
Vergaderjaar 2025–2026

36 800 A

**Vaststelling van de begrotingsstaat van het
Mobiliteitsfonds voor het jaar 2026**

Nr. 2

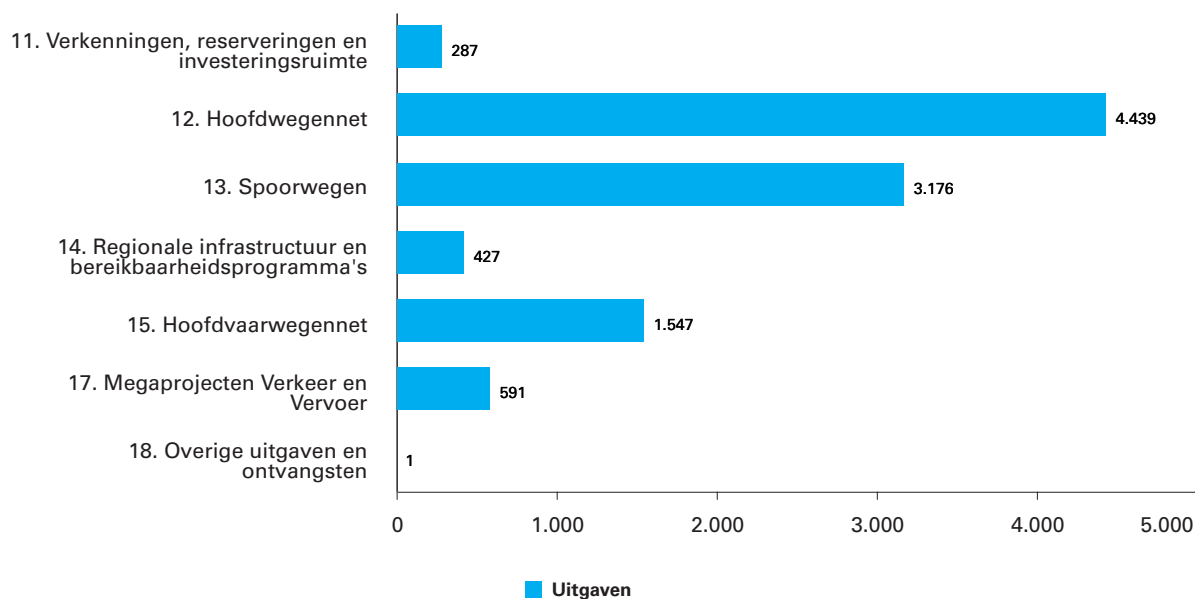
MEMORIE VAN TOELICHTING

INHOUDSOPGAVE

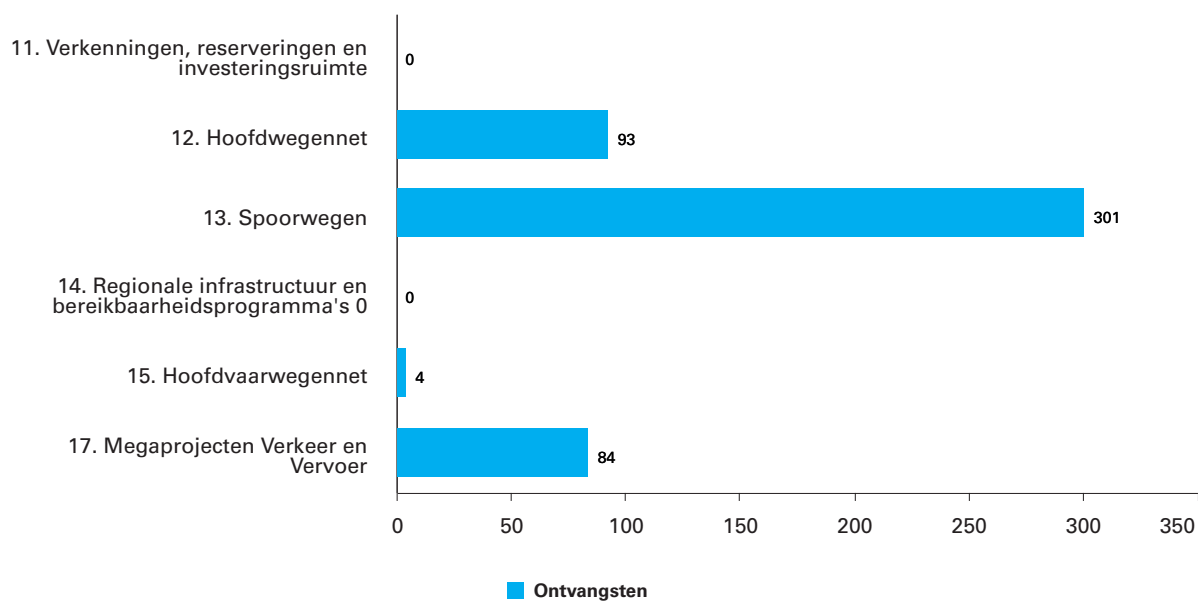
Geraamde uitgaven en ontvangsten	3
A. Artikelsgewijze toelichting bij het begrotingswetsvoorstel	5
B. Artikelsgewijze toelichting bij de begrotingsartikelen	6
1. Leeswijzer	6
2. Uitvoeringsagenda Mobiliteit	9
2.1 Mijlpalen en Resultaten	9
2.2 Begroting op Hoofdpijnen	10
2.3 Overprogrammering	13
2.4 Flexnorm	16
3. Productartikelen	17
3.1 Artikel 11 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte	17
3.2 Artikel 12 Hoofdwegennet	22
3.3 Artikel 13 Spoorwegen	38
3.4 Artikel 14 Regionale infrastructuur en bereikbaarheidsprogramma's	46
3.5 Artikel 15 Hoofdvaarwegennet	49
3.6 Artikel 17 Megaprojecten Verkeer en Vervoer	61
3.7 Artikel 18 Overige uitgaven en ontvangsten	68
3.8 Artikel 19 Bijdragen andere begrotingen Rijk	69
4. Bijlagen	71
Bijlage 1: Verdiepingsbijlage	72
Bijlage 2: Overzichtsconstructie Kustwacht	121
Bijlage 3: Instandhouding	124
Bijlage 4: DBFM-conversies	139
Bijlage 5: Tol	140
Bijlage 6: Lijst van afkortingen	145

GERAAMDE UITGAVEN EN ONTVANGSTEN

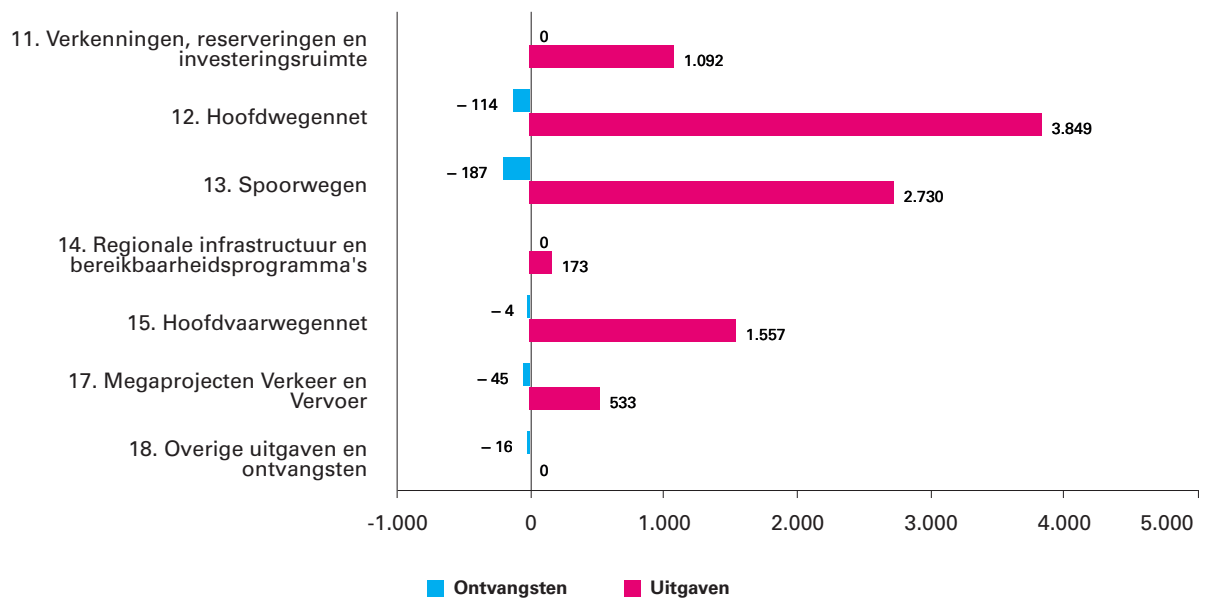
**Figuur 1 Geraamde uitgaven verdeeld over productartikelen en niet-beleidsartikelen (bedragen x € 1 miljoen).
Totaal € 10.468,6 miljoen**



**Figuur 2 Geraamde ontvangsten verdeeld over productartikelen en niet-beleidsartikelen (bedragen x € 1 miljoen).
Totaal € 482,2 miljoen**



Figuur 3 Gemiddelde jaarlijkse uitgaven (+) en ontvangsten (-) per productartikel in de periode 2025–2039 (bedragen x € 1 mln). Gemiddelde Uitgaven: € 9.934 miljoen en Gemiddelde Ontvangsten: – € 366 miljoen



A. ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING BIJ HET BEGROTINGSWETSVOORSTEL

Wetsartikel 1

De begrotingsstaten die onderdeel zijn van de Rijksbegroting, worden op grond van artikel 2.3, eerste lid, van de Comptabiliteitswet 2016 elk afzonderlijk bij de wet vastgesteld.

Het wetsvoorstel strekt ertoe om de onderhavige begrotingsstaat voor het aangegeven jaar vast te stellen.

Alle voor dit jaar vastgestelde begrotingswetten tezamen vormen de Rijksbegroting voor dat jaar. Een toelichting bij de Rijksbegroting als geheel is opgenomen in de Miljoenennota.

Met de vaststelling van dit wetsartikel worden de uitgaven, verplichtingen en de ontvangsten vastgesteld. De in de begrotingsstaat opgenomen begrotingsartikelen worden in onderdeel B van deze memorie van toelichting toegelicht (de zogenoemde begrotingstoelichting).

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat

R. Tieman

B. ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING BIJ DE BEGROTINGSARTIKELLEN

1. Leeswijzer

Voor u ligt de Ontwerpbegroting 2026 van het Mobiliteitsfonds (A).

Structuur

De opzet en structuur van de begroting voor het Mobiliteitsfonds zijn gebaseerd op de rijksbegrotingsvoorschriften van het Ministerie van Financiën. De begrotingstoelichting kent een opbouw waarbij afhankelijk van de informatievraag- en behoefte verder kan worden ingezoomd.

- Allereerst is de begroting(wet)staat voor het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2026 opgenomen. Deze dient ter autorisatie van de budgetten die op artikelniveau in de verplichtingen-, uitgaven- en ontvangstenramingen worden voorgesteld;
- In de Uitvoeringsagenda Mobiliteit is vervolgens inzichtelijk gemaakt welke projecten in 2026 worden opgeleverd en bij welke projecten de uitvoering in 2026 begint;
- Het laatste onderdeel van de agenda, *Begroting op hoofdlijnen*, verstrekt inzicht in de belangrijkste budgettaire voorstellen die leiden tot wijziging van de begroting. Hiermee kan in één oogopslag de inhoud van dit wetsvoorstel worden gezien;
- In de artikelgewijze toelichting bij dit wetsvoorstel zijn de MIRT-tabellen met de realisatieprojecten, reserveringen, vernieuwingsprogramma's alsmede de verkenningen en planuitwerkingprogramma's opgenomen waarin de begrotingsmutaties op projectniveau zichtbaar zijn gemaakt. Deze MIRT-tabellen zijn in ieder geval voorzien van toelichtingen indien sprake is: 1) van een wijziging (anders dan door de verwerking van loon- en prijsbijstelling) in het taakstellend projectbudget groter dan 10% of meer dan € 10 miljoen; 2) van een wijziging groter dan 1 jaar in de oplevering van het project. De stand *vorig* betreft de stand in de eerste suppletoire begroting 2025. Meer gedetailleerde informatie over de projecten die zich thans in de fase van verkenning, planuitwerking en realisatie bevinden, kunt u vinden in de individuele projectbladen van het MIRT Overzicht 2026. Voor de projecten in de MIRT tabellen is waar mogelijk een digitale verwijzing opgenomen naar het projectblad van dat project in het MIRT Overzicht;
- In de verdiepingsbijlage is door middel van een meerjarige mutatie-tabel (voor gehele looptijd van het fonds) op artikelonderdeelniveau de aansluiting gemaakt tussen de vorige stand van de begroting en de nu voorgestelde stand in de Ontwerpbegroting 2026. De grootste mutaties worden ook in de verdiepingsbijlage toegelicht (bijlage 1);
- De overige bijlagen geven voor enkele specifieke onderwerpen inhoudelijk meer toelichting, zoals de instandhoudingsbijlage, of betreffen overzichtsconstructies.

Normering

Mede naar aanleiding van overleg met de Tweede Kamer zijn in aanvulling op de rijksbegrotingsvoorschriften de onderstaande punten in deze begroting verwerkt:

- 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. De norm voor het toelichten van de begrotingsmutaties op het niveau van artikelonderdeel is hiermee als volgt:

Tabel 1 Normering		
Omvang begrotingsartikel (stand Ontwerp-begroting in € miljoen)	Beleidsmatige mutaties (ondergrens in € miljoen)	Technische mutaties (ondergrens in € miljoen)
< 50	1	2
≥ 50 en < 200	2	4
≥ 200 < 1000	5	5
≥ 1000	5	5

- Op de productartikelen worden onder de desbetreffende tabel «budgettaire gevolgen van de uitvoering» na de begrotingsperiode extracomptabel de budgetten op het niveau van artikelonderdeel weergegeven voor de looptijd tot en met 2039.
- Voor Exploitatie, Onderhoud en Vernieuwing (Instandhouding) is een aparte bijlage 3 opgenomen.

Kasschuiven

In het Wetgevingsoverleg begrotingsonderzoek van 12 oktober 2016 is uitgebreid met de Kamer gesproken over kasschuiven op de fondsbegrotingen. In het kader van de informatievoorziening wordt hieronder aangegeven waarom deze kasschuiven worden doorgevoerd op de fonds-begrotingen en op welke plek de doorgevoerde kasschuiven in de begroting 2026 worden toegelicht.

Op de begrotingen van het Mobiliteitsfonds en het Deltafonds vinden jaarlijks kasschuiven plaats. Middels kasschuiven blijft het beschikbare kasbudget per jaar en per modaliteit aansluiten op de geactualiseerde programmering. Kasschuiven zijn altijd budgetneutraal, hetgeen betekent dat de hoeveelheid middelen die meerjarig beschikbaar is niet wijzigt als gevolg van de kasschuif. In de verdiepingsbijlage van het Mobiliteitsfonds zijn de significante kasschuiven in de begroting 2026 over de gehele looptijd van de begroting inzichtelijk gemaakt en toegelicht. Indien sprake is van politiek relevante (generale) kasschuiven dan worden deze tevens opgenomen en toegelicht in de begroting op hoofdlijnen. De begroting op hoofdlijnen treft u aan in hoofdstuk 2 Uitvoeringsagenda Mobiliteit.

Overzicht geschatte Budgetflexibiliteit

Gezien het specifieke karakter en samenhang van de begrote uitgaven op het Mobiliteitsfonds wordt de budgetflexibiliteit op de volgende manier berekend. Als juridisch verplichte uitgaven worden beschouwd: realisatieprojecten en programma's, DBFM-contracten, apparaatsuitgaven en Exploitatie, Onderhoud en Vernieuwing (Instandhouding). De projecten en programma's die in de planuitwerkings- en verkenningsfase zitten, worden gezien als bestuurlijk gebonden. (Risico)reserveringen zijn beleidsmatig gereserveerd. De generieke investeringsruimte wordt aangemerkt als vrij te besteden/niet juridisch verplicht.

Groeiparaagraaf

Afschaffing voedingsartikel 19 Bijdragen andere begrotingen Rijk

Het gebruik van artikel 19 Bijdragen andere begrotingen Rijk van het Mobiliteitsfonds wordt opgeheven. Het Mobiliteitsfonds werd tot dusverre gevoed via de beleidsbegroting van Infrastructuur en Waterstaat, artikel 26

(XII). Met ingang van de begroting 2026 wordt het Mobiliteitsfonds direct gefinancierd vanuit de schatkist en worden overhevelingen van andere departementen rechtstreeks aan de betreffende artikelen op het Mobiliteitsfonds toegevoegd. Hierdoor wordt de administratieve last verminderd en wordt de verdeling van middelen tussen de beleidsbegroting XII en het Mobiliteitsfonds beter inzichtelijk gemaakt. Met het vervallen van artikel 19 komen ook de bijlage Voeding van het Mobiliteitsfonds en de begrotingsstaat van artikelonderdeel 19 te vervallen.

Verdiepingsbijlage

Om de begrotingsstukken te vereenvoudigen is door het Ministerie van Financiën kritisch gekeken naar het aantal bijlagen in relatie tot de informatiebehoefte van de Kamer. Hiertoe is bij de Voorjaarsnota 2025 een voorstel gedaan om een aantal bijlagen ofwel te laten vervallen, danwel alleen bij het beleidsverantwoordelijke departement op te nemen. In lijn hiermee wordt de verdiepingsbijlage van het Mobiliteitsfonds bij de Ontwerpbegroting 2026 voor het laatst gepresenteerd.

Tolbijlage

Ten opzichte van de Ontwerpbegroting 2025 is de tolbijlage (Bijlage 5) aangepast. De tolbijlage is verduidelijkt en vereenvoudigd. Vanaf de Ontwerpbegroting 2026 worden de tolinkomsten en toeluitgaven gesplitst per project: A24 Blankenburgverbinding en ViA15. Reden hiervoor is omdat vanaf eind 2024 de A24 Blankenburgverbinding is geopend. Daarnaast zijn er twee extra tabellen gepresenteerd waarin de opbouw van de verwachte ontvangsten voor de tolheffing op beide projecten afzonderlijk en met meer detail te zien zijn, inclusief de indicatoren. Er wordt bij deze tabellen uitleg gegeven hoe de opbouw van de tolontvangsten tot stand komen.

Financiële risico's en onzekerheden

In verschillende onderdelen van de begroting van het Mobiliteitsfonds wordt stil gestaan bij financiële risico's en onzekerheden.

- In onderdeel 2.3 wordt het risico op een voordelig saldo en daarop genomen beheersmaatregelen in de vorm van het instrument overprogrammering toegelicht.
- In onderdeel 2.4 wordt de flexnorm in beeld gebracht. Dit geeft aan in welke mate de begroting van het Mobiliteitsfonds planflexibel is om tekorten en financiële risico's op te vangen.
- In onderdeel 3.1 bij artikelonderdeel 11.04 wordt toegelicht hoe de investeringsruimte op het Mobiliteitsfonds ervoor staat en welke ruimte resteert om potentiële tegenvallers en risico's op te vangen.
- In de onderdelen 3.2 tot en met 3.6 wordt de stand van zaken op de instandhoudings- en aanlegprojecten en -programma's toegelicht. Hier wordt ook stil gestaan bij mogelijke financiële risico's en onzekerheden.
- In bijlage 3 wordt bij instandhouding van alle lenW-netwerken stil gestaan en toegelicht wat de mogelijke financiële risico's en onzekerheden zijn.

2. Uitvoeringsagenda Mobiliteit

2.1 Mijlpalen en Resultaten

Hieronder wordt ingegaan op de mijlpalen in het lopende programma. Hiermee wordt inzichtelijk gemaakt, welke projecten in 2026 worden opgeleverd en bij welke projecten de uitvoering in 2026 start.

Exploitatie, onderhoud en vernieuwing

In 2026 gaat lenW onder meer de volgende activiteiten in het kader van exploitatie, onderhoud en vernieuwing uitvoeren.

Tabel 2 Exploitatie, Onderhoud en Vernieuwing	
Mijlpaal	Project
Hoofdwegen	– Verkeersmanagement waaronder inzet wegininspecteurs 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 vervangingen en renovaties waaronder het programma Stalen Bruggen.
Spoorwegen	– 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. – Groot onderhoud, waaronder het slijpen van spoorstaven en het seizoenbestendig houden van de sporen. – Het vervangen van spoorstaven, dwarsliggers en wissels en de vervanging van andere systemen, zoals energie, transfer en treinbeveiliging en treinbeheersing.
Hoofdvaarwegen	– Verkeersmanagement waaronder activiteiten in het kader van verkeersbegeleiding, bediening van objecten en vaarwegmarkering. – Uitvoering van vernieuwingsprojecten op de vaarwegen (sluizen en bruggen) – Onderhoud om o.a. de breedte en diepte van de vaarweg te handhaven en maatregelen om de kunstwerken (sluizen en bruggen) en verkeersvoorzieningen te kunnen laten functioneren.

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 Projectenoverzicht 2026.

Ontwikkeling

Hieronder zijn de mijlpalen voor 2026 per modaliteit opgenomen.

Tabel 3 Hoofdwegennet	
Mijlpaal	Project
Openstelling	n.v.t.

Tabel 4 Spoorwegen

Mijlpaal	Project
Indienststelling	- Diverse deelprojecten bij de landelijke programma's (o.a. Fietsparkeren, Toegankelijkheid Stations, Kleine Functiewijzigingen, Overwegenaanpak, ERTMS en Meerjarenprogramma geluidsanering Spoor) - Spoorcapaciteit 2030 diverse deelprojecten - PHS Eindhoven (Behandelen en Opstellen module 2, 4 en 5 (wissels)) - PHS Culemborg; transfermaatregelen - Ombouw emplacement Den Haag CS - Projecten in het kader van Klimaatadaptatie - Antiterrorismemaatregelen op 6 stations - Verbetermaatregelen Zwolle-Enschede - Inframaatregelen Merwedelingelijn - Capaciteitsvergroting emplacement Moerdijk - Capaciteitsvergroting c.q. elektrificatie op emplacement Europoort
Start aanleg	- Diverse deelprojecten bij de landelijke programma's (o.a. Fietsparkeren, Toegankelijkheid Stations, Kleine Functiewijzigingen, Overwegenaanpak, ERTMS en Meerjarenprogramma geluidsanering Spoor) - Spoorcapaciteit 2030 diverse deelprojecten - Realisatiefase Calandbrug (ombouw en renovatie)

Tabel 5 Hoofdvaarwegennet

Mijlpaal	Project
Openstelling	n.v.t.
Start aanleg	n.v.t.

2.2 Begroting op Hoofdpijnen

Tabel 6 Belangrijkste Kaderrelevante wijzigingen (bedragen x € 1.000)

Kaderrelevante mutaties Mobiliteitsfonds	Artikel	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031-2038	2039
Stand ontwerpbegroting 2025		9.429.121	10.633.592	10.604.721	10.317.893	10.686.239	10.594.621	70.706.031	
1 Mutaties 1e suppletoire begroting 2025 (Incl. ISB, Amendementen en NvW's)		338.538	- 443.681	149.639	207.826	79.728	133.867	1.791.189	
Aanvullende Post (AP) - WoMo-middelen			27.475	108.250	158.250	308.250	458.250	1.480.775	
Bijdragen Derden		8.976	3.648	4.232	7.685	- 78.580	12.762	20.845	
Overboekingen andere begrotingshoofdstukken		- 113.020	- 31.653	- 31.268	- 31.033	- 38.061	- 37.297	- 249.703	
- Beleidsbegroting IenW (XII)		- 79.814	- 24.237	- 22.091	- 26.867	- 33.895	- 33.131	- 256.620	
- Deltafonds		- 3.800	- 3.800	- 5.011					
- Overige Ministeries		- 29.406	- 3.616	- 4.166	- 4.166	- 4.166	- 4.166	6.917	
Actualisering Ontvangsten		- 28.121	2.849	- 5.575	- 76	9.119	12	21.642	
Kaderaanpassing Voorjaarsbesluitvorming		220.000	- 450.000	70.000	65.000	- 130.000	- 300.000	525.000	
Saldo 2024 uitgaven		403.426							
Taakstellingen Voorjaarsbesluitvorming		- 152.723					- 9.860	- 22.370	
KF-middelen: Elektrificatie Friese Waddenveren			4.000	4.000	8.000	9.000	10.000	15.000	
Stand 1e suppletoire begroting 2025		9.767.659	10.189.911	10.754.360	10.525.719	10.765.967	10.728.488	72.497.220	
Belangrijkste mutaties Mobiliteitsfonds Ontwerpbegroting 2026									

Kaderrelevante mutaties Mobiliteitsfonds	Artikel	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031-2038	2039
2 Toevoeging AP-middelen Voorjaarsbesluitvorming Lelylijn aan het MF				10.000	33.750	39.500	63.250	2.355.500	
- Nedersaksenlijn				10.000	10.000	10.000	10.000	1.872.000	
- Kornwerderzand					18.750	18.750	37.500	300.000	
- N36 Almelo-Ommen						5.750	5.750	103.500	
- Flessenhals Meppel					5.000	5.000	10.000	80.000	
3 Loon- en prijsbijstelling		162.625	182.486	182.018	177.150	183.536	182.293	1.233.434	151.247
- Loonbijstelling		38.838	38.817	38.674	38.782	38.646	38.613	299.173	37.243
- Prijsbijstelling		123.787	143.669	143.344	138.368	144.890	143.680	934.261	114.004
4 Bijdragen derden		79.285	4.520	4.010	6.021	4.517	4.441	20.204	56.810
- Wegen		9.586	2.919	2.492	2.391	3.261	3.540	16.506	16.810
- Spoorwegen		55.130							40.000
- Vaarwegen		13.117	114	285	2.033				
- Megaprojecten		1.452	1.487	1.233	1.597	1.256	901	3.698	
5 Extrapolatie									8.632.011
- Bijdrage aan MF									8.348.303
- Ontvangsten derden									283.708
6 Actualisering Ontvangsten		- 210.372	119.008	- 35.885	- 41.622	- 105.563	- 99.829	184.943	189.320
7 Overboekingen beleidsbegroting IenW (XII)		- 23.970	- 24.174	- 70.806	- 32.533	- 17.885	- 18.273	- 35.618	- 2.212
- Dekking BDU				- 36.666					
- Decentraal Spoor		- 20.900							
- Veiligheid en Goederenvervoer			- 8.300	- 4.500	- 2.500	- 1.500	- 1.500		
- Overige overboekingen XII		- 3.070	- 15.874	- 29.640	- 30.033	- 16.385	- 16.773	- 35.618	- 2.212
8 Overboeking ministeries		- 1.800	- 500	8.192	14.308	- 500	12.400	177.100	23.500
- Emergency Response Towing Vessels (ERTV's)				8.692	14.808		12.900	181.100	24.000
- Overige overboekingen ministeries		- 1.800	- 500	- 500	- 500	- 500	- 500	- 4.000	- 500
9 Taakstelling Amendement Kent			- 2.695						
Stand ontwerpbegroting 2026		9.773.427	10.468.556	10.851.889	10.682.793	10.869.572	10.872.770	76.432.783	9.050.676

Toelichting

Kaderrelevante mutaties MF: Dit zijn mutaties die het (meerjarige) kader op het MF veranderen ten opzichte van de vorige begrotingswet (eerste suppletoire begroting).

- Mutaties 1e suppletoire begroting 2025:** Het inmiddels demissionaire kabinet-Schoof I had middelen beschikbaar gesteld voor de ontsluiting en bereikbaarheid van nieuwe woningbouwlocaties. Deze middelen zijn overgeboekt naar het Mobiliteitsfonds bij de 1e suppletoire begroting 2025 (€ 2,5 miljard + € 41 miljoen indexatie). Daarnaast heeft er een kaderaanpassing plaatsgevonden, waarbij in 2026, € 450 miljoen weggeschoven wordt, een deel hiervan (€ 220 miljoen) schuift naar 2025. In totaal is er in de begrotingsperiode (2025-2030), € 525 miljoen weggeschoven naar 2031 en verder. Verder is de taakstelling van 152,7 miljoen als gevolg van de dekking voor Herstel Toeslagen, ingeboekt. Tot slot zijn er, middels een nota van wijziging op de 1e suppletoire begroting 2025, middelen vanuit het Klimaatfonds overgeboekt in de periode 2026 t/m 2031. Het gaat in totaal om € 50 miljoen voor een investeringssubsidie voor de elektrificatie van de Friese Waddenveren.

Mutaties Ontwerpbegroting 2026

2. **Toevoeging AP-middelen Voorjaarsbesluitvorming Lelylijn:** Met de Voorjaarsnota 2025 zijn de AP-middelen voor de Lelylijn anders ingezet. De middelen zijn ingezet voor de Nedersaksenlijn (€ 1.912 miljoen), Sluis Kornwerderzand (€ 375 miljoen), N36 Almelo-Ommen (€ 115 miljoen) en Flessenhals Meppel (€ 100 miljoen). Met de Voorjaarsnota 2025 zijn deze technisch verwerkt op artikel 99 van de beleidsbegroting HXII. Met de Ontwerpbegroting 2026 worden deze middelen overgeboekt naar het Mobiliteitsfonds.
3. **Loon- en Prijsbijstelling 2025:** Dit betreft de verwerking van de toegekende loon- en prijsbijstelling tranche 2025. Deze middelen zijn bij de eerste suppletoire begroting 2025 aan de beleidsbegroting Hoofdstuk XII toegevoegd. Deze tranche is bij de Ontwerpbegroting 2026 overgeboekt vanuit Hoofdstuk XII naar het Mobiliteitsfonds en zijn verdeeld over de budgetten van de projecten en programma's in realisatie, instandhouding en waar sprake is van een juridisch bindende afspraak.
4. **Bijdragen derden:** Dit betreft de wijziging van diverse bijdragen van derden aan het Mobiliteitsfonds. In de artikelgewijze toelichting en verdiepingsbijlage worden deze bijdragen per modaliteit nader toegelicht;
5. **Extrapolatie 2039:** Bij de Ontwerpbegroting 2026 wordt de looptijd van het Mobiliteitsfonds beleidsarm met een jaar verlengd tot en met 2039. Het niveau van extrapolatie is gelijk aan het jaar 2038 in de begroting 2025 na verwerking van structurele begrotingsmutaties. Daarnaast zijn de structurele bijdragen van derden doorgetrokken. Met de verlenging tot en met 2039 komt in totaal – inclusief structurele ontvangsten van derden – een ruimte van circa € 8,6 miljard beschikbaar op het Mobiliteitsfonds. Deze ruimte wordt met voorrang ingezet voor het dekken van de doorlopende verplichtingen, zoals de uitgaven die benodigd zijn voor de instandhouding van het huidige areaal en het opvangen van risico's en tegenvallers. Er resteert geen vrije investeringsruimte in 2038.
6. **Actualisering Ontvangsten:** In deze begroting zijn de programma-ramingen aan zowel de uitgaven- als de ontvangstenkant geactualiseerd. In totaal schuift € 374,3 miljoen van de ontvangsten uit 2025-2030 door naar 2031-2039. De voornaamste actualisering vinden plaats op de tolontvangsten A24 Blankenburg en de ViA15. In totaal schuift er € 370 miljoen van de ontvangsten uit de periode 2025-2030 weg naar 2031-2039. In de verdiepingsbijlage worden alle actualisaties uitgebreider toegelicht.
7. **Overboekingen HXII:** Voor de uitvoering van diverse projecten en programma's op het MF is tot en met 2039 in totaal € 225,5 miljoen overgeboekt vanuit de beleidsbegroting Hoofdstuk XII naar het Mobiliteitsfonds. De grootste overboekingen betreffen:
 - De BDU verkeer en vervoer is gekort als onderdeel van de maatregel om SPUKs om te zetten naar fondsuitkeringen, zoals opgenomen in het Hoofdlijnenakkoord. Deze maatregel ging gepaard met een korting van 10%. In 2027 wordt vanuit het ministerie van IenW 1/3de van de korting teruggedraaid door een onttrekking uit de generieke investeringsruimte van het MF. Deze middelen worden overgeboekt naar de beleidsbegroting HXII. Het gaat om € 36,7 miljoen.
 - De specifieke uitkering decentraal Spoor (€ 20,9 miljoen in 2025).
 - De overboekingen in het kader van «Veiligheid en Goederenvervoer» (€ 18,3 miljoen in de periode 2026-2030). Hiervan gaat € 2 miljoen naar het Integraal Programma Goederenvervoer Binnenvaart, € 2,3 miljoen naar Beveiliging Station Maarheze, € 12 miljoen naar de Bodycams en € 2 miljoen naar de Digitale Goederenvervoer.

8. **Overboekingen ministeries:** Dit betreft de overboekingen van en naar andere begrotingshoofdstukken voor de periode 2025 tot en met 2039. In totaal gaat het om € 232,7 miljoen. De grootste overboeking komt vanuit KGG. In de periode 2027 tot en met 2039 is vanuit KGG € 241,5 miljoen overgeboekt voor de ERTV's (noodsleepboten).
9. **Taakstelling Amendement Kent:** De Kamer heeft het amendement van lid Kent bij de Voorjaarsnota 2025 aangenomen, waarbij medewerkers van sociaal-ontwikkelbedrijven worden gecompenseerd voor de veranderingen bij de arbeids- en algemene heffingskorting en het tarief eerste schijf, die voor een deel van deze groep nadelig uitpakt. Dekking is gevonden door de uitgaven voor externe inhuur in 2026 te verlagen. Met deze mutatie is de taakstelling ingepast. Het gaat om een korting van € 2,7 miljoen in 2026, die verwerkt is op artikel 12 en artikel 15 van het MF.

Tabel 7 Belangrijkste wijzigingen onder het kader (bedragen x € 1.000)

	Mutatie onder kader Mobili- teitsfonds	Artikel	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031-2038	2039
1	Kaderruilen Mobiliteitsfonds									
		12	– 150.000	92.500	40.000	35.000		25.000	– 42.500	
		13	100.000						– 100.000	
		15	– 27.500	– 25.000	10.000	40.000		– 25.000	27.500	
		17	77.500	– 67.500	– 50.000	– 75.000			115.000	

Toelichting

Mutaties onder kader MF: Dit zijn mutaties die het (meerjarige) kader op het MF niet veranderen ten opzichte van de vorige begrotingswet (eerste suppletoire begroting).

1. **Kaderruilen Mobiliteitsfonds:** In de beantwoording rondom de schriftelijke Kamervragen van de 1e suppletoire begroting Mobiliteitsfonds 2025 is door lenW benoemd dat, indien van toepassing, de kaderruilen ook in de begrotingsstukken zouden worden toegelicht. Een kaderruil is een overboeking van kasbudget tussen twee artikelen die in een later jaar tegenovergesteld wordt geboekt. In principe kan het kasoverschot op een artikel het kastekort oplossen op een ander artikel, maar moet daarmee over de hele fondsperiode budgetneutraal zijn. Er heeft een kaderruil plaatsgevonden tussen artikel 12, artikel 13, artikel 15 en artikel 17 van het MF. De bedragen zijn in tabel 7 benoemd. In de artikelsgewijze toelichtingen wordt hier nader op ingegaan.

2.3 Overprogrammering

Het Mobiliteitsfonds is een productbegroting. Op het Mobiliteitsfonds worden dus voor een groot deel investeringsuitgaven gedaan om uiteindelijk een project te realiseren. De programmering van projecten wordt doorlopend geactualiseerd op basis van de laatst beschikbare informatie. De kasramingen van de projecten in de begroting worden op de reguliere begrotingsmomenten aangepast. De afgelopen jaren heeft bijvoorbeeld de stikstofproblematiek bij meerdere projecten geleid tot (kas)vertraging. De kasramingen in de begroting zijn hier vervolgens op aangepast.

Het MF kent een 100% eindejaarsmarge. Het instrument overprogrammering wordt als instrument ingezet om te voorkomen dat programma-vertragingen direct tot een voordelig saldo leiden en zorgt ervoor dat de beschikbare budgetten voor het investeringsprogramma zo veel mogelijk tot besteding komen in de jaren waarin deze beschikbaar zijn gesteld.

Hiermee wordt geanticipeerd op een voorspelbare mate van vertraging, die zich op portfolio-niveau altijd voordoet. Overprogrammering houdt in dat de programmering in de eerste jaren hoger is dan het beschikbaar budget. Over de planperiode zijn beiden in evenwicht.

Overprogrammering kan alleen worden ingezet voor beheersing van reguliere ramingsonzekerheden. Onzekerheden van exogene aard, bijvoorbeeld juridische ontwikkelingen, krapte op de arbeidsmarkt, of schokken in de economie, kunnen hiermee niet (volledig) opgevangen worden. De hoogte van de overprogrammering wisselt van jaar op jaar binnen een bepaalde marge en hangt af van bijvoorbeeld het risicobeeld van de onderliggende programmering. Over de maximale hoogte hebben het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en het Ministerie van Financiën afspraken gemaakt.

Tabel 8 Overprogrammering Mobiliteitsfonds (bedragen x € 1 miljoen)

Artikel	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2025-2030	2031-2039
12 Hoofdwegennet	- 467	- 419	- 545	- 242	- 420	- 566	- 2.660	2.660
- Vernieuwing	- 45	- 57	- 110	- 122	- 112	- 145	- 591	591
- Aanleg	- 202	- 218	- 266	202	218	266	0	0
- Planning en studies	- 220	- 145	- 170	- 322	- 526	- 687	- 2.069	2.069
13 Spoorwegen	- 262	- 178	- 305	- 316	- 285	- 220	- 1.567	1.567
- Aanleg	- 242	- 96	- 216	- 242	- 223	- 160	- 1.179	1.179
- Planning en studies	- 20	- 82	- 90	- 74	- 62	- 60	- 388	388
15 Hoofvaarwegennet	- 73	- 78	- 258	- 181	- 176	- 158	- 924	924
- Vernieuwing	- 34	- 48	- 93	- 71	- 70	- 64	- 379	379
- Aanleg	- 38	- 12	- 11	38	12	11	0	0
- Planning en studies	- 1	- 19	- 154	- 148	- 118	- 105	- 545	545
17 Megaprojecten	- 227	- 488	- 531	- 587	- 495	- 285	- 2.614	2.614
- Aanleg	- 225	- 488	- 531	- 564	- 464	- 235	- 2.508	2.508
- Planning en studies	- 2	0	0	- 23	- 30	- 50	- 105	105
Totale overprogrammering	- 1.028	- 1.165	- 1.640	- 1.326	- 1.376	- 1.229	- 7.765	7.765

Toelichting

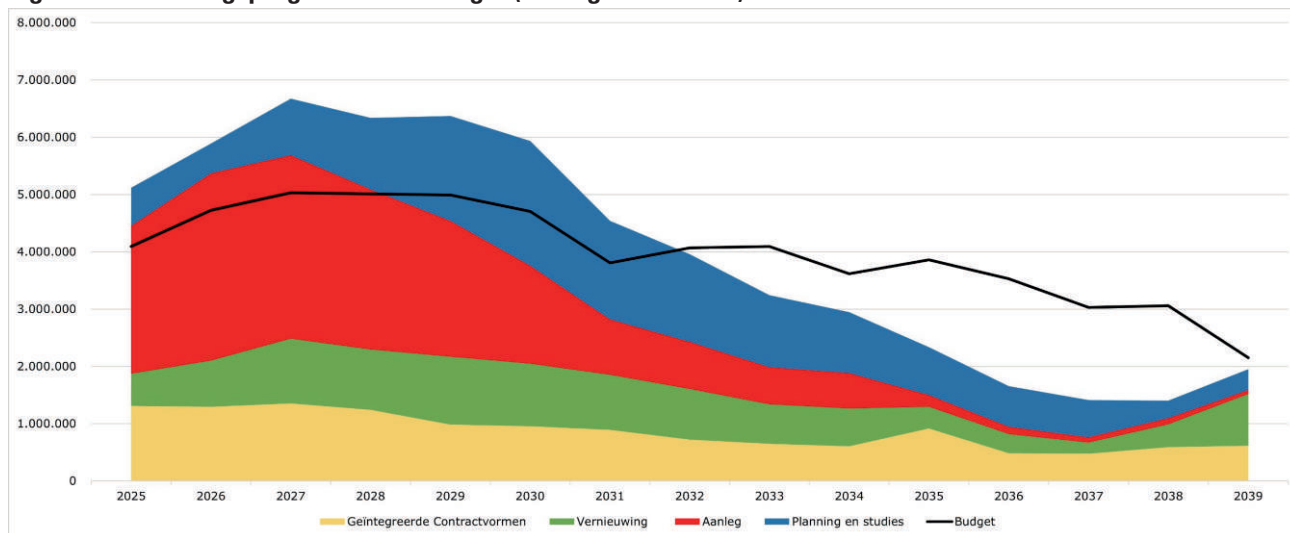
De Ontwerpbegroting 2026 laat het volgende zien:

- Bij de Ontwerpbegroting 2025 is de overprogrammering van het jaar 2025 middels een pilot verhoogd, om te onderzoeken of dit tot een realistischere begroting leidt.
- Bij de eerste suppletoire begroting 2025 is de programmering op het Mobiliteitsfonds meerjarig geactualiseerd op basis van de beschikbare informatie over de ontwikkeling van de project- en programmaringen.
- Daarnaast is bij de eerste suppletoire begroting 2025, door het kabinet besloten om de pilot door te zetten en ook de overprogrammering in de jaren 2026 en 2027 te verhogen en vanaf 2028 weer af te bouwen via een afbouwpad, om te kijken of er meerjarig een realistischere begroting ontstaat.
- Het kabinet heeft bij de Voorjaarsbesluitvorming 2025 tevens besloten om de investeringsuitgaven te faseren. Bij de Ontwerpbegroting 2026 is deze kasschuif teruggedraaid.
- Bij Ontwerpbegroting 2026 is nogmaals kritisch gekeken naar de projectramingen, ook op advies van de 18e Studiegroep Begrotingsruimte, en zijn vervolgens de laatste programma-actualisaties meerjarig doorgevoerd. Het gaat met name om de programma-actualisatie op de Regeling Schoon Emissieloos Bouwen en ERTMS die in een realistischere ritme zijn gezet. Verder is de reservering Emergency Response

Towing Vessels (ERTV's) in de meest actuele ritme gezet gelet op inschrijvingen op het project Power2Tow. Er schuift in totaal € 346 miljoen aan programma weg uit 2025 en 2026.

- Bovengenoemde actualiseringen leiden tot een resterende overprogrammering van € 1.028 miljoen in 2025 en € 1.165 miljoen in 2026. Dit betekent dat mogelijke programma-vertragingen van € 1.028 miljoen in de laatste maanden van 2025 niet leiden tot aanpassing van het uitgavenkader op het MF.
- Bij de Voorjaarsbesluitvorming 2025 is afgesproken dat lenW niet remt in de productie. Gedurende de tweede helft van 2025 wordt gemonitord of de hogere overprogrammering effectief is om kasvertragingen op te vangen.

Figuur 4 Investeringsprogramma en budget (bedragen x € 1.000)



In de bovenstaande grafiek wordt het investeringsprogramma over 15 jaar weergegeven, onderverdeeld naar de MIRT-categorieën. De categorieën: aanleg, geïntegreerde contractvormen (DBFM-contracten), planning en studies vallen onder de budgetten voor ontwikkeling. De categorie vernieuwing valt onder de budgetten voor exploitatie, onderhoud en vernieuwing. Deze categorieën vormen tezamen het investeringsprogramma binnen het Mobiliteitsfonds. De onderliggende projecten komen middels het kas-verplichtingenstelsel tot betaling. Het instrument overprogrammering wordt toegepast op het investeringsprogramma, omdat er sprake kan zijn van kasversnellingen en kasvertragingen als gevolg van geactualiseerde projectramingen. Op het onderhoudsprogramma vindt geen overprogrammering plaats, eventuele kasversnellingen en –vertragingen hierop worden opgevangen binnen de begroting van de uitvoeringsorganisaties.

De zwarte lijn geeft het totale beschikbare budget weer in het investeringsprogramma en geldt als het vastgestelde uitgavenplafond. De grafiek laat zien dat het investeringsprogramma in de eerste jaren hoger ligt dan het beschikbare budget. Waarbij er dus sprake is van overprogrammering. Vanaf 2032 is sprake van de omgekeerde situatie en ligt het beschikbare budget hoger dan het investeringsprogramma; er is sprake van onderprogrammering. De totale programmering en het budget over de looptijd van het fonds zijn hiermee aan elkaar gelijk, zodat het investeringsprogramma volledig budgettair gedekt is.

2.4 Flexnorm

In de begroting 2018 is de flexnorm geïntroduceerd, waarmee het inzicht in de meerjarige hardheid van de bestuurlijke afspraken is aangescherpt. De flexnorm is een percentage dat aangeeft welk aandeel van de aanlegbudgetten (inclusief investeringsruimte) naar mening van het kabinet flexibel is om bij nieuwe planvorming te betrekken. Het betreft de ruimte binnen de begroting waar nog geen definitieve oplossing is bepaald en gekozen kan worden voor een alternatieve aanwending of oplossing. Overigens geldt ook dat waar wél bestuurlijke afspraken zijn gemaakt, maar er nog geen juridische verplichtingen zijn aangegaan, de budgetten nog altijd onverminderd door de Tweede Kamer te amenderen zijn.

In onderstaande tabel is weergegeven welke budgetten in de begroting 2026 conform hierboven geschetste flexnorm flexibel zijn om bij nieuwe planvorming te betrekken. Voor nadere duiding over de generieke investeringsruimte wordt verwezen naar de toelichting in artikel 11.

Tabel 9 Flexnorm		
Artikel onderdeel	Omschrijving	Budgetten t/m 2039 (x € 1 miljoen)
11.01	Verkenningen	4.692
11.03	Reserveringen	8.085
11.04	Generieke investeringsruimte	3.605
Totaal		
Als percentage van de budgetten (inclusief investeringsruimte)		11,0%

3. Productartikelen

3.1 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 in infrastructurele planning (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, Hoofdpijnen-notitie Mobiliteitsvisie 2050 en de Nationale Omgevingsvisie (NOVI). De planflexibele budgetten zijn de budgetten die 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 budgetten voor projecten in de verkenningfase. Over deze budgetten zijn nog geen (definitieve) bestuurlijke afspraken gemaakt en ze zijn niet-juridisch verplicht. Door deze budgetten te plaatsen op één artikel zijn alle flexibele budgetten overzichtelijk gepresenteerd. Na besluitvorming, zoals een voorkeursbeslissing, wordt budget overgeheveld naar het desbetreffende productartikel. 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 uitvoeringsagenda mobiliteit.

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 vastgelegd in de MIRT-werkwijze. In deze werkwijze staat het opgavengericht werken voorop. Samen met bestuurlijke partners wordt steeds gezien 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.

B. Budgettaire gevolgen van uitvoering

Tabel 10 Budgettaire gevolgen van uitvoering artikel 11 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte (bedragen x € 1.000)

	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Verplichtingen	0	36.105	515.463	2.011.958	671.034	901.778	2.157.822
Uitgaven	0	22.972	287.151	674.362	613.681	1.020.085	1.771.557
11.01 Verkenningen	0	0	53.320	262.279	219.275	396.478	694.113
11.03 Reserveringen	0	22	168.435	229.160	308.706	511.870	763.164
11.03.01 Gebiedsprogramma's	0	1	3	1.934	1.931	1.931	126.932
11.03.02 Overige reserveringen	0	20	48.071	65.727	74.961	134.865	182.431
11.03.03 Reserveringen Coalitieakkoord	0	1	120.361	161.499	231.814	375.074	453.801
11.04 Generieke investeringsruimte	0	22.950	65.396	182.923	85.700	111.737	314.280
Ontvangsten	0	0	0	0	0	0	0
11.09 Ontvangsten	0	0	0	0	0	0	0

Geschatte Budgetflexibiliteit

De budgetten zijn in 2026 niet juridisch verplicht op de peildatum 1 januari 2026. De verkenningen zijn bestuurlijk gebonden, de reserveringen en de risicoreserveringen binnen de generieke investeringsruimte zijn in 2026 beleidsmatig gereserveerd.

Tabel 11 Geschatte budgetflexibiliteit artikel 11

	2026
Juridisch verplicht	
Bestuurlijk gebonden	19%
Beleidsmatig gereserveerd	81%
Niet-juridisch verplicht / vrij te besteden	

C. Toelichting

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 Hoofdpijnennotitie Mobiliteitsvisie 2050 en de Nationale Omgevingsvisie (NOVI).

Tabel 12 Projectoverzicht behorende bij 11.01: Verkenningen (bedragen x € 1 miljoen)

Verkenningen (11.01)	Projectbudget		Planning	Toelichting
Projectomschrijving	huidig	vorig	Voorkeursbeslissing	
Projecten Zuidwest-Nederland				
A15 Papendrecht-Gorinchem	0	0	ntb	
Verkenning MerwedeLingelijn	57	57		
Verkenning Rail Gent Terneuzen	113	113		
Verkenning BRT Leiden-Zoetermeer	37	37		
Projecten Zuid-Nederland				
A2 Deil-Den Bosch/Vught	0	0		
A58 Tilburg-Breda	0	0	ntb	
A2/N2 (incl. Brainportlijn)	417	417	2027	
Verkenning HUB Den Bosch	142	142		
Projecten Oost-Nederland				
A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven & corridor Nijmegen-Eindhoven	0	0		
Verkenning Knooppunt OV Nijmegen	55	55		
Verkenning RegioExpress	87	87		
Verkenning Eurregiorail	33	33		
N35 Wijthmen-Nijverdal	112	112	2025/2026	
Projecten Noord Nederland				
Vaarverbinding Ameland	248	248	2027	
Verkenning Groningen Suiker	97	97		
Projecten Noordwest-Nederland				
OV en Wonen in en rond Utrecht	905	905		
OV-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer	1.072	872		1
Verkenning Oude Lijn	1.402	1.402		
A27 Zeewolde-Eemnes	0	0	ntb	
Totaal verkenningsprogramma				
Begroting (MF 11.01)	4.777	4.577		

Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

1. OV-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer: Vanaf het jaar 2039 wordt structureel € 200 miljoen vanuit de extrapolatie gereserveerd voor de OV-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer.

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 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 13 Projectoverzicht behorende bij 11.03: Reserveringen (bedragen x € 1 miljoen)					
Reserveringen (11.03)	Projectbudget		Voorkeursbeslissing		Toelichting
Projectomschrijving	huidig	vorig	huidig	vorig	
Projecten Noordwest-Nederland					
Gebiedsprogramma's	8	8	nvt	nvt	
Projecten Zuid-Nederland					
Multimodaal Metropool Regio Eindhoven	76	76	nvt	nvt	
Projecten Noord-Nederland					
Westflank Groningen	90	90	nvt	nvt	
Reserveringen					
N33 Noord (Appingedam - Eemshaven)	253	253	ntb	ntb	1
Nedersaksenlijn	2.000	88			2
Beheer en onderhoud Caribisch Nederland	74	68	nvt	nvt	3
Maatregelenpakket Spoorgoederenvervoer	7	7	nvt		
Landelijke uitrol ERTMS	788	475	nvt		4
Pakket Zeeland	60	57	nvt		
Schoon Emissieloos Bouwen (rijksdiensten)	1	1	nvt	nvt	
Reservering Bereikbaarheid WoMo HWN	374	374	nvt	nvt	
Robuuste Hoofdvaarwegen	173	173	nvt	nvt	
Goederenvervoercorridors	1	1	nvt	nvt	
Programma Bescherming Noordzee Infrastructuur (PBNI)	180	163	nvt	nvt	5
Reservering Stikstof	14	14	nvt	nvt	
Verduurzaming Gebouwen	1	1	nvt	nvt	
Klimaatneutrale en Circulaire Infrastructuur	100	100	nvt	nvt	
PHS Reservering	133	133	nvt	nvt	
Elektrificatie Friese Waddenveren	50	50			
Lelylijn	4	4	nvt	nvt	
Brainport Eindhoven: Woningbouwmiddelen BO MIRT 2022	744	744	nvt	nvt	
Reservering CER	6	6	nvt	nvt	
Ontsluiting Woningbouw	34	34	nvt	nvt	
Reservering Ontsluiting Woningbouw Regeerakkoord	2.441	2.541	nvt	nvt	6
Reservering Instandhouding	224	62	nvt	nvt	7

Reserveringen (11.03)	Projectbudget	Voorkeursbeslissing	Toelichting
Totaal reserveringen	7.836	5.523	
Begroting (MF 11.03)	7.836	5.523	

Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

1. N33 Noord (Appingedam-Eemshaven): De reservering was in eerdere begrotingen samengevoegd met de Nedersaksenlijn. De reservering van € 253 miljoen voor de N33 Noord wordt apart opgenomen.
2. Nedersaksenlijn: bij de voorjaarsbesluitvorming heeft het Kabinet aanvullend een reservering van € 1,9 miljard gemaakt voor een MIRT-verkenning naar de Nedersaksenlijn. Samen met de provincies Groningen, Drenthe en Overijssel wordt gewerkt aan een startdocument om bij het BO MIRT 2025 een startbeslissing te kunnen nemen voor het starten van deze verkenning.
3. Exploitatie en Onderhoud Caribisch Nederland: Het projectbudget wordt verhoogd door de toevoeging van het extrapolatiejaar 2039.
4. Landelijk Uitrol ERTMS: Vanaf het jaar 2039 wordt structureel € 200 miljoen vanuit de extrapolatie gereserveerd voor ERTMS.
5. Reservering PBNI: Door extrapolatie 2039 is dit budget met € 16,7 miljoen toegenomen.
6. Reservering Ontsluiting Woningbouw Regeerakkoord: Dit betreft een overboeking vanuit de Woningbouw Mobiliteitsprogramma middelen naar HXII voor apparaatskosten.
7. Reservering Instandhouding: Het projectbudget wordt verhoogd door de toevoeging van het extrapolatiejaar 2039.

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 modaliteit.

De generieke investeringsruimte is onder meer beschikbaar voor het kunnen opvangen van (toekomstige) risico's en nieuwe beleidswensen onder andere op basis van de Nationale Omgevingsvisie (NOVI), toekomstbeelden en Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA). De vrije investeringsruimte wordt jaarlijks gevoed door de verlenging van het fonds. Na de bestuurlijke overleggen MIRT informeert het kabinet de Tweede Kamer over de voorstellen om de voor het huidige kabinet beschikbare investeringsruimte in te zetten.

Het beschikbare budget op artikelonderdeel 11.04 bedroeg in de Ontwerpbegroting 2025, € 4,4 miljard; waarvan € 4,2 miljard gereserveerd voor risicoreserveringen, € 1,1 miljard aan vrije investeringsruimte en € 860 miljoen staat op de minregel Vrachtwagenheffing

Door de aanpassingen die zijn doorgevoerd bij de 1e suppletoire begroting 2025 en deze ontwerpbegroting 2026 is de omvang van de investeringsruimte, € 3,6 miljard tot en met 2039. De investeringsruimte is grotendeels gereserveerd voor risicoreserveringen en tegenvallers (€ 3,6 miljard). De minregel van de vrachtwagenheffing is € 400 miljoen. Er resteert nog een vrije investeringsruimte van € 414 miljoen door de extrapolatie 2039.

Tabel 14 11.04 Generieke investeringsruimte (bedragen x € 1.000)								
	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Vrije investeringsruimte								
Risicoreserveringen	22.950	65.396	182.923	85.700	111.737	414.280	138.975	188.875
Voorfinanciering vrachtwagenheffing						– 100.000	– 100.000	– 100.000
Totaal	22.950	65.396	182.923	85.700	111.737	314.280	38.975	88.875

Tabel 15 (vervolg) 11.04 Generieke investeringsruimte (bedragen x € 1.000)								
	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2025-2039
Vrije investeringsruimte							414.149	414.149
Risicoreserveringen	212.089	150.883	168.883	268.555	566.147	286.485	727.208	3.591.086
Voorfinanciering vrachtwagenheffing	– 100.000	0	– 12					– 400.012
Totaal	112.089	150.883	168.871	268.555	566.147	286.485	1.141.357	3.605.223

Producten

Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

1. Loon- en Prijsbijstelling tranche 2025: Het ministerie van Financiën heeft bij de Voorjaarsbesluitvorming 2025 besloten om de helft van de prijsbijstelling uit te keren. De toegekende loon- en prijsbijstelling tranche 2025 is met de Voorjaarsnota 2025 overgeboekt naar de beleidsbegroting XIII. Met de Ontwerpbegroting is de loon- en prijsbijstelling 2025 overgeboekt naar het Mobiliteitsfonds (artikelonderdeel 11.04) en wordt vanuit dit artikelonderdeel verdeeld over de verschillende artikelen op het Mobiliteitsfonds. De budgetten van de projecten en programma's in realisatie, instandhouding en waar sprake is van een juridisch bindende afspraak, zijn geïndexeerd.
2. Minregel Vrachtwagenheffing: De minregel op de Vrachtwagenheffing was bij de eerste suppletoire begroting 2025: € 860 miljoen. De vrachtwagenheffing wordt vanaf de Ontwerpbegroting 2026 geraamd op de beleidsbegroting XII, artikel 15. De financiering van de exploitatiekosten voor de vrachtwagenheffing van circa € 460 miljoen is niet meer nodig vanuit het MF. Deze kosten worden vanaf 2026 direct verrekend met de ontvangsten die binnenkomen op de beleidsbegroting HXII. In deze ontwerpbegroting is een deel van de minregel daarom al opgeheven. Er resteert nog circa € 400 miljoen op de minregel vrachtwagenheffing. Het streven is om deze minregel met de Voorjaarsnota 2026 definitief op te heffen op het Mobiliteitsfonds.
3. Brede Doeluitkering: Vorig jaar is de BDU verkeer en vervoer gekort als onderdeel van de maatregel om SPUKs om te zetten naar fondsuitkeringen. Deze maatregel ging gepaard met een korting van 10% op de BDU-uitkering. Met Rijksbrede middelen wordt deze korting voor 2026 teruggedraaid. In 2027 wordt vanuit het ministerie van IenW 1/3de van de korting teruggedraaid door een onttrekking uit de generieke investeringsruimte van het Mobiliteitsfonds. Het gaat om € 36,7 miljoen.

3.2 Artikel 12 Hoofdwegenet

A. Omschrijving van de samenhang in het beleid

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

B. Budgettaire gevolgen van uitvoering

Tabel 16 Budgettaire gevolgen van uitvoering artikel 12 Hoofdwegenet (bedragen x € 1.000)							
	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Verplichtingen	3.170.492	6.395.182	5.746.624	3.519.412	3.613.570	3.464.435	3.367.413
Uitgaven	3.718.174	4.023.132	4.439.364	4.662.062	4.638.150	4.360.678	3.944.351
12.01 Exploitatie	8.474	8.022	12.750	13.284	13.488	9.143	8.603
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	8.474	8.022	12.750	13.284	13.488	9.143	8.603
12.02 Onderhoud en vernieuwing	1.147.514	1.417.815	1.583.103	1.736.800	1.731.870	1.872.607	1.721.264
12.02.01 Onderhoud	929.291	1.126.977	1.156.035	1.189.546	1.161.697	1.155.440	1.099.391
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	929.291	1.126.977	1.156.035	1.189.546	1.161.697	1.155.440	1.099.391
12.02.04 Vernieuwing	218.223	290.838	427.068	547.254	570.173	717.167	621.873
12.03 Ontwikkeling	648.265	745.431	1.073.314	1.075.569	1.128.542	926.151	671.885
12.03.01 Aanleg	460.860	353.087	673.632	678.726	879.133	600.199	569.372
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	1.872	3.200	3.800	1.500	300	300	9
12.03.02 Planning en studies	158.071	320.472	79.016	106.081	107.530	257.688	39.393
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	21.564	12.051	8.515	7.830	7.830	10.882	8.640
12.03.03 Optimalisering gebruik	29.334	71.872	320.666	290.762	141.879	68.264	63.120
12.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS	1.141.593	1.009.128	1.013.544	1.092.044	1.022.173	822.246	813.417
12.06 Netwerkgebonden kosten HWN	772.328	842.736	756.653	744.365	742.077	730.531	729.182
12.06.01 Apparaatskosten RWS	660.438	705.648	697.899	688.069	685.781	678.715	677.366
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	660.438	705.648	697.899	688.069	685.781	678.715	677.366
12.06.02 Overige netwerkgebonden kosten	111.890	137.088	58.754	56.296	56.296	51.816	51.816
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	111.890	137.088	58.754	56.296	56.296	51.816	51.816
Ontvangsten	41.402	118.175	93.024	84.334	72.758	77.102	67.995
12.09 Ontvangsten	41.402	118.175	93.024	84.334	72.758	77.102	67.995
12.09.01 Ontvangsten	0	43.457	5.910	9.150	10.983	14.278	0
12.09.02 Tolopgave	0	74.718	87.114	75.184	61.775	62.824	67.995

Budgetflexibiliteit

Tabel 17 Geschatte budgetflexibiliteit artikel 12

	2026
Juridisch verplicht	98%
Bestuurlijk gebonden	2%
Beleidsmatig gereserveerd	
Niet-juridisch verplicht / vrij te besteden	

Toelichting

Met uitzondering van planning en studies, zijn de budgetten in 2026 juridisch verplicht op de peildatum 1 januari 2026. De budgetten voor planning en studies zijn bestuurlijk gebonden.

C. Toelichting

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 Rijkswaterstaat (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 kruisen en vluchtstrookparkeren;
- Voorlichting over rijkswegen, zoals voorlichting over de gevolgen van wegwerkzaamheden.

De meeste van deze maatregelen worden ingezet vanuit zes 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.

Meetbare gegevens

Tabel 18 Specificatie bedieningsareaal				
Areaalomschrijving	Eenheid	Realisatie 2024	Prognose 2025	Prognose 2026
Verkeerssignalering	km op rijbaan	3.003	3.031	3.042
Verkeerscentrales	aantal	6	6	6
Spitsstroken	km	281	246	241

Bron: Rijkswaterstaat 2025

Toelichting

De lengte verkeerssignalering (de matrixborden boven de weg) zal in 2026 toenemen door de ingebruikname van de wisselbaan A9 Gaasperdammerweg - knooppunt Holendrecht.

De lengte spitsstroken zal in 2026 afnemen door het opheffen van de spitsstrook links tussen Houten - knooppunt Everdingen, om op dat traject ruimte te maken voor een volwaardige rijstrook (project A27 Houten - Hooipolder).

Tabel 19 Indicator exploitatie

	Realisatie 2023	Realisatie 2024	Streefwaarde 2025	Streefwaarde 2026
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	91%	91%	90%	90%

Bron: Rijkswaterstaat 2025

Toelichting

Deze indicator geeft aan in welke mate RWS intensiteits- en snelheidsgegevens van de meetlocaties beschikbaar heeft (aantal x tijd). Het percentage wordt berekend ten opzichte van het totaal.

12.02 Onderhoud en vernieuwingMotivering

Door middel van onderhoud en vernieuwing worden het hoofdwegennet en de directe 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 bijlage 3 «Instandhouding» van deze begroting wordt uitgebreid ingegaan op de werking van de instandhouding van de netwerken die onder verantwoordelijkheid van lenW vallen.

Maatregelen

In de Voorjaarsbesluitvorming van 2025 is besloten om het budgettair niveau van 2032 structureel door te trekken, zodat RWS de ruimte en continuïteit krijgt om de instandhoudingsopgave langjarig samen met de markt en regionale overheden te organiseren. Zo kan RWS werk slimmer en efficiënter vormgeven waarmee de productie kan worden verhoogd. Een voorbeeld hiervan is een portfolio-aanpak waarbij RWS langjarige raamovereenkomsten met de markt aangaat. Met deze aanpak probeert RWS gehoor te geven aan de aanbevelingen uit het rapport «*Instandhouding voorop!*» (Kamerstukken II 2023-2024, [29 385](#), nr. 139), dat in juni 2024 aan de Kamer is aangeboden.

Daarnaast verhoogt lenW in de begroting 2026 vanaf 2039 de budgetten voor Vernieuwing met € 200 miljoen per jaar zodat RWS meer vernieuwingsprojecten kan uitvoeren. De verdeling is € 130 miljoen voor het Hoofdwegennet en € 70 miljoen voor het Hoofdvaarwegennet. De vernieuwingsopgave is namelijk groter dan oorspronkelijk gebudgetteerd. Niet alleen nadert veel infrastructuur het einde van de technische levensduur, ook de acute problematiek met de tand-nokconstructies van bruggen en viaducten, evenals waterstofverbrossing, vergroot de vernieuwingsbehoefte. Een verdere productievergroting blijft dus noodzakelijk om de vernieuwingsopgave de komende jaren beheersbaar te houden. Daarom

blijft de focus liggen op het vergroten van de maakbaarheid en productie, zodat het beschikbare budget optimaal kan worden ingezet ten behoeve van de instandhoudingsopgave.

Tot slot is er in de Voorjaarsbesluitvorming 2025 structureel extra budget vrijgemaakt voor de inzet van extra weginsecteurs (38 fte). De weginsecteur treft veiligheidsmaatregelen bij incidenten en coördineert een veilige en vlotte afhandeling ervan. Het toenemend aantal incidenten heeft als effect dat het langer duurt voordat de weginsecteur ter plaatse is of, bij drukte, niet meer ter plaatse kan komen. Hierdoor neemt het risico op aanrijdingen toe, net als de filedruk. Door inzet van extra weginsecteurs kan dit risico worden beheerst.

12.02.01 Onderhoud

lenW zet in op veiligheid, beschikbaarheid en betrouwbaarheid van het hoofdwegennet over de hele levenscyclus van de infrastructuur. Die omhelst wegen, bruggen, viaducten, tunnels, aquaducten, matrixborden, verkeerscentrales en verkeersvoorzieningen. Onderhoud betreft zowel het preventief als het correctief onderhoud.

Zoals in de Kamerbrief Basiskwaliteitsniveau RWS-netwerken van 11 november 2022 (Kamerstuk [29 385, nr. 116](#)) is toegelicht, worden drie uitgangspunten gehanteerd bij de nadere uitwerking van keuzes, namelijk een efficiënte en duurzame inzet, haalbaar en maakbaar, en een eerlijke verdeling van kosten. Het doel is om op alle netwerken de veiligheid te blijven bieden en toe te werken naar een hoger niveau van voorspelbaarheid en beschikbaarheid. Hiermee zorgen we ervoor dat nu en in de toekomst onze wegen, vaarwegen en waterwerken goed te gebruiken zijn. Dit is de basis. Deze basis geeft ook voorspelbaarheid in de uitvoering, zowel voor marktpartijen als voor RWS.

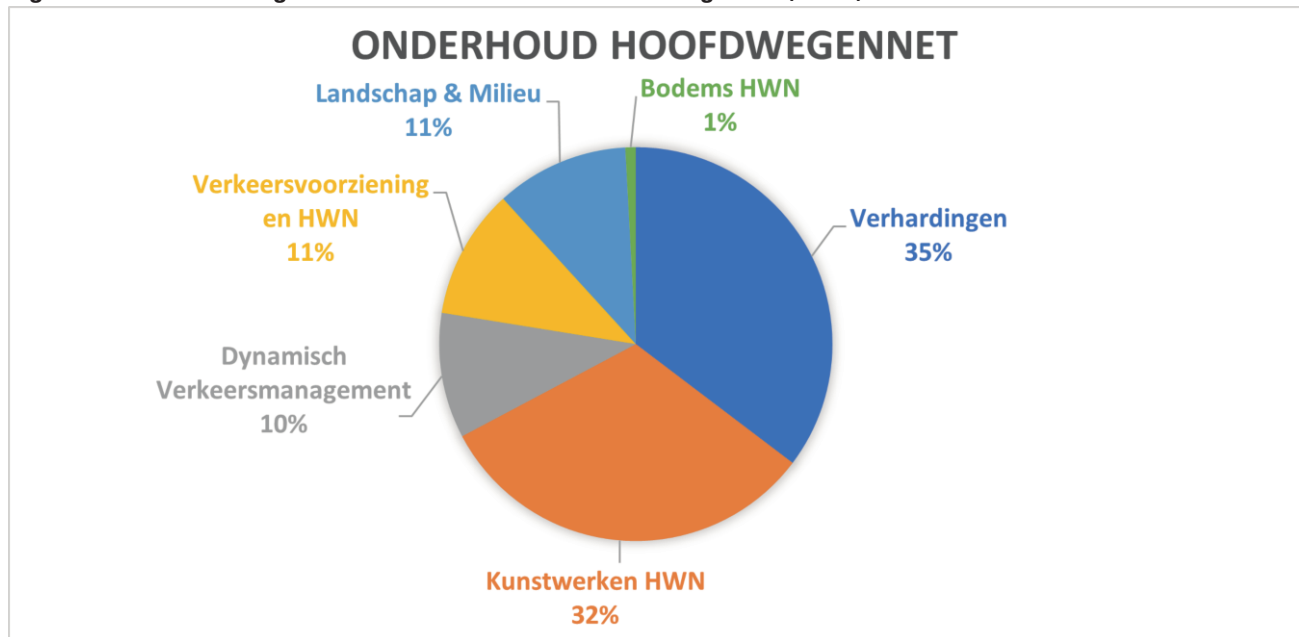
De uitgaven voor het onderhoud bestaan hoofdzakelijk uit:

- 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 geluidsproductieplafonds voor zover geen onderdeel van een aanlegproject.

Meetbare gegevens

In onderstaande figuur is een verdeling gegeven van de onderhoudskosten. De percentages zijn gebaseerd op een meerjarig gemiddelde over de periode 2021-2025.

Figuur 5 Onderverdeling van de onderhoudskosten hoofdwegenet (HWN)



Bron: Rijkswaterstaat 2025

Tabel 20 Areaal Rijkswegen ¹					
		Eenheid	Realisatie 2024	Prognose 2025	Prognose 2026
Rijbaanlengte	Hoofdrijbaan	km	5.862	5.885	5.885
Rijbaanlengte	Verbindingswegen en op- en afritten	km	1.623	1.630	1.643
Areaal asfalt	Hoofdrijbaan	km ²	77,9	78,0	78,0
Areaal asfalt	Verbindingswegen en op- en afritten	km ²	14,6	14,7	14,7
Groen areaal		km ²	188	188	188

¹ Bron: Rijkswaterstaat 2025

Toelichting

In 2026 wordt geen wijziging in de rijbaanlengte hoofdrijbaan voorzien. De prognose voor 2025 is naar beneden bijgesteld ten opzichte van de begroting 2025. Dit heeft te maken met de overdracht van de laatste delen van de oude N18 (Varsseveld – Enschede) van RWS naar de provincies Gelderland en Overijssel. Eerder was de overdracht naar Gelderland en de overdracht naar Overijssel respectievelijk in 2024 en 2026 gepland. De huidige planning is dat beide overdrachten in 2025 zullen plaatsvinden, waardoor de prognose voor 2025 lager uitkomt.

De rijbaanlengte van de verbindingswegen zal naar verwachting toenemen door de ingebruikname van de wisselbaan op de A9 Gaasperdammerweg - knooppunt Holendrecht en de nieuwe verbindingsboog bij knooppunt Hooipolder, van de A59 uit de richting van knooppunt Zonzeel naar de A27 richting Utrecht.

Het areaal asfalt van de hoofdrijbaan zal iets toenemen door deelopenstellingen van verbredingen op de A9 ter hoogte van de knooppunten Badhoevedorp en Holendrecht. Dit blijft echter binnen de afronding. Ook de toename van het areaal asfalt van de verbindingswegen, door de bovengenoemde wisselbaan en de verbindingsboog, blijft binnen de afronding.

Tabel 21 Omvang areaal ¹				
	Areaal	Eenheid	Omvang 2026	Budget (x € 1.000) 2026
Wegen	Oppervlakte wegdek (Exclusief verzorgingsbanen)	km ²	92,7	1.126

1 Bron: Rijkswaterstaat 2025

Toelichting

In deze tabel wordt het totale areaal exclusief verzorgingsbanen weergegeven.

In 2026 betreft dit in totaal 92,7 km² als gevolg van de ingebruikname van de wisselbaan A9 Gaasperdammerweg - knooppunt Holendrecht, de uitbreiding van knooppunt Hooipolder met een extra verbindingsboog, en de verbredingen op A9 ter hoogte van de knooppunten Badhoevedorp en Holendrecht.

Voor de netwerken in beheer van RWS moeten de afspraken over het basiskwaliteitsniveau worden vertaald naar nieuwe indicatoren en streefwaarden. De overige prestatieafspraken worden nog in lijn gebracht met het basiskwaliteitsniveau. Daarom wordt in afwachting daarvan in onderstaande tabel nog uitgegaan van de prestatieafspraken vanuit de Beheer en Onderhoud (BenO) overeenkomst 2022-2023.

Tabel 22 Indicatoren onderhoud				
	Realisatie 2023	Realisatie 2024	Streefwaarde 2025	Streefwaarde 2026
Files door Werk in Uitvoering, als gevolg van aanleg en gepland onderhoud (1):	4,4%	7,2%	10,0%	10,0%
Technische Beschikbaarheid: 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	98,5%	98,6%	90,0%	90,0%
Veiligheid (2):				
a. voldoen aan norm voor verhardingen (stroefheid en spoorvorming)	99,6%	99,4%	99,7%	99,7%
b. voldoen aan norm gladheidbestrijding (binnen 2 uur preventief strooien).	99%	99%	95%	95%

Bron: Rijkswaterstaat 2025

Toelichting

1. Files door Werk in Uitvoering, als gevolg van aanleg en gepland onderhoud (1): Deze indicator betreft de verhouding 'Files door aanleg, beheer en onderhoud' ten opzichte van 'Alle files'. Hierbij worden alleen files meegeteld die een snelheid hebben lager dan 50 km/uur en een lengte van minstens 2 km. De overige vertragingen, namelijk die met een snelheid tussen 50 en 100 km/uur en/of over korte lengte, worden niet benoemd als files, maar als congestie.
2. Veiligheid (2): de indicator kent twee aspecten, namelijk:
 - a) Het voldoen aan de veiligheidsnormen: dit wordt gemonitord aan de hand van de schadekenmerken stroefheid en spoorvorming.
 - b) Het tijdig bestrijden van wintergladheid: dit wordt gemonitord aan de hand van de situaties waarin tijdig preventief dient te worden gestrooid.

12.02.04 Vernieuwing

Op dit artikelonderdeel staan de beschikbare budgetten voor vernieuwing (voorheen: 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 t/m 2039, maar wordt de invulling van het programma op een later moment concreet. De werkwijze staat verder toegelicht in bijlage 3 «Instandhouding». In het MIRT-projectenoverzicht worden onderliggende projecten inzichtelijk gemaakt.

Tabel 23 Projectoverzicht behorende bij 12.02.04: Vernieuwing Hoofdwegennet (bedragen x € 1 miljoen)

Projectomschrijving	Projectbudget					Kasbudget					Openstelling		Toelichting
	huidig	vorig	t/m 2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	later	huidig	vorig	
Programma Vernieuwing	8.376	8.502	1.692	329	477	646	680	815	753	2.985	Diverse	Diverse	
Totaal programma Vernieuwing	8.376	8.502	1.692	329	477	646	680	815	753	2.985			
Budget Vernieuwing (MF 12.02.04)				284	420	536	558	703	607	3.576			
Overprogrammering (-)				- 45	- 57	- 110	- 122	- 112	- 145	591			

Toelichting

Bij deze ontwerpbegroting 2026 is voor Vernieuwing Hoofdwegennet ook overprogrammering opgenomen. Daarom is er een nieuw Projectoverzicht behorende bij 12.02.04 opgesteld.

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.

Maatregelen

Herprioritering MIRT

De combinatie van de stikstofproblematiek, financiële tekorten en de personele krapte heeft geleid tot een herprioritering van projecten in 2023 en 2025. In 2023 zijn zeventien weg- en vaarwegprojecten gepauzeerd (Kamerstuk [36 200 A, nr. 78](#)). In 2025 zijn aanvullend vijf wegprojecten gepauzeerd (Kamerstuk [36725 A, nr. 4](#)). De middelen worden ingezet voor het dekken van tekorten op het Mobiliteitsfonds en worden besteed aan projecten die maakbaar en uitvoerbaar zijn. De ambitie van IenW is om ieder jaar één gepauzeerd project op te starten, mits voldaan kan worden aan de randvoorwaarden op het gebied van stikstof, financiën en capaciteit.

Verkeersveiligheid hoofdwegennet

Er wordt op verschillende manieren geïnvesteerd in verder verbeteren van de verkeersveiligheid op het hoofdwegennet. Vanuit het Coalitieakkoord van het kabinet-Rutte IV is in totaal € 200 miljoen beschikbaar gesteld voor het verbeteren van de verkeersveiligheid op Rijks-N-wegen. In het voorjaar 2025 heeft het kabinet-Schoof besloten om de gereserveerde middelen voor de Lelylijn op de Aanvullende Post van het ministerie van Financiën over te hevelen voor o.a. de N36 Almelo/Wierden-Ommen (€ 115 miljoen). Het aanvullende budget voor de N36 is toegevoegd aan het programma verkeersveiligheid Rijks-N-wegen. Daarnaast worden verschillende verkeersveiligheidsmaatregelen genomen vanuit het programma Meer Veilig.

12.03.01 Aanleg

Motivering

Op dit artikel staan de beschikbare budgetten die noodzakelijk zijn voor de (realisatie)activiteiten bij het hoofdwegennet. Voorbeelden zijn uitgaven die worden gedaan voor de uitvoering (bouwfase) van MIRT-projecten.

Mijlpalen Aanlegprojecten

In 2026 zijn er geen mijlpalen voor aanlegprojecten voorzien. Tijdens de jaarlijkse MIRT-brieven wordt de Tweede Kamer geïnformeerd over de voortgang van lopende projecten. Daarbij geeft het MIRT-projectenoverzicht 2026 een toelichting bij deze begroting over de projecten en programma's.

Tabel 24 Mijlpalen Aanlegprojecten

Mijlpaal	Project
Openstelling	n.v.t.

Bron: Rijkswaterstaat 2025

Producten

Tabel 25 Projectoverzicht behorende bij 12.03.01: Aanleg Hoofdwegennet (bedragen x € 1 miljoen)

Projectomschrijving	Projectbudget					Kasbudget					Openstelling		Toelichting
	huidig	vorig	t/m 2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	later	huidig	vorig	
Kleine projecten / Afronding projecten	84	6.095	6.013	19	10	14	5	5	18	14			
Programma snelheidsaanpassing	56	56	52	3									
Programma aansluitingen	133	133	127	6									
Quick Wins Wegen	12	12	12	0									
Verkeersveiligheid Rijks-N-wegen	23	0		3	9	3	4	4					
ZSM 1+2 (spoedwet wegverbreding)	1.478	1.478	1.475	2			0				2016	2016	
Projecten Noordwest-Nederland													
A10 Amsterdam praktijk-proef FES	41	41	38		3						2018	2018	
A10 Knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel (Zuidas)	867	853	148	96	86	47	54	4	94	337	2032-2036	2032-2036	
A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere	1.222	1.218	1.002	35	38	116	31				2027	2027	
A9 Badhoevedorp	289	292	288	1	0						2017	2017	
Projecten Zuidwest-Nederland													

	Projectbudget				Kasbudget						Openstelling		Toelichting
Projectomschrijving	huidig	vorig	t/m 2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	later	huidig	vorig	
A15 Papendrecht-Sliedrecht	23	22	19	3							2021	2021	1
A4-A44 Rijnlandroute	543	542	513	–		30					regio	regio	
A4 Vlietland / N14	32	31	16	11	5						2020	2020	
N57/59 EuroRAP (verkeersveiligheid)	22	22	8	2	12						ntb	ntb	
Projecten Zuid-Nederland													
A2 Passage Maastricht	686	686	679	1					6		2016	2016	
A4 Dinteloord-Bergen op Zoom	260	260	259	0					1		2014	2014	
A27 Houten Hooipolder	110	110	110	–							ntb	ntb	
A2 Het Vonderen-Kerensheide	424	417	73	64	132	132	23			2025-2027	2025-2027		
KTM I Randweg Eindhoven	34		–	2	7	15	10				2027	ntb	
Projecten Oost-Nederland													
A12-A15 Ressen - Oudenbroeken (ViA15)	1.308	1.263	178	22	350	331	299	126	2		2029-2031	ntb	
A1 Apeldoorn - Azelo: fase 1 en fase 2a	479	478	444	32	3						2024	2023-2025	
N35 Combiplan Nijverdal	320	319	317	1	0		1				2015	2015	
N35 Wijthmen - Nijverdal	25	24	4	10	8	2	0				2018	2018	
Projecten Noord-Nederland													
A7 Zuidelijke Ringweg Groningen fase 2	967	965	828	122	11	6					2024	2024	
N31 Leeuwarden (De Haak)	222	222	221	1							2014	2014	
Overige maatregelen													
Fileaanpak Afrondingen	70	61	61	3	4	2	0	0					
Totaal aanlegprogramma	9.727	15.601	12.885	439	680	698	428	138	121	351			
Totaal uitvoeringsprogramma	9.727	15.601	12.885	439	680	698	428	138	121	351			
Aanleg uitgaven op MF 12.03.01 mbt Planning en studies	1.247	1.186	656	106	96	65	104	99	48	73			
Programma Aanleg	10.974	16.787	13.541	545	776	763	532	237	169	424			
Budget Aanleg (MF 12.03.01)			13.339	327	510	965	750	503	305	687			
Overprogrammering (-)			– 202	– 218	– 266	202	218	266	136	263			

Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

1. A12-A15 Ressen - Oudenbroeken (ViA15): de overheveling naar het DBFM project heeft geleid tot een negatieve stand. Met deze correctie wordt wat er teveel was overgeheveld weer teruggeboekt bij het aanlegproject (€ 25 miljoen). Daarbij is de openstelling aangepast van ntb naar 2029-2031 vanwege de nieuwe planning na het definitieve tracébesluit door Raad van State.

De overige budgettaire aanpassingen zijn mutaties ten aanzien van loon- en prijsbijstelling 2025.

12.03.02 Planning en studies

Motivering

Op dit artikel staan de beschikbare budgetten die noodzakelijk zijn voor de (studie)activiteiten bij het hoofdwegennet. Voorbeelden zijn de gereserveerde realisatiebudgetten voor de projecten in de planning- en studiefase (planuitwerking).

Producten

Tabel 26 Projectoverzicht behorende bij 12.03.02: Planning en Studies Hoofdwegennet (bedragen x € 1 miljoen)

Projectomschrijving	Projectbudget		Planning		Toelichting
	huidig	vorig	Tracébesluit	Openstelling	
Aanleguitgaven op MF 12.03.01 mbt planning en studies	– 1.247	– 1.186	nvt	nvt	
Projecten Nationaal					
Beter Benutten	85	85	nvt	nvt	
Geluidsaneringprogramma – weg	569	562	nvt	nvt	
Kosten voorbereiding tol	117	114	nvt	nvt	
Exploitatie tol	553	497	nvt	nvt	1
Reservering voor LCC	387	343	nvt	nvt	2
Digitaal Stelsel Mobiliteitsdata	120	117	nvt	nvt	
Snelfietsroutes	46	28	nvt	nvt	3
Voorbereiding vrachtheffing	358	370	nvt	nvt	4
Exploitatie vrachtheffing	0	460	nvt	nvt	5
Investeringsimpuls Verkeersveiligheid	443	438	nvt	nvt	6
Maatregelen Fietsveiligheid	47	48	nvt	ntv	
Verkeersveiligheid Rijks-N-wegen	287	178	nvt	nvt	7
Reservering inzet restbudgetten	200	218	ntv	ntv	8
Bijdrage aan agentschap t.b.v. externe kosten planuitwerkingen	161	165	nvt	nvt	
Projecten Noordwest-Nederland					
A1/A28 Knooppunt Hoevelaken	175	138	ntb	ntb	9
A12/A27 Ring Utrecht	1.802	1.773	ntb	ntb	
A7/A8 Amsterdam-Hoorn	23	22	ntb	ntb	
A6 Almere Oostvaarders - Lelystad	23	23	ntb	ntb	
Noordelijke Randweg Utrecht		0	Regio	Regio	
Projecten Zuidwest-Nederland					
A20 Nieuwerkerk a/d IJssel – Knooppunt Gouwe	216	216	2028	ntb	
A4 Haaglanden - N14	36	36	ntb	ntb	
A4 Burgerveen - N14	3	3	ntb	ntb	
Westerscheldetunnel	151	151	nvt	nvt	
Capaciteitsverruiming A16 Van Brienenoordcorridor Rotterdam	0		ntb		
Projecten Zuid-Nederland					
A67/A73 Knooppunt Zaarderheiken	6	6	ntb	ntb	
N65 Vught - Haaren	89	89	Regio	Regio	
Programma SmartwayZ.NL: A67 Leenderheide-Geldrop	58	58	ntb	ntb	
Programma SmartwayZ.NL: InnovA58	581	581	ntb	ntb	
Programma SmartwayZ.NL: ITS en Smart Mobility	9	9	nvt	nvt	
Projecten Oost-Nederland					
A1/A30 Barneveld	24	24	ntb	ntb	
N35 Nijverdal - Wierden	129	129	ntb	ntb	
N35 Knooppunt Raalte	26	26	Regio	Regio	
N50 Kampen – Kampen Zuid	17	17	ntb	ntb	
A28 Amersfoort-Hoogeveen	34	34	2028	2028	

Projectomschrijving	Projectbudget		Planning		Toelichting
	huidig	vorig	Tracébesluit	Openstelling	
A1/A35 Knooppunt Azelo - Buren		0	ntb	ntb	
Projecten Noord-Nederland					
Toegangsweg Groningen Airport Eelde	14	14	Regio	Regio	
N33 Zuidbroek-Appingedam	204	200	ntb	ntb	
N33 Appingedam-Eemshaven	4	4	ntb	ntb	
Overige projecten en reserveringen	179	145			
Projecten in voorbereiding					
Projecten Nationaal					
Studiebudget Verkenningen / MIRT onderzoeken					
Programma DUMO					
Programma Fiets					
Strategisch plan Verkeersveiligheid					
Afrondingen					
Totaal programma planning en studies	5.928	6.135			
Begroting (MF 12.03.02)	5.928	6.135			

Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

1. Exploitatie Tol: Aan het budget is het extrapolatiejaar 2039 toegevoegd.
2. Reservering voor LCC: Aan het budget is het extrapolatiejaar 2039 toegevoegd.
3. Snelfietsroutes: Voor het programma Meerjarige Adaptieve Uitvoeringsagenda Fiets (MAUF) wordt een Specifieke Uitkering (SPUK) voorbereid. Dit betreft een overboeking ten hoogte van € 18 miljoen vanuit MAUF aangezien de SPUK binnen doorfietsroutes wordt aangegaan.
4. Voorbereiding Vrachtwagenheffing: Dit betreft de overboeking naar artikel 15 op HXII.
5. Dit betreft een overboeking van € 460 miljoen van de exploitatie kosten voor de invoering van vrachtwagenheffing naar de minregel waar het uit voorgefinancierd was. Dit budget is op het Mobiliteitsfonds niet meer nodig, omdat het vanaf 2026 via Hoofdstuk HXII artikel 15 verplicht en betaald gaat worden en direct wordt verrekend met de binnengekomen ontvangsten.
6. Strategisch Plan Verkeersveiligheid: Het budget wordt opgehoogd door een herschikking van de middelen binnen verkeersveiligheid, die tot doel hadden kosteneffectieve infrastructurele maatregelen aan bermen van N-wegen (die niet in beheer zijn bij het Rijk). Deze middelen worden toegevoegd aan de regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2025–2030, waarmee ook subsidie voor veilige, obstakelvrije bermen van N-wegen kunnen worden aangelegd.
7. Verkeersveiligheid Rijks-N-wegen: Aan het budget wordt € 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: Bij de vorming van deze reservering is te veel afgeroomd van het budget van A1/A28 Knooppunt Hoevelaken en dat wordt bij deze gecorrigeerd. Hierdoor blijft € 200 miljoen beschikbaar voor de herstart van een gepauzeerd project (Kamerstuk [36 600 A, nr. 16](#)).
9. A1/A28 Knooppunt Hoevelaken: Dit betreft de correctie van de afroaming van de restbudgetten (Kamerstuk [36 600 A, nr. 16](#)).

De overige budgettaire aanpassingen zijn mutaties ten aanzien van loon- en prijsbijstelling 2025.

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 27 Projectoverzicht behorende bij 12.03.03 Optimalisering gebruik hoofdwegennet (bedragen x € 1 miljoen)

Optimalisering gebruik (12.03.03)	Projectbudget		Openstelling		Toelichting
	huidig	vorig	huidig	vorig	
Projectomschrijving					
Digitale Infrastructuur voor Toekomstbestendige Mobiliteit	32	32	nvt	nvt	
Schoon Emissieloos Bouwen	183	203	nvt	nvt	1
Slim, Veilig, Doelmatig en Duurzaam Gebruik van Mobiliteitsinfrastructuur	155	130	nvt	nvt	
Ringen draaiende houden WoMo	133	212	nvt	nvt	2
Reservering kleine maatregelen	280	280	nvt	nvt	
Meerjarig Adaptie Fiets	0	18			3
Noordwest-Nederland					
Maatregelenpakket regio Amersfoort	50	50	Regio	nvt	
Zuidwest-Nederland					
A4/N211 Harnaschknoop	35	35	Regio	nvt	
Maatregelenpakket A15 Papendrecht-Gorinchem	16	16	Regio	nvt	
Maatregelenpakket A4 Haaglanden-N14	16	16	Regio	nvt	
Zuid-Nederland					
Reservering VDL	5	5	nvt	nvt	
Ringen draaiende houden WoMo	21	55	nvt	nvt	
Quickwins A2 Deil-Vught	14	14	nvt	nvt	
Maatregelenpakket A2 Deil-Vught	54	54	Regio	nvt	
Maatregelenpakket A58 Stedelijke regio Breda-Tilburg	23	23	Regio	nvt	
Totaal Optimalisering gebruik	1.017	1.143			
Begroting (MF 12.03.03)	1.017	1.143			

Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

1. Schoon Emissieloos Bouwen: Dit betreft een overboeking naar HXII waar een deel van de regeling via RVO wordt uitgekeerd.
2. Ringen draaiende houden WoMo: De eerste tranche van de werkzaamheden (€ 79 miljoen) is in opdracht gegeven aan Rijkswaterstaat. Het is daartoe overgeboekt naar de betreffende realisatiebudgetten binnen artikel 12.
3. Meerjarig Adaptatie Fiets: Voor het programma Meerjarige Adaptieve Uitvoeringsagenda Fiets (MAUF) wordt een Specifieke Uitkering (SPUK) voorbereid. Dit betreft de overboeking ter hoogte van € 18 miljoen vanuit MAUF aangezien de SPUK binnen doorfietsroutes wordt aangegaan.

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 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 wegvakken terugkomen bij RWS en de bijbehorende budgetten geraamd worden op het reguliere onderhoudsartikel (artikelonderdeel 12.02 Onderhoud en Vernieuwing).

Producten

De projecten A16 Rotterdam, A9 Badhoevedorp-Holendrecht en A12/A15 Ressen-Oudbroeken (ViA15) verkeren in de bouwfase. De voorgenoemde projecten kennen een partiële beschikbaarheidsvergoeding. In oktober 2024 is er een uitspraak van de Raad van State omtrent het Tracébesluit van A12/A15 Ressen-Oudbroeken (ViA15) geweest, waarmee het Tracébesluit onherroepelijk is geworden.

Tabel 28 Projectoverzicht behorende bij 12.04: Geïntegreerde contractvormen/PPS Hoofdwegennet (bedragen x € 1 miljoen)

Projectomschrijving	Project-budget			Kasbudget						Openstelling		Eind contract	Toelichting
	huidig	vorig	t/m 2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	later	huidig	vorig	
Projecten Noordwest-Nederland													
A10 Tweede Coentunnel	2.279	2.265	1.514	60	61	59	59	58	58	410	2013	2013	2037
A12 Lunetten - Veenendaal	733	729	498	42	26	26	25	25	24	67	2012	2012	2033
A1/A6/A9 SA Badhoevedorp-Holendrecht	1.510	1.484	188	74	69	119	162	81	80	737	2027	2027	2040
A1/A6/A9 Schiphol - Amsterdam - Almere (deeltraject A1/A6)	1.950	1.932	932	66	63	62	60	59	67	640	2019	2019	2042
A1/A6/A9 Schiphol - Amsterdam - Almere (deeltraject A6 Almere)	409	405	151	20	18	18	17	17	21	148	2019	2019	2040
A1/A6/A9 Schiphol - Amsterdam - Almere (deeltraject A9 Gaasperdammerweg)	1.229	1.218	598	51	49	48	47	47	46	343	2020	2020	2038
A27/A1 Utrecht-Eemnes-Bunschoten	383	378	117	18	15	15	15	15	15	174	2019	2019	2043
Aflossing tunnels	966	965	880	39	34	0	14	0	0	0			
Projecten Zuidwest-Nederland													
A15 Maasvlakte - Vaanplein	2.466	2.454	1.781	125	70	70	62	62	62	234	2015	2015	2035
A16 Rotterdam	2.004	1.980	694	120	89	133	66	62	62	778	2025	2025	2043
A24 Blankenburgverbinding	2.138	2.111	619	153	145	78	86	78	74	905	2024	2024	2043

Projectomschrijving	Project-budget			Kasbudget						Openstelling		Eind contract	Toelichting	
	huidig	vorig	t/m 2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	later	huidig	vorig		
Projecten Zuid-Nederland														
A59 Rosmalen - Geffen	277	271	271	1	1	1	1	1	1	2	2005	2005	2020	1
A27 Houten-Hooipolder	2.888	2.517	253	166	266	325	271	255	263	1.002	2029-2031	2029-2031	2046	
Projecten Oost-Nederland														
A12-A15 Ressen - Oudenbroeken (ViA15)	607	625	217	34	74	102	101	24	2	2029-2031	2029-2031	ntb	2051	2
A12 Ede - Grijsoord	173	172	96	11	10	10	9	9	9	18	2016	2016	2032	
N18 Varsseveld – Enschede	335	332	157	15	11	11	11	11	11	108	2018	2018	2043	
Projecten Noord-Nederland														
N33 Assen - Zuidbroek	371	368	203	16	16	17	17	17	17	68	2014	2014	2034	
Tolgefinancierde uitgaven (NCW)														
Tolgefinancierde uitgaven A12/A15 Ressen - Oudbroeken (ViA15)	599	580							2	2	595			
Afrondingen														
Totaal	21.318	20.787	9.170	950	954	1.034	964	765	756					
Budget (MF 12.04)	21.318	20.787	9.169	949	949	1.033	964	764	755					

Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

1. A27 Houten-Hooipolder: het projectbudget is gestegen met € 329 miljoen door de overheveling t.b.v. van de excessieve prijsstijgingen.
2. A12-A15 Ressen - Oudenbroeken (ViA15): bij de voorjaarsnota 2025 heeft de overheveling naar het DBFM project geleid tot een negatieve stand. Met deze correctie wordt wat er teveel was overgeheveld weer teruggeboekt bij het aanlegproject (€ 25 miljoen).

De overige budgettaire aanpassingen zijn mutaties ten aanzien van loon- en prijsbijstelling 2025.

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 en 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.

12.09 Ontvangsten

Motivering

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

Het project Tijdelijke Tolheffing betreft de invoering en exploitatie van tolheffing op de A24 Blankenburgverbinding (BBV) en de ViA15. De A24 BBV is op 7 december 2024 in gebruik genomen. Op dat moment is ook de tolheffing gestart. De startdatum van de tolheffing op de ViA15 is onzeker. Naar huidige inzicht wordt de verbinding niet vóór 2030 in gebruik genomen.

Het doel van de tolheffing is om een financieringsbehoefte voor de aanleg van de A24 BBV en de ViA15 te dekken. Zonder de tolheffing zou er onvoldoende financiële dekking voor de aanleg van deze verbindingen zijn in het Mobiliteitsfonds en hadden deze verbindingen niet gerealiseerd kunnen worden.

Deze financieringsbehoefte komt tot uiting in een tologgave van € 405 miljoen voor de A24 BBV en van € 366 miljoen voor de ViA15 (bedragen in prijzen 2025 en in contante waarde). De tolopbrengsten moeten deze tologgave, maar ook de uitvoeringskosten voor tolheffing dekken. Dit zijn de invoeringskosten van tolheffing en de cumulatieve kosten voor exploitatie tijdens de periode waarin tol geheven wordt. De kosten voor het realiseren en heffen van tol worden dus gedekt vanuit de tolopbrengsten.

Als de tologgave, inclusief de uitvoeringskosten van tolheffing, is voldaan, zal de tolheffing worden beëindigd. Naar verwachting wordt op beide verbindingen voor een periode van maximaal 25 jaar tol geheven.

Hierna volgen de verwachte uitgaven en ontvangsten van tolheffing. Voor een gedetailleerd overzicht van uitgaven en ontvangsten wordt verwezen naar bijlage 5 tol.

Producten

Tabel 29 Ontvangsten artikel 12 Hoofdwegennet (bedragen x € 1 miljoen)						
	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Bijdragen van derden	43	6	9	11	14	
Geraamde inkomsten tol	75	87	75	62	63	68
Totaal Ontvangsten (MF 12.09)	118	93	84	73	77	68

Bijdragen van derden

Dit betreffen de bijdragen van decentrale overheden en andere derden aan projecten in de investeringen van Rijkswegenprojecten.

Totaal geraamde inkomsten tol

De ontvangsten uit tolheffing bestaan uit de ontvangsten uit de tolgelden, plus de ontvangsten uit de administratiekosten bij een betaalherinnering en de ontvangsten uit bestuurlijke boetes. Voor de A24 BBV en de ViA15 worden de volgende ontvangsten geraamd:

Tabel 30 Tolontvangsten artikel 12 Hoofdwegennet A24 Blankenburgverbinding (bedragen x € 1 miljoen)								
	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Ontvangsten tolgelden	37,5	37	39	39	39	41	41	41
Ontvangsten administratiekosten		23	16	10	10	10	10	10
Ontvangsten boetes	37,5	27	20	13	13	13	13	13
Totaal	75	87	75	62	62	64	64	64

Tabel 31 Tolontvangsten artikel 12 Hoofdwegennet ViA15 (bedragen x € 1 miljoen)								
	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Ontvangsten						4		
tolgelden							24	27
Ontvangsten admini- stratiekosten							2	13
Ontvangsten boetes							20	17
Totaal						4	46	57

Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

In 2026 wordt een bijdrage van € 93 miljoen verwacht. De bijdragen van derden (€ 6 miljoen) komt met name ten bate van het project A67/A73 Knooppunt Zaarderheiken en Vervanging en Renovatie (€ 2,7 miljoen) en het restant is een optelsom van bijdragen kleiner dan € 1 miljoen en komt ten bate van diverse andere projecten (€ 3,2 miljoen). Daarnaast wordt € 87 miljoen aan tolopbrengsten verwacht bij het project A24 Blankenburg-verbinding.

3.3 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 bij beleidsartikel 16 Openbaar Vervoer en Spoor.

B. Budgettaire gevolgen van uitvoering

Tabel 32 Budgettaire gevolgen van uitvoering artikel 13 Spoorwegen (bedragen x € 1.000)							
	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Verplichtingen	3.439.066	3.581.594	2.902.113	2.807.437	2.524.645	2.408.368	2.771.324
Uitgaven	3.170.623	3.182.870	3.175.694	3.034.507	2.949.327	2.918.182	2.805.365
13.02 Exploitatie, onderhoud en vernieuwing	2.570.447	2.678.004	2.513.149	2.481.024	2.383.821	2.391.188	2.295.474
13.03 Ontwikkeling	360.532	276.709	442.368	345.610	402.719	429.388	419.631
13.03.01 Aanleg personenvervoer	277.285	165.972	347.464	187.154	208.422	231.205	207.421
13.03.02 Aanleg goederenvervoer	41.615	26.218	50.542	61.654	46.396	26.756	23.987
13.03.03 Optimalisering gebruik	778	802	2.208				
13.03.04 Planning en studies personenvervoer	36.925	64.918	25.670	53.918	76.398	90.736	109.035
13.03.05 Planning en studies goederenvervoer	3.929	18.799	16.484	40.664	71.003	80.191	79.188
13.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS	239.644	228.157	220.177	207.873	162.786	97.606	90.260
13.07 Rente en aflossing	0	0	0	0	0	0	0
Ontvangsten	207.722	284.090	300.998	150.284	153.284	149.586	163.284
13.09 Ontvangsten	207.722	284.090	300.998	150.284	153.284	149.586	163.284

Budgetflexibiliteit

Met uitzondering van planning en studies, zijn de budgetten in 2026 juridisch verplicht op de peildatum 1 januari 2026. De budgetten voor planning en studies zijn bestuurlijk gebonden.

Tabel 33 Geschatte budgetflexibiliteit artikel 13

	2026
Juridisch verplicht	99%
Bestuurlijk gebonden	1%
Beleidsmatig gereserveerd	
Niet-juridisch verplicht / vrij te besteden	

C. Toelichting

13.02 Exploitatie, onderhoud en vernieuwing

Motivering

Op grond van richtlijn 91/440/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschap van 29 juli 1991 kan een beheerder voor de spoorweginfrastructuur worden aangewezen en kunnen lidstaten financiële middelen verstrekken aan de beheerder om te voldoen aan zijn taken. De Minister van IenW heeft op 14 december 2014 aan ProRail een concessie verleend voor het beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur in de periode 2015 tot en met 2024. In 2024 is de beheerconcessie beleidsneutraal verlengd tot 1 januari 2029. De Tweede Kamer is hierover geïnformeerd (Kamerstukken 2024, [29984](#), nr. 1205). In de beheerconcessie staan de afspraken tussen de overheid en ProRail over het beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur

(HSWI). Deze afspraken gaan onder meer over de beschikbaarheid, betrouwbaarheid en kwaliteit van de hoofdspoorweginfrastructuur en de daarmee samenhangende voorzieningen, maar ook over de kwaliteit van de informatievoorziening. Jaarlijks wordt aan ProRail subsidie verstrekt voor de instandhouding van de hoofdspoorweginfrastructuur, overeenkomstig het bepaalde in de Wet Mobiliteitsfonds.

De beheerconcessie bevat instrumenten als prestatie-indicatoren, programma's en maatregelen, audits en reviews, verplichtingen om informatie aan lenW te verstrekken en/of besluiten voor te leggen en verplichtingen met betrekking tot samenwerking en transparantie. De ruggengraat van de concessie is de jaarcyclus waarmee in het beheerplan jaarlijks afspraken worden gemaakt tussen de Minister van lenW en ProRail over de te bereiken prestaties en de te nemen maatregelen. De Minister van lenW geeft jaarlijks in de beleidsprioriteitenbrief aan welke prestaties het komende jaar van ProRail worden verwacht. ProRail stelt op basis van de beleidsprioriteitenbrief een beheerplan op en consulteert belanghebbenden over de hoofdlijnen van het ontwerp-beheerplan. Vervolgens legt ProRail het beheerplan ter instemming voor aan de Minister van lenW.

Nadat de Minister van lenW heeft ingestemd met het beheerplan, wordt dit toegezonden aan de Tweede Kamer. Na afloop van het jaar legt ProRail op grond van de concessie verantwoording af in de jaarrapportage en op grond van de Wet Mobiliteitsfonds in het jaarverslag en de jaarrekening. Zodra deze documenten zijn vastgesteld worden ook deze aan de Tweede Kamer toegezonden.

Producten

De exploitatie-, onderhoud- en vernieuwingsactiviteiten van het spoor zijn gericht op het realiseren van de in het beheerplan opgenomen prestaties per prestatiegebied zoals opgenomen in de beheerconcessie. Onderdeel hiervan zijn de activiteiten van ProRail die samenhangen met verkeersleiding en capaciteitsmanagement. In het beheerplan zelf wordt jaarlijks een uitgebreide beschrijving opgenomen van de belangrijkste activiteiten die voor dat jaar zijn gepland. ProRail ontvangt voor de uit te voeren activiteiten een subsidie van het Rijk. Bij de vaststelling van de subsidie voor exploitatie, onderhoud en vernieuwing wordt rekening gehouden met de inkomsten van de gebruiksvergoeding die ProRail ontvangt van de vervoerders en eventuele bijdragen van andere partijen voor onderhoudsactiviteiten. Nadere informatie over areaal, prestaties en budgetten is opgenomen in bijlage 3 Instandhouding.

Maatregelen

Met het basiskwaliteitsniveau (BKN) Spoor zijn de budgetbehoefte en de beschikbare middelen langjarig tot en met 2037 met elkaar in evenwicht gebracht. Inmiddels is de dekking beleidsneutraal verlengd t/m 2039. Sinds de vaststelling van het BKN hebben zich enkele exogene ontwikkelingen voorgedaan in wet- en regelgeving en zijn bepaalde risico's gematerialiseerd waar eerder geen rekening mee kon worden gehouden. Bij de voorjaarsbesluitvorming 2025 heeft dit geleid tot besluitvorming over aanvullende budgettaire kaders. Dit is toegelicht in de voorjaarsnota 2025.

13.03 Ontwikkeling Spoor

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

- door ProRail uit te voeren planningen en studies;
- door IenW uit te voeren planningen en studies;
- voorbereiding van de uitvoering van nieuwbouwprojecten Spoor;
- uitvoering van deze projecten.

13.03.01 Aanlegprogramma personenvervoer spoor Maatregelen

Tabel 34 Projectoverzicht behorende bij 13.03.01: Aanlegprogramma Spoorwegen personenvervoer (bedragen x € 1 miljoen)

Projectomschrijving	Projectbudget					Kasbudget					Indienststelling		Toelichting
	huidig	vorig	t/m 2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	later	huidig	vorig	
Projecten Nationaal													
Maatregelenpakket HSL Zuid	347	174	153	31	32	11	10	20	25	65			1
Benutten Betrouwbaarheid & Capaciteit													
Geluidsanering Spoorwegen (MJPG)	631	623	129	40	66	78	79	52	45	143			
Programma Behandelen en Opstellen	193	190	36	43	20	21	31	13	10	17			
Uitvoeringsprogramma geluid emplacementen (UPGE)	30	29	15	1	0	0	3	4	4	3			
Verbeteraankpak stations	12	12	4	2	4	2	0	0	0	0			
Spoorcapaciteit 2030	870	857	95	41	66	97	111	177	127	155			
Innovatieprogramma Spoortrillingen	23	23	13	8	2	1	0	0	0	0			
Regionale Knelpunten	17	17	5	9	1	1	0	0	0	0			
Stations en stationsaanpassingen													
Kleine stations	13	13		0	0	0	5	5	3	0			
Toegankelijkheid stations	528	526	408	14	9	17	24	33	20	3			
Overige projecten/ lijndelen etc.													
Programma ATB-Vv	82	81	10	2	3	5	5	19	26	14			
Fietsparkeren bij stations	460	456	255	19	24	26	30	26	20	61			
Kleine projecten personenvervoer	220	227		15	32	35	33	23	35	47			
Nazorg gereedgekomen lijnen/haltes	29	33		4	3	3	6	6	6	2			
Programma Overwegen	946	943	662	51	71	42	48	31	26	13			
Programma aanpak suïcidepreventie	22	22	10	2	4	4	2	0	0	0			
Programma kleine functiewijzigingen	401	399	308	13	12	9	8	10	10	32			
Maaslijn	230	226	23	30	63	51	40	22	0	0			
Schoon en Emissieloos Bouwen	89	87	1	2	4	9	17	25	21	9			
Projecten Noordwest-Nederland													
Amsterdam CS Cuypershal	28	28	27	1	1	0	0	0	0	0			

Projectomschrijving	Projectbudget					Kasbudget					Indienststelling		Toelichting
	huidig	vorig	t/m 2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	later	huidig	vorig	
Paspoort- en beveiligingsfaciliteiten op A'dam CS	22	22	9	7	2	0	4	0	0	0			
Projecten Zuidwest-Nederland													
Programma Wind in de Zeilen	10	10	3	2	4	0	1	0	0	0			
Stations en Stationsaanpassingen													
Emplacement Den Haag centraal	119	118	63	28	19	5	5	0	0	0			
Projecten Oost Nederland													
Traject Oost	224	223	199	11	8	5	0	0	0	0			
Regionale lijnen	17	17	17	0	0	0	0	0	0	0			
Spoorzone Ede Oost	49	49	43	5	0	0	0	0	0	0			
Projecten Noord Nederland													
Sporendriehoek Noord-Nederland	146	146	132	1	12	1	0	0	0	0			
Totaal ProRail projecten													
Totaal overige (niet ProRail) projecten													
Totaal uitvoeringsprogramma	5.759	5.551	2.621	383	459	422	463	466	378	566			
Planning- en studieuitgaven binnen aanlegprogramma	– 204	– 181	– 86	– 16	– 31	– 28	– 16	– 12	– 10	– 5			
Afrekening voorschotten	297	276	276	21	0	0	0	0	0	0			
Programma Aanleg	5.852	5.646	2.811	387	429	395	448	454	368	561			
Aanleg uitgaven binnen planning en studies	87	79	46	19	14	6	2	0	0	0			
Aanleg uitgaven binnen MF11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
Budget Aanleg (MF 13.03.01)	5.939	5.725	2.857	406	443	400	450	454	368	561			
Overprogrammering (-)				– 242	– 96	– 216	– 242	– 223	– 160	1.179			

Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

1. De constructiefouten in viaducten en de zettingenproblematiek op de HSL moeten worden hersteld. De financiering van deze werkzaamheden was deels geraamd binnen MF 13.04 en omdat de werkzaamheden worden uitgevoerd door ProRail via de MIRT-systematiek is de hiervoor gereserveerde € 70 miljoen overgeboekt naar MF 13.03.01. Tevens is met de voorjaarsbesluitvorming besloten om € 100 miljoen toe te voegen aan het budget voor de HSL-Zuid voor de herstelwerkzaamheden aan de viaducten vanuit de generieke investeringsruimte. Bij Voorjaarsnota 2025 is deze € 100 miljoen abusievelijk toegevoegd aan het instandhoudingsprogramma (MF 13.02). In deze begroting wordt dit gecorrigeerd waarmee dit bedrag aan het juiste projectbudget is toegevoegd. Vervolgens is deze € 170 miljoen euro in bij de ontwerpbegroting in het juiste kasritme gezet.

13.03.02 Aanlegprogramma goederenvervoer spoor Maatregelen

Tabel 35 Projectoverzicht behorende bij 13.03.02: Aanlegprogramma Spoorwegen goederenvervoer (bedragen x € 1 miljoen)

	Projectbudget		Kasbudget								Indienststelling		Toelichting
Projectomschrijving	huidig	vorig	t/m 2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030 later	huidig	vorig		
Projecten Nationaal													
Optimalisering Goederencorridor Rotterdam-Genua	172	171	162	0	0	1	1	1	6	–			1
Programma Emplacementen op orde	232	231	191	2	5	5	8	12	9	–			
Kleine projecten goederenvervoer	57	28		9	25	11	5	5	2	–			
Projecten Zuidwest-Nederland													
Calandbrug	276	275	139	1	8	24	36	36	28	4			
Geluidmaatregelen Zeeuwselijn	22	22	21	0	0	–	–	–	–	–			
Spooraansluiting 2e Maasvlakte achterlandverbinding	267	265	75	11	15	40	50	26	27	24			
Projecten Oost Nederland													
Uitv.progr Goederenroute Elst-Deventer-Twente (NaNov)	146	145	119	1	6	14	3	2	0	0			
Overige projecten													
Nazorg gereedgekomen projecten	1	1		0	0	0	0	0	0	0			
Totaal uitvoeringsprogramma	1.171	1.140	707	25	61	94	102	83	72	28			
Planning en studieuitgaven binnen het aanlegprogramma	– 413	– 414	– 170	– 12	– 10	– 33	– 56	– 56	– 48	– 28			
Afrekening voorschotten	42	29	29	13	0								
Programma Aanleg	800	755	566	26	50	61	46	27	24	0			
Aanleguitgaven binnen planning en studies	1	1	0	0	0	1	0	0	0	0			
Budget Aanleg (MF 13.03.02)	801	756	566	26	51	62	46	27	24	0			
Overprogrammering (-)													

Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

1. Dit betreffen overboekingen vanuit de generieke investeringsruimte op artikel 11.04 naar aanleg, omdat verschillende kleine projecten binnen goederenvervoer in uitvoering zijn. Het betreft de projecten, Uitvoering realisatiepacten multimodale knooppunten op 9 goederenvervoercorridors, Beter Benutten Spoor en Digitalisering spoorgoederenvervoer.

13.03.03 Optimalisering gebruik

Motivering

Op dit artikelonderdeel worden uitgaven gedaan die de optimalisering van het gebruik van infrastructuur bevorderen. Dit zijn maatregelen die door ProRail worden uitgevoerd.

Tabel 36 Projectoverzicht behorende bij 13.03.03 Optimalisering spoorwegen (bedragen x € 1 miljoen)

Projectomschrijving	Budget		Planning
	huidig	vorig	
Modal shift OVS	11	9	
Totaal Optimalisering gebruik	11	9	
Begroting (MF 13.03.03)	11	9	

Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

1. Dit betreft een overboeking van artikel 11.04 naar artikel 13.03.03 voor Veiligheid en Goederenvervoer ter hoogte van € 2 miljoen. Dit bedrag is bedoeld om verladers gericht te stimuleren om te kiezen voor vervoer over spoor, via een modal shift subsidieregeling en inzet van logistieke makelaars.

13.03.04 Planning en studies personenvervoer

Tabel 37 Projectoverzicht behorende bij 13.03.04: Planning en studies Spoorwegen personenvervoer (bedragen x € 1 miljoen)

Projectomschrijving	Budget		Planning		Toelichting
	huidig	vorig	PB of TB	Indienststelling	
Projecten Nationaal					
Beter Benutten Decentraal Spoor (fase 2)	11	11			
Grensoverschrijdend Spoorvervoer	145	145			
Kleine projecten personenvervoer	79	80			
Reizigersfonds	3	3			
Projecten Zuid-Nederland					
Toekomstvast Spoor Zuid NL	201	201			
Projecten Zuidwest-Nederland					
Stadionpark Rotterdam	139	139			
Projecten Oost-Nederland					
Elektrificatie Almelo-Mariënberg en Zutphen-Hengelo-Oldenzaal	98	98			
Quick scan decentraal spoor Gelderland	12	12			
Projecten Noordwest-Nederland					
Amsterdam Zuid 3e perron	429	429			
Multimodale knoop Schiphol	146	146			
Projecten Noord-Nederland					
Nedersaksenlijn	1	1			
Meppel: Spoor- en perroncapaciteit	179	79			1
Lelylijn	5	5			
HRMK Spoorbrug	82	82			
Overige projecten en reserveringen					
Studie en innovatiebudget	46	47			
Totaal planning en studies personenvervoer	1.575	1.477			
Afrekening voorschotten	31	24			
Aanleguitgaven binnen planning en studies	- 87	- 79			
Programma planning en studies	1.519	1.422			
Planning en studieuitgaven binnen het aanlegprogramma	204	181			
Planning en studieuitgaven op MF 11	43	24			
Begroting (MF 13.03.04)	1.766	1.628			
Overprogrammering (-)					

Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

1. Bij de voorjaarsbesluitvorming 2025 heeft het kabinet aanvullend € 100 miljoen beschikbaar gesteld voor de Flessenhals Meppel. Bij het BO MIRT in het najaar van 2025 zullen afspraken gemaakt worden met de regionale overheden hoe deze nieuwe aanvullende middelen zo goed mogelijk ingezet kunnen worden.

13.03.05 Planning en studies goederenvervoer

Tabel 38 Projectoverzicht behorende bij 13.03.05: Planning en studies Spoorwegen goederenvervoer (bedragen x € 1 miljoen)

Projectomschrijving	Budget		Planning		Toelichting
	huidig	vorig	PB of TB	Indienststelling	
Projecten Nationaal					
Kleine projecten Goederenvervoer	2	3		Diversen	
Overige projecten en reserveringen					
Programma 740 treinen	90	90		Diversen	
Totaal programma planning en studies goederenvervoer	92	93			
Afrekening voorschotten	2	2			
Planning en studieuitgaven binnen het aanlegprogramma	413	414			
Programma Aanleg	507	509			
Aanleguitgaven binnen planning en studies	– 1	– 1			
Begroting (MF 13.03.05)	506	508			

Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

Er hebben geen significante wijzigingen in het projectbudget plaatsgevonden ten opzichte van de eerste suppletoire begroting 2025.

13.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS**Motivering**

De Staat betaalt volgens de contractuele overeenkomst met Infrasppeed voor de beschikbaarheid van de HSL-Zuid infrastructuur, zoals deze door het consortium Infrasppeed is ontworpen, gebouwd (enkel de bovenbouw) en wordt onderhouden (onder- en bovenbouw) tot en met 2031. Het contract-beheer, inclusief het verrichten van betalingen, wordt uitgevoerd door ProRail, met uitzondering van de rente- en belastingaanpassingen. ProRail ontvangt hiervoor een bijdrage van IenW.

Tabel 39 Projectoverzicht behorende bij 13.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS Spoorwegennet (bedragen x € 1 miljoen)

Projectomschrijving	Projectbudget		Kasbudget		
	huidig	vorig	t/m 2024	2025	2026
Beschikbaarheidsvergoeding	3.974	4.028	2.967	228	220
Rente- en belastingaanpassingen	– 141	– 141	– 141		
Totaal	3.833	3.887	2.826	228	220
Begroting (MF 13.04)	3.833	3.887	2.826	228	220

Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

De constructiefouten in viaducten en de zettingenproblematiek op de HSL moeten worden hersteld. De financiering van deze werkzaamheden was deels geraamd binnen MF 13.04 en omdat de werkzaamheden worden uitgevoerd door ProRail via de MIRT-systematiek is de hiervoor gereserveerde € 70 miljoen overgeboekt naar MF 13.03.01. Daarnaast is wegens de problematiek omtrent spoorstaafschade met voorjaarsbesluitvorming

besloten om € 24 miljoen toe te voegen aan het PPS-budget vanuit de generieke investeringsruimte. Ten slotte is er € 8 miljoen overgeboekt naar EOv, omdat een deel van de onderhoudswerkzaamheden op de HSL worden verantwoord op het EOv-budget.

13.09 Ontvangsten

Motivering

Dit artikelonderdeel bevat de verantwoording van de bijdragen van derde partijen rechtstreeks aan IenW voor spooruitgaven. ProRail int de gebruiksvergoeding van vervoerders en het grootste deel van de onderhoudsbijdragen van derde partijen, deze zijn daarom gesaldeerd met de uitgaven opgenomen in de begroting onder artikelonderdeel 13.02.

Producten

Tabel 40 Ontvangsten artikel 13 Spoorwegen (bedragen x € 1 miljoen)						
Omschrijving	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Vergoedingen huidige concessieperiode	244	301	150	153	126	124
Vergoedingen volgende concessieperiode					24	33
Terugbetaling voorschotten	40					
Bijdragen van derden						6
Totaal Ontvangsten (MF 13.09)	284	301	150	153	150	163

Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

Er vindt een terugbetaling plaats ter hoogte van € 40 miljoen vanwege de te hoge bevoorschotting aan ProRail voor het 2e halfjaar van 2024. De terugbetaling wordt in 2025 als ontvangst verantwoord. Om het uitgavenbudget in stand te houden worden tegelijkertijd de uitgaven opgehoogd.

3.4 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 de bereikbaarheidsprogramma's voor ontsluiting van de woningbouw op korte termijn en mobiliteitspakketten 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 uitvoering

Tabel 41 Budgettaire gevolgen van beleid artikel 14 Regionale infrastructuur en bereikbaarheidsprogramma's (bedragen x € 1.000)							
	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Verplichtingen	1.099.206	159.114	187.511	74.714	133.345	162.700	197.102
Uitgaven	844.795	570.915	426.854	199.659	231.014	175.726	197.102
14.01 Regionale infrastructuur	0	7.988	92.877	105.880	163.884	175.726	197.102
14.01.02 Planning en studies prg reg/lok	0	7.733	53.629	74.713	133.345	163.197	195.789
14.01.03 Aanleg reg/lok	0	255	39.248	31.167	30.539	12.529	1.313
14.03 Bereikbaarheidsprogramma's	844.795	562.927	333.977	93.779	67.130	0	0
14.03.01 Concrete bereikbaarheidsprojecten	0	5					
14.03.02 Regionaal Mobiliteitsprojecten	0	1					
14.03.03 Ruimtelijke economisch programma	0	1					
14.03.04 Woningbouw op korte termijn door bovenplanse infrastructuur	541.460	155.004	144.978	0			
14.03.05 Mobiliteitspakketten	303.335	407.916	188.999	93.779	67.130	0	0
Ontvangsten	293	0	0	0	0	0	0
14.09 Ontvangsten	293	0	0	0	0	0	0

Budgetflexibiliteit

Met uitzondering van planning en studies, zijn de budgetten in 2026 juridisch verplicht op de peildatum 1 januari 2026. De budgetten voor planning en studies zijn bestuurlijk gebonden.

Tabel 42 Geschatte budgetflexibiliteit artikel 14

	2026
Juridisch verplicht	87%
Bestuurlijk gebonden	13%
Beleidsmatig gereserveerd	
Niet-juridisch verplicht / vrij te besteden	

C. Toelichting

14.01 Regionale infrastructuur

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 Metropoolregio Amsterdam,

Metropoolregio Rotterdam Den Haag 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 Hoofdstuk XII beleidsartikel 16 Openbaar Vervoer en Spoor, de Lange Termijn Spooragenda (LTSa) en het Toekomstbeeld OV.

Producten

Algemeen

Regionale lokale projecten worden uitgevoerd onder de verantwoordelijkheid van de decentrale overheid. IenW levert een bijdrage aan 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.

Planning en studies

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

Tabel 43 Projectoverzicht behorende bij 14.01.02: Planning en studies Regionaal/lokaal (bedragen x € 1 miljoen)

Projectomschrijving	Budget		Planning	
	huidig	vorig	PB of TB	Indienststelling
Overige projecten en reserveringen				
Rotterdam HOV	691	691		
De Vlietlijn	329	329		
Randstadrail/Metronet Rotterdam	275	275		
Projecten in voorbereiding	20	20		
Overige projecten in voorbereiding	62	62		
Totaal planning en studies	1.378	1.378		
Planuitwerkingskosten op MF 11	42	42		
Begroting (MF 14.01.02)	1.420	1.420		

Legenda

PB = Projectbesluit

TB = Tracébesluit

Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

Er hebben geen wijzigingen in het projectbudget plaatsgevonden ten opzichte van de eerste suppletoire begroting 2025.

14.01.03 Aanlegprogramma Regionaal/lokaal

Hieronder vallen de uitgaven (subsidies) voor de realisatie van grote regionale/lokale infrastructuurprojecten die door regionale overheden worden aangelegd.

Tabel 44 Projectoverzicht behorende bij 14.01.03: Aanlegprogramma Regionaal/lokaal (bedragen x € 1 miljoen)

Projectomschrijving	Projectbudget					Kasbudget					Indienststelling	
	huidig	vorig	t/m 2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	later	huidig	vorig
Projecten Zuidwest-Nederland												
HOV-NET Zuid-Holland Noord (vh Rijn-Gouwelijn)	185	183	70	0	39	31	31	13	1		divers	divers
Begroting (MF 14.01.03)	185	183	70	0	39	31	31	13	1			

Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

Er hebben geen wijzigingen in het projectbudget plaatsgevonden ten opzichte van de eerste suppletoire begroting 2025.

14.03 Bereikbaarheidsprogramma's

Motivering

Binnen dit artikel zijn de budgetten opgenomen voor de bereikbaarheidsprogramma's. In het verleden werd op artikel 14.03 het Regionaal Mobiliteitsfonds (RMf) RSP voor Noord-Nederland begroot en verantwoord. Sinds de Ontwerpbegroting 2024 worden binnen dit artikel de budgetten voor bovenplanse infrastructuur en de mobiliteitspakketten begroot en verantwoord. Deze budgetten hebben tot doel nieuwe woningbouwlocaties te ontsluiten en bereikbaar te maken.

Producten

14.03.04 Woningbouw op korte termijn door bovenplanse infrastructuur

Hieronder vallen de middelen die tot doel hebben om gemeenten in staat te stellen bovenplanse infrastructuurle voorzieningen te realiseren, zodat op locaties in heel Nederland op korte termijn woningbouw kan plaatsvinden. Hierover zijn afspraken gemaakt in het BO Leefomgeving van 2022 (kamerstuk 35925-A-76) en BO MIRT van 2022 (kamerstuk 36200-A-9).

Tabel 45 Projectoverzicht behorende bij 14.03.04 Woningbouw op korte termijn door bovenplanse infrastructuur

Projectomschrijving	Projectbudget					Kasbudget					Indienststelling		Toelichting
	huidig	vorig	t/m 2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	later	huidig	vorig	
Woningbouw op korte termijn door bovenplanse infrastructuur	1.404	1.399	1.105	154	145								
Begroting (MF 14.03.04)	1.404	1.399	1.105	154	145								

Belangrijkste budgettaire aanpassingen

De verhoging van het projectbudget wordt veroorzaakt door de toekenning van de loon- en prijsbijstelling.

14.03.05 Mobiliteitspakketten

Tabel 46 Projectoverzicht behorende bij 14.03.05 Mobiliteitspakketten

	Projectbudget					Kasbudget				Indienststelling			Toelichting
Projectomschrijving	huidig	vorig	t/m 2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	later	huidig	vorig	
Mobiliteitspakketten	1.061	1.048	303	408	189	94	67						
Begroting (MF 14.03.05)	1.061	1.048	303	408	189	94	67						

Belangrijkste budgettaire aanpassingen

De verhoging van het projectbudget wordt veroorzaakt door de toekenning van de loon- en prijsbijstelling.

3.5 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 exploitatie, onderhoud en vernieuwing, ontwikkeling, geïntegreerde contractvormen/Publiek Private Samenwerking (PPS), netwerkgebonden kosten en de investeringsruimte. De doelstellingen van het onder liggende beleid zijn terug te vinden in de begroting Hoofdstuk XII en vinden hun oorsprong in de Nationale Omgevingsvisie (NOVI). Het artikel Hoofdvaarwegennet op het Mobiliteitsfonds is gerelateerd aan beleidsartikel 18 Scheepvaart en havens op de begroting Hoofdstuk XII.

B. Budgettaire gevolgen van uitvoering

Tabel 47 Budgettaire gevolgen van uitvoering artikel 15 Hoofdvaarwegennet (bedragen x € 1.000)

	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Verplichtingen	1.920.526	1.445.019	2.902.904	1.788.847	1.588.611	1.573.929	1.489.389
Uitgaven	1.397.734	1.412.371	1.547.487	1.559.839	1.579.244	1.596.726	1.563.152
15.01 Exploitatie	12.147	8.902	25.673	28.033	24.256	22.558	22.456
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	12.147	8.902	25.673	28.033	24.256	22.558	22.456
15.02 Onderhoud en vernieuwing	617.271	751.306	905.031	914.159	826.046	812.617	782.045
15.02.01 Onderhoud	520.995	557.264	628.260	532.529	531.947	526.039	520.817
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	520.155	552.095	627.736	532.110	531.632	525.861	520.754
15.02.04 Vernieuwing	96.276	194.042	276.771	381.630	294.099	286.578	261.228
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	0	0	0	0	0	0	0
15.03 Ontwikkeling	242.396	145.041	140.903	145.428	255.428	280.772	292.080
15.03.01 Aanleg	236.908	132.072	94.040	109.076	194.356	206.540	187.398
15.03.02 Planning en studies	3.738	7.772	40.617	27.163	55.648	73.313	104.658
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	1.937	2.257	1.839	1.839	1.839	1.839	1.839
15.03.03 Optimalisering gebruik	1.750	5.197	6.246	9.189	5.424	919	24
15.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS	90.818	70.530	59.100	54.417	55.172	64.512	51.605
15.06 Netwerkgebonden kosten HVWN	435.102	436.592	416.780	417.803	418.342	416.268	414.967
15.06.01 Apparaatskosten RWS	400.850	401.882	400.060	400.972	401.554	400.417	398.882
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	400.850	401.882	400.060	400.972	401.554	400.417	398.882
15.06.02 Overige netwerkgebonden kosten	34.252	34.710	16.720	16.831	16.788	15.851	16.085
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	34.252	34.710	16.720	16.831	16.788	15.851	16.085
Ontvangsten	48.177	24.248	3.752	2.737	15.491	9.275	9.950
15.09 Ontvangsten	48.177	24.248	3.752	2.737	15.491	9.275	9.950

Budgetflexibiliteit

Met uitzondering van planning en studies, zijn de budgetten in 2026 juridisch verplicht op de peildatum 1 januari 2026. De budgetten voor planning en studies zijn bestuurlijk gebonden.

Tabel 48 Geschatte budgetflexibiliteit artikel 15

	2026
Juridisch verplicht	97%
Bestuurlijk gebonden	3%
Beleidsmatig gereserveerd	
Niet-juridisch verplicht / vrij te besteden	

C. Toelichting

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 voor exploitatie, 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 2022¹ 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 modal shift aanpak van 15 november 2022² 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.

¹ Kamerstuk [31 409, nr. 373](#)

² Kamerstuk [34 244, nr. 3](#)

Zoals beschreven in de Kamerbrief Basiskwaliteitsniveau RWS-netwerken van 17 maart 2023 (Kamerstuk [29 385, nr. 119](#))³ wordt ingezet op het instandhouden van het areaal en voorspelbaarheid bij een groeiend gebruik. Daarbij 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 bedienvensers. 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.

De activiteiten die door RWS centraal worden uitgevoerd, worden bekostigd uit het budget voor netwerkgebonden kosten.

Meetbare gegevens

Tabel 49 Specificatie bedieningsareaal

Areaalomschrijving	Eenheid	2024	2025	2026
Begeleide vaarweg	km	858	858	858
Bediende objecten	stuks	235	235	235

Bron: Rijkswaterstaat 2025

Toelichting

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. In 2026 zijn geen wijzigingen voorzien in de begeleide vaarweg en het aantal bediende objecten.

³ Kamerstuk [29 385, nr. 119](#)

15.02 Onderhoud en Vernieuwing

Motivering

Onderhoud en vernieuwing worden uitgevoerd om een vlot, betrouwbaar en veilig scheepvaartverkeer op het hoofdvaarwegennet te realiseren. Er zijn met RWS voor exploitatie, onderhoud en vernieuwing prestatieafspraken gemaakt en er zijn indicatoren opgesteld om aan te sluiten op de beleidsdoelen.

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 3 «Instandhouding» van deze begroting wordt uitgebreid ingegaan op de werking van de instandhouding van de netwerken die onder verantwoordelijkheid van lenW vallen.

Maatregelen

In de Voorjaarsbesluitvorming van 2025 is besloten om het budgettair niveau van 2032 structureel door te trekken, zodat RWS de ruimte en continuïteit krijgt om de instandhoudingsopgave langjarig samen met de markt en regionale overheden te organiseren. Zo kan RWS werk slimmer en efficiënter vormgeven waarmee de productie kan worden verhoogd. Een voorbeeld hiervan is een portfolio-aanpak waarbij RWS langjarige raamovereenkomsten met de markt aangaat. Met deze aanpak probeert RWS gehoor te geven aan de aanbevelingen uit het rapport «*Instandhouding voorop!*» (Kamerstukken II 2023-2024, [29 385](#), [nr. 139](#)), dat in juni 2024 aan de Kamer is aangeboden.

Daarnaast verhoogt lenW in de begroting 2026 vanaf 2039 de budgetten voor Vernieuwing met € 200 miljoen per jaar zodat RWS meer vernieuwingsprojecten kan uitvoeren. De verdeling is € 130 miljoen voor het Hoofdwegennet en € 70 miljoen voor het Hoofdvaarwegennet. De vernieuwingsopgave is namelijk groter dan oorspronkelijk gebudgetteerd. Niet alleen nadert veel infrastructuur het einde van de technische levensduur, ook de acute problematiek met de tand-nokconstructies van bruggen en viaducten, evenals waterstofverbrossing, vergroot de vernieuwingsbehoefte. Een verdere productievergroting blijft dus noodzakelijk om de vernieuwingsopgave de komende jaren beheersbaar te houden. Daarom blijft de focus liggen op het vergroten van de maakbaarheid en productie, zodat het beschikbare budget optimaal kan worden ingezet ten behoeve van de instandhoudingsopgave.

15.02.01 Onderhoud

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

De activiteiten zijn erop gericht, om de scheepvaart (beroeps- en recreatie vaart) 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. Om verkeersoverlast tot een minimum te beperken, worden zowel de werkzaamheden binnen onderhoud als werkzaamheden die voortkomen uit het ontwikkelingprogramma goed afgestemd. Binnen onderhoud vallen zowel het preventief als het correctief onderhoud.

Met de extra beschikbare financiële middelen verwachten we dat op termijn het aantal ongeplande stremmingen kan worden teruggedrongen, waardoor de voorspelbaarheid met betrekking tot de beschikbaarheid van de vaarroutes groter wordt.

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, surveillance vliegtuigen 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 uitvoeringstaken door de Kustwacht. De Minister van Defensie is beheerder van de Kustwacht. De overzichtsconstructie Kustwacht is als bijlage 2 «Overzichtsconstructie Kustwacht» aan deze begroting toegevoegd.

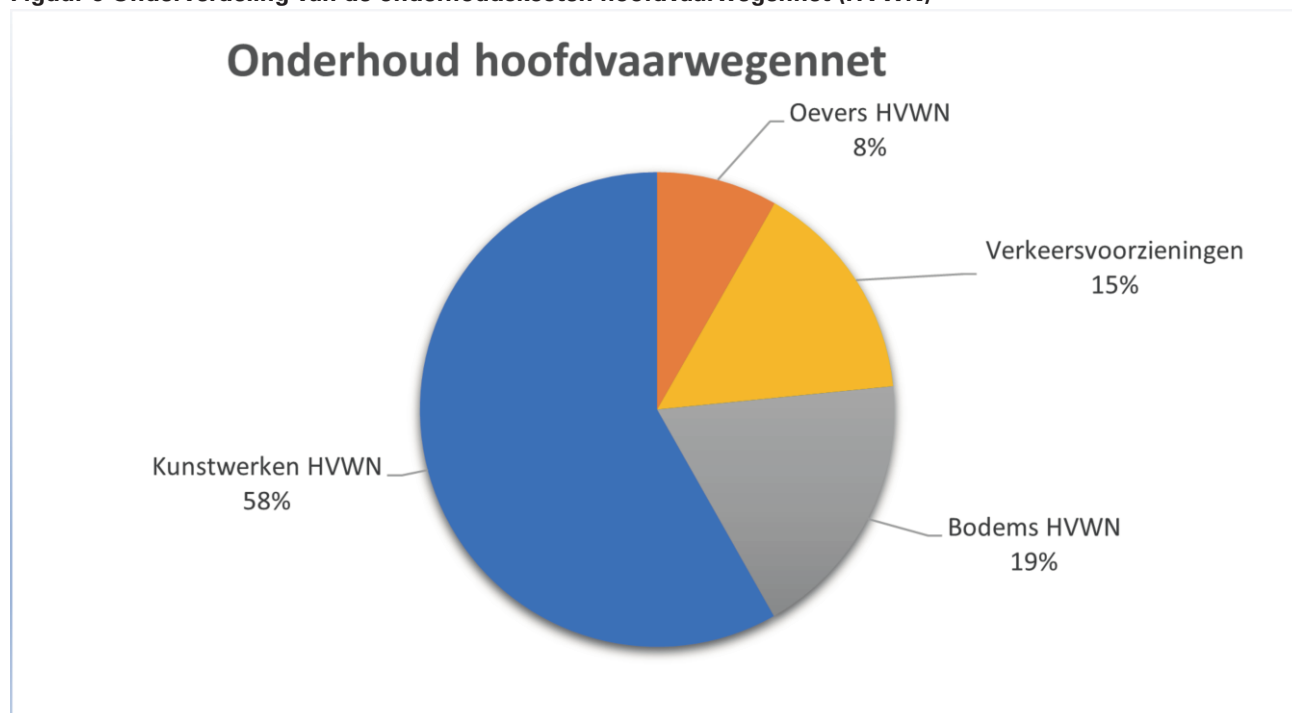
Overdracht Brokx-Nat

De nog over te dragen vaarwegen in het kader van Brokx-Nat zijn in beeld gebracht in een eindbalans, op basis waarvan de Tweede Kamer in 2002 is geïnformeerd (Kamerstukken II 2002–2003, [28 600 XII, nr. 17](#)). Op dit artikel wordt o.a. de betaling aan provincies en gemeenten voor het onderhoud aan kanalen in Drenthe en wegen en paden Texel verantwoord.

Meetbare gegevens

In onderstaande figuur is een verdeling gegeven van de onderhoudskosten. De percentages zijn gebaseerd op een meerjarig gemiddelde over de periode 2022–2026.

Figuur 6 Onderverdeling van de onderhoudskosten hoofdvaarwegennet (HVWN)



Tabel 50 Areaal onderhoud

	Eenheid	Omvang 2026	Budget (x € 1.000) 2026
Vaarwegen	km	7.273	552.000

Bron: Rijkswaterstaat 2025

Toelichting

Het totale areaal is een optelling hoofdtransportassen, hoofdvaarwegen en overige vaarwegen van in totaal afgerond 3.415 kilometer en van zeecorridors en zeetoegangsgeulen van in totaal afgerond 3.858 kilometer. Tezamen is dit afgerond 7.273 kilometer. Er worden in 2026 geen wijzigingen voorzien.

Voor de netwerken in beheer van RWS moeten de afspraken over het basiskwaliteitsniveau worden vertaald naar nieuwe indicatoren en streefwaarden. Daarom wordt in afwachting daarvan in onderstaande tabel nog uitgegaan van de prestatieafspraken vanuit de Beheer en Onderhoud (BenO) overeenkomst 2022-2023.

Tabel 51 Indicatoren Onderhoud

Indicator	2023	2024	Streef- waarde 2025	Streefwaarde 2026
Geplande stremmingen (gehele areaal)	0,6%	0,7%	0,8%	0,8%
- Hoofdtransportas	0,7%	0,7%	0,8%	0,8%
- Hoofdvaarweg	0,5%	0,6%	0,8%	0,8%
- Overige Vaarweg	0,6%	0,8%	0,8%	0,8%
Ongeplande stremmingen (gehele areaal)	1,2%	1,2%	0,2%	0,2%
- Hoofdtransportas	0,2%	0,3%	0,2%	0,2%
- Hoofdvaarweg	1,9%	1,1%	0,2%	0,2%
- Overige Vaarweg	0,7%	1,6%	0,2%	0,2%

Bron: Rijkswaterstaat 2025

Toelichting

De geplande en ongeplande stremmingen geven een beeld van de betrouwbaarheid en beschikbaarheid van de sluizen en beweegbare bruggen op de vaarwegen. De percentages zijn berekend door de gestremde uren voor het maatgevend schip af te zetten tegen de totale bedientijd van deze objecten. De streefwaarden betreffen de afgesproken maximale waarden. Door uitgesteld onderhoud, ouderdom en intensiever gebruik neemt de kans op ongeplande uitval van objecten toe. Dit zien we met name terug in de ongeplande stremmingen, die de streefwaarde zo'n zes keer overschrijden. Er wordt verwacht dat dit beeld de komende jaren weinig zal veranderen, tot er (meer) Vernieuwingsprojecten zijn uitgevoerd.

In bijlage 3 «Instandhouding» van deze begroting zijn nog een aantal indicatoren met betrekking tot beschikbaarheid/betrouwbaarheid en veiligheid opgenomen. De indicator Passeertijd sluizen is opgenomen bij beleidsartikel 18 Scheepvaart en havens in de begroting Hoofdstuk XII.

15.02.04 Vernieuwing

Op dit artikel staan de beschikbare budgetten voor vernieuwing (voorheen: vervanging en renovatie) 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 wordt 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 een analyse gemaakt voor welke kunstwerken wanneer 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 in latere jaren concreet. De werkwijze staat verder toelicht in bijlage 3 «Instandhouding». In het MIRT-projectenoverzicht worden onderliggende projecten inzichtelijk gemaakt.

Tabel 52 Projectoverzicht behorende bij 15.02.04: Vernieuwing Hoofdwegennet (bedragen x € 1 miljoen)

Projectomschrijving	Projectbudget					Kasbudget					Openstelling		Toelichting
	huidig	vorig	t/m 2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	later	huidig	vorig	
Programma Vernieuwing	4.345	4.113	903	224	319	466	357	350	319	1.407	diverse	diverse	
Totaal programma Vernieuwing	4.345	4.113	903	224	319	466	357	350	319	1.407			
Budget Vernieuwing (MF 15.02.04)				190	271	373	286	280	256	1.787			
Overprogrammering (-)				- 34	- 48	- 93	- 71	- 70	- 64	379			

Toelichting

15.03 Ontwikkeling

Motivering

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

Een beweging naar instandhouding en tussen MIRT-projecten

In 2023 is besloten om 17 MIRT-projecten te pauzeren vanwege de opeenstapeling van financiële, stikstof- en personele problematiek, en om de middelen hiervoor in te zetten voor tegenvallers bij lopende projecten en voor intensivering op instandhouding. De laatste stand van zaken van de gepauzeerde projecten is toelicht in de Kamerbrief van 13 juni 2025 over het MIRT (Kamerstuk 36 600-A, nr. 63). In bijlage 6 hiervan wordt voor onder meer de drie betrokken vaarwegprojecten ingegaan op de actuele stand van zaken. Voor de projecten Volkeraksluizen en Kreekraksluizen is er geen restbudget beschikbaar. Rijk en regio hebben in het BO MIRT 2024 besloten om de wachttijden bij de sluizencomplexen te monitoren en te bekijken of de wachttijd de wettelijke limiet niet overschrijdt. Ook voor Vaarweg IJsselmeer – Meppel (VIJM) is er geen restbudget beschikbaar. Voor dit project wordt onderzocht of het uitdiepen van de VIJM kan worden opgepakt door de grond te gebruiken bij andere projecten. Het bodemonderzoek hiervoor loopt nog, na afronding hiervan kunnen de mogelijkheden hiertoe worden gezien.

15.03.01 Aanleg

Producten

In 2026 zijn er geen geplande mijlpalen op aanleg in het hoofdvaarwegennet.

Tabel 53 Mijlpalen Hoofdvaarwegennet

Mijlpaal	Project
Openstelling	– n.v.t.
Start aanleg	– n.v.t.

Bron: Rijkswaterstaat 2025

Tabel 54 Projectoverzicht behorende bij 15.03.01: Ontwikkeling Hoofdvaarwegennet (bedragen x € 1 miljoen)

Projectomschrijving	Projectbudget			Kasbudget							Openstelling		Toelichting
	huidig	vorig	t/m 2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	later	huidig	vorig	
Projecten Nationaal													
Beter Benutten	16	16	16								geen	geen	
Impuls Dynamisch Verkeersmanagement	100	100	100								2018	2018	
Walradarsystemen	35	35	30	3		2					divers	divers	
Regeling kademuren	9	9	1		2	1	1	2		1	nvt	nvt	1
reservering ERTV's	631	0	0	0	20	34	20	5	18	535			2
Projecten Noordwest-Nederland													
De Zaan (Wilhelminasluis)	14	14	10	3							2020	2020	
Lichter en buitenhaven IJmuiden	83	83	46	1		16	20				n.t.b.	n.t.b.	
Projecten Zuidwest-Nederland													
Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Beneden-Lek	13	13	13								2022	2022	
Capaciteitsuitbreiding overnachtingsplaatsen Merwede	7	7	7								2021	2021	
Nieuwe Sluis Terneuzen	1.271	1.232	1.174	72	26						2025	2025	3
Project Mainport Rotterdam (PMR)	1.147	1.147	1.102	1	0	2	2	1	1	38	2033 opgenomen	niet opgenomen	
Projecten Zuid-Nederland													
Maasroute modernisering fase 2	873	868	760	62	33	18					2027	2027	
Zuid-Willemsvaart: aanleg Maximakanaal en opwaarderen tot Veghel	429	429	427		1				1		2015	2015	
Sluis II Wilhelminakanaal	128	126	5	1	6	19	31	31	1	32	n.t.b.	niet opgenomen	
Projecten Oost Nederland													
Toekomstvisie Waal	150	150	147	2							2024	2024	
Verruiming Twentekanaal fase 2	235	235	231	1	1	3					2023	2023	
Vaarweg Meppel-Ramspol (keersluis Zwartsluis)	59	59	59	1							2017	2017	
Projecten Noord-Nederland													
Vaarweg Lemmer-Delfzijl fase 1: verbetering tot klasse Va	294	294	282	9				4			2017	2017	
Verruiming vaarweg Eemshaven-Noordzee	39	39	37	1						1	2018	2018	
Sluiscomplex Kornwerderzand	513	129			5	25	85	150	150	98	n.t.b.	n.t.b.	4
Overige projecten													
Kleine projecten / Afronding projecten	225	205	209	2	1	2	4	3	4		divers	divers	
Afrondingen	2			– 2	– 1	1	1		3		divers	divers	
Totaal uitvoeringsprogramma	6.273	5.190	4.656	157	94	123	164	196	178	705			

Projectomschrijving	Projectbudget					Kasbudget				Openstelling			Toelichting
	huidig	vorig	t/m 2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	later	huidig	vorig	
Aanleg uitgaven op MF 15.03.01 mbt planning en studies	5	74	21	13	12	15	15						
Programma Aanleg	6.278	5.264	4.677	170	106	138	179	196	178	705			
Uitgaven mbt planning en studies op MF 15.03.02 mbt het programma aanleg	– 77	– 108				– 18	– 22	0	0	– 37			
Budget Aanleg (MF 15.03.01)	4.706	4.678	4.321	132	54	75	175	202	170	101			
Overprogrammering (-)				38	12	11	– 38	– 12	– 11				

Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

1. Regeling Kademuren: wegens het ontbreken van geschikte projecten in 2025 worden de middelen middels een kasschuif (- € 1,5 miljoen) 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 € 389,682 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. Nieuwe Sluis Terneuzen: in 2025 het projectbudget gestegen met € 18 miljoen door aanvullende ontvangsten vanuit Vlaanderen (€ 10 miljoen) en een overheveling vanuit de NST reservering DGLM naar RWS (€ 8 miljoen) t.b.v. scopeaanpassingen categorie 3 en 4. Daarnaast is er ook een reservering voor staalpijzen opgenomen in het budget (€ 20 miljoen).
4. Sluiscomplex Kornwerderzand: bij de Voorjaarsnota 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.

15.03.02 Planning en studies

Tabel 55 Projectoverzicht behorende bij 15.03.02: Planning en studies Hoofdvaarwegennet (bedragen x € 1 miljoen)

Projectomschrijving	Budget		Planning		Toelichting
	huidig	vorig	huidig	vorig	
Projectomschrijving					
Aanleg uitgaven op MF 15.03.01 mbt planning en studies	– 75	– 74			
Uitgaven mbt planning en studies op MF 15.03.02 mbt het programma aanleg	77	108			1
Projecten Nationaal					
Bijdrage aan agentschap t.b.v. externe kosten planuitwerkingen	34	29			2
Reservering voor LCC	471	437			3
Reservering voor scheepvaartveiligheid maatregelen agv Wind op Zee	426	798			4
Projecten Noordwest-Nederland					
Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Amsterdam-Lemmer	7	7			
Vaarweg IJsselmeer-Meppel	0	0			
Projecten Zuidwest-Nederland					
Capaciteit Volkeraksluizen	0	0			
Projecten Oost-Nederland					
Bovenloop IJssel (IJsselkop tot Zutphen)	42	42			
Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen IJssel	33	33			
Projecten Noord-Nederland					
Vaarweg Lemmer-Delfzijl fase 2	515	514			
Overige projecten en reserveringen	490	411			5
Projecten in voorbereiding					
Projecten Zuidwest-Nederland					
Kreekraksluizen	0	0			
Projecten Oost-Nederland					
Verkenning IJssel fase 2					
Overige projecten in voorbereiding					
Gesignaleerde risico's					
Afrondingen		1			
Totaal programma planning en studies	2.020	2.306			
Begroting (MF 15.03.02)	2.020	2.306			

Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

1. Het verschil wordt veroorzaakt doordat het restant van de reservering Wilhelminakanaal is ondergebracht bij overige projecten en reserveringen.
2. Bijdrage aan agentschap RWS: door de extrapolatie naar 2039 is de bijdrage aan agentschap t.b.v. externe kosten planuitwerkingen met € 5 miljoen toegenomen
3. Reservering Life Cycle Costs (LCC): door de extrapolatie naar 2039 is de reservering voor LCC met € 34 miljoen toegenomen
4. Reservering voor scheepvaartveiligheid (SVV) maatregelen Wind op Zee (WOZ): Reservering voor scheepvaartveiligheid (SVV) maatregelen Wind op Zee (WOZ): Er is € 4,6 miljoen overgeboekt naar Rijkswaterstaat (RWS) voor monitoring en onderzoek WOZ. Naar het ministerie van EZ is € 1,5 miljoen overgeboekt voor het onderzoeksprogramma SVV Noordzee 2025. Naar RWS is € 1,7 miljoen overgeboekt voor projecten en personele kosten in 2025 voor de vervanging van noodsleephulp schepen (ERTV's). 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.

5. Overige projecten en reserveringen:

- 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.

15.03.03 Optimalisering verbruik

Motivering

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

Tabel 56 Projectoverzicht behorende bij 15.03.03 Optimalisering hoofdvaarwegennet (bedragen x € 1 miljoen)

Projectomschrijving	Budget		Planning
	huidig	vorig	
Modal shift van weg naar water	27	20	nvt
Totaal Optimalisering gebruik	27	20	nvt
Begroting (MF 15.03.03)	27	20	nvt

Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

1. Vanuit artikel 11 Generieke investeringsruimte is € 7 miljoen overgeboekt voor korte termijn maatregelen Integraal Programma Goederenvervoer. Verder was per abuis de stand vorig niet correct. Dit is nu aangepast in de OB2026.

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 beschikbaarheidsvergoeding. 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 bouw fase 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 (artikel onderdeel 15.02 Onderhoud en Vernieuwing).

Producten

De projecten Zeetoeegang IJmond, Sluis Limmel, 3e Kolk Beatrixsluis en sluis Eefde 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 57 Projectoverzicht behorende bij 15.04: Geïntegreerde contractvormen/PPS Hoofdvaarwegennet (bedragen x € 1 miljoen)

	Projectbudget				Kasbudget						Openstelling		Eind contract
Projectomschrijving	huidig	vorig	t/m 2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	later	huidig	vorig	
Projecten Noordwest-Nederland													
Lekkanaal: 3e kolk Beatrixsluis en verbreding kanaalzijde/uitbreiding ligplaatsen	448	443	146	16	15	15	15	15	15	211			
Zeetoeegang IJmond	1.301	1.289	654	45	35	30	32	41	29	434	2019	2019	
Projecten Oost-Nederland													
Capaciteitsuitbreiding sluis Eefde	178	176	67	6	6	6	6	6	5	76	2021	2021	
Projecten Zuid-Nederland													
Keersluis Limmel	97	96	36	3	3	3	3	3	3	44	2018	2018	
afrondingen	– 1		– 1	1			– 1		– 1		divers	divers	
Totaal	2.023	2.004	902	71	59	54	55	65	51	765			
Begroting (MF 15.04)	2.023	2.004	902	71	59	54	55	65	51	765			

Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

1. De verhoging van de budgetten wordt veroorzaakt de toegekende loon- en prijsbijstelling. Daarnaast was de vorige stand voor de sluis Eefde en het Lekkanaal per abuis niet goed. Dit is bij deze gecorrigeerd.

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 exploitatie, onderhoud en 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.

Rijksrederij

De Rijksbrede Civiele Rijksrederij is een organisatie die nautische diensten levert aan andere overheden zoals het Ministerie van EZ, Financiën (Douane), IenW, LVVN en JenV en de Kustwacht. De Rijksrederij valt onder de verantwoordelijkheid van RWS. De kerntaken van de Rijksrederij zijn:

- Het ter beschikking stellen van vaartuigen voor een bepaalde tijdsduur (al dan niet met nautische bemanning) met een door de opdrachtgever gespecificeerd dienstverleningsniveau;
- Het leveren van kennisintensief advies aan overheidsinstellingen bij beheer, ontwerp en aanbesteding van vaartuigen;
- Het leveren van kennisintensief advies op het gebied van eisen aan bemanningen, veiligheidsmanagement en scheepsuitrustingen.

15.09 Ontvangsten

Motivering

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

Producten

Bijdragen van derden

Dit betreffen de bijdragen van decentrale overheden en andere derden aan projecten.

Tabel 58 Ontvangsten artikel 15 Hoofdvaarwegennet (bedragen x € 1.000)

	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Bijdragen van derden	22	3	3	15	9	10
Totaal Ontvangsten (MF 15.09)	22	3	3	15	9	10

Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

Er hebben geen wijzigingen in het ontvangsten budget plaatsgevonden ten opzichte van de eerste suppletoire begroting 2025.

3.6 Artikel 17 Megaprojecten Verkeer en Vervoer

A. Omschrijving van de samenhang in het beleid

Megaprojecten zijn door de Tweede Kamer aangewezen grote projecten (grootprojectstatus). 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 ten minste halfjaarlijks de Tweede Kamer informeert over de voortgang en verantwoording aflegt via een Voortgangsrapportage.

Onder dit artikel vallen de megaprojecten Verkeer en Vervoer:

- Programma ERTMS;
- Zuidasdok;
- Programma Hoogfrequent Spoorvervoer.

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 uitvoering

Tabel 59 Budgettaire gevolgen van uitvoering artikel 17 Megaprojecten verkeer en vervoer (bedragen x € 1.000)							
	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Verplichtingen	816.158	1.625.138	801.030	1.180.860	238.112	383.645	176.206
Uitgaven	578.030	560.267	591.006	720.610	670.735	798.175	591.343
17.06 Project Mainportontwikkeling Rotterdam	183	0					
17.07 ERTMS	147.619	133.476	182.509	201.835	159.612	326.764	131.929
17.07.01 Aanleg ERTMS	147.354	133.474	182.509	201.835	159.612	326.764	131.929
17.07.02 Planning en studies ERTMS	265	2	0				
17.08 Zuidasdok	160.837	253.079	273.234	348.897	308.264	265.998	258.734
17.10 Programma Hoogfrequent Spoorvervoer	269.391	173.712	135.263	169.878	202.859	205.413	200.680
17.10.01 Aanleg PHS	260.189	170.007	131.339	160.276	183.229	174.603	147.071
17.10.02 Planning en studies PHS	9.202	3.705	3.924	9.602	19.630	30.810	53.609
Ontvangsten	69.663	98.864	84.434	69.984	90.701	71.291	75.878
17.09 Ontvangsten	69.663	98.864	84.434	69.984	90.701	71.291	75.878

Budgetflexibiliteit

Met uitzondering van planning en studies, zijn de budgetten in 2026 juridisch verplicht op de peildatum 1 januari 2026. De budgetten voor planning en studies zijn bestuurlijk gebonden.

Tabel 60 Geschatte budgetflexibiliteit artikel 17

	2026
Juridisch verplicht	99%
Bestuurlijk gebonden	1%
Beleidsmatig gereserveerd	
Niet-juridisch verplicht / vrij te besteden	

C. Toelichting

17.07 European Rail Traffic Management System (ERTMS)

Motivering

De Ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV 2040 (Kamerstukken II 202/21, [23645, nr. 746](#)) zet erop in lange termijn keuzes voor het OV met bijdragen aan wonen, werken en recreëren in een duurzaam en welvarend Nederland te realiseren. Het digitaliseren van het treinbeveiligingssysteem is een van de bouwstenen om de doelen van Toekomstbeeld OV te bereiken. Het vervangen van het analoge huidige systeem, dat stamt uit de jaren '50-60, door de digitale Europese standaard wordt vormgegeven binnen het groot project ERTMS. 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, n2. 65) genomen en besloten het huidige treinbeveiligingssysteem landelijk te vervangen door ERTMS. Tot en met 2030 worden door ProRail en vervoerders tientallen werkprocessen aangepast om treinen te kunnen laten rijden, circa 1.300 treinen en locomotieven omgebouwd of opgewaardeerd naar ERTMS en tenminste 15.000 gebruikers opgeleid. Ook zal het systeem en de operatie worden beproefd en uiteindelijk 345 km spoor op zeven baanvakken van ERTMS voorzien. Het kabinet heeft in 2019 tevens besloten structureel middelen te reserveren voor de uitrol van ERTMS in de rest van Nederland in de periode 2030-2050. Hiervoor zijn middelen gereserveerd op artikelonderdeel 11.03.

Zoals aangekondigd is gewerkt aan een herijking van de planning en kostenraming (Tweede Kamer, vergaderjaar 2022–2023, [33 652, nr. 88](#)). In de herijking zijn ook de effecten van gebeurtenissen als de coronapandemie, de arbeidsmarktkrapte en bewegingen op de leveranciersmarkt (zoals overnames) op het programma meegenomen. Uit de herijking blijkt dat een hoger bedrag en langere tijd nodig zijn om de treinbeveiliging en gerelateerde systemen klaar te maken voor de toekomst. Een commissie van experts op het gebied van de implementatie van ERTMS of vergelijkbare systemen in andere landen heeft een second opinion uitgevoerd die dit beeld ondersteunt. De second opinion is de basis van de nieuwe Tranche-aanpak. Deze aanpak zorgt voor een gefaseerde implementatie met ruimte voor leren en bijsturen. Tijdens de twee proefbaanvakken worden waardevolle lessen opgedaan voor techniek, operatie en samenwerking die bij de rest van de uitrol gebruikt worden. Naast de geleerde lessen wordt er voor nieuwe tranches ook gekeken naar de mogelijkheid om nieuwe innovaties zoals FRMCS en ATO te implementeren. Bij Voorjaarsnota 2025 is de begroting bijgesteld ter verwerking van de budgettaire gevolgen van de nieuwe Tranche-aanpak.

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 van de staatssecretaris van IenW betreft de twintigste voortgangsrapportage (Kamerstukken II 2023/2024, [33562, nr. 92](#)).

Tabel 61 Projectoverzicht behorende bij 17.07 ERTMS (bedragen x € 1 miljoen)

Projectomschrijving	Projectbudget					Kasbudget					Openstelling	
	huidig	vorig	t/m 2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	later	huidig	vorig
ERTMS												
Aanleg	3.464	3.419	683	287	528	555	514	632	234	31	divers	divers
Planning en studies	90	90	90	0	0	0	0	0	0	0	divers	divers
Programma	3.555	3.509	773	287	528	555	514	632	234	31		
Afrekening voorschotten	36	30	30	6	0	0	0	0	0	0		
Begroting (MF 17.07)	3.590	3.539	803	292	528	555	514	632	234	31		
Overprogrammering (-)				- 159	- 346	- 353	- 355	- 305	- 102	1.620		

Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

Er hebben geen significante wijzigingen in het projectbudget plaatsgevonden ten opzichte van de eerste suppletoire begroting 2025.

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 van de stations capaciteit en kwalitatieve opwaardering van station Amsterdam Zuid 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 Kamerbrief van 21 december 2023 is de Kamer geïnformeerd over een nieuw verwacht tekort op het project van € 600 – 800 miljoen (Kamerstukken [32668, nr. 22](#)). Bestuurders hebben de volledige scope van Zuidasdok in mei 2024 herbevestigd (Kamerstukken 36410).

Producten

- Programmaorganisatie en voorbereiding (inclusief A10 Knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel, artikel 12.03.01 op het Mobiliteitsfonds);
- Uitbreiding van de ov-terminal (regionaal ov en ketenmobiliteit);
- Tunnel en uitbreiding van de wegcapaciteit A10-zuid;
- Inrichting van de openbare ruimte en generieke uitgaven.

Tabel 62 Projectoverzicht behorende bij 17.08 Zuidasdok (bedragen x € 1 miljoen)

Projectomschrijving	Projectbudget					Kasbudget					Openstelling		
	huidig	vorig	t/m 2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	later	huidig	vorig	
Zuidasdok													
Generieke en ruimtelijke inrichting	66	66	66	0	0	0	0	0	0	0	2017	2017	
Projectorganisatie en voorbereiding	629	622	291	49	45	38	37	32	29	108	2028-2029	2028-2029	
Tunnel en A10	1.597	1.580	148	63	75	147	155	186	221	602	2028-2029	2028-2029	
OVT incl. keerspoor	1.184	1.162	403	141	153	165	116	48	9	149	2028-2029	2028-2029	
Afrondingen													
Programma	3.475	3.430	908	253	273	350	308	266	259	859	2032-2036	2032-2036	
Begroting (MF 17.08)	3.475	3.430	908	253	273	350	308	266	259	859			

Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

Er hebben geen significante wijzigingen in het projectbudget plaatsgevonden ten opzichte van de eerste suppletoire begroting 2025.

Overzicht van de bijdragen

In onderstaande tabel wordt een overzicht gegeven van de financiering van het programma. 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 63 Overzicht van de bijdragen (bedragen x € 1 miljoen)									
Projectomschrijving	Totaal	t/m 2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	later
Bijdragen Rijk									
Bijdrage gemeente Amsterdam	435	128	43	37	37	43	38	41	68
Bijdrage Vervoersregio Amsterdam	354	104	32	30	31	36	32	34	55
Bijdrage Provincie Noord Holland	87	87							
EU-ontvangsten	65	52	13						
Bijdrage derden	118	33	0	16	1	10	0	0	58
Totaal programma	1.059	404	88	83	69	89	70	75	181
Begroting (MF 17.08)									

17.10 Programma Hoogfrequent Spoorvervoer

Motivering

Vanaf 2018 heeft het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer de status van groot project. Op dit artikelonderdeel worden de uitgaven van PHS verantwoord. De basisrapportage, die voortvloeit uit de status van groot project, is in april 2019 naar de Tweede Kamer gezonden (Kamerstukken II 2018-2019, [32 404, nr. 92](#)). Sindsdien zijn er halfjaarrapportages naar de Kamer gestuurd, de laatste betreft de tweede helft van 2024 (VGR 2024-2, Kamerstuk 32404-127). Er wordt volgens de prognoses steeds meer gebruik gemaakt van het openbaar vervoer. Ook het spoorgoederenvervoer neemt toe. Dat vraagt om een aanpak om meer capaciteit te bieden en een hoogwaardig spoorvervoer mogelijk te maken. Het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) heeft tot doel op de drukste trajecten in het land te komen tot hoogfrequent spoorvervoer en een toekomstvaste routing 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 nog extra te stimuleren. Het gaat om de volgende corridors en frequenties:

- Alkmaar-Amsterdam (6 intercity's en 6 sprinters);
- Amsterdam-Utrecht-Eindhoven (6 intercity's op de corridor en 6 sprinters tussen Utrecht en Geldermalsen);
- Schiphol-Utrecht-Arnhem/Nijmegen (6 intercity's op de corridor en 4 sprinters tussen Breukelen en Driebergen-Zeist);
- Den Haag-Rotterdam-Breda (8 intercity's en 6 sprinters tussen Den Haag en Rotterdam en 4 intercity's tussen Rotterdam en Breda);
- Breda-Eindhoven (4 intercity's en 4 sprinters Breda-Tilburg);
- Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad (SAAL) Schiphol-Amsterdam Zuid-Almere-Lelystad (4 intercity's en 4 sneltreinen tussen Flevoland, via Amsterdam Zuid, en Schiphol, 4 intercity's tussen Schiphol, via Amsterdam Zuid, en Hilversum, 6 sprinters tussen Almere en Amsterdam Centraal, 4 sprinters tussen Hilversum/Gooi en Amsterdam Centraal);
- Goederenrouting Zuid-Nederland.

Het PHS-programma en de diverse projecten die hier onderdeel van uit maken moeten de gewenste treinaantallen mogelijk maken in combinatie met een zo goed mogelijke dienstregeling (goede verdeling van de treinen over het uur, goede aansluitingen, combinatie met goederenvervoer e.d.). Daarbij is een belangrijk aandachtspunt dat de PHS-corridors onderdeel vormen van een samenhangend spoorwegnet en treindienstregeling, waarbij er vele afhankelijkheden bestaan en er in de loop der tijd rekening moet worden gehouden met nieuwe inzichten en ontwikkelingen. De uiteindelijke dienstregeling wordt conform de vervoerconcessie van IenW aan NS opgesteld door NS. NS stelt deze vast op basis van de daadwerkelijk

beschikbare infrastructuur, de daadwerkelijk marktvraag per traject, overleg met betrokken overheden en consumentenorganisaties. De scope, planning en financiële stand van zaken (peildatum eind 2018) zijn opgenomen in de basisrapportage PHS; deze dient als referentie voor de opeenvolgende voortgangsrapportages over PHS die elk half jaar verschijnen. PHS is volledig opgenomen in de nieuwe HRN concessie 2025-2033 en zal stap voor stap worden ingevoerd.

Producten

Op 4 juni 2010 (Kamerstukken II 2009-2010, [32 404, nr. 1](#)) heeft het kabinet een voorkeursbeslissing genomen over PHS. Sinds begin 2011 loopt de planuitwerking. PHS is een samenhangend en langlopend programma en wordt stap voor stap gerealiseerd. Fasegewijs zullen de frequenties worden verhoogd, als de benodigde infrastructuur dat mogelijk maakt. Inmiddels is een aantal projecten uitgevoerd en gaat PHS steeds verder in realisatie en worden onderdelen vastgelegd in subsidiebeschikkingen. In het MIRT overzicht is per onderdeel in realisatie een MIRT-blad opgenomen en is de voortgang van de diverse PHS onderdelen aangegeven. Elk halfjaar wordt in de opeenvolgende voortgangsrapportages PHS de inhoudelijke en financiële voortgang van PHS en de diverse corridors aangegeven. In de laatste VGR 2024-2 is aangegeven dat het PHS-programma in volle uitvoering is en meer dan 95% van het budget in 2025 verplicht is. Ook is duidelijk geworden dat een aantal belangrijke onderdelen eerst rond 2030-2031 gereed zullen zijn.

Tabel 64 Projectoverzicht behorende bij 17.10 Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (bedragen x € 1 miljoen)

	Projectbudget			Kasbudget							Indienststelling		Toelichting
Projectom- schrijving	huidig	vorig	t/m 2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	later	huidig	vorig	
Programma													
Hoogfrequent Spoorvervoer													
Aanleg													
PHS: Doorstroomstation Utrecht	253	253	253	0	0	0	0	0	0	0	2017	2017	
PHS: Spooromgeving Geldermalsen	149	149	149	0	0	0	0	0	0	0	2021	2021	
PHS: Meteren - Boxtel	825	805	132	59	45	120	115	124	103	127	2031	2028-2029	1
PHS: Rijswijk - Rotterdam	377	376	327	21	1	0	5	5	5	12	2024-2026	2023-2025	
PHS Amsterdam	1088	1.068	296	82	114	96	116	105	88	193	2030-2032	2030-2032	2
PHS Ede	78	77	70	5	1	1	0	0	0	0	2022	2021	
PHS: Amsterdam- Alkmaar	303	298	18	2	16	30	67	69	54	48	2029-2030	2027-2028	
PHS maatregelen TEV	147	145	38	17	29	21	25	9	5	3	divers	divers	
PHS: Nijmegen West- Entree	213	200	21	23	34	43	37	15	20	21	2028	2027	3
OV-SAAL korte termijn	630	630	630	0	0	0	0	0	0	0	2016	2016	
OV-SAAL middellange termijn	98	98	98	0	0	0	0	0	0	0	2026-2028	2026-2028	
PHS: Overige maatregelen (projecten < € 50 miljoen)	250	229	128	18	33	27	29	8	5	1	divers	divers	4
Planning en studies													
Diverse corridors	643	685											5
Programma	5.052	5.013	2.160	227	274	339	392	334	280	404			
Afrekening voorschotten	106	97	97	9	0	0	0	0	0	0			
Begroting (MF 17.10.10)	5.158	5.110	2.257	236	274	339	392	334	280	404			
Overprogrammering (-)				- 68	- 142	- 178	- 232	- 190	- 183	993			

Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

1. *Meteren-Boxtel*: het projectbudget is verhoogd met € 7,6 miljoen in verband met opgetreden prijsstijgingen veroorzaakt door de delta toegekende IBOI 2024 versus de CBS index 2024.
2. *Amsterdam CS*: het projectbudget is verhoogd met € 6,1 miljoen in verband met opgetreden prijsstijgingen veroorzaakt door de delta toegekende IBOI 2024 versus de CBS index 2024.
3. *Nijmegen en West-entree*: het projectbudget is verhoogd met € 2 miljoen in verband met opgetreden prijsstijgingen veroorzaakt door de delta toegekende IBOI 2024 versus de CBS index 2024.
4. *Overige maatregelen < € 50 miljoen*: de kosten bij het deelproject PHS Culemborg bleken tijdens het aanbestedingsproces en de verdere uitwerking van de werkzaamheden € 1,5 miljoen hoger uit te vallen. De damwanden bleken minder efficiënt te plaatsen en moesten dieper de grond in, met zowel extra materiaal- als uitvoeringskosten als gevolg.

Daarnaast is € 8,4 miljoen toegevoegd vanuit het planuitwerkingsbudget aan het deelproject Programmabureau Realisatiefase in verband met een aanvullende subsidiebeschikking.

5. *Planning en studies: Diverse corridors*: In totaal is € 16 miljoen toegevoegd aan de diverse realisatieprojecten in verband met opgetreden prijsstijgingen veroorzaakt door de delta toegekende IBOI 2024 versus de CBS index 2024. Daarnaast is € 1,5 miljoen toegevoegd aan PHS Culemborg en € 8,4 miljoen aan Programmabureau Realisatiefase in verband met aanvullende subsidiebeschikkingen.

17.09 Ontvangsten

Motivering

Op dit artikelonderdeel worden de bijdragen van derden voor de realisatie van de Megaprojecten verkeer en vervoer, die rechtstreeks aan lenW worden betaald, verantwoord.

Tabel 65 Ontvangsten artikel 17 (bedragen x € 1 miljoen)

	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Bijdragen van derden ERTMS	13					
Bijdragen van derden Zuidasdok	76	84	70	91	71	76
Bijdragen van derden PHS	9					
Totaal Ontvangsten	98	84	70	91	71	76
Totaal Ontvangsten (MF 17.09)	98	84	70	91	71	76

3.7 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 begroting Hoofdstuk XII.

B. Budgettaire gevolgen van uitvoering

Tabel 66 Budgettaire gevolgen van uitvoering artikel 18 Overige uitgaven en ontvangsten (bedragen x € 1.000)

	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Verplichtingen	98	950	1.137	900	450		
Uitgaven	6	900	1.000	850	642		
18.06 Externe veiligheid	6	900	1.000	850	642		
18.08 Netwerkoverstijgende kosten							
18.08.03 Afroming Eigen Vermogen Rijkswaterstaat							
Ontvangsten	0	238.733					
18.09 Ontvangsten	0	4					
18.10 Saldo van de afgesloten rekeningen	0	238.729					

Budgetflexibiliteit

De budgetten voor externe veiligheid zijn 2026 juridisch verplicht op de peildatum 1 januari 2026. De middelen afroming eigen vermogen Rijkswaterstaat zijn beleidsmatig gereserveerd.

Tabel 67 Geschatte budgetflexibiliteit artikel 18

	2026
Juridisch verplicht	100%
Bestuurlijk gebonden	0%
Beleidsmatig gereserveerd	0%
Niet-juridisch verplicht / vrij te besteden	0%

C. Toelichting

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 Netwerkgebonden 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.

Belangrijkste budgettaire aanpassing

Er heeft een budgetneutrale programma-schuif plaatsgevonden uit 2025 (€ 2,5 miljoen) naar 2026-2028 voor Externe veiligheid, omdat de verwachting is dat dit bedrag niet uitgeput wordt in 2025.

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 2023 overschreden. Conform de Regeling agentschappen is het surplus eigen vermogen afgedragen aan de eigenaar (lenW). Voor het surplus eigen vermogen van Rijkswaterstaat geldt dat – in lijn met het zwaartepunt van de herkomst – deze middelen zijn toegevoegd aan het Mobiliteitsfonds. Deze middelen zijn in afwachting van nadere bestemming toegevoegd aan artikelonderdeel 18.08 Netwerkgebonden kosten.

3.8 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 van de begroting Hoofdstuk XII komen. De doelstellingen van het onderliggende beleid zijn terug te vinden in de begroting Hoofdstuk XII.

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

B. Budgettaire gevolgen van uitvoering

Tabel 68 Budgettaire gevolgen van uitvoering artikel 19 Bijdragen andere begrotingen Rijk (bedragen x € 1.000)							
	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Ontvangsten	9.153.614	9.009.317					
19.09 Ten laste van begroting lenW	9.153.614	9.009.317					

Motivering

Dit begrotingsartikel is technisch van aard. Het voedingsartikel is met de OB 2026 komen te vervallen conform de afspraken die gemaakt zijn met het ministerie van Financiën. Daarom zijn de jaren 2026 en later leeg.

4. Bijlagen

Bijlage 1: Verdiepingsbijlage

Artikel 11 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte

Tabel 69 Verdiepingsbijlage artikel 11 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte															
11 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte	Totaal mutatie														
	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039
Ontwerpbegroting 2025															
artikelonderdeel 11.01															
Verkenningen	372.15	90.858	218.373	264.686	708.907	775.830	683.112	432.677	411.674	402.009	200.001	180.000	190.298	161.518	
Mutaties															
Voorjaarsnota 2025	- 279.16	- 27.522	80.572	2.089	- 252.429	- 118.383	- 151.150	7.888	41.829	80.383	98.113	26.000	25.000	- 31.701	
Stand eerste supplettoire wet 2025															
artikelonderdeel 11.01															
Verkenningen	9.299	63.336	298.945	266.775	456.478	657.447	531.962	440.565	453.503	482.392	298.114	206.000	215.298	129.817	
Kasschuiven															
Verkenningen	0	- 1.800	- 36.666	- 47.500	- 60.000	36.666	1.864	1.000	25.936	27.000	27.000	26.500			
Overboeking Correctie															
Negatieve															
Stand 11.01	1	1													
Overboeking Verkenning A2/N2	500	500													
Overboekingen Verkenningen															
Oude Lijn	- 18.016	- 8.000	- 10.016												
Overboeking Extrapolatie 2039															
ten behoeve van de Noord-Zuidlijn	200.000														
Mutaties															
Miljoenennota 2026	- 9.299	- 10.016	- 36.666	- 47.500	- 60.000	36.666	1.864	1.000	25.936	27.000	27.000	26.500	0	0	200.000
Stand ontwerpbegroting 2026															
artikelonderdeel 11.01															
Verkenningen	0	53.320	262.279	219.275	396.478	694.113	533.826	441.565	479.439	509.392	325.114	232.500	215.298	129.817	200.000
0															
Ontwerpbegroting 2025															
artikelonderdeel 11.03															
Reserveringen	127.230	256.868	182.936	316.127	357.767	418.630	248.513	184.647	1.297.286	1.425.065	1.329.877	1.326.417	1.450.842	1.396.741	1.469.989

11 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte	Totaal mutatie	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039
Mutaties																
Voorjaarsnota 2025		-55.665	141.243	55.598	3.152	160.599	342.077	614.819	541.327	-771.766	-939.059	-970.325	1.010.273	1.174.786	1.198.855	-956.424
Stand eerste suppletoire wet 2025																
artikelonderdeel 11.03																
Reserveringen		71.565	115.625	238.534	319.279	518.366	760.707	863.332	725.974	525.520	486.006	359.552	316.144	276.056	197.886	513.565
HXII:																
Apparaatskosten																
Woningbouw																
Mobiliteitsprogramma		-3.188	-4.789	-19.374	-20.686	-16.496	-17.545	-17.922								
HXII: AP:																
middelen																
Nedersaksenlijn	1.912.000			10.000	10.000	10.000	10.000	20.000	20.000	20.000	267.500	367.500	359.000	409.000	409.000	
Kasschuiven																
Reserveringen	0 - 68.340	57.728	0	113	0	10.002	498	-1	0	0	0	0	0	0	0	0
Overboeking																
Correctie																
Negatieve																
Stand 11.01	-1	-1														
Overboeking																
Programma																
Bescherming																
Noordzee																
Infrastructuur																
(PBNi)	16.700															16.700
Overboeking																
Programma																
Beter Bediend	-14	-14														
Overboeking																
Reservering Slim, Veilig en																
Duurzame																
Mobiliteit	-129	-129														
Overboeking																
Weginspecteurs	-5.491															-5.491
Overboeking																
Instandhouding																
ProRail																
(BKN Spoor)	225.000															-225.000
Overboeking																
Instandhouding																
Rijkswaterstaat																
(BKN RWS)	-899															-899

11 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte	Totaal mutatie	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039
Overboeking Extrapolatie 2039 ten behoeve van de Reservering ERTMS	200.000															200.000
Mutaties																
Miljoenennota 2026		- 71.543	52.810	- 9.374	- 10.573	- 6.496	2.457	2.576	19.999	20.000	267.500	366.601	359.000	409.000	409.000	- 13.791
Stand ontwerpbegroting 2026																
artikelonderdeel 11.03																
Reserveringen		22	168.435	229.160	308.706	511.870	763.164	865.908	745.973	545.520	753.506	726.153	675.144	685.056	606.886	499.774
Ontwerpbegroting 2025																
artikelonderdeel 11.04 Generieke investeringsruimte		64.223	85.416	201.220	139.881	401.627	221.596	50.240	119.501	53.296	314.416	305.642	338.317	212.237	912.961	2.054.913
Mutaties																
Voorjaarsnota 2025		- 27532	43.006	- 39.097	- 59.481	- 294.952	141.150	- 125.065	- 144.426	- 55.007	- 162.333	- 135.559	- 68.561	355.110	- 644.145	- 152.723
Stand eerste supplettoire wet 2025																
artikelonderdeel 11.04 Generieke investeringsruimte		36.691	128.422	162.123	80.400	106.675	362.746	- 74.825	- 24.925	- 1.711	152.083	170.083	269.756	567.347	268.816	1.902.190
Bijdragen Derden HSL: Heffing	40.000															40.000
HXII: Dekking Brede Doeluitkering (BDU) 2027	-															
	36.666			- 36.666												
HXII: Problematiek EUMETSTAT		32.929	- 703	- 3.069	- 3.416	- 2.497	- 2.714	- 2.053	- 2.053	- 2.053	- 2.053	- 2.053	- 2.053	- 2.053	- 2.053	- 2.053
HXII: Veiligheid en Goederenvervoer: Integraal Programma Goederenvervoer Binnenvaart																
	- 2.000			- 2.000												

11 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte	Totaal mutatie	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039
HXII: Veiligheid en Goederenvervoer: Beveiliging Station Maarheze	- 2.300	- 2.300														
HXII: Veiligheid en Goederenvervoer: Bodycams	-	12.000	- 6.000	- 1.500	- 1.500	- 1.500	- 1.500									
HXII: Veiligheid en Goederenvervoer: Digitale Goederenvervoer	- 2.000		- 1.000	- 1.000												
Kasschuiven																
Generieke Investeringsruimte	0	- 35.928	- 67.033	52.636	- 31.100	- 46.378	18.426	40.973	36.367	81.343	18.795	- 11.578	9.149	- 20.911	7.024	- 51.785
Loon- en Prijsijstelling 2025	18.262	23.390	7.080	- 6.449	- 2.798	11.459	- 32.833	- 10.523	- 5.917	- 6.698	- 17.942	12.419	- 8.297	21.764	12.698	20.909
Overboeking Correctie Negatieve Stand 11.04	1		1													
Overboeking Extrapolatie 2039 ten behoeve van de Reservering ERTMS en Noord-Zuidlijn	- 400.000															- 400.000
Overboeking Extrapolatie 2039 ten behoeve van ERTV's	- 25.000															- 25.000
Overboeking Extrapolatie 2039 ten behoeve van Instandhouding ProRail (BKN Spoor)	- 112.204															- 112.204
Overboeking Extrapolatie 2039 ten behoeve van PBNI	- 16.700															- 16.700
Overboeking Extrapolatie 2039 ten behoeve van Reservering Vernieuwing	- 200.000															- 200.000

11 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte	Totaal mutatie	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039
Overboeking Extrapolatie 2039 ten behoeve van Reservering Vlootvervanging RWS	-	14.000														- 14.000
Overboeking Herbeplantingsplicht Instandhouding	- 6.000		- 6.000													
Overboeking Miniregel Vrachtwagenheffing	459.988	30.295	44.195	44.195	44.195	44.195	85.094	85.403	85.403	41.208						
Overboeking Spitsmijden en Spreiden	-	25.000		- 25.000												
Overboeking Veiligheid en Goederenvervoer: Integraal Programma																
Goederenvervoer Binnenvaart	-	30.000					- 30.000									
Overboeking Veiligheid en Goederenvervoer: Modal																
Shift Vaarwegen	- 7.000						- 7.000									
Overboeking Veiligheid en Goederenvervoer: Beter																
Benutten Spoor	- 17.000	16.000	-				- 1.000									
Overboeking Veiligheid en Goederenvervoer: Beveiliging																
Station Maarheze	- 4.600						- 4.600									
Overboeking Veiligheid en Goederenvervoer: Modal shift OVS	- 2.000						- 2.000									
Overboeking Veiligheid en Goederenvervoer: Veiligheid Stations	-	10.000					- 10.000									

11 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte	Totaal mutatie	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039
Overboeking Veiligheid en Goederenvervoer: Digitale Goederenvervoer	- 2.000						- 2.000									
Overboeking Veiligheid en Goederenvervoer: Realisatiepacten	16.000						- 16.000									
Overboeking Veiligheid en Goederenvervoer: Truckparkings	-															
Wegen	43.000						- 43.000									
Overboeking Verkenning A2/N2	- 500	- 500														
Mutaties																
Miljoenennota 2026		- 13.741	63.026	20.800	5.300	5.062	- 48.466	113.800	113.800	113.800	- 1.200	- 1.212	- 1.201	- 1.200	17.669	- 760.833
Stand ontwerpbegroting 2026																
artikelonderdeel 11.04 Generieke investeringsruimte		22.950	65.396	182.923	85.700	111.737	314.280	38.975	88.875	112.089	150.883	168.871	268.555	566.147	286.485	1.141.357
Totaal Uitgaven stand ontwerpbegroting 2025																
Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte		228.668	433.142	602.529	720.694	1.468.301	1.416.056	981.865	736.825	1.762.256	2.141.490	1.835.520	1.844.734	1.853.377	2.471.220	3.524.902
Totaal Uitgaven stand eerste supplettoire wet 2025																
Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte		117.555	307.383	699.602	666.454	1.081.519	1.780.900	1.320.469	1.141.614	977.312	1.120.481	827.749	791.900	1.058.701	596.519	2.415.755
Totaal Uitgaven stand ontwerpbegroting 2026																
Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte		22.972	287.151	674.362	613.681	1.020.085	1.771.557	1.438.709	1.276.413	1.137.048	1.413.781	1.220.138	1.176.199	1.466.501	1.023.188	1.841.131

11 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte	Totaal mutatie	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039
Ontwerpbegroting 2025																
artikelonderdeel 11.09						47500										
Ontvangsten																
Mutaties																
Voorjaarsnota 2025						- 47500										
Stand eerste supplettoire wet 2025																
artikelonderdeel 11.09																
Ontvangsten						0										
Mutaties																
Miljoenennota 2026																
Stand																
ontwerpbegroting 2026																
artikelonderdeel 11.09						0										
Ontvangsten																
Totaal																
Ontvangsten																
stand																
ontwerpbegroting 2025																
Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte						47500										
Totaal																
Ontvangsten																
stand eerste supplettoire wet 2025																
Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte						0										
Totaal																
Ontvangsten																
stand																
ontwerpbegroting 2026																
Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte						0										

Toelichting

Bijdragen Derden HSL-Heffing

Vanaf 2039 zijn de HSL-heffing onvangsten jaarlijks structureel € 40 miljoen hoger. Hierdoor worden de uitgaven ook gesaldeerd en worden die ook vanaf 2039, jaarlijks met € 40 miljoen verhoogd op artikelonderdeel 11.04.

HXII: AP-middelen Nedersaksenlijn

Met de Voorjaarsbesluitvorming 2025 zijn de AP-middelen voor de Lelylijn anders ingezet. De middelen zijn onder andere ingezet voor de Nedersaksenlijn (€ 1.912 miljoen). Deze zijn bij Voorjaarsnota 2025 technisch verwerkt op artikel 99 van de beleidsbegroting HXII. Met de Ontwerpbegroting 2026 worden deze middelen overgeboekt naar het Mobiliteitsfonds.

HXII: Apparaatskosten Woningbouw Mobiliteitsprogramma

Dit betreft een overboeking naar de beleidsbegroting HXII vanuit de Reservering Woningbouwmiddelen. De middelen zijn bedoeld voor de apparaatskosten voor woningbouw. In de jaren 2025-2031 gaat het om een totaalbedrag van € 100 miljoen.

HXII: Dekking Brede Doeluitkering (BDU) 2027

De BDU verkeer en vervoer is gekort als onderdeel van de maatregel om SPUKs om te zetten naar fondsuitkeringen. Deze maatregel ging gepaard met een korting van 10%. Met rijksbrede middelen wordt deze korting voor 2026 teruggedraaid. In 2027 wordt vanuit het ministerie van IenW 1/3de van de korting teruggedraaid door een onttrekking uit de generieke investeringsruimte. Deze middelen worden overgeboekt naar de beleidsbegroting HXII. Het gaat om € 36,7 miljoen.

HXII: Problematiek EUMETSTAT

Vanuit de beleidsbegroting HXII, beleidsartikel 23, ontvangt het KNMI middelen om aan de contributies aan EUMETSAT te voldoen. De begrote contributies worden jaarlijks door EUMETSAT geactualiseerd voor de komende 15 jaar. Vanaf 2025 wordt een nieuw programma uitgevoerd (Sterna) waarvoor er tot en met 2042 € 39,2 miljoen extra nodig is. Het Mobiliteitsfonds draagt tot en met 2039, € 33 miljoen bij in deze kosten.

Kasschuiven Verkenningen, Reserveringen en Investeringsruimte

Er zijn op dit artikel budgetneutrale kasschuiven doorgevoerd om de programmering bij de Verkenningen en (Risico)Reserveringen te actualiseren naar het meest realistische ritme.

Loon- en Prijsbijstelling 2025

Dit betreft de toegekende loon- en prijsbijstelling tranche 2025 die vanuit de begroting Hoofdstuk XII zijn overgeheveld naar de generieke investeringsruimte 11.04 van het Mobiliteitsfonds. Vanuit de generieke investeringsruimte zijn de artikelonderdelen verhoogd met loon- en prijsbijstelling.

Overboeking Instandhouding ProRail (BKN Spoor)

Bij de Voorjaarsbesluitvorming 2025 is besloten om BKN-spoor ook beleidsarm door te trekken naar 2038 en 2039. Bij de Ontwerpbegroting 2026 wordt de looptijd van het Mobiliteitsfonds met een jaar verlengd tot en met 2039. Hierdoor is de mutatie voor 2039 mee gegaan met de Ontwerpbegroting 2026. In 2039 wordt daarom € 225 miljoen uit de Reservering instandhouding toegevoegd aan artikel 13.02 voor Insstandhouding Spoor.

Overboekingen Extrapolatie 2039

Bij de Voorjaarsbesluitvorming 2025 zijn er vanuit de generieke investeringsruimte middelen vrijgemaakt voor: Instandhouding ProRail, ERTMS, Noord-Zuidlijn, ERTV's, PBNl, Vernieuwing en Vlootvervangning RWS. Bij de Ontwerpbegroting 2026 wordt de looptijd van het Mobiliteitsfonds met een jaar verlengd tot en met 2039. Hierdoor is de mutatie voor 2039 mee gegaan met de Ontwerpbegroting 2026. Er wordt in 2039 voor in totaal € 782 miljoen overgeboekt vanuit de generieke investeringsruimte (extrapolatie 2039) naar de andere artikelonderdelen (artikel 11, 12, 13, 15) op het MF.

Overboeking Minregel Vrachtwagenheffing

De minregel op de Vrachtwagenheffing was bij de eerste suppletoire begroting 2025: € 860 miljoen. De vrachtwagenheffing wordt vanaf de Ontwerpbegroting 2026 geraamd op de beleidsbegroting XII, artikel 15. De financiering van de exploitatiekosten voor de vrachtwagenheffing van circa € 460 miljoen is niet meer nodig vanuit het MF. Deze kosten worden vanaf 2026 direct verrekend met de ontvangsten die binnenkomen op de beleidsbegroting HXII. In deze ontwerp-begroting is een deel van de minregel daarom al opgeheven met circa € 460 miljoen.

Overboekingen Veiligheid en Goederenvervoer Regeerprogramma

Middels [Kamerstuk 36725-A-4](#) is de Kamer geïnformeerd over de reservering van € 150 miljoen voor de Regeerprogramma-ambities bij Voorjaarsnota 2025. Het gaat om maatregelen en projecten voor de verbetering van de veiligheid en goederenvervoer. Middels deze mutaties is de € 150 miljoen overgeboekt en verdeeld over artikel 12, 13 en 15 van het MF. Van de € 150 miljoen is € 18,3 miljoen in de periode 2026-2030 overgeboekt naar de beleidsbegroting van lenW (XII). Van de € 150 miljoen is € 18,3 miljoen in de periode 2026-2030 overgeboekt naar de beleidsbegroting van lenW (XII).

Overboeking Spitsmijden en Spreiden

Middels [Kamerstuk 36725-A-4](#) is de Kamer geïnformeerd over de reservering van € 50 miljoen voor de landelijke aanpak spitsmijden spreiden bij Voorjaarsnota 2025. Er vindt een overboeking uit 2027 plaats van € 25 miljoen voor deze reservering om op artikel 12 alvast de verplichtingen aan te kunnen gaan.

Overboekingen Verkenningen Oude Lijn

Dit betreffen diverse overboekingen van in totaal € 18 miljoen voor de Verkenning Oude Lijn. De grootste overboeking van € 13 miljoen betreft een overboeking naar artikelonderdeel 13.03.04 ten behoeve van een aanvullende subsidieaanvraag, op basis van het Plan van Aanpak voor de inzet van ProRail, in deze fase van de MIRT-Verkenning Oude Lijn.

Overboeking Vernieuwing

Bij de Voorjaarsbesluitvorming 2025 is besloten om jaarlijks structureel € 200 miljoen vanuit de generieke investeringsruimte beschikbaar te stellen voor de Vernieuwingsopgave. Bij de Ontwerpbegroting 2026 wordt de looptijd van het Mobiliteitsfonds met een jaar verlengd tot en met 2039. Dit betreft de structurele overboeking vanaf 2039 van dit reeds genomen besluit.

Artikel 12 Hoofdwegennet

Tabel 70 Verdiepingsbijlage artikel 12 Hoofdwegennet																
12 Hoofdwegennet	Totaal mutatie	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039
Ontwerpbegroting 2025																
artikelonderdeel 12.01		5.676	9.922	10.550	9.764	8.618	8.451	7.824	7.769	4.537	4.537	4.537	4.537	4.537	4.537	4.537
Exploitatie		5.676	9.922	10.550	9.764	8.618	8.451	7.824	7.769	4.537	4.537	4.537	4.537	4.537	4.537	4.537
Mutaties																
Voorjaarsnota 2025		1.115	157	162	166					3.428	3.208	3.091	2.848	2.728	2.606	3.042
Stand eerste supplettoire wet 2025																
artikelonderdeel 12.01		6.791	10.079	10.712	9.930	8.618	8.451	7.824	7.769	7.965	7.745	7.628	7.385	7.265	7.143	7.579
Exploitatie		6.791	10.079	10.712	9.930	8.618	8.451	7.824	7.769	7.965	7.745	7.628	7.385	7.265	7.143	7.579
Loon- en prijsbijstelling																
2025	2.204	122	181	192	178	155	152	140	139	143	139	137	132	130	128	136
Overboeking naar NDW	- 271	- 271														
Overboeking voor Aanpak Draaiend houden Ringen fase 1																
2025	10.000	1.380	2.490	2.380	3.380	370										
Mutaties																
Miljoenennota 2026		1.231	2.671	2.572	3.558	525	152	140	139	143	139	137	132	130	128	136
Stand ontwerpbegroting 2026																
artikelonderdeel 12.01		8.022	12.750	13.284	13.488	9.143	8.603	7.964	7.908	8.108	7.884	7.765	7.517	7.395	7.271	7.715
Exploitatie		8.022	12.750	13.284	13.488	9.143	8.603	7.964	7.908	8.108	7.884	7.765	7.517	7.395	7.271	7.715
Ontwerpbegroting 2025																
artikelonderdeel 12.02		1.369.323	1.479.874	1.450.530	1.534.478	1.376.014	1.362.469	1.442.870	1.449.278	843.516	866.453	875.161	920.912	928.876	962.614	899.390
Onderhoud en vernieuwing		1.369.323	1.479.874	1.450.530	1.534.478	1.376.014	1.362.469	1.442.870	1.449.278	843.516	866.453	875.161	920.912	928.876	962.614	899.390
Mutaties																
Voorjaarsnota 2025		15.512	63.214	245.054	155.005	452.424	327.524	337.043	335.762	793.324	769.293	558.745	473.374	492.530	474.914	672.958
Stand eerste supplettoire wet 2025																
artikelonderdeel		1.384.835	1.543.088	1.695.584	1.689.483	1.828.438	1.689.993	1.779.913	1.785.040	1.636.840	1.635.746	1.433.906	1.394.286	1.421.406	1.437.528	1.572.348

12 Hoofdwe- gennet	Totaal mutatie	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039
12.02																
Onderhoud en vernieuwing																
Correctie Tijdelijke Tolheffing 2025		102	102													
HXII:																
Amendement Kent		- 1.223	- 1.223													
HXII: CO2 prestatieladder 2026-2028		252	84	84	84											
Kasschuiven Hoofdwegennet		0	1.000	- 1.000												
Loon- en prijsbijstelling 2025		428.748	25.642	28.359	32.037	32.208	34.574	34.076	31.921	32.012	29.003	29.334	23.816	23.002	21.742	22.825
Overboeking correctie																28.197
Hoewelaken		- 19.565														
Overboeking Herbeplantingsplicht Instandhouding		6.000	6.000													
Overboeking naar OV- terminal		- 164	- 164													
Overboeking voor Aanpak Draaiend houden																
Ring fase 1		48.400	600	10.600	11.900	12.900	12.400									
Overboeking voor																
Verkeersveiligheid N18		5.800	5.800													
Taakstelling apparaat kabinet																
Schoof		- 39.270	- 2.805	- 2.805	- 2.805	- 2.805	- 2.805	- 2.805	- 2.805	- 2.805	- 2.805	- 2.805	- 2.805	- 2.805	- 2.805	- 2.805
Toevoeging CA-middelen Vernieuwing																130.000
Mutaties																
Millioenennota 2026		32.980	40.015	41.216	42.387	44.169	31.271	29.116	29.207	6.633	26.529	21.910	20.197	18.937	20.020	155.392
Stand ontwerpbegroting 2026		1.417.815.583.103	1.736.800	1.731.870	1.872.607	1.721.264	1.809.029	1.814.247	1.643.473	1.662.275	1.455.816	1.414.483	1.440.343	1.457.548	1.472.740	

12 Hoofdwegen Totaal gennet mutatie	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039
artikelonderdeel 12.02															
Onderhoud en vernieuwing															
Ontwerpbegroting 2025															
artikelonderdeel 12.03															
Ontwikkeling	727.350	1.005.721	1.081.231	1.234.529	966.599	686.003	425.482	648.837	865.886	464.826	812.295	820.513	808.475	602.533	88.996
Mutaties															
Voorjaarsnota 2025	109.404	106.164	53.390	- 63.770	21.164	311.331	- 20.315	- 265.488	- 372.797	- 54.182	77.626	227.535	140.711	252.772	29.839
Stand eerste supplettoire wet 2025															
artikelonderdeel 12.03															
Ontwikkeling	836.754	1.111.885	1.134.621	1.170.759	987.763	997.334	405.167	383.349	493.089	410.644	889.921	1.048.048	949.186	855.305	118.835
Bijdragen derden	5.415	5.415	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Correctie overboeking VIA15	25.440	25.440													
Correctie terugsluis Vrachtwagenheffing	10816	- 10.816													
Correctie Tijdelijke Tolheffing 2025	- 102	- 102													
Excessieve prijsstijgingen: A27 Houten- Hooipolder	-	329.200									- 221.300	- 9.500	- 98.400		
HXII: Amendement Strategisch Plan Verkeersveiligheid	- 550														
HXII: AP middelen N36 Almelo- Ommen	115.000				5.750	5.750	11.500	11.500	34.500	40.250	5.750				
HXII: Externe inhuur Verkeersveiligheid	- 815	- 525	- 290	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

12 Hoofdwe-	Totaal	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039
gennet	mutatie															
HXL: Schoon																
Emissieloos																
Bouwen 2026	- 20.000			- 10.000	- 10.000											
Kaderruilen		-														
2025	0	150.000	92.500	40.000	35.000		25.000			77.500			- 35.000		- 85.000	
Kasschuiven																
Ontwikkeling	0	32.686	90.836	- 73.212	- 19.959	- 16.912	- 322.715	2.905	79.817	- 44.805	52.126	71.287	58.110	45.285	204.080	22.143
Loon- en																
prijsbijstelling																
2025	160.178	12.732	18.198	18.985	14.567	7.865	8.610	5.799	7.005	4.229	4.382	7.687	26.917	4.811	2.526	15.865
Overboeking																
Correctie																
Hoewelaken	19.565									19.565						
Overboeking																
Minregel																
Vrachtwagenhef	30.295	30.295	- 44.195	- 44.195	- 44.195	- 44.195	- 85.094	- 85.403	- 85.403	- 41.208						
Overboeking																
m.b.t.																
aansluiting																
A9/A4																
omlegging																
Badhoevedorp	- 2.818	- 97	- 2.721													
Overboeking																
Slim en																
Duurzame																
Mobiliteit	129	129														
Overboeking																
Spitsmijden	25.000			25.000												
en Spreiden																
Overboeking																
Tijdelijke																
Tolheffing																
2025	- 343	- 343														
Overboeking																
Veiligheid en																
Goedervoer:																
Truckparkings																
Wegen	43.000						43.000									
Overboeking																
Verkeersveiligheid																
Rijks N-																
wegen	- 750	- 150	- 150	- 150	- 150	- 150										
Overboeking																
voor Aanpak																
Draaiend																
houden																
Ring fase 1	- 69.700	- 8.480	- 14.290	- 15.480	- 17.480	- 13.970										

12 Hoofdwe- gennet	Totaal mutatie	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039
Overboeking voor Verkeersveiligheid N18	– 5.800	– 5.800	– 5.800													
Overboeking Vrachtwagenheffing 2025	– 1.549	– 1.549														
Mutaties																
Miljoenennota 2026		– 91.323	38.571	– 59.052	– 42.217	– 61.612	– 325.449	– 65.199	12.919	– 27.719	174.258	– 136.576	40.527	– 48.304	121.606	38.008
Stand ontwerpbegroting 2026																
artikelonderdeel 12.03																
Ontwikkeling		745.431	1.073.314	1.075.569	1.128.542	926.151	671.885	339.968	396.268	465.370	584.902	753.345	1.088.575	900.882	976.911	156.843
Ontwerpbegroting 2025																
artikelonderdeel 12.04																
Geïntegreerde contractvormen/ PPS		1.057.604	1.094.119	944.439	875.056	804.914	889.908	862.809	616.761	579.573	485.261	680.546	405.904	487.061	433.526	378.355
Mutaties																
Voorjaarsnota 2025		– 44.427	142.755	61.248	69.555	– 18.833	5.311	58.936	39.741	5.283	61.012	– 46.372	13.916	– 166.061	207.090	
Stand eerste supplettoire wet 2025																
artikelonderdeel 12.04																
Geïntegreerde contractvormen/ PPS		1.013.177	951.364	1.005.687	944.611	786.081	895.219	921.745	656.502	584.856	546.273	634.174	419.820	321.000	640.616	378.355
Bijdragen derden	1.089	718	371													
Correctie overboeking VIA15	– 25.440	– 25.440														
Excessieve prijsstijgingen: A27 Houten- Hooipolder	329.200											221.300	9.500	98.400		
Kasschuiven																
Geïntegreerde contractvormen	0	2.405	42.026	68.322	60.622	21.096	– 98.810	– 98.907	1.093	1.093	1.075	15	0	0	– 191.296	191.266
Loon- en prijsbijstelling 2025	198.762	18.171	17.062	18.035	16.940	15.069	17.008	16.981	12.224	11.458	10.312	11.857	8.017	7.738	12.165	5.725

12 Hoofdwe- gennet	Totaal mutatie	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039
Overboeking																
m.b.t. aansluiting A9/A4 omlegging Badhoevedorp	2.818	97	2.721													
Mutaties																
Miljoenennota 2026		- 4.049	62.180	86.357	77.562	36.165	- 81.802	- 81.926	13.317	12.551	11.387	233.172	175.517	106.138	- 179.131	196.991
Stand ontwerpbegroting 2026																
artikelonderdeel 12.04																
Geïntegreerde contractvormen/ PPS		1.009.128	1.013.544	1.092.044	1.022.173	822.246	813.417	839.819	669.819	597.407	557.660	867.346	437.337	427.138	461.485	575.346
Ontwerpbegroting 2025																
artikelonderdeel 12.06																
Netwerkgebonden kosten HWN		777.516	911.186	931.040	889.154	864.844	860.805	844.857	810.640	730.244	730.749	730.776	730.776	730.776	730.776	730.776
Mutaties																
Voorjaarsnota 2025		9.810	189.778	- 222.107	- 182.419	- 169.065	- 165.026	- 170.164	- 146.496	- 90.514	- 90.539	- 90.540	- 91.001	- 91.001	- 91.001	- 96.492
Stand eerste supplettoire wet 2025																
artikelonderdeel 12.06																
Netwerkgebonden kosten HWN		787.326	721.408	708.933	706.735	695.779	695.779	674.693	664.144	639.730	640.210	640.236	639.775	639.775	639.775	634.284
HXII:																
Amendement Kent		- 630	- 630													
HXII: CO2 prestatieladder 2026-2028		723	241	241	241											
HXII:																
Detachering RWS		335	335													
HXII: Inzet																
Personeelsraadgever voor RWS		- 2.319	- 93	- 159	- 159	- 159	- 159	- 159	- 159	- 159	- 159	- 159	- 159	- 159	- 159	- 159
HXII:																
Opdracht RWS		19.140	3.190	3.190	3.190	3.190	3.190									

12 Hoofdwe- gennet stimulering hergebruik en recycelaat	Totaal mutatie	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039
Loon- en prijsbijstelling 2025	400.263	29.555	28.238	27.785	27.695	27.346	27.347	26.967	26.563	25.564	25.583	25.584	25.565	25.565	25.565	25.341
Overboeking Laadinfra voor Schoon Emissieloos Bouwen	14.700	13.610	210	220	220	220	220									
Overboeking naar NDW	271	271														
Overboeking Tijdelijke Tolheffing 2025	343	343														
Overboeking Verkeersveiligheid Rijks N- wegen	750	150	150	150	150	150	150									
Overboeking voor Aanpak Draaiend houden Ringen fase 1	11.300	6.500	1.200	1.200	1.200	1.200	1.200									
Overboeking Vrachtwagenheffing 2025	1.549	1.549														
Overboeking Weginspecteurs	5.491															5.491
Taakstelling apparaat kabinet Schoof	39.270	0	2.805	2.805	2.805	2.805	2.805	2.805	2.805	2.805	2.805	2.805	2.805	2.805	2.805	2.805
Mutaties																
Miljoenennota 2026		55.410	35.245	35.432	35.342	34.752	33.403	29.613	29.209	28.210	28.229	28.230	28.211	28.211	28.211	33.478
Stand																
ontwerpbegroting 2026																
artikelonderdeel 12.06																
Netwergebonden kosten HWN		842.736	756.653	744.365	742.077	730.531	729.182	704.306	693.353	667.940	668.439	668.466	667.986	667.986	667.986	667.762
Totaal Uitgaven stand		3.937.469	500.822	4.417.790	4.542.981	4.020.989	3.807.636	3.583.842	3.533.285	3.023.756	2.551.826	3.103.315	2.882.642	2.959.725	2.733.986	2.102.054

12 Hoofdwe- gennet	Totaal mutatie	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039
ontwerpbegroting 2025																
Hoofdwegennet																
Totaal																
Uitgaven																
stand eerste																
supplettoire																
wet 2025																
Hoofdwegennet		4.028.8834	337.824	4.555.537	4.521.518	4.306.679	4.286.776	3.789.342	3.496.804	3.362.480	3.240.618	3.605.865	3.509.314	3.338.632	3.580.367	2.711.401
Totaal																
Uitgaven																
stand																
ontwerpbegroting																
2026																
Hoofdwegennet		4.023.1324	439.364	4.662.062	4.638.150	4.360.678	3.944.351	3.701.086	3.581.595	3.382.298	3.481.160	3.752.738	3.615.898	3.443.744	3.571.201	3.135.406
Ontwerpbegroting																
2025																
artikelonderdeel																
12.09		124.305	118.556	122.404	112.016	208.968	164.325	162.173	173.338	73.982	51.300	51.300	11.302	84.276	85.824	80.774
Mutaties																
Voorjaarsnota																
2025		41.982	2.326	- 5.120	- 27	- 29.564	- 41	0	0	0	0	0	25.000	0	0	0
Stand eerste																
supplettoire																
wet 2025																
artikelonderdeel																
12.09		166.287	120.882	117.284	111.989	179.404	164.284	162.173	173.338	73.982	51.300	51.300	36.302	84.276	85.824	80.774
Ontvangsten																
Bijdragen																
derden		6.504	6.133	371	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ontvangsten																
Loon- en																
prijisbijstelling		51.001	3.453	2.548	2.492	2.391	3.261	3.540	2.712	2.387	1.488	1.044	1.011	1.015	1.015	16.810
2025																
Herschikking		0	- 57.698	30.777	- 35.442	- 41.622	- 105.563	- 99.829	- 55.060	- 18.496	39.049	51.143	52.936	69.690	23.477	189.320
tolontvangsten																
Mutaties																
Miljoenennota																
2026		- 48.112	- 27.858	- 32.950	- 39.231	- 102.302	- 96.289	- 52.348	- 16.109	40.537	52.187	53.947	70.705	24.492	24.706	206.130
Stand																
ontwerpbegroting																
2026																
artikelonderdeel																
12.09		118.175	93.024	84.334	72.758	77.102	67.995	109.825	157.229	114.519	103.487	105.247	107.007	108.768	110.530	286.904
Ontvangsten																

12 Hoofdwe- gennet	Totaal mutatie	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039
Totaal																
Ontvangsten stand ontwerpbegroting 2025																
Hoofdwegennet		124.305	118.556	122.404	112.016	208.968	164.325	162.173	173.338	73.982	51.300	51.300	11.302	84.276	85.824	80.774
Totaal																
Ontvangsten stand eerste suppletoire wet 2025																
Hoofdwegennet		166.287	120.882	117.284	111.989	179.404	164.284	162.173	173.338	73.982	51.300	51.300	36.302	84.276	85.824	80.774
Totaal																
Ontvangsten stand ontwerpbegroting 2026																
Hoofdwegennet		118.175	93.024	84.334	72.758	77.102	67.995	109.825	157.229	114.519	103.487	105.247	107.007	108.768	110.530	286.904

Toelichting

Bijdragen derden

Dit betreft voornamelijk de bijdragen van derden voor verschillende projecten hoofdwegennet en Zuidasdok.

Correctie overboeking ViA15

Dit betreft een correctie overboeking binnen artikel 12 voor de ViA15. Bij de voorjaarsnota 2025 heeft de overheveling naar het DBFM project geleid tot een negatieve stand. Met deze correctie wordt wat er teveel was overgeheveld weer teruggeboekt bij het aanlegproject.

Correctie Tijdelijke Tolheffing 2025

Dit betreft een correctie voor het budget voor Tijdelijke Tolheffing dat is aangevraagd op de verkeerde budgetplaats. Na overboeking is aangegeven dat het gaat om E&O budget waar het eerder was overgeboekt naar het planstudiebudget.

Correctie terugsluis Vrachtwagenheffing

Dit betreft een overboeking van het Mobiliteitsfonds naar HXII voor de terugsluis in verband met de middelenafpraak Tijdelijke Tolheffing. Dit is abusievelijk niet verwerkt bij de Voorjaarsnota 2025.

Excessieve prijsstijgingen: A27 Houten-Hooipolder

Dit betreft de overboeking van excessieve prijsstijgingen van artikel 11 naar het project A27 Houten-Hooipolder. Dit betreft een eerdere reservering - die gemaakt is ten tijde van de aanbesteding van het project (2022) t.b.v. prijsbijstellingen en inzichten uit de aanbestedingsfase - die nu wordt toegevoegd aan het projectbudget.

HXII: CO2 prestatieladder 2026-2028

Dit betreft een overboeking voor het CO2-managementsysteem om de uitstoot van lenW en de inkoopketen in kaart te brengen en te verminderen. Door te werken volgens de normen van dit systeem laat lenW zien dat het transparant is in de missies, reductieresultaten en open te communiceren over het CO2 beleid.

HXII: Amendement Kent

De Kamer heeft het amendement van lid Kent bij de Voorjaarsnota 2025 aangenomen, waarbij medewerkers van sociaal-ontwikkelbedrijven worden gecompenseerd voor de veranderingen bij de arbeids- en algemene heffingskorting en het tarief eerste schijf, die voor een deel van deze groep nadelig uitpakt. Dekking is gevonden door de uitgaven voor externe inhuur in 2026 te verlagen. Met deze mutatie is de taakstelling ingepast. Het gaat om een korting van € 2,7 miljoen in 2026, die verwerkt is op artikel 12 en artikel 15 van het MF.

HXII: Amendement Strategisch Plan Verkeersveiligheid

Dit betreft een overboeking van het Mobiliteitsfonds naar de HXII-begroting ten behoeve van beleidsopdrachten in het kader van het Amendement SPV. Dit staat op het MF geraamd, maar dient op de beleidsbegroting HXII verantwoord te worden.

HXII: Schoon Emissieloos Bouwen 2026

Het programma Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB) bevat meerdere instrumenten om de bouwsector te ondersteunen met onder andere het reduceren van de stikstofuitstoot. Voor één van deze instrumenten (de Specifieke Uitkering (SPUK)) Schoon en Emissieloos Bouwen voor

medeoverheden staan de beschikbare middelen op het Mobiliteitsfonds. Een deel van de middelen voor de SPUK in 2026 moet naar de HXII-begroting worden overgeboekt. Door deze overboeking kan de regeling naast infrastructurele projecten ook projecten op het gebied van o.a. woningbouw en waterbouw ondersteunen.

HXII: AP-middelen N36 Almelo-Ommen

Met de Voorjaarsbesluitvorming zijn de AP-middelen voor de Lelylijn anders ingezet. De middelen zijn onder andere ingezet voor de N36 Almelo-Ommen (€ 115 miljoen). Met de Voorjaarsnota 2025 zijn deze technisch verwerkt op artikel 99 van de beleidsbegroting HXII. Met de Ontwerpbegroting 2026 worden deze middelen overgeboekt naar het Mobiliteitsfonds artikel 12.

HXII: Opdracht RWS stimulering hergebruik en recycalaat

Dit betreft een overboeking vanuit artikel 21 HXII naar MF artikel 12 in het kader van opdrachtverlening aan RWS ter uitvoering van de middelen uit het klimaatakkoord omtrent stimulering hergebruik en recycalaat in bouwmaterialen in de Grond-, Weg- en Waterbouw (GWW).

HXII: Inzet Personeelsraadgever voor RWS

Naar aanleiding van onderzoek FNV is er in de CAO opgenomen dat er een personeelsraadgever wordt aangesteld. Deze wordt bekostigd door RWS.

HXII: Detachering RWS

Dit betreft een overeengekomen detachering van een medewerker RWS aan I&W DGMO voor een brede inzet rondom beleidsvoorbereiding en uitvoering op het gebied van digitale infrastructuur rondom mobiliteit.

HXII: Externe inhuur Verkeersveiligheid

Dit betreft overboekingen van het Mobiliteitsfonds artikel 12 naar de beleidsbegroting HXII voor externe inhuur voor verschillende verkeersveiligheidsprojecten onder andere: ROMO2, Digitaal Stelsel Mobiliteit (DSM), Voertuigen en Digitale Infrastructuur (VDI), fietsveiligheid en Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV).

Kasschuiven Hoofdwegennet

Om binnen een modaliteit tot een sluitende programmering te komen, zijn budgettair neutrale kasschuiven over de diverse jaren noodzakelijk.

Kaderruilen 2025

Er zijn kaderruilen doorgevoerd om de overprogrammering in een beheersbaar ritme te krijgen en om de programmering en budgetten te verdelen tussen de modaliteiten om ontstane negatieve kaderstanden op artikelonderdelen op te lossen. Over alle jaren is dit per saldo budgettair neutraal voor de modaliteiten.

Loon- en prijsbijstelling 2025

Dit betreft de verwerking van de loon- en prijsbijstelling 2025.

Overboeking Minregel Vrachtwagenheffing

De minregel op de Vrachtwagenheffing was bij de eerste suppletoire begroting 2025: € 860 miljoen. De vrachtwagenheffing wordt vanaf de Ontwerpbegroting 2026 geraamd op de beleidsbegroting XII, artikel 15. De financiering van de exploitatiekosten voor de vrachtwagenheffing van circa € 460 miljoen is niet meer nodig vanuit het MF. Deze kosten worden

vanaf 2026 direct verrekend met de ontvangsten die binnenkomen op de beleidsbegroting HXII. In deze ontwerpbegroting is een deel van de minregel daarom al opgeheven met circa € 460 miljoen.

Overboeking Laadinfra voor Schoon Emissieloos Bouwen

Dit betreft een overboeking uit het Klimaatfonds aan het landelijke taken budget van RWS. Dit betreft laadinfra batterijsystemen op de bouwplaats en onderzoekskosten.

Overboeking voor Verkeersveiligheid N18

Het resterende budget van € 5,8 miljoen van het amendement Koerhuis en van der Graaf uit december 2022 (Kamerstuk [36 200 A, nr. 55](#)) wordt geïnvesteerd in de N18. Hierdoor kan het plaatsen van de verkeersregelininstallatie (VRI) op het kruispunt Lichtenvoordseweg gecombineerd worden met het opheffen van het kruispunt Landstraat. Daarnaast worden de resterende delen van de berm veiliger gemaakt. Na deze maatregelen is de N18 volledig veilig ingericht volgens de eisen voor Rijks-N-wegen.

Overboeking naar OV-terminal

Dit betreft een overboeking van de Tunnel en A10 naar de OV-terminal t.b.v de realisatie van het tijdelijke dek Minervapassage Zuidasdok.

Overboeking Herbeplantingsplicht Instandhouding

Dit betreft een overboeking voor de wettelijke herbeplantplicht die RWS heeft voor bomen die gekapt worden op het areaal zowel bij instandhouding als MIRT-projecten.

Overboeking voor Aanpak Draaiend houden Ringen fase 1

Dit betreft de overboeking voor de opdracht aan RWS voor fase 1 van de aanpak voor het draaiend houden van de Ringen Amsterdam, Utrecht, Rotterdam en Den Haag.

Overboeking m.b.t. aansluiting A9/A4 omlegging Badhoevedorp

Dit betreft een overboeking m.b.t. de aansluiting A9/A4 omlegging Badhoevedorp-A9 Badhoevedorp-Holendrecht conform opdrachtbrief van DG Mobiliteit.

Overboeking Slim en Duurzame Mobiliteit

Dit betreft een overboeking vanuit de reserveringen van Slim en Duurzame Mobiliteit naar de regeling Slim Veilig en Duurzaam Mobiliteit.

Overboeking naar NDW

Dit betreft een overboeking voor de uitvoering van risicogestuurd verkeersveiligheidsbeleid van de SPI monitor 2025. Dit is een landelijke monitor voor gemeenten, provincies, vervoerregio's, waterschappen en Rijk met risico-indicatoren voor verkeersveiligheid. Een deel van het budget is bestemd voor apparaatskosten RWS.

Overboeking correctie Hoevelaken

Dit betreft een correctie van het restbudget A1/A28 Knooppunt Hoevelaken om een negatieve budgetstand op te lossen.

Overboeking Tijdelijke Tolheffing 2025

Dit betreft de opdracht aan RWS voor het afronden van de taken voor de transitiefase per 1-4-2025 en de uitvoeren van de aan RWS toebedeelde taken tijdens de exploitatiefase over geheel 2025.

Overboeking Vrachtwagenheffing 2025

Dit betreft een overboeking naar RWS voor de realisatie van Vrachtwagenheffing in 2026. RWS krijgt de opdracht voor het uitvoeren en realiseren van wegbeheerderstaken in de periode januari tot en met december 2025.

Overboeking Veiligheid en Goedervervoer: Truckparkings Wegen

Middels [Kamerstuk 36725-A-4](#) is de Kamer geïnformeerd over de reservering van € 150 miljoen voor de Regeerprogramma-ambities bij Voorjaarsnota 2025. Het gaat om maatregelen en projecten voor de verbetering van de veiligheid en goederenvervoer. Het betreft hier middelen voor maatregelen die op korte termijn knelpunten op het gebied van truckparkings aanpakken. Het betreft extra parkeercapaciteit op de korte termijn en realisatie van beveiligde truckparkings. Met deze investeringsoptie stelt lenW financiële middelen ter beschikking aan provincies en gemeenten waarmee zij deze nieuwe veilige en beveiligde truckparkings kunnen realiseren.

Overboeking Verkeersveiligheid Rijks N-wegen

Voor de professionalisering van het programmateam is voor de duur van 5 jaar capaciteit bij RWS nodig.

Overboeking Spitsmijden en Spreiden

Middels [Kamerstuk 36725-A-4](#) is de Kamer geïnformeerd over de reservering van € 50 miljoen voor de landelijke aanpak spitsmijden spreiden bij Voorjaarsnota 2025. Er vindt een overboeking uit 2027 plaats van € 25 miljoen naar artikel 12 om de verplichtingen aan te gaan. Deze worden verstrekt middels een SPUK die onder de VSD-regeling vallen.

Overboeking Weginspecteurs

Dit betreft de overboeking voor wegininspecteurs. In de Voorjaarsbesluitvorming 2025 is structureel extra budget vrijgemaakt voor de inzet van extra wegininspecteurs (38 fte). De wegininspecteur treft veiligheidsmaatregelen bij incidenten en coördineert een veilige en vlotte afhandeling ervan. Het toenemend aantal incidenten heeft als effect dat het langer duurt voordat de wegininspecteur ter plaatse is of, bij drukte, niet meer ter plaatse kan komen. Hierdoor neemt het risico op aanrijdingen toe, net als de filedruk. Door inzet van extra wegininspecteurs kan dit risico worden beheerst.

Toevoeging CA-middelen Vernieuwing

In de Voorjaarsbesluitvorming van 2025 is besloten om het budgettair niveau van 2032 structureel door te trekken, zodat RWS de ruimte en continuïteit krijgt om de instandhoudingsopgave langjarig samen met de markt en regionale overheden te organiseren. Daarnaast verhoogt lenW in de begroting 2026 vanaf 2039 de budgetten voor Vernieuwing met € 200 miljoen per jaar zodat RWS meer vernieuwingsprojecten kan uitvoeren.

Taakstelling apparaat kabinet Schoof

Dit betreft de invulling aan de apparaatstaakstelling van Kabinet Schoof I bij RWS.

Artikel 13 Spoorwegen

Tabel 71 Verdiepingsbijlage artikel 13 Spoorwegen																
Totaal		2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039
13 Spoorwegen		mutatie														
Ontwerpbegroting 2025																
artikelonderdeel 13.02 Exploitatie																
onderhoud en vernieuwing		2.246.247	2.457.555	2.528.502	2.039.610	2.455.225	2.522.145	2.269.016	2.175.598	2.103.427	2.127.005	1.944.370	1.921.099	2.131.682	2.075.050	2.073.561
Mutaties																
Voorjaarsnota 2025		544.457	17212	- 88.887	304.514	- 109.758	- 270.706	- 54.478	- 2.226	16.935	16.271	- 4.383	101.530	3.135	335.034	13.300
Stand eerste supplettoire wet 2025																
artikelonderdeel 13.02 Exploitatie																
onderhoud en vernieuwing		2.790.704	2.474.767	2.439.615	2.344.124	2.345.467	2.251.439	2.214.538	2.173.372	2.120.362	2.143.276	1.939.987	2.022.629	2.134.812	2.410.080	2.060.261
Correctie																
Ontwerpfout HSL-Viaducten		-	-													
Correctie		100.000	100.000													
Spoorstaafschade		24.000	- 6.000	- 6.000	- 6.000	- 6.000										
Correctie																
vergoeding OV-betalen NS		-														
Loon- en Prijsbijstelling 2025		14.700	- 14.700													
Overboeking instandhouding ProRail (BKN Spoor)		604.840	44.382	47.409	45.697	45.721	44.035	43.373	42.635	41.684	42.095	38.449	39.931	41.943	46.880	40.606
Overboeking instandhouding ProRail (BKN Spoor)		225.000														225.000
Overboeking van Geïntegreerde contractvormen/PPS naar EO																
Mutaties																
Miljoenennota 2026		- 112.700	38.382	41.409	39.697	45.721	44.035	43.373	42.635	41.684	42.095	38.449	39.931	41.943	46.880	377.810
Stand ontwerpbegroting 2026																
artikelonderdeel		2.678.004	2.513.149	2.481.024	2.383.821	2.391.188	2.295.474	2.257.911	2.216.007	2.162.046	2.185.371	1.978.436	2.062.560	2.176.760	2.456.960	2.438.071

	Totaal	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039
13 Spoorwegen	mutatie	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039
13.02 Exploitatie																
onderhoud																
en vernieuwing																
Ontwerpbegroting																
2025																
artikelonderdeel																
13.03																
Ontwikkeling		279.771	459.505	411.052	337.242	299.432	447.851	226.331	347.076	329.174	386.847	308.625	425.166	361.387	110.175	4.000
Mutaties																
Voorjaarsnota																
2025		- 91.557	- 189.232	- 70.745	43.798	99.897	- 101.630	103.833	39.390	127.291	- 90.494	141.470	- 75.685	- 15.281	131.701	57.898
Stand eerste																
supplettoire wet																
2025																
artikelonderdeel																
13.03																
Ontwikkeling		188.214	270.273	340.307	381.040	399.329	346.221	330.164	386.466	456.465	296.353	450.095	349.481	346.106	241.876	61.898
Afrekening																
voorschotten																
ProRail 2024	40.286	40.286														
BCF:																
SPUK Brabant	- 61	- 61														
BCF: SPUK																
vervoerregio																
Amsterdam	- 174	- 174														
Correctie																
Ontwerpfout HSL-																
Viaducten	100.000	100.000														
Kaderruilen 2025	0	100.000						- 75.000					- 60.000		35.000	
Kasschuiven																
2025 Ontwikkeling	0	- 152.708	130.701	- 10.997	- 3.181	5.429	21.283	5.246	- 3.765	- 30	- 798	- 552	- 276	- 334	- 356	10.338
Loon- en																
Prijsbijstelling																
2025	57.868	494	1.821	2.742	6.303	6.072	4.532	7.923	12.229	1.964	804	4.216	8.353		415	
Overboeking																
Beter																
benutten spoor	17.000	16.000					1.000									
Overboeking																
Beveiliging																
Station																
Maarheeze	4.600						4.600									
Overboeking																
constructiefouten																
HSL viaducten	70.000	13.558	13.558	13.558	13.558	13.558	2.210									
Overboeking																
Correctie																
Negatieve																
Stand 11.04	- 1	- 1														

	Totaal mutatie	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039
13 Spoorwegen																
Overboeking Correctie																
Negatieve Stand 13.08	- 1				- 1											
Overboeking Digitalisering spoor	2.000						2.000									
Overboeking Modal shift OVS	2.000						2.000									
Overboeking naar HXII	-															
Decentraal Spoor	20.900	- 20.900														
Overboeking van Ontwikkeling naar PHS	- 215						- 215									
Overboeking Realisatiepacten OVS	16.000						16.000									
Overboeking Veiligheid Stations	10.000						10.000									
Overboeking Verkenningen Oude Lijn	18.016	8.000	10.016													
Toevoeging AP-middelen																
Flessenhals Meppel	100.000				5.000	5.000	10.000	10.000	30.000	35.000		5.000				
Mutaties																
Miljoenennota 2026		88.495	172.095	5.303	21.679	30.059	73.410	- 51.831	38.464	36.934	5.006	3.664	- 51.923	- 334	35.059	10.338
Stand ontwerpbegroting 2026																
artikelonderdeel 13.03																
Ontwikkeling	276.709	442.368	345.610	402.719	429.388	419.631	278.333	424.930	493.399	301.359	453.759	297.558	345.772	276.935	72.236	
Ontwerpbegroting 2025																
artikelonderdeel 13.04																
Geïntegreerde contractvormen/PPS	216.048	192.163	182.276	167.560	110.095	107.100	43.910									
Mutaties																
Voorjaarsnota 2025		12.108	28.013	25.597	2.784	9.069	649	- 36.513								

	Totaal	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039
13 Spoorwegen	mutatie	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039
Stand eerste																
supplettoire wet																
2025																
artikelonderdeel																
13.04																
Geïntegreerde																
contractvormen/PPS	228.156	220.176	207.873	170.344	119.164	107.749	7.397									
Correctie																
Spoorstaafschade	24.000	6.000	6.000	6.000	6.000											
Kasschuiven 2025																
Geïntegreerde																
contractvormen/PPS	0	15.559	7.559	7.558		- 8.000	- 15.279	- 7.397								
Overboeking																
constructiefouten	-															
HSL viaducten	70.000	- 13.558	- 13.558	- 13.558	- 13.558	- 13.558	- 2.210									
Overboeking van																
Geïntegreerde																
contractvormen/PPS																
naar EOv	- 8.000	- 8.000														
Mutaties																
Miljoenennota																
2026	1	1	0	- 7.558	- 21.558	- 17.489	- 7.397									
Stand																
ontwerpbegroting																
2026																
artikelonderdeel																
13.04																
Geïntegreerde																
contractvormen/PPS	228.157	220.177	207.873	162.786	97.606	90.260	0									
Ontwerpbegroting																
2025																
artikelonderdeel																
13.07 Rente en																
aflossing	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mutaties																
Voorjaarsnota																
2025																
Stand eerste																
supplettoire																
wet 2025																
artikelonderdeel																
13.07 Rente																
en aflossing	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mutaties																
Miljoenennota																
2026																
Stand																
ontwerpbegroting																
2026	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

	Totaal mutatie 2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039
13 Spoorwegen artikelonderdeel 13.07 Rente en aflossing															
Ontwerpbegroting 2025															
artikelonderdeel 13.08															
Investeringsruimte	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mutaties															
Voorjaarsnota 2025															
Stand eerste supplettoire wet 2025															
artikelonderdeel 13.08															
Investeringsruimte	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Overboeking Correctie Negatieve Stand 13.08	1				1										
Mutaties															
Miljoenennota 2026						1									
Stand ontwerpbegroting 2026															
artikelonderdeel 13.08															
Investeringsruimte	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal															
Uitgaven stand ontwerpbegroting 2025 Spoorwegen	2.742.066	3.109.223	3.121.830	2.544.412	2.864.412	3.077.096	2.539.257	2.522.674	2.432.601	2.513.852	2.252.995	2.346.265	2.493.069	185.225	0.771.561
Totaal Uitgaven stand eerste supplettoire wet 2025 Spoorwegen	3.207.074	2.965.216	2.987.795	2.895.508	2.863.960	2.705.409	2.552.099	2.559.838	2.576.827	2.439.629	2.390.082	2.372.110	2.480.922	651.960	122.159
Totaal															
Uitgaven stand ontwerpbegroting 2026 Spoorwegen	3.182.870	3.175.694	3.034.507	2.949.327	2.918.182	2.805.365	2.536.244	2.640.937	2.655.445	2.486.730	2.432.195	2.360.118	2.522.532	733.890	510.307
Ontwerpbegroting 2025															
artikelonderdeel 13.09															
Ontvangsten	303.115	148.284	150.284	153.284	155.284	163.284	166.284	168.284	170.284	166.484	183.784	167.484	167.484	167.484	202.784

	Totaal	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039
13 Spoorwegen	mutatie	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039
Mutaties																
Voorjaarsnota 2025	93.403					- 5.698										
Stand eerste supplettoire wet 2025																
artikelonderdeel 13.09																
Ontvangsten	396.518	148.284	150.284	153.284	153.284	149.586	163.284	166.284	168.284	170.284	166.484	183.784	167.484	167.484	167.484	202.784
Afrekening voorschotten ProRail 2024	40.286	40.286														
Bijdragen Derden HSL-Heffing	40.000															40.000
Bijstelling ontvangsten concessie HSL	0	- 152.714	152.714													
Mutaties																
Miljoenennota 2026	- 112.428	152.714														40.000
Stand ontwerpbegroting 2026																
artikelonderdeel 13.09																
Ontvangsten	284.090	300.998	150.284	153.284	149.586	163.284	166.284	168.284	170.284	166.484	183.784	167.484	167.484	167.484	167.484	242.784
Totaal																
Ontvangsten stand																
ontwerpbegroting 2025 Spoorwegen	303.115	148.284	150.284	153.284	155.284	163.284	166.284	168.284	170.284	166.484	183.784	167.484	167.484	167.484	167.484	202.784
Totaal																
Ontvangsten stand eerste supplettoire wet 2025 Spoorwegen	396.518	148.284	150.284	153.284	149.586	163.284	166.284	168.284	170.284	166.484	183.784	167.484	167.484	167.484	167.484	202.784
Totaal																
Ontvangsten stand																
ontwerpbegroting 2026 Spoorwegen	284.090	300.998	150.284	153.284	149.586	163.284	166.284	168.284	170.284	166.484	183.784	167.484	167.484	167.484	167.484	242.784

Toelichting

Afrekening voorschotten ProRail 2024

Het betreft hier de terugbetaling van de te hoge bevoorschotting aan ProRail van het 2e halfjaar van 2024. Dit wordt in 2025 als ontvangst verantwoord. Om het uitgavenbudget in stand te houden zijn tegelijkertijd de uitgaven verhoogd.

BCF: SPUK Brabant

Dit betreft een overboeking omdat er een storting moet worden gedaan in het btw compensatiefonds (BCF) voor de specifieke uitkering (SPUK) Noord-Brabant.

BCF: SPUK vervoerregio Amsterdam

Dit betreft een overboeking omdat er een storting moet worden gedaan in het btw compensatiefonds (BCF) voor de specifieke uitkering (SPUK) vervoerregio Amsterdam.

Bijdragen Derden HSL-Heffing

Vanaf 2039 zijn de HSL-heffing ontvangsten jaarlijks structureel € 40 miljoen hoger. Hierdoor worden de uitgaven ook gesaldeerd en worden die ook vanaf 2039, jaarlijks met € 40 miljoen verhoogd op artikelonderdeel 11.04.

Bijstelling ontvangsten concessie HSL

De verwachting is dat de ontvangsten van de concessie HSL in 2025 € 152,7 miljoen lager zijn dan geraamd. De geraamde ontvangsten worden doorgeschoven naar 2026.

Correctie Ontwerpfout HSL-Viaducten

Bij Voorjaarsnota 2025 is er € 100 miljoen toegevoegd aan het EOVBudget, voor de kosten van de nieuwe ontwerpen voor 10 viaducten op de HSL sectie Noord. Deze kosten worden echter gemaakt op Ontwikkelingen. Om de kosten op het juiste artikelonderdeel te verantwoorden, worden deze middelen bij Ontwerpbegroting 2026 overgeboekt van EOVB naar Ontwikkelingen.

Correctie Spoorstaafschade

Bij Voorjaarsnota 2025 is er € 24 miljoen toegevoegd aan het EOVBudget, voor de de problematiek betreffende Spoorschaafschade op de HSL-Zuid. Deze kosten worden echter gemaakt op Geïntegreerde contractvormen/PPS. Om de kosten op het juiste artikelonderdeel te verantwoorden, worden deze middelen bij Ontwerpbegroting 2026 overgeboekt van EOVB naar Geïntegreerde contractvormen/PPS.

Correctie vergoeding OV-betalen NS

NS heeft in de jaren 2015-2024 kosten gemaakt voor de invoering van OV-betalen, met als doel om betalen en reizen in het openbaar vervoer gemakkelijker te maken. NS ontvangt hiervoor in 2025 een eenmalige compensatie. De middelen ter dekking van die compensatie worden overgeboekt naar HXII artikel 16, omdat de compensatie vanuit daar als een subsidie aan NS kan worden verstrekt.

Kaderruilen 2025

Er zijn kaderruilen doorgevoerd om de overprogrammering in een beheersbaar ritme te krijgen en om de programmering en budgetten te verdelen tussen de modaliteiten om ontstane negatieve kaderstanden op artikelonderdelen op te lossen. Over alle jaren is dit per saldo budgettair neutraal voor de modaliteiten.

Kasschuiven Spoorwegen

Om binnen een modaliteit tot een sluitende programmering te komen, zijn budgettair neutrale kasschuiven over de diverse jaren noodzakelijk.

Loon- en Prijsbijstelling 2025

Dit betreft de verwerking van de loon- en prijsbijstelling 2025.

Overboeking Beter benutten spoor

Middels [Kamerstuk 36725-A-4](#) is de Kamer geïnformeerd over de reservering van € 150 miljoen voor de Regeerprogramma-ambities bij Voorjaarsnota 2025. Het gaat om maatregelen en projecten voor de verbetering van de veiligheid en goederenvervoer. Het betreft hier een overboeking vanuit artikel 11.04 ter hoogte van € 17 miljoen ten behoeve van Beter Benutten Spoor. Het gaat om maatregelen om het netwerk geschikt te maken voor de inzet van 740 meter treinen (mede aan de hand van aanpassing van spoorgoederen emplacementen conform TEN-T eisen voor 2030), het doorbreken van het technisch monopolie en het meerjarige garantiebehoud van het wagenladingvervoer Kijkhoek en maatregelen waarbij met de inzet van camera's en sensoren de planbare capaciteit op emplacementen (niet-centraal bediend gebied) kan worden vergroot.

Overboeking Beveiliging Station Maarheeze

Middels [Kamerstuk 36725-A-4](#) is de Kamer geïnformeerd over de reservering van € 150 miljoen voor de Regeerprogramma-ambities bij Voorjaarsnota 2025. Het gaat om maatregelen en projecten voor de verbetering van de veiligheid en goederenvervoer. Het betreft hier een overboeking vanuit artikel 11.04 ter hoogte van € 4,6 miljoen ten behoeve van Beveiliging station Maarheeze. Op station Maarheeze voert NS sinds 2023 100% toegangscontrole uit door middel van vijf beveiligers. Hiermee wordt de overlast op het station en het traject voor reizigers en personeel beperkt.

Overboeking constructiefouten HSL viaducten

Als gevolg van constructiefouten in tien viaducten op de HSL-Zuid zijn er snelheidsbeperkingen van kracht. De geconstateerde constructiefouten moeten worden hersteld, zodat de snelheid weer kan worden verhoogd. Bij het viaduct Zuidweg bij Rijpwetering speelt naast de constructiefout ook de zettingenproblematiek, met verplaatsing van de ondergrond en verminderde baanstabieliteit tot gevolg. Financiering van de werkzaamheden is geraamd op artikel 13.04 maar de werkzaamheden worden uitgevoerd door ProRail via de MIRT-systematiek. Daarom wordt reservering van € 70 miljoen overgeboekt naar artikel 13.03.01.

Overboeking Digitalisering spoor

Middels [Kamerstuk 36725-A-4](#) is de Kamer geïnformeerd over de reservering van € 150 miljoen voor de Regeerprogramma-ambities bij Voorjaarsnota 2025. Het gaat om maatregelen en projecten voor de verbetering van de veiligheid en goederenvervoer. Het betreft hier een overboeking vanuit artikel 11.04 ter hoogte van € 2 miljoen ten behoeve van Digitalisering spoorgoederenvervoer. Meer specifiek betreft het de realisatie van een 'living lab' met wayside train monitoring en automatische rem- en treincontrole op de corridor Rotterdam-Venlo-Aachen. Op dit moment wordt gewerkt aan een functioneel ontwerp voor een living lab waarin deze twee innovaties gelijktijdig beproefd worden om vervolgens over te gaan tot uitvoering in de praktijk.

Overboeking Modal shift OVS

Middels [Kamerstuk 36725-A-4](#) is de Kamer geïnformeerd over de reservering van € 150 miljoen voor de Regeerprogramma-ambities bij Voorjaarsnota 2025. Het gaat om maatregelen en projecten voor de verbetering van de veiligheid en goederenvervoer. Het betreft hier een overboeking vanuit artikel 11.04 ter hoogte van € 2 miljoen ten behoeve van Modal Shift (Van weg naar spoor). Het doel is om verladers gericht te stimuleren om te kiezen voor vervoer met spoor- in plaats van vrachtwagen-containers, door middel van een modal shift subsidieregeling en inzet van logistieke makelaars.

Overboeking Instandhouding ProRail (BKN Spoor)

Bij de Voorjaarsbesluitvorming 2025 is besloten om BKN-spoor ook beleidsarm door te trekken naar 2038 en 2039. Bij de Ontwerpbegroting 2026 wordt de looptijd van het Mobiliteitsfonds met een jaar verlengd tot en met 2039. Hierdoor is de mutatie voor 2039 meegegaan met de Ontwerpbegroting 2026. In 2039 wordt daarom € 225 miljoen uit de Reservering instandhouding toegevoegd aan artikel 13.02 voor Instandhouding Spoor. Daarnaast wordt er € 112 miljoen structureel uit de generieke investeringsruimte toegevoegd aan artikel 13.02 voor Instandhouding Spoor.

Overboeking naar HXII Decentraal Spoor

Dit betreft een overboeking naar HXII van € 20,9 miljoen ten behoeve van de exploitatie bijdragen decentraal spoor in 2025. Dit bedrag zal in 2025 aan provincies worden beschikt via een SPUK. Het gaat om de provincies Overijssel (€ 11,9 miljoen), Drenthe (€ 2,4 miljoen), Limburg (€ 0,3 miljoen) en Utrecht (€ 6,3 miljoen).

Overboeking van Geïntegreerde contractvormen/PPS naar EOv

Een deel van de onderhoudswerkzaamheden op de HSL wordt verantwoord op het EOv budget. Dat deel wordt daarom overgeboekt vanuit Geïntegreerde contractvormen/PPS naar EOv.

Overboeking van Ontwikkeling naar PHS

Dit betreft een overboeking naar artikel 17.10 ter hoogte van € 0,2 miljoen in het kader van de aanvraag Seinenproblematiek. In het ontwerp van de indienststelling tijdelijk spoor is uitgegaan van toepassing van NG-seinen. Door het ontbreken van de vrijgave moest in het ontwerp teruggegaan worden naar VRS-seinen.

Overboeking Realisatiepacten OVS

Middels [Kamerstuk 36725-A-4](#) is de Kamer geïnformeerd over de reservering van € 150 miljoen voor de Regeerprogramma-ambities bij Voorjaarsnota 2025. Het gaat om maatregelen en projecten voor de verbetering van de veiligheid en goederenvervoer. Het betreft hier een overboeking vanuit artikel 11.04 ter hoogte van € 16 miljoen voor Uitvoering realisatiepacten multimodale knooppunten op 9 goederenvervoercorridors. Een pact bevat maatregelen die zorgen voor een grote impuls in de logistiek door het oplossen van knelpunten. Van de negen pacten geldt voor drie pacten dat al aan de uitvoering (fase 1) gewerkt wordt. De overige pacten zijn in voorbereiding en gaan vanaf november 2025 (BO MIRT) in uitvoering. Jaarlijks wordt bij het BO MIRT besloten over de nieuwe uitvoeringsfase en bijbehorende projecten.

Overboeking Veiligheid Stations

Middels [Kamerstuk 36725-A-4](#) is de Kamer geïnformeerd over de reservering van € 150 miljoen voor de Regeerprogramma-ambities bij Voorjaarsnota 2025. Het gaat om maatregelen en projecten voor de verbetering van de veiligheid en goederenvervoer. Het betreft hier een overboeking vanuit artikel 11.04 ter hoogte van € 10 miljoen ten behoeve van Veiligheid Stations. Er zijn momenteel 59 stations die onvoldoende scoren op sociale veiligheid. ProRail krijgt al een subsidie van € 3,8 miljoen waarmee een deel van deze stations veiliger kan worden gemaakt. Met de extra investering van € 10 miljoen kunnen op meer stations camera's worden geplaatst of aanvullende fysieke maatregelen worden genomen.

Overboekingen Verkenningen Oude Lijn

Dit betreffen diverse overboekingen van in totaal € 18 miljoen voor de Verkenning Oude Lijn. De grootste overboeking van € 13 miljoen betreft een overboeking naar artikelonderdeel 13.03.04 ten behoeve van een aanvullende subsidieaanvraag, op basis van het Plan van Aanpak voor de inzet van ProRail, in deze fase van de MIRT-Verkenning Oude Lijn.

Toevoeging AP-middelen Flessenhals Meppel

Als gevolg van de Voorjaarsbesluitvorming 2025 zijn de AP middelen ten behoeve van Flessenhals Meppel overgeboekt naar artikel 99 van HXII. Middels deze overboeking wordt € 100 miljoen naar het MF geboekt en in de jaren 2028-2034 gezet.

Artikel 14 Regionale infrastructuur en bereikbaarheidsprogramma's

Tabel 72 Verdiepingsbijlage artikel 14 Regionale infrastructuur en bereikbaarheidsprogramma's																
14 Regionale infra- structuur en bereikbaarheids- programma's	Totaal mutatie	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039
Ontwerpbegroting 2025 artikelonderdeel 14.01 Regionale infrastructuur		80.970	125.147	95.809	158.991	171.014	197.789	191.531	202.330	102.000	72.000	52.083	76.780			
Mutaties Voorjaarsnota 2025		- 72.490	- 32.962	9.521	4.354	3.994	- 687	27.500	15.263	46.820	- 2.000	7.917				
Stand eerste supplettoire wet 2025 artikelonderdeel 14.01 Regionale infrastructuur		8.480	92.185	105.330	163.345	175.008	197.102	219.031	217.593	148.820	70.000	60.000	76.780			
Kasschuiven 2025																
Regionale infrastructuur	0	- 497				497										
Loon- en Prijsbijstelling 2025	2.007	5	692	550	539	221										
Mutaties Miljoenennota 2026		- 492	692	550	539	718										
Stand ontwerp-begroting 2026 artikelonderdeel 14.01 Regionale infrastructuur		7.988	92.877	105.880	163.884	175.726	197.102	219.031	217.593	148.820	70.000	60.000	76.780			
Ontwerpbegroting 2025 artikelonderdeel 14.03 Bereikbaarheidsprogramma's		516.934	126.674	27.075	14.793	29.584	101.572	111.402	119.046							
Mutaties Voorjaarsnota 2025		27.361	207.303	66.704	52.337	- 29.584	101.572	111.402	119.046							
Stand eerste supplettoire wet 2025 artikelonderdeel 14.03 Bereikbaarheidsprogramma's		544.295	333.977	93.779	67.130	0	0	0	0							
Loon- en Prijsbijstelling 2025	18.632	18.632														
Mutaties Miljoenennota 2026		18.632														
Stand ontwerp-begroting 2026 artikelonderdeel 14.03 Bereikbaarheidsprogramma's		562.927	333.977	93.779	67.130	0	0	0	0							
Totaal Uitgaven stand ontwerpbegroting 2025 Regionale infrastructuur en bereikbaarheidsprogramma's		597.904	251.821	122.884	173.784	200.598	299.361	302.933	321.376	102.000	72.000	52.083	76.780			
Totaal Uitgaven stand eerste supplettoire wet 2025 Regionale infrastructuur en bereikbaarheidsprogramma's		552.775	426.162	199.109	230.475	175.008	197.102	219.031	217.593	148.820	70.000	60.000	76.780			
Totaal Uitgaven stand ontwerpbegroting 2026 Regionale infrastructuur en bereikbaarheidsprogramma's		570.915	426.854	199.659	231.014	175.726	197.102	219.031	217.593	148.820	70.000	60.000	76.780			

14 Regionale infra-structuur en bereikbaarheidsprogramma's	Totaal mutatie	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039
Ontwerpbegroting 2025 artikelonderdeel 14.09 Ontvangsten																
Mutaties Voorjaarsnota 2025		0														
Stand eerste suppletoire wet 2025 artikelonderdeel 14.09 Ontvangsten		0														
Mutaties Miljoenennota 2026																
Stand ontwerpbegroting 2026 artikelonderdeel 14.09 Ontvangsten		0														
Totaal Ontvangsten stand ontwerpbegroting 2025 Regionale infrastructuur en bereikbaarheidsprogramma's		0														
Totaal Ontvangsten stand eerste suppletoire wet 2025 Regionale infrastructuur en bereikbaarheidsprogramma's		0														
Totaal Ontvangsten stand ontwerpbegroting 2026 Regionale infrastructuur en bereikbaarheidsprogramma's		0														

Toelichting

Kasschuiven Regionale infrastructuur

Om binnen een modaliteit tot een sluitende programmering te komen, zijn budgettair neutrale kasschuiven over de diverse jaren noodzakelijk.

Loon- en Prijsbijstelling 2025

Dit betreft de verwerking van de loon- en prijsbijstelling 2025.

Artikel 15 Hoofdvaarwegennet

Tabel 73 Verdiepingsbijlage artikel 15 Hoofdvaarwegennet																
Totaal		2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039
15 Hoofdvaarwegennet																
Ontwerpbegroting 2025 artikelonderdeel																
15.01 Exploitatie		10.528	25.221	27.539	23.829	22.161	22.060	25.241	25.006	10.517	10.517	10.517	10.517	10.517	10.517	10.517
Mutaties Voorjaarsnota 2025		- 1.900	0	0	0	0	0	0	14.295	12.304	12.242	12.242	12.242	12.242	12.246	12.246
Stand eerste suppletoire wet 2025 artikelonderdeel																
15.01 Exploitatie		8.628	25.221	27.539	23.829	22.161	22.060	25.241	25.006	24.812	22.821	22.759	22.759	22.759	22.763	22.763
Programma Beter Bediend		14	14													
Ligplaatsbezettingvoorspeller		105	105													
Loon- en prijsbijstelling 2025		6.116	155	452	494	427	397	396	448	445	409	408	408	408	408	408
Mutaties Miljoenennota 2026		274	452	494	427	397	396	453	448	445	409	408	408	408	408	408
Stand ontwerpvergrooting 2026 artikelonderdeel																
15.01 Exploitatie		8.902	25.673	28.033	24.256	22.558	22.456	25.694	25.454	25.257	23.230	23.167	23.167	23.167	23.171	23.171
Ontwerpbegroting 2025 artikelonderdeel 15.02																
Onderhoud en vernieuwing		798.530	834.667	780.669	709.088	690.407	664.830	665.082	673.139	373.741	459.508	430.788	430.788	430.788	430.788	430.708
Mutaties Voorjaarsnota 2025		-														
Stand eerste suppletoire wet 2025 artikelonderdeel 15.02																
Onderhoud en vernieuwing		737.270	889.244	896.541	808.649	797.882	768.396	807.247	784.669	785.513	817.656	787.566	785.987	787.919	807.085	807.085
Bijdragen derden		2.432	114	285	2.033											
EZ: TNO Syntese based Engineering		- 65	- 65													
HXII: Amendement Kent		- 556	- 556													
Loon- en prijsbijstelling 2025		216.436	13.824	16.805	17.747	15.778	15.560	14.924	14.477	13.334	13.546	13.217	13.226	13.191	11.859	14.474
Taakstelling		-														
Schoof: Verambtelijking		17.850	- 1.275	- 1.275	- 1.275	- 1.275	- 1.275	- 1.275	- 1.275	- 1.275	- 1.275	- 1.275	- 1.275	- 1.275	- 1.275	- 1.275
Toekomstbestendige kruising Hollands Diep		9	9													
Vernieuwing, structurele verhoging		70.000														70.000
Wind op Zee: MIVSP-2 en schepvaartveiligheid		3.139	268	699	861	861	450	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mutaties Miljoenennota 2026		14.036	15.787	17.618	17.397	14.735	13.649	13.202	12.059	12.271	11.942	11.951	11.916	10.584	13.199	83.199
Stand ontwerpvergrooting 2026 artikelonderdeel 15.02																
Onderhoud en vernieuwing		751.306	905.031	914.159	826.046	812.617	782.045	820.449	796.728	797.784	829.598	799.517	797.903	798.503	820.284	890.284
Ontwerpbegroting 2025 artikelonderdeel 15.03 Ontwikkeling																
15.03 Ontwikkeling		108.461	217.064	203.349	270.035	225.760	60.185	104.555	309.152	305.500	170.116	237.721	280.155	212.057	21.305	56.305

15 Hoofdvraagwagennet	Totaal mutatie 2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039
15.03 Ontwikkeling	52.170	91.221	34.639	87.337	37.427	168.123	- 7.118	56.389	34.807	29.079	18.905	34.664	52.899	86.797	7.690
Stand eerste suppletoire wet 2025 artikelonderdeel	160.631	125.843	168.710	182.698	263.187	228.308	97.437	252.763	270.693	141.037	256.626	314.819	264.956	108.102	63.995
Bijdragen derden Ontwikkeling	13.117	13.117													
DEF: Kustwacht															
Handhavingsvaartuigen	- 7.000	- 500	- 500	- 500	- 500	- 500	- 500	- 500	- 500	- 500	- 500	- 500	- 500	- 500	- 500
EZ: Onderzoeksprogramma SVV Noordzee	- 1.500	- 1.500													
HXII: AP FIN Kornwerderzand	375.000				18.750	37.500	37.500	112.500	131.250	18.750					
HXII: Houtrakpolder en duurzame topcorridors	- 90	- 40	- 50	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kaderruilen 2025	0	27.500	25.000	10.000	40.000	25.000						27.500			
Kasschuiven Ontwikkeling	0	- 21	40.300	42.820	- 208	- 339	1.658	- 160	- 1.435	- 390	- 67	- 118	- 224	- 191	- 66
KGK: aanvullende bijdrage ERTV's	241.500		8.692	14.808		12.900	13.100	24.000	24.000	24.000	24.000	24.000	24.000	24.000	24.000
Ligplaatsbezettingsvoorspeller	- 105	- 105													
Loon-en prijsbijstelling 2025	17887	2.658	1.309	2.446	883	677	114	28	7	733	9.032	0	0	0	0
Overboeking Extrapolatie 2039 ten behoeve van ERTV's en Vlootvervang RWS	39.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	39.000
Overboeking Veiligheid en Goederenvervoer: Integraal Programma	37.000	0	0	0	0	0	37.000	0	0	0	0	0	0	0	0
Goederenvervoer Binnenvaart	- 1.670	- 1.670													
Power2Tow apparaatskosten	- 9	- 9													
Toekomstbestendige kruising Hollands Diep															
Wind op Zee: Scheepvaartveiligheid Noordzee 2030	- 4.625	- 520	- 999	- 1.100	- 1.003	- 1.003									
15.03 Ontwikkeling	15.590	15.060	23.282	72.730	17.585	63.672	49.968	134.572	155.093	51.215	23.382	50.776	23.309	23.434	66.581
Stand ontwerpbegroting 2026 artikelonderdeel	145.041	140.903	145.428	255.428	280.772	291.980	147.405	387.335	425.786	192.252	280.008	365.595	288.265	131.536	130.576
15.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS	71.068	61.279	70.941	55.590	55.260	55.287	56.881	54.739	55.618	54.739	55.184	52.922	70.463	42.449	41.947
15.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS	- 1.776	- 3.215	17.475	- 1.384	8.121	- 4.586	- 6.792	- 5.218	- 6.550	- 6.233	- 7.480	- 6.362	24.596	84.403	-

	Totaal	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039
15 Hoofdvaarwegennet	mutatie	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039
Stand eerste suppletioire wet 2025 artikelonderdeel 15.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS		69.292	58.064	53.466	54.206	63.381	50.701	50.089	49.521	49.068	48.506	47.704	46.560	45.867	126.852	41.947
Loon-en prijsbijstelling 2025	15.189	1.238	1.036	951	966	1.131	904	892	883	875	865	851	830	817	2.203	747
Mutaties Miljoenennota 2026		1.238	1.036	951	966	1.131	904	892	883	875	865	851	830	817	2.203	747
Stand ontwerpvergroting 2026 artikelonderdeel 15.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS		70.530	59.100	54.417	55.172	64.512	51.605	50.981	50.404	49.943	49.371	48.555	47.390	46.684	129.055	42.694
Ontwerpvergroting 2025 artikelonderdeel 15.06 Netwerkgebonden kosten HVWN		417.548.470	328.481.133	466.045.460	191.458.761	466.932.465	379.417.207	417.207	417.207	417.207	417.207	417.207	417.207	417.207	417.207	417.207
Mutaties Voorjaarsnota 2025		812	70.800	80.834	65.137	61.693	60.976	75.282	75.311	26.967	26.967	26.967	27.428	27.428	27.428	27.428
Stand eerste suppletioire wet 2025 artikelonderdeel 15.06 Netwerkgebonden kosten HVWN		418.360.399	528.400.300	400.308.998	499.397.786	391.650.390	068.390.240	390.240.390	240.389.779	389.779.389	779.389.779	389.779.389	779.389.779	389.779.389	779.389.779	389.779.389
HXII: Amendement Kent	- 286	- 286	- 286	- 286	- 286	- 286	- 286	- 286	- 286	- 286	- 286	- 286	- 286	- 286	- 286	- 286
Power2Tow apparaatskosten	1.670	1.670	1.670	1.670	1.670	1.670	1.670	1.670	1.670	1.670	1.670	1.670	1.670	1.670	1.670	1.670
Loon-en prijsbijstelling 2025	237.103	16.310	15.963	15.989	16.017	15.941	15.906	15.712	15.665	15.668	15.668	15.668	15.649	15.649	15.649	15.649
Taakstelling Apparaat kabinet Schoof	17850	0	1.275	1.275	1.275	1.275	1.275	1.275	1.275	1.275	1.275	1.275	1.275	1.275	1.275	1.275
Wind op Zee: scheepvaartveiligheid en MIVSP-2	1.486	252	300	239	142	553	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mutaties Miljoenennota 2026		18.232	17.252	17.503	17.434	17.769	17.181	16.987	16.940	16.943	16.943	16.943	16.924	16.924	16.924	16.924
Stand ontwerpvergroting 2026 artikelonderdeel 15.06 Netwerkgebonden kosten HVWN		436.592.416	780.417.803	418.342.416	268.414.967	408.637.407	008.407.183	407.183	407.183	407.183	407.183	407.183	406.703	406.703	406.703	406.703
Totaal Uitgaven stand ontwerpvergroting 2025 Hoofdvaarwegennet		1.406.135.608	559.563.631	524.587.453	779.261.123	318.691.527	415.162.583	112.087.151	417.191.589	141.032.922	186.956.684	186.956.684	186.956.684	186.956.684	186.956.684	186.956.684
Totaal Uitgaven stand eerste suppletioire wet 2025 Hoofdvaarwegennet		1.394.181	497.900	546.555	470.290	545.109	467.250	371.664	502.027	520.326	420.260	504.895	559.904	511.288	454.581	325.569
Totaal Uitgaven stand ontwerpvergroting 2026 Hoofdvaarwegennet		1.412.371	547.487	559.839	579.244	596.726	563.052	453.166	666.929	705.953	501.634	558.430	640.758	563.322	510.749	493.428

	Totaal mutatie 2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039
15 Hoofdvaarwegennet															
Ontwerpbegroting															
2025 artikelonderdeel															
15.09 Ontvangsten	13.161	3.085	701	7.838	150	763	150	150	150	150	150	150	150	150	150
Mutaties Voorjaarsnota 2025	- 2.030	553	1.751	5.620	9.125	9.187	394								
Stand eerste suppletoire wet 2025 artikelonderdeel															
15.09 Ontvangsten	11.131	3.638	2.452	13.458	9.275	9.950	544	150	150	150	150	150	150	150	150
Bijdragen															
Derden Hoofdvaarwegennet	15.549	13.117	114	285	2.033										
Mutaties Miljoenennota 2026	13.117	114	285	2.033											
Stand ontwerpbegroting 2026 artikelonderdeel															
15.09 Ontvangsten	24.248	3.752	2.737	15.491	9.275	9.950	544	150	150	150	150	150	150	150	150
Totaal Ontvangsten															
stand ontwerpbegroting															
2025 Hoofdvaarwegennet	13.161	3.085	701	7.838	150	763	150	150	150	150	150	150	150	150	150
Totaal Ontvangsten stand															
eerste suppletoire wet															
2025 Hoofdvaarwegennet	11.131	3.638	2.452	13.458	9.275	9.950	544	150	150	150	150	150	150	150	150
Totaal Ontvangsten															
stand ontwerpbegroting															
2026 Hoofdvaarwegennet	24.248	3.752	2.737	15.491	9.275	9.950	544	150	150	150	150	150	150	150	150

Toelichting

Aanvullende ontvangsten vanuit Vlaanderen in 2025

Voor het project Nieuwe Sluis Terneuzen is in 2025 € 10 miljoen ontvangen vanuit Vlaanderen. Het projectbudget is daarom met € 10 miljoen verhoogd.

Extrapolatie: ERTV's en vlootvervanging

Bij de Voorjaarsbesluitvorming 2025 zijn er vanuit de generieke investeringsruimte middelen vrijgemaakt voor onder andere de ERTV's (€ 25 miljoen) en Vlootvervanging RWS (€ 14 miljoen). Bij de

Ontwerpbegroting 2026 wordt de looptijd van het Mobiliteitsfonds met een jaar verlengd tot en met 2039. Hierdoor is de mutatie voor 2039 mee gegaan met de Ontwerpbegroting 2026.

HXII: Amendement Kent

De Kamer heeft het amendement van lid Kent bij de Voorjaarsnota 2025 aangenomen, waarbij medewerkers van sociaal-ontwikkelbedrijven worden gecompenseerd voor de veranderingen bij de arbeids- en algemene heffingskorting en het tarief eerste schijf, die voor een deel van deze groep nadelig uitpakt. Dekking is gevonden door de uitgaven voor externe inhuur in 2026 te verlagen. Met deze mutatie is de taakstelling ingepast. Het gaat om een korting van € 2,7 miljoen in 2026, die verwerkt is op artikel 12 en artikel 15 van het MF.

HXII: AP FIN Kornwerderzand

Als gevolg van de Voorjaarsbesluitvorming 2025 zijn de AP middelen ten behoeve van sluis Kornwerderzand overgeboekt naar artikel 99 van HXII. Middels deze overboeking wordt € 375 miljoen naar het MF geboekt en in de jaren 2028-2034 gezet.

Kasschuiven Hoofdvaarwegennet

Er zijn op dit artikel budgetneutrale kasschuiven ingediend om de programmering sluitend te krijgen.

Kaderruilen 2025

Er zijn kaderruilen doorgevoerd om de overprogrammering in een beheersbaar ritme te krijgen en om de programmering en budgetten te verdelen tussen de modaliteiten om ontstane negatieve kaderstanden op artikelonderdelen op te lossen. Over alle jaren is dit per saldo budgettair neutraal voor de modaliteiten.

KGG: aanvullende bijdrage ERTV's

Voor de vervanging van noodsleepboten (ERTV's) wordt door KGG aanvullend € 241,5 miljoen overgeboekt in de periode 2027 t/m 2039.

Loon- en prijsbijstelling 2025

Dit betreft de toegekende loon- en prijsbijstelling tranche 2025 die vanuit de begroting Hoofdstuk XII zijn overgeheveld naar de generieke investeringsruimte 11.04 van het Mobiliteitsfonds. Vanuit de generieke investeringsruimte zijn de artikelonderdelen verhoogd met loon- en prijsbijstelling.

Overboeking Veiligheid en Goedervervoer: Integraal programma goederenvervoer (IPG)

Middels [Kamerstuk 36725-A-4](#) is de Kamer geïnformeerd over de reservering van € 150 miljoen voor de Regeerprogramma-ambities bij Voorjaarsnota 2025. Het gaat om maatregelen en projecten voor de verbetering van de veiligheid en goederenvervoer. Het betreft hier maatregelen die op korte termijn knelpunten op het gebied realisatiepacten, modal shift en digitalisering verbeteren. Het betreft extra parkeercapaciteit op de korte termijn en realisatie van beveiligde truckparkings. Vanuit artikel 11 Generieke investeringsruimte is € 30 miljoen overgeboekt voor korte termijn maatregelen Integraal Programma Goederenvervoer en € 7 miljoen voor de modal shift weg naar water.

Taakstelling Schoof: Verambtelijking

Om invulling te geven aan de apparaatstaakstelling van Kabinet Schoof I. ziet RWS in lijn met de Kamerbrief Uitvoeringambities regeerprogramma taakstelling Rijksoverheid (Kamerstuk dd 14-03-2025) verambtelijking als besparingsmogelijkheid. Door ommzetten van externe inhuur naar eigen personeel wordt niet alleen een financiële besparing gerealiseerd, ook zorgt dit voor verlaging van het inhuurpercentage.

Vernieuwing structurele verhoging

Dit betreft een structurele verhoging van de middelen voor vernieuwing (€ 70 miljoen) vanaf 2039. Met de verhoging wordt beoogd een deel van de projecten op vernieuwing te financieren.

Artikel 17 Megaprojecten Verkeer en Vervoer

Tabel 74 Verdiepingsbijlage artikel 17 Megaprojecten Verkeer en Vervoer

Totaal		2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039
17 Megaprojecten Verkeer en Vervoer mutatie																
Ontwerpbegroting 2025																
artikelonderdeel 1707 ERTMS		130.877	210.100	189.513	184.570	133.255	165.823	26.637	98.340	132.180	124.253	126.518	227.200	202.847	152.101	
Mutaties Voorjaarsnota 2025		- 2.633	41.157	63.234	50.993	194.492	- 79.459	55.000	74.642	104.835	20.835	51.810	2.000	28.000	0	27.185
Stand eerste supplettoire wet 2025		128.244	251.257	252.747	235.563	327.747	86.364	81.637	172.982	237.015	145.088	178.328	229.200	230.847	152.101	27.185
artikelonderdeel 1707 ERTMS																
Afrekening voorschotten ProRail 2024		5.734														
HXII: ILT		- 2.536	- 406	- 426	- 426	- 426	- 426	- 426								
Kaderruilen 2025		0	- 67.500	- 50.000	- 75.000			75.000					67.500		50.000	
Kasschuiven 2025 ERTMS		0	- 132	- 951	- 980	- 601	- 629	- 161	254	- 2.581	- 741	- 507	- 291	- 343	- 215	8.164
Loon- en Prijsbijstelling 2025		48.030	36	129	494	76	72	46.152	18	18	18	82			917	
Mutaties Miljoenennota 2026		5.232	- 68.748	- 50.912	- 75.951	- 983	45.565	75.272	- 2.563	- 723	- 489	- 209	67.214	- 343	50.702	8.164
Stand ontwerpbegroting 2026																
artikelonderdeel 1707 ERTMS		133.476	182.509	201.835	159.612	326.764	131.929	156.909	170.419	236.292	144.599	178.119	296.414	230.504	202.803	35.349
Ontwerpbegroting 2025																
artikelonderdeel 1708 ZuidasDok		277.782	295.429	370.388	369.153	298.439	299.871	208.274	170.861	147.012	17.529	4.121	4.121	16.483		
Mutaties Voorjaarsnota 2025		- 29.433	- 27.009	- 27.637	- 66.319	- 37.127	295.065	- 74.161	178.279	102.334	246.608	45.393	25.812	477		
Stand eerste supplettoire wet 2025																
artikelonderdeel 1708 ZuidasDok		248.349	268.420	342.751	302.834	261.312	4.806	134.113	349.140	249.346	264.137	49.514	29.933	16.960		
Bijdragen derden Zuidasdok		111	111													
Kasschuiven Zuidasdok		0					249.370		128.065	- 20.275	- 45.554	- 32.323	- 23.153			
Loon- en prijsbijstelling 2025		45.221	4.455	4.814	6.146	5.430	4.686	4.558	2.405	3.965	4.108	3.920	308	122	304	
Overboeking Zuidasdok		164	164	0	0											
Mutaties Miljoenennota 2026		4.730	4.814	6.146	5.430	4.686	253.928	2.405	124.100	- 16.167	- 41.634	- 32.015	- 23.031	304		
Stand ontwerpbegroting 2026																
artikelonderdeel 1708 ZuidasDok		253.079	273.234	348.897	308.264	265.998	258.734	136.518	225.040	233.179	222.503	17.499	6.902	17.264		
Ontwerpbegroting 2025																
artikelonderdeel 1710 Programma		108.220	224.496	216.156	257.712	247.672	269.201	120.533	105.303	168.209	248.300	285.160	183.803	24.602	185.783	
Hoogfrequent Spoorvervoer		- 21.014	- 88.747	- 45.892	- 54.635	- 43.039	- 69.320	15.000	55.348	55.348	55.348	55.346	0		29.942	
Mutaties Voorjaarsnota 2025																
Stand eerste supplettoire wet 2025																
artikelonderdeel 1710 Programma		87.206	135.749	170.264	203.077	204.633	199.881	135.533	160.651	223.557	303.648	340.506	183.803	24.602	185.783	29.942
Hoogfrequent Spoorvervoer																
Afrekening voorschotten ProRail 2024		9.110	9.110													
Kaderruilen 2025		0	77.500								- 77.500					
Kasschuiven 2025 Programma		0	- 104	- 486	- 576	- 450	- 327	- 269	- 336	- 186	- 490	- 927	- 504	- 130	- 299	5.113
Hoogfrequent Spoorvervoer																
Loon- en Prijsbijstelling 2025		39.557		190	232	1.107	853	5.824		14.908	16.443					

Totaal		2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039
17 Megaprojecten Verkeer en Vervoer mutatie naar PHS		215														
Overboeking van Ontwikkeling							215									
Mutaties Miljoenennota 2026		86.506	- 486	- 386	- 218	780	799	5.488	- 186	14.418	- 61.984	- 504	- 130	- 29	- 299	5.113
Stand ontwerpbegroting 2026																
artikelonderdeel 17.10 Programma Hoofdfrequent Spoorvervoer		173.712	135.263	169.878	202.859	205.413	200.680	141.021	160.465	237.975	241.664	340.002	183.673	24.573	185.484	35.055
Totaal Uitgaven stand ontwerpbegroting 2025		516.879	730.025	776.057	811.435	679.366	734.895	355.444	374.504	447.401	390.082	415.799	415.124	243.332	337.884	
Totaal Uitgaven stand eerste suppletoire wet 2025 Megaprojecten Verkeer en Vervoer		463.799	655.426	765.762	741.474	793.692	291.051	351.283	682.773	709.918	712.873	568.348	442.936	272.409	337.884	57.127
Totaal Uitgaven stand ontwerpbegroting 2026		560.267	591.006	720.610	670.735	798.175	591.343	434.448	555.924	707.446	608.766	535.620	486.989	272.341	388.287	70.404
Totaal Megaprojecten Verkeer en Vervoer																
Ontwerpbegroting 2025																
artikelonderdeel 17.09 Ontvangsten		70.735	81.708	67.168	87.088	67.405	72.895	80.783	38.071	56.071						
Mutaties Voorjaarsnota 2025		11.793	4.168	2.026	2.016	2.630	2.082	- 2.126	4.816	- 1.224	1.714					
Stand eerste suppletoire wet 2025																
artikelonderdeel 17.09 Ontvangsten		82.528	85.876	69.194	89.104	70.035	74.977	78.657	42.887	54.847	1.714					
Afrekening voorschotten ProRail 2024		14.844														
Bijdragen derden Zuidasdok		111	111													
Kasschuiven 2025 Ontvangsten		0	40	- 2.929	- 443				740	2.592						
Loon- en Prijsbijstelling 2025		11.513	1.341	1.487	1.233	1.597	1.256	901	1.411	1.754	502	31				
Mutaties Miljoenennota 2026		16.336	- 1.442	790	1.597	1.256	901	1.411	2.494	3.094	31					
Stand ontwerpbegroting 2026																
artikelonderdeel 17.09 Ontvangsten		98.864	84.434	69.984	90.701	71.291	75.878	80.068	45.381	57.941	1.745					
Totaal Ontvangsten stand ontwerpbegroting 2025		70.735	81.708	67.168	87.088	67.405	72.895	80.783	38.071	56.071						
Totaal Megaprojecten Verkeer en Vervoer																
Totaal Ontvangsten stand eerste suppletoire wet 2025 Megaprojecten Verkeer en Vervoer		82.528	85.876	69.194	89.104	70.035	74.977	78.657	42.887	54.847	1.714					
Totaal Ontvangsten stand ontwerpbegroting 2026		98.864	84.434	69.984	90.701	71.291	75.878	80.068	45.381	57.941	1.745					
Totaal Megaprojecten Verkeer en Vervoer																

Toelichting**Afrekening voorschotten ProRail 2024**

Het betreft hier de terugbetaling van de te hoge bevoorschotting aan ProRail van het 2e halfjaar van 2024. Dit wordt in 2025 als ontvangst verantwoord. Om het uitgavenbudget in stand te houden zijn tegelijkertijd de uitgaven verhoogd.

Bijdragen derden Zuidasdok

Het betreft hier extra ontvangsten vanuit de gemeente Amsterdam, als gevolg van het verontdiepen van de bodem van de Schinkelbruggen (fase 1). Dit wordt in 2025 als ontvangst verantwoord. Om het uitgavenbudget in stand te houden zijn tegelijkertijd de uitgaven verhoogd.

Kaderruilen 2025

Er zijn kaderruilen doorgevoerd om de overprogrammering in een beheersbaar ritme te krijgen en om de programmering en budgetten te verdelen tussen de modaliteiten om ontstane negatieve kaderstanden op artikelonderdelen op te lossen. Over alle jaren is dit per saldo budgettair neutraal voor de modaliteiten.

Kasschuiven Megaprojecten Verkeer en Vervoer

Om binnen een modaliteit tot een sluitende programmering te komen, zijn budgettair neutrale kasschuiven over de diverse jaren noodzakelijk.

Loon- en prijsbijstelling 2025

Dit betreft de verwerking van de loon- en prijsbijstelling 2025.

Overboeking naar HXII ILT

Dit betreft een overboeking naar HXII artikel 24 in het kader van ERTMS. De uitrol van ERTMS en de digitalisering van het spoor is een complexe veranderopgave die een impact heeft voor de volledige spoorbranche in Nederland. De ILT zal met die veranderingen moeten meebewegen en continue een passende organisatie in stand houden om haar rol als toezichthouder adequaat te blijven vervullen. Daarvoor is aanvullende capaciteit nodig en moeten ICT-kosten worden gemaakt.

Overboeking van Ontwikkeling naar PHS

Dit betreft een overboeking naar artikel 17.10 ter hoogte van € 0,2 miljoen in het kader van de aanvraag Seinenproblematiek. In het ontwerp van de indienstelling tijdelijk spoor is uitgegaan van toepassing van NG-seinen. Door het ontbreken van de vrijgave moest in het ontwerp teruggegaan worden naar VRS-seinen.

Overboeking Zuidasdok

Er vindt een overboeking plaats van de budgetten voor de Tunnel en A10 naar OV-terminal, ter realisatie van het tijdelijke dek van de Minerva-passage.

Artikel 18 Overige uitgaven en ontvangsten

Tabel 75 Verdiepingsbijlage artikel 18 Overige uitgaven en ontvangsten (bedragen x € 1.000)																
18 Overige uitgaven en ontvangsten	Totaal mutatie	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039
Ontwerpbegroting 2025 artikelonderdeel 18.06 Externe veiligheid																
Mutaties																
Voorjaarsnota 2025	3.392															
Stand eerste supplettoire wet 2025 artikelonderdeel 18.06 Externe veiligheid	3.392															
Kasschuif.	0	- 2.492	1.000	850	642											
Externe Veiligheid																
Mutaties																
Miljoenennota 2026	- 2.492	1.000	850	642												
Stand ontwerpbegroting 2026 artikelonderdeel 18.06 Externe veiligheid	900	1.000	850	642												
Ontwerpbegroting 2025 artikelonderdeel 18.08 Netwerkoverstijgende kosten																
Mutaties																
Voorjaarsnota 2025																
Stand eerste supplettoire wet 2025 artikelonderdeel 18.08 Netwerkoverstijgende kosten																
Mutaties																
Miljoenennota 2026																
Stand ontwerpbegroting 2026 artikelonderdeel 18.08 Netwerkoverstijgende kosten																
Totaal Uitgaven stand ontwerpbegroting 2025 Overige uitgaven en ontvangsten		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal Uitgaven stand eerste supplettoire wet 2025 Overige uitgaven en ontvangsten		3.392	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

18 Overige uitgaven en ontvangsten	Totaal mutatie	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039
Totaal Uitgaven stand ontwerpbegroting 2026																
Overige uitgaven en ontvangsten		900	1.000	850	642	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ontwerpbegroting 2025 artikelonderdeel 18.09 Ontvangsten																
Mutaties																
Voorjaarsnota 2025	4															
Stand eerste supplettoire wet 2025 artikelonderdeel 18.09 Ontvangsten	4															
Mutaties																
Miljoenennota 2026																
Stand ontwerpbegroting 2026 artikelonderdeel 18.09 Ontvangsten	4															
Ontwerpbegroting 2025 artikelonderdeel 18.10 Saldo van de afgesloten rekeningen																
Mutaties																
Voorjaarsnota 2025	238.729															
Stand eerste supplettoire wet 2025 artikelonderdeel 18.10 Saldo van de afgesloten rekeningen	238.729															
Mutaties																
Miljoenennota 2026																
Stand ontwerpbegroting 2026 artikelonderdeel 18.10 Saldo van de afgesloten rekeningen	238.729															
Totaal Ontvangsten stand ontwerpbegroting 2025 Overige uitgaven en ontvangsten																
Totaal Ontvangsten stand eerste supplettoire wet 2025 Overige uitgaven en ontvangsten		238.733														
Totaal Ontvangsten stand ontwerpbegroting 2026 Overige uitgaven en ontvangsten		238.733														

Toelichting

Kasschuiven Externe Veiligheid

Er zijn op dit artikelonderdeel budgetneutrale kasschuiven ingediend om de programmering voor Externe Veiligheid te actualiseren naar het meest realistische ritme.

Artikel 19 Bijdragen andere begrotingen Rijk

Tabel 76 Verdiepingsbijlage artikel 19 Bijdragen andere begrotingen Rijk																
19 Bijdragen andere begrotingen Rijk	Totaal mutatie	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039
Ontwerpbegroting 2025 artikelonderdeel 19.09 Ten laste van begroting lenW	8.917.800	281.950	264.160	957.600	208.470	194.900	672.642	636.230	630.110	563.403	575.890	578.190	439.220	397.043	377.493	
Mutaties Voorjaarsnota 2025	45.343	450.728	150.982	200.217	149.189	121.093	523.588	579.754	366.310	220.810	145.810	29.190	29.190	29.190	29.190	
Stand eerste supplettoire wet 2025 artikelonderdeel 19.09 Ten laste van begroting lenW	8.872.460	831.230	415.140	157.880	357.600	315.990	196.230	215.990	996.420	784.210	721.700	549.000	410.030	367.850	348.303	
BCF: SPUK Brabant	- 61	- 61														
BCF: SPUK																
Vervoersregio Amsterdam	- 174	- 174														
Defensie: Kustwacht																
Handhavingsvoertuigen ovb																
verhoging tarief	- 7.000	- 500	- 500	- 500	- 500	- 500	- 500	- 500	- 500	- 500	- 500	- 500	- 500	- 500	- 500	- 500
KW handhavingsvoertuigen																
EZ: Onderzoeksprogramma	- 1.500	- 1.500														
Scheepvaartveiligheid Noordzee																
EZ: TNO Syntese																
Based Engineering	- 65	- 65														
HXII: AP-middelen	100.000				5.000	5.000	10.000	10.000	10.000	30.000	35.000	5.000				
Flessenhals Meppel																
HXII: AP-middelen Kornwerderzand	375.000				18.750	18.750	37.500	37.500	112.500	131.250	18.750					
HXII: AP-middelen N36 Almelo-Ommen	115.000					5.750	5.750	11.500	11.500	34.500	40.250	5.750				
HXII: AP-middelen Nedersaksenlijn	1.912.000			10.000	10.000	10.000	10.000	20.000	20.000	20.000	267.500	367.500	359.000	409.000	409.000	
HXII: Apparaatskosten																
Woningbouw																
Mobiliteitsprogramma	100.000	- 3.188	- 4.789	19.374	20.686	16.496	17.545	17.922								
HXII: Detachering RWS	335	335														
HXII: Duurzame Topcorridors	10	10														
HXII: Extern Inhuur Digitaal Stelsel Mobiliteitsdata	- 180	- 45	- 135													
HXII: Extern Inhuur Road Monitor 2	- 100	- 40	- 60													
HXII: Extern Inhuur Truckparkings	- 75	- 75														
HXII: Extern Inhuur VDI	- 110	- 110														
HXII: Extern Inhuur Verzorgingsplaats	- 195	- 100	- 95													
HXII: Externe Inhuur Fietsveiligheid	- 155	- 155														
HXII: HXII: Co2 Prestatieladder 2026-2028			325	325	325											
HXII: ILT	- 2.536	- 406	- 426	- 426	- 426	- 426	- 426	- 426	- 426	- 426	- 426	- 426	- 426	- 426	- 426	- 426

19 Bijdragen andere begrotingen Rijk	Totaal mutatie	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039
HXII: Inzet Personeelsraadgever Rijkswaterstaat	- 2.319	- 93	- 159	- 159	- 159	- 159	- 159	- 159	- 159	- 159	- 159	- 159	- 159	- 159	- 159	- 159
HXII: Laadinfrastructuur Schoon Emissieloos Bouwen	14.700	13.610	210	220	220	220	220									
HXII: Onderzoek Houtrakpolder	- 100	- 50	- 50													
HXII: Opdracht RWS Stimulering Hergebruik en Recyclaat	19.140	3.190	3.190	3.190	3.190	3.190	3.190									
HXII: Problematiek EUMETSTAT	-	32.929	- 703	- 3.069	- 3.416	- 2.497	- 2.714	- 2.053	- 2.053	- 2.053	- 2.053	- 2.053	- 2.053	- 2.053	- 2.053	- 2.053
HXII: SPUK Schoon Emissieloos Bouwen	20.000	-	-	10.000	10.000											
HXII: SPUKS Decentraal Spoor	-	20.900	20.900													
HXII: Strategisch Plan Verkeersveiligheid	- 550	- 550														
HXII: Subsidie MF	-	14.700	14.700													
HXII: Terugsluis Vrachtwagenheffing	-	10.816	-	10.816												
HXII: Veiligheid en Goederenvervoer: Integraal Programma Goederenvervoer Binnenvaart	- 2.000			- 2.000												
HXII: Veiligheid en Goederenvervoer: Beveiliging Station Maarheze	- 2.300		- 2.300													
HXII: Veiligheid en Goederenvervoer: Bodycams	-	12.000	- 6.000	- 1.500	- 1.500	- 1.500	- 1.500									
HXII: Veiligheid en Goederenvervoer: Digitale Goederenvervoer	- 2.000			- 1.000	- 1.000											
Loon- en Pijpinstelling 2025 Mobiliteitsfonds	2.454.789	162.625	182.486	182.018	177.150	183.536	182.293	158.267	157.069	155.658	153.204	153.697	152.805	151.715	151.019	151.247
Opheffing Voedingsartikel 19 Mobiliteitsfonds	-	0.989.040	572.520	335.750	562.310	542.769	412.869	544.347	370.110	266.209	245.940	245.940	108.968.038	925.160	496.838	-
Mutaties Miljoenennota 2026	136.859.831	230.415	140.157.880	357.600	315.999	196.230	215.999	996.428	784.213	721.708	549.008	410.038	367.853	348.303	348.303	348.303
Stand ontwerpbegroting 2026 artikelonderdeel 19.09 Ten laste van begroting lenW	9.009.317	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal Ontvangsten stand ontwerpbegroting 2025 Bijdragen andere begrotingen Rijk	8.917.800	281.959	264.164	957.660	208.470	194.908	672.643	636.236	630.118	563.403	575.898	578.198	439.228	397.043	377.493	377.493

19 Bijdragen andere begrotingen Rijk	Totaal mutatie	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039
Totaal Ontvangsten stand eerste supplettoire wet 2025 Bijdragen andere begrotingen Rijk		8.872.462	8.831.230	10.415.140	157.880	357.600	315.999	196.230	215.996	996.428	784.213	1.708.721	8.549.008	410.038	367.853	348.303
Totaal Ontvangsten stand ontwerpbegroting 2026 Bijdragen andere begrotingen Rijk																
		9.009.317														

Toelichting

Opheffing Voedingsartikel 19.09 Mobiliteitsfonds

Het gebruik van artikel 19 van het Mobiliteitsfonds opgeheven. Het Mobiliteitsfonds werd tot dusverre gevoed via de begroting van Infrastructuur en Waterstaat. Vanaf 2026 wordt het Mobiliteitsfonds direct gefinancierd vanuit de schatkist en worden overhevelingen van andere departementen rechtstreeks aan de betreffende artikelen op het Mobiliteitsfonds toegevoegd.

Hierdoor wordt de administratieve last verminderd en wordt de verdeling van middelen tussen de begroting van Infrastructuur en Waterstaat en het Deltafonds beter inzichtelijk gemaakt. Met deze mutatie wordt het artikel administratief opgeheven.

Bijlage 2: Overzichtsconstructie Kustwacht

De minister van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) is als coördinerend minister voor Noordzee-aangelegenheden verantwoordelijk voor het proces van totstandkoming geïntegreerd beleid voor de Noordzee en het Gecombineerd Jaarplan voor de uitvoeringtaken door de Kustwacht. De minister van Defensie is beheerder van de Kustwacht, wat betekent dat deze medeverantwoordelijk is voor het opstellen van het Gecombineerd Jaarplan voor de uitvoeringtaken door de Kustwacht alsmede voor de uitvoering daarvan met inzet van eigen en toegewezen mensen en middelen. Alle bij de Kustwacht betrokken ministeries behouden hun eigen wettelijke verantwoordelijkheden. Het integrale beleid en het daarvan afgeleide Gecombineerd Jaarplan voor de uitvoeringtaken door de Kustwacht waarover de Ministerraad beslist, worden zodanig concreet dat elke minister zich daarover in het parlement kan verantwoorden en vormen in feite een integraal contract tussen de verschillende departementen en de Kustwacht.

De overzichtsconstructie is gebaseerd op het «Gecombineerd Jaarplan voor de uitvoeringtaken door de Kustwacht» en wordt door IenW gepubliceerd in de rol van coördinerend ministerie. In de overzichtsconstructie wordt een onderscheid gemaakt in de uitgaven van de Kustwacht zelf (exploitatie personeel, exploitatie materieel en investering) en de uitgaven die de deelnemende departementen ten behoeve van de Kustwacht verrichten (kosten).

Defensie / CZSK / Kustwacht Nederland (uitgaven)

- Exploitatie personeel: Betreft het uitgavenbudget in beheer van de Kustwacht voor salarissen en overige personele uitgaven van alle Kustwacht medewerkers in dienst bij Defensie / CZSK.
- Exploitatie materieel: Betreft het uitgavenbudget in beheer van de Kustwacht. Defensie is beheerder van het Kustwachtcentrum (KWC). Het Kustwachtcentrum is het informatiecentrum van de Noordzee, waar het actuele beeld van (scheeps-)activiteiten, (veiligheids-)incidenten en verontreinigingen op de Noordzee beschikbaar is.
- Investering: Betreft onder andere de investeringen voor het Maritiem Operatie Centrum (MOC).

Uitgaven bij departementen (kosten):

Justitie en Veiligheid

- De inzet van de Politie (personeel) bestaande uit; liaison, boarding officers, medewerkershandhavingsdesk, medewerkers Maritiem Informatie Knooppunt en Analisten.
- De inzet van Politie helikopters (materieel) op planning of afroep voor luchtwaarneming en spoedeisende zoekvluchten. De bedragen zijn afkomstig uit de begroting van de Nationale Politie.

Financiën

- De inzet van de Douane (personeel) bestaande uit; liaison, boarding officers, Aerial officers, medewerkers handhavingsdesk, medewerkers Maritiem Informatie Knooppunt en Analisten.

Defensie

- De inzet van de Koninklijke Marine (personeel) bestaande uit; medewerker Maritiem Informatie Knooppunt, beheerskosten van Defensie en inzet (materieel) Mijnenbestrijdingsvaartuigen.

- De inzet van de Koninklijke Marechaussee (personeel) bestaande uit; liaison, boarding officers, Aerial officers en medewerkers Maritiem Informatie Knooppunt.
- De inzet van de Defensie Commando Materieel en IT (materieel) bestaande uit; exploitatiebudget voor ICT-middelen van de Kustwacht.

Infrastructuur en Waterstaat

- De inzet van ILT (personeel) bestaande uit; liaisons en handhavers.
- De inzet van Rijkswaterstaat (personeel) bestaande uit; liaisons, Aerial officers en Ananlisten.
- De inzet van Rijkswaterstaat (materieel) bestaande uit; in standhouden vaarwegmarkering, ERTV en betonningsvaartuigen, C2000/P2000 t.b.v. KNRM, BroNs/Pre-SAR. De bedragen zijn afkomstig uit de begroting van Rijkswaterstaat.
- Bijdrage voor Scheepvaartveiligheid Windenergie op Zee (materieel) om de veiligheid te waarborgen in en om de windenergieparken op de Noordzee.

Klimaat en Groene Groei

- De inzet van Staatstoezicht op de Mijnen (personeel) bestaande uit; Liaison, inspecteurs en Analisten.

Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur

- De inzet van de Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit (personeel) bestaande uit; liaison, boarding officers, Aerial officers, medewerkers handhavingsdesk en medewerkers Maritiem Informatie Knooppunt.

Diverse departementen:

- Om na de inhuur van een extra Handhavingsvaartuigen ook de Handhavingsvaartuigen van de Rijksrederij te kunnen betalen is er in 2024 door de Raad van de Kustwacht besloten dat een aantal departementen het tekort aan budget zullen aanvullen. In het GJP van 2026 staat dit in de kostentabel. Het budget zal overgeboekt worden naar Defensie/CZSK/Kustwacht.

Tabel 77 Overzichtsconstructie Kustwacht Nederland (bedragen x € 1.000)

Departement	Begroting	Activiteit	Doel	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
DEFENSIE / KUSTWACHT (Uitgaven):										
Defensie / Kustwacht	X	Uitvoering Kustwachttaken (exploitatie personeel)	Centrale coördinatie Kustwachttaken	11.481	16.272	16.183	16.189	16.195	16.202	14.453
Defensie / Kustwacht	X	Uitvoering Kustwachttaken (exploitatie materieel)	Centrale coördinatie Kustwachttaken	72.160	60.202	60.259	60.259	60.259	60.257	60.150
Defensie / Kustwacht	X	Uitvoering Kustwachttaken (investering)	Investeringen, o.a. t.b.v het MOC (COMMIT/ JIVC en DLP)	14.023	55.891	53.418	18.487	17.541	17.429	12.368
Subtotaal eigen uitgaven Kustwacht				97.664	132.365	129.860	94.935	93.995	93.888	86.971
UITGAVEN BIJ DEELNEMENDE DEPARTEMENTEN (Kosten):										
Politie	VI	Inzet Politie personeel & helikopter	Algemene handhaving / wetgeving scheepvaartverkeer / bemanningcontrole	1.911	2.274	2.547	2.547	2.547	2.547	2.547
Financiën	IX	Inzet Douane personeel	Fraudecontrole	1.561	1.545	1.631	1.631	1.631	1.631	1.631
Defensie	X	Inzet KM personeel, beheerskosten, KMar personeel, ICT uitgaven bij COMMIT/JIVC en mijnenbestijdingsvaartuigen	Uitvoering grensbewaking / beheerskosten Defensie / mijnenbestrijding	6.886	7.202	7.202	7.202	7.202	7.202	7.202
Infrastructuur en Waterstaat	XII	Inzet ILT personeel, RWS personeel, RWS materieel, ERTV/ betonningsvaartuigen en Windenergie op Zee.	Bijdragen aan veilig vaarwater, handhaving via luchtsurveillance	6.195	29.286	32.102	31.278	31.588	31.738	13.244
Klimaat en Groene Groei	XXIII	Inzet SodM-personeel	Staatstoezicht op de Mijnen	26	167	176	176	176	176	176
Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur	XIV	Inzet NVWA-personeel	Visserijcontrole	622	746	746	746	746	746	746
diverse departementen		inzet handhavingsvaartuigen	24/7 handhavingsvaartuig op zee			3.100	3.100	3.100	3.100	3.100
Subtotaal uitgaven bij deelnemende departementen				17.201	41.220	47.504	46.680	46.990	47.140	28.646
Totale uitgaven ten behoeve van de Kustwacht				114.865	173.585	177.364	141.615	140.985	141.028	115.617

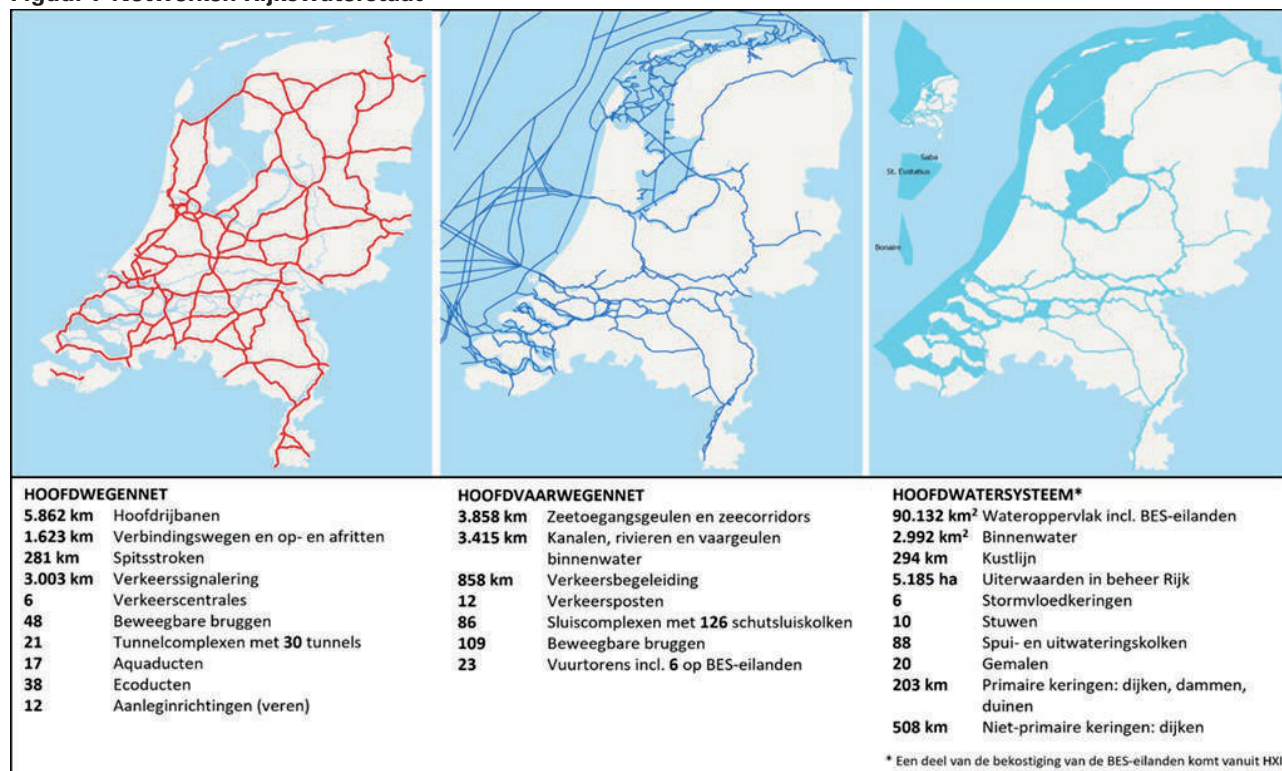
Bijlage 3: Instandhouding

Het Ministerie van IenW is verantwoordelijk voor de ontwikkeling en instandhouding van het hoofdwegenet, hoofdvaarwegennet, hoofdspoorweginfrastructuur en het hoofdwatersysteem. De netwerken beschermen ons tegen het water, dragen bij aan de economische ontwikkeling van ons land en zorgen ervoor dat mensen elkaar kunnen ontmoeten, goederen en diensten kunnen worden vervoerd en dat Nederland in verbinding staat met de rest van de wereld. In deze bijlage wordt voor zowel Rijkswaterstaat als ProRail ingegaan op de werkwijze voor instandhouding en welke prestatieafspraken en beschikbare middelen tot en met 2039 hieraan gekoppeld zijn.

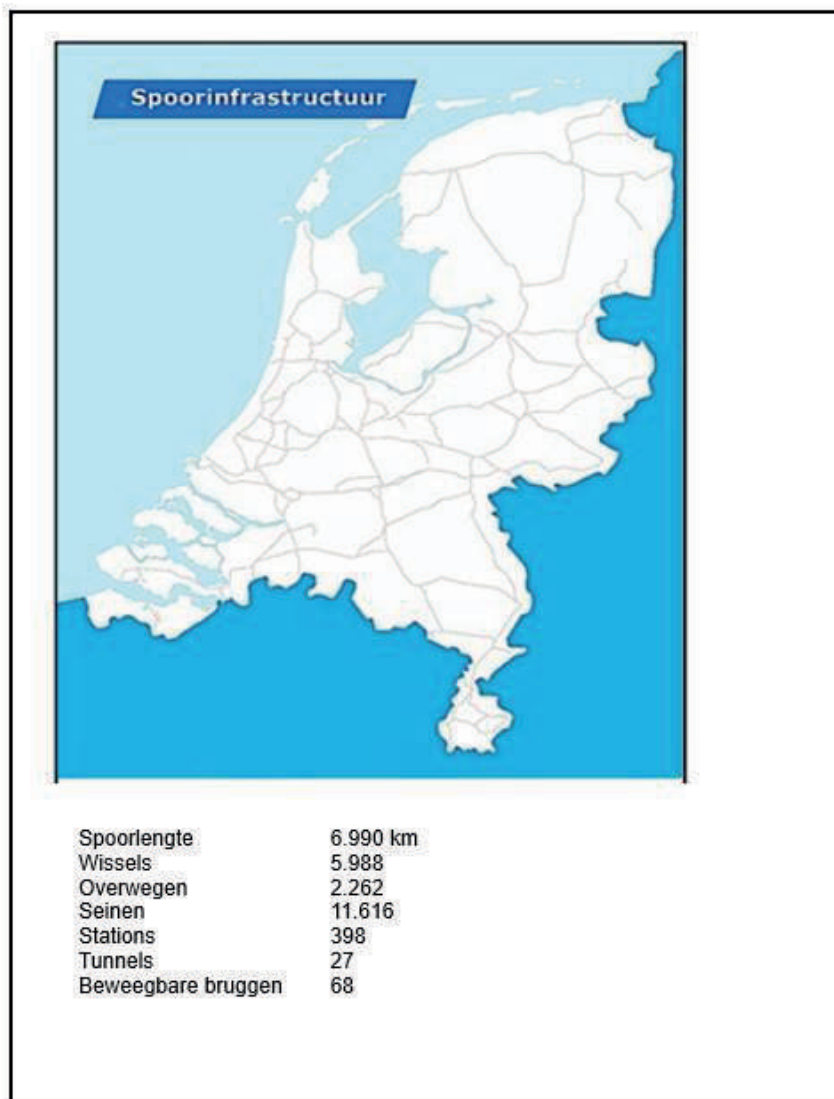
Instandhouding van de netwerken

Een goede instandhouding van de netwerken is een randvoorwaarde voor de veiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid van Nederland. Om dit zo te houden, borgen het kerndepartement en de uitvoeringsorganisaties Rijkswaterstaat (RWS) en ProRail systematisch de instandhouding van de netwerken over de gehele levenscyclus. De netwerken worden, naast het intensieve gebruik, gekenmerkt door inpassing in een sterk verstedelijkte delta. Daardoor omvatten de netwerken voorzieningen als beweegbare bruggen, tunnels, op- en afritten, geluidschermen, sluizen en stormvloedkeringen. Deze elementen zorgen voor netwerken met een hoog service-niveau, maar ook voor een grote instandhoudingsopgave. Figuren 7 en 8 illustreren de omvang van netwerken.

Figuur 7 Netwerken Rijkswaterstaat



Figuur 8 Netwerk ProRail



Scope van instandhouding

Bij instandhouding gaat het om het behouden van de huidige functie van de infrastructuur. De begrippen die hierbij in het Mobiliteitsfonds en Deltafonds worden gehanteerd zijn: *exploitatie*, *onderhoud* en *vernieuwing* infrastructuur:

- Tot het domein van de *exploitatie* behoren activiteiten (voorheen ‘beheer’) 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).

Netwerken Rijkswaterstaat

Prestaties en basiskwaliteitsniveau

Bij de instandhouding van de RWS-netwerken staan de prestaties die deze netwerken moeten leveren en de doelmatigheid van instandhoudingswerkzaamheden centraal. Het zijn de prestaties – de beschikbaarheid, betrouwbaarheid, duurzaamheid en veiligheid van de infrastructuur – die de gebruikers direct ervaren. Over de te leveren prestaties en de bijhorende budgetten maakt het kerndepartement van IenW afspraken met RWS. Deze afspraken vormen de basis van de instandhoudingswerkzaamheden die door RWS jaarlijks wordt uitgevoerd.

De prestaties van de infrastructuur worden gemeten en uitgedrukt in indicatoren. Over de indicatoren met bijbehorende (streef)waarden worden prestatieafspraken gemaakt met RWS en hiervoor worden budgetten beschikbaar gesteld.

Met ingang van 2024 werkt RWS met een meerjarige instandhoudingsopdracht met een basiskwaliteitsniveau (BKN) als uitgangspunt. In het BKN is voor de netwerken van RWS uitgewerkt waar een weg, vaarweg, of waterwerk in de basis aan moet voldoen om de gebruikers en belanghebbenden goed te kunnen blijven bedienen. Een robuust mobiliteitssysteem met basale voorzieningen passend bij de functie van de verschillende netwerken. Zo bieden we in het hele land een toekomstvast fundament dat zekerheid geeft aan gebruikers en marktpartijen die betrokken zijn bij instandhouding en aanleg. De betrouwbaarheid uit zich door te groeien naar een beter voorspelbare situatie m.b.t. storingen en een vermindering van het aantal ongeplande storingen. De maakbaarheid van de opgaven – samen met de ontwikkelsnelheid van nieuwe technologieën – bepaalt de snelheid waarmee het BKN kan worden bereikt. Het BKN kent daarmee een ingroeitraject.

Voor de netwerken in beheer van RWS moeten de afspraken over het basiskwaliteitsniveau (BKN) worden vertaald naar nieuwe indicatoren en streefwaarden. Voor het vegetatiebeheer in de uiterwaarden wordt in 2026 de prestatieafpraak ‘voldoen aan de vegetatielegger uiterwaardengebied’ toegevoegd⁴. De overige prestatieafspraken worden nog verder in lijn gebracht met het BKN. Tot die tijd zijn de huidige prestatieafspraken uit tabel 78 van toepassing. Toelichting op de indicatoren en de gerealiseerde prestaties zijn te vinden in de Instandhoudingsbijlage bij het Jaarverslag.

⁴ De prestatie-indicator is gedefinieerd als het percentage van het areaal in het rivierengebied waar de actuele vegetatie de norm in de Vegetatielegger niet overschrijdt.

Tabel 78 Indicatoren netwerken RWS

Indicator	Streefwaarde 2022-2026 ¹	Realisatie 2021	Realisatie 2022	Realisatie 2023	Realisatie 2024
Hoofdwegenet					
Beschikbaarheid					
Technische beschikbaarheid van de weg	90%	99%	98%	99%	99%
Files door Werk in Uitvoering als gevolg van aanleg en gepland onderhoud	10%	7%	3%	4%	7%
Levering verkeersgegevens					
Beschikbaarheid data voor derden	90%	94%	93%	91%	91%
Veiligheid					
Voldoen aan norm voor verhardingen	99,7%	99,8%	99,7%	99,6%	99,4%
Voldoen aan norm voor gladheidbestrijding	95%	99%	99%	99%	99%
Hoofdvaarwegennet					
Beschikbaarheid / Betrouwbaarheid					
Stremmingen gepland onderhoud	0,8%	2,0%	1,0%	0,6%	0,7%
Stremmingen ongepland onderhoud	0,2%	1,0%	2,4%	1,2%	1,2%
Tijdig melden ongeplande stremmingen	97%	98%	98%	97%	98%
Vaargeul op orde (% oppervlakte op orde)					
– Toegangseulen	99%	100%	100%	100%	100%
– Hoofdtransportassen	90%	92%	93%	93%	96%
– Hoofdvaarwegen	85%	80%	82%	84%	83%
– Overige vaarwegen	85%	83%	83%	95%	96%
Veiligheid					
Vaarwegmarkering op orde	95%	92%	88%	94%	96%
Hoofdwatersysteem					
Waterveiligheid					
Handhaving kustlijn	90%	90%	91%	93%	94%
Beschikbaarheid stormvloedkeringen	100%	83%	83%	100%	83%
Waterhuishouding op orde in alle peilgereguleerde gebieden	100%	100%	75%	100%	100%
Betrouwbaarheid informatievoorziening	95%	96%	100%	99%	96%
Voldoen aan de Vegetatielegger uiterwaardengebied ²	95%				

Bron: RWS

- 1 In afwachting van nieuwe indicatoren en streefwaarden wordt nog uitgegaan van de prestatieafspraken vanuit de Beheer en Onderhoud (BenO) overeenkomst 2022-2023.
2 Vanaf 2025 is een streefwaarde toegevoegd voor het voldoen aan de vegetatielegger.

Werkwijze instandhouding

Exploitatie en onderhoud

Rijkswaterstaat benadert de exploitatie- en onderhoudsopgaven door rekening te houden met de volledige levenscyclus van de infrastructuur. Als eenmaal wordt besloten tot de ontwikkeling van infrastructuur, is op basis van ervaring al bekend wat voor instandhoudingswerkzaamheden aan de diverse objecten gemiddeld per jaar nodig zijn. Dit is vastgelegd in de instandhoudingsregimes. De instandhoudingsregimes, die de jaarlijkse onderhoudsbehoefte per object vastleggen, vormen de basis voor de programmering van de werkzaamheden.

Middels een jaarlijkse programmeringscyclus werkt RWS de instandhoudingsopgave uit in een programmering en planning van de werkzaamheden voor de komende jaren. Dit betreft een voortrollende programmering. Elk jaar wordt de programmering geactualiseerd en een jaar verder uitgewerkt op basis van de meest actuele inzichten en ontwikkelingen

in de instandhoudingsopgave. Zo kan het voorkomen dat een bepaald schadebeeld of een ongeplande gebeurtenis vraagt om tussentijds ingrijpen (bijvoorbeeld de overstromingen in Limburg in 2021 of de versterkingsmaatregelen aan het vaste deel van de Haringvlietbrug in 2023). Tussentijdse maatregelen die niet in de totale programmering kunnen worden ingepast, krijgen dan prioriteit boven reeds geprogrammeerde maatregelen. Het onderhoud dat als gevolg daarvan wordt uitgesteld, dient vervolgens opnieuw een plek te krijgen in de instandhoudingsprogrammering.

Afstemming van de programmering met de medeoverheden en ProRail om hinder te beperken en meekoppelkansen te identificeren, is een integraal onderdeel van de programmeringscyclus. Door toepassing van Life Cycle Costing (LCC) streeft Rijkswaterstaat naar de laagst mogelijke kosten over de gehele levenscyclus van de infrastructuur, met zo min mogelijk verstoringen en hinder voor de gebruikers.

Tot slot is het zo dat de keuzes die worden gemaakt tijdens de ontwikkeling van nieuw areaal het meest bepalend zijn voor de benodigde budgetten en capaciteit op de lange termijn — zowel voor de aanlegkosten als voor de structurele instandhoudingskosten in de daaropvolgende decennia.

Vernieuwing

De objecten en onderdelen zoals sluizen, bruggen en tunnels, hebben een beperkte levensduur en dienen aan het eind hiervan te worden vernieuwd. Door grootschalige aanleg, met name vanaf de jaren 50 van de vorige eeuw, en het intensievere gebruik is er sprake van een flinke vernieuwingsopgave.

Om de veiligheid en de beschikbaarheid van de netwerken in stand te houden, wordt voor alle netwerken en onderdelen daarvan de opgave in kaart gebracht. Allereerst wordt op basis van het ontwerp ingeschat wanneer vernieuwing aan de orde zal zijn. Daarnaast worden de objecten onderworpen aan inspecties en berekeningen. Dit leidt tot het inzicht in, en een prognose van, een termijn van vijf tot vijftien jaar waarin vernieuwing nodig is. Zo worden, steeds vooruitkijkend, objecten en onderdelen geïdentificeerd waarvoor een planfase wordt gestart. In de planfase wordt de uiteindelijke opgave vastgesteld en daarna volgt een definitief besluit over de aanpak van het betreffende object. Het vernieuwingsprogramma (voorheen: Vervanging en Renovatie) kent een technische aanleiding, namelijk het einde van de technische levensduur van onderdelen en objecten in het hoofdwegennet, hoofdvaarwegennet en het hoofdwatersysteem. Vanuit dit perspectief hoeven geen aanvullende wensen of functionaliteiten te worden toegevoegd. Een-op-een vernieuwing is het uitgangspunt. Omdat het echter om relatief grote ingrepen in het netwerk gaat, wordt waar nodig en mogelijk ook gekeken naar verstandige aanvullende investeringen in het kader van beleidsdoelstellingen zoals bereikbaarheid, duurzaamheid en klimaatadaptatie. Het primaire doel blijft het borgen van de beschikbaarheid en veiligheid van de Rijksnetwerken. Door het vernieuwen van objecten en onderdelen worden de beschikbaarheid en veiligheid van de netwerken op lange termijn geborgd.

Vergroten productievermogen

Meerjarenafpraak instandhouding

Met de Kamerbrief van 17 juni 2024 is de Kamer geïnformeerd over de aanpak van lenW om het productievermogen op instandhouding te vergroten⁵. Zo is onder meer de sturing verder geoptimaliseerd. In de nieuwe aansturing is er sprake van een meerjarige opdracht tot en met 2030 voor alle instandhoudingswerkzaamheden van RWS. Een meerjarige opdracht in combinatie met verdere optimalisatie van de agentschapssturing, maakt het mogelijk om efficiëntievoordelen te realiseren. RWS is hierdoor beter in staat om kosten efficiënt over de gehele levenscyclus (LCC) voordelen te behalen, slim werk-met-werk te maken en effectievere contractvormen in de markt te zetten. Hierin moeten ook de effecten van reeds ingezette verbetermaatregelen zichtbaar worden.

Meerjarenplan Instandhouding Rijkswaterstaat-Netwerken 2025-2030

Het meerjarenplan instandhouding⁶ geeft inzicht in de maatschappelijke impact van achterstanden op instandhouding. Ook zet meerjarenplan uiteen hoe Rijkswaterstaat de productie op instandhouding verhoogt naar ruim 3 miljard euro per jaar in de periode tot en met 2030, in lijn met de groeiende budgetten. Daarbij roept het plan op tot een productieverhoging in de gehele keten. In de kern komt de aanpak neer op een omslag van projectmatig naar programmatisch werken. De aanpak houdt daarbij rekening met de hoeveelheid beschikbare arbeidskrachten en de capaciteit in de markt. Dit sluit aan op de adviezen uit het rapport *Instandhouding voorop!* van de Adviesgroep ontwikkeling en instandhouding van infrastructuur in beheer bij lenW. Het werk wordt integraal geprogrammeerd, er wordt langjarig en efficiënt samengewerkt met de markt, er gaat meer capaciteit naar het primaire productieproces en er wordt geïnvesteerd in vakmanschap en innovatie. De schaal- en efficiëntievoordelen die door deze aanpak ontstaan, maken het mogelijk om meer werk te verzetten.

Ontwikkelplan Assetmanagement

In 2020 is de instandhoudingsbehoefte gevalideerd⁷. Dat heeft ertoe geleid dat naast financiële maatregelen, er ook maatregelen genomen worden om het assetmanagement voor het hoofdwegennet, het hoofdvaarwegennet en het hoofdwatersysteem te verbeteren. Daartoe is het Ontwikkelplan Assetmanagement lenW opgesteld. De Tweede Kamer is in december 2020 hierover geïnformeerd⁸.

Het assetmanagement wordt zodanig ingericht dat RWS op ieder moment in samenhang inzicht kan bieden in de staat en het presteren van de netwerken, de risico's en kosten en op een veilige, betrouwbare en voorspelbare wijze diensten aan de maatschappij kan blijven verlenen.

Met het Ontwikkelplan Assetmanagement professionaliseert lenW op alle stappen zijn assetmanagement om de netwerken in lijn te brengen en te houden met het kwaliteitsniveau zoals afgesproken met de Kamer voor een veilig, leefbaar en bereikbaar Nederland. De ambitie is dat RWS in lijn met de internationale standaard, de ISO-55000 norm, gaat werken. In lijn betekent op niveau van certificeerbaarheid. Dat is geen 10, maar goed genoeg en klaar voor continue verbetering.

⁵ Kamerstukken II 2023-2024, [29 385, nr. 139](#)

⁶ Kamerstukken II 2024-2025, [29 385, nr. 143](#)

⁷ Kamerstukken II 2019-2020, [35 300 A, nr. 94](#) en Kamerstukken II 2020-2021, [35 570 A, nr. 46](#)

⁸ Kamerstukken II 2020-2021, [35 570 A, nr. 46](#), bijlage 964099

In 2024 heeft Rijkswaterstaat externen ingeschakeld om de voortgang richting ISO-certificering te beoordelen, met als uitgangspunt dat het in staat is om een achtjarige onderhoudsprognose op te stellen langs een gestructureerd, beschreven en beheerd proces. De beoordeling heeft aangetoond dat in 2024 nagenoeg alle geplande activiteiten zijn uitgevoerd, maar dat naast de al ingezette verbeteracties aanvullende maatregelen nodig zijn om aan de ISO-certificering te voldoen. Gesprekken met andere organisaties die een vergelijkbaar traject hebben doorlopen, hebben waardevolle inzichten opgeleverd over wat er nodig is om de verbeteringen duurzaam te implementeren en in samenhang te laten werken. De planning richting ISO-certificeerbaarheid wordt daarom momenteel herijkt en zal eind 2025, samen met de Staat van de Infra rapportage, aan de Tweede Kamer worden gepresenteerd⁹.

Budgettair beeld netwerken RWS

In de periode tot en met 2039 zijn de volgende budgetten op de fondsen beschikbaar voor instandhouding van de RWS-netwerken. In de tabellen 79 en 80 zijn de budgetten (exclusief inzet deel balanspost Saldo op Ontvangen Bijdragen exploitatie en onderhoud en ontvangsten) op de fondsen weergegeven. Tabel 81 geeft de gereserveerde budgetten voor instandhouding weer.

⁹ Kamerstukken II 2024-2025, [29 385](#), nr. 142

Tabel 79 Budgetten Exploitatie, Onderhoud en Watermanagement netwerken RWS (bedragen x € 1.000)																			
Artikelonderdeel	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043
Hoofdwegen																			
MF 12.01	Exploitatie	8.022	12.750	13.284	13.488	9.143	8.603	7.964	7.908	8.108	7.884	7.765	7.517	7.395	7.271	7.147	7.023	6.899	6.775
MF 12.02.01	Onderhoud	126.977	1.156.035	1.189.546	1.161.697	1.155.440	1.099.391	1.104.101	1.105.686	1.138.050	1.137.616	1.136.682	1.124.589	1.141.000	1.140.556	1.140.556	1.140.556	1.140.556	1.140.556
	Overige netwerkgebonden kosten																		
MF 12.06.02																			
Totaal budget Exploitatie en Onderhoud Hoofdwegen		1.272.087	1.227.539	1.259.126	1.231.481	1.216.399	1.159.810	1.139.832	1.140.200	1.172.764	1.172.106	1.170.805	1.158.590	1.174.877	1.174.877	1.174.877	1.174.877	1.174.877	1.174.877
Hoofdvaarwegen																			
MF 15.01	Exploitatie	8.902	25.673	28.033	24.256	22.558	22.456	25.694	25.454	25.257	23.230	23.167	23.167	23.171	23.171	23.171	23.171	23.171	23.171
MF 15.02.01 ¹	Onderhoud	52.095	627.736	532.110	531.632	525.861	520.754	561.347	562.401	563.215	565.242	565.305	564.138	566.106	558.027	558.027	558.027	558.027	558.027
	Overige netwerkgebonden kosten																		
MF 15.06.02																			
Totaal budget Exploitatie en Onderhoud Hoofdvaa		595.707	670.129	576.973	572.676	564.269	559.294	600.628	600.627	601.419	601.419	600.252	602.220	594.145	594.145	594.145	594.145	594.145	594.145
Hoofdwatersysteem																			
DF 3.01.01	Watermanag	14.649	17.663	17.400	17.193	17.538	20.049	20.543	20.543	20.250	18.856	18.878	18.157	18.157	18.271	18.271	18.271	18.271	18.271
DF 3.02.01	Onderhoud	318.095	275.033	277.095	279.441	275.182	293.872	289.836	289.997	307.927	310.517	298.602	299.635	301.467	301.467	301.467	301.467	301.467	301.467
DF 3.02.02	Zoetwater	15.193	106.926	106.258	103.993	104.530	127.358	130.900	131.901	122.412	122.051	134.284	134.284	132.336	132.325	132.325	132.325	132.325	132.325
	Overige netwerkgebonden kosten																		
DF 5.02.01																			
Totaal budget Watermanagement en Onderhoud Hoofdwatersysteem		470.055	476.846	427.017	428.149	428.022	424.645	460.112	460.112	460.981	468.028	470.279	469.876	470.909	470.907	470.896	470.896	470.896	470.896
Totaal budget Exploitatie, Onderhoud en Watermanagement netwerken RWS		2.337.849	2.374.514	2.263.116	2.232.306	2.208.690	2.143.749	2.200.572	2.200.939	2.235.164	2.241.553	2.243.804	2.240.933	2.231.719	2.239.929	2.239.918	2.239.918	2.239.918	2.239.918

¹ Dit budget is exclusief Overdracht Brokx-nat en reservering Kustwacht (luchtsurveillance).

Tabel 80 Budgetten Vernieuwing netwerken RWS (bedragen x € 1.000)															
Artikelonderdeel	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039-2025-2039
Hoofdwegen															
MF 12.02.04	290.838	427.068	547.254	570.173	717.167	621.873	704.928	708.561	505.423	524.659	318.081	277.801	315.754	316.548	587.184 7.433.312
Hoofdvaarwegen															
MF 15.02.04	194.042	276.771	381.630	294.099	286.578	261.228	259.091	218.290	218.488	217.582	218.131	217.684	216.316	246.176	316.176 3.822.282
Hoofdwatersysteem															
DF 3.02.03	25.570	38.991	73.233	112.544	119.383	60.207	129.439	226.622	199.817	217.216	222.668	223.577	227.712	227.712	178.448 2.283.139
Totaal budget Vernieuwing netwerken RWS															
	510.450	742.830	1.002.117	976.816	1.123.128	943.308	1.093.458	1.153.473	923.728	959.457	758.880	719.062	759.782	790.436	1.081.808 3.538.733

Tabel 81 Gereserveerde budgetten instandhouding (bedragen x € 1.000)																
Artikelonderdeel	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039/2025-2039	
Mobiliteitsfonds																
MF 12.03.02	Reservering areaalgroei hoofdwegen	0	6.751	8.080	26.304	32.314	32.347	32.531	40.269	42.051	42.700	50.200	49.933	52.406	44.935	506.627
	Reservering areaalgroei hoofdvaarwegen	0	0	20.001	38.302	38.302	38.302	38.302	38.302	38.302	38.302	38.302	38.302	38.302	34.181	471.383
MF 11.03.03 ¹	Reservering instandhouding	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	31.529	30.043	0	162.260
Totaal reserveringen Mobiliteitsfonds	0	6.751	28.081	64.606	70.616	70.649	70.833	78.571	80.353	81.002	88.502	119.764	120.751	79.116	242.247	1.201.842
Deltafonds																
DF 1.02.01	Reservering areaalgroei hoofdwaters	3.540	1.770	1.770	1.770	1.770	1.770	1.771	1.771	1.771	1.771	1.771	1.771	1.771	1.771	28.329
	Reservering instandhouding	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal reserveringen Deltafonds	3.540	1.770	1.770	1.770	1.770	1.770	1.770	1.771	1.771	1.771	1.771	1.771	1.771	1.771	1.771	28.329
Totaal reserveringen	3.540	8.521	29.851	66.376	72.386	72.419	72.604	80.342	82.124	82.773	90.273	121.535	122.522	80.887	244.018	1.230.171

1 De reservering Instandhouding op MF artikel 11 is bestemd voor zowel de netwerken van Rijkswaterstaat als het netwerk van ProRail.

Het instandhoudingsbudget (exclusief reserveringen) van ongeveer € 2,8 miljard in 2025 groeit naar gemiddeld ongeveer € 3,1 miljard per jaar. De budgetten voor exploitatie en onderhoud bedragen gemiddeld ongeveer € 2,2 miljard per jaar. De toename in instandhoudingsbudgetten richt zich met name op vernieuwing, waarbij we toegroeien naar gemiddeld ongeveer € 0,9 miljard per jaar. In dit kader geven we in 2026 onder andere uitvoering aan de vernieuwingsprojecten Papendrechtsebrug, het Krammersluizencomplex en Tilburg 3.

Bij de Voorjaarsbesluitvorming 2025 is besloten om het budgettair niveau van 2032 structureel door te trekken, zodat RWS de ruimte en continuïteit krijgt om de instandhoudingsopgave langjarig samen met de markt en regionale overheden te organiseren. Zo kan RWS werk slimmer en efficiënter vormgeven waarmee de productie kan worden verhoogd. Een voorbeeld hiervan is een portfolio-aanpak waarbij RWS langjarige raamovereenkomsten met de markt aangaat. Met deze aanpak probeert RWS gehoor te geven aan de aanbevelingen uit het rapport *«Instandhouding voorop!»*, dat in juni 2024 aan de Kamer is aangeboden¹⁰.

Daarnaast verhogen we vanaf 2039 de budgetten voor Vernieuwing met € 200 miljoen zodat we meer vernieuwingsprojecten kunnen uitvoeren. De vernieuwingsopgave is namelijk groter dan oorspronkelijk gebudgetteerd. Niet alleen nadert veel infrastructuur het einde van de technische levensduur, ook de acute problematiek met de tand-nokconstructies van bruggen en viaducten, evenals waterstofverbrossing, vergroot de vernieuwingsbehoefte. Een verdere productievergroting blijft dus noodzakelijk om de vernieuwingsopgave de komende jaren beheersbaar te houden. Daarom blijft de focus liggen op het vergroten van de maakbaarheid en productie, zodat het beschikbare budget optimaal kan worden ingezet ten behoeve van de instandhoudingsopgave.

Tot slot is er bij de Voorjaarsbesluitvorming 2025 structureel budget vrijgemaakt voor de inzet van extra weginsecteurs (38 fte). De weginsecteur treft veiligheidsmaatregelen bij incidenten en coördineert een veilige en vlotte afhandeling ervan. Het toenemend aantal incidenten heeft als effect dat het langer duurt voordat de weginsecteur ter plaatse is of, bij drukte, niet meer ter plaatse kan komen. Hierdoor neemt het risico op aanrijdingen toe, net als de filedruk. Door inzet van extra weginsecteurs kan dit risico worden beheerst.

Netwerk ProRail

Prestaties en basiskwaliteitsniveau

BKN Spoor

Net als de RWS-netwerken wordt er voor het ProRail netwerk gewerkt met een stabiele langjarige programmering waarin een basiskwaliteitsniveau (BKN) is geborgd. In 2023 en 2024 heeft het ministerie samen met ProRail gewerkt aan een nieuw BKN voor de hoofdspoorweginfrastructuur (hswi). In het voorjaar van 2024 is de Kamer geïnformeerd over de denkrichtingen voor het BKN spoor¹¹. In juni 2024 is het BKN Spoor inhoudelijk vastgeklit¹². Hierbij resteerde nog een dekkingsopgave die bij de ontwerpbegroting 2025 is ingevuld en waarmee het BKN Spoor definitief is vastgesteld. De Kamer is hierover separaat met een brief geïnformeerd¹³. Met het BKN Spoor is

¹⁰ Kamerstukken II 2023-2024, [29 385, nr. 139](#), bijlage 1148999

¹¹ Kamerstukken II 2023-2024, [29 984, nr. 1184](#)

¹² Kamerstukken II 2023-2024, [29 984, nr. 1202](#)

¹³ Kamerstukken II 2024-2025, [29 984, nr. 1213](#)

een stabiel, langjarig en robuust onderhoudsniveau geborgd. Vanaf 2026 worden de instandhoudingsactiviteiten conform het in 2024 vastgestelde BKN uitgevoerd.

Het is van belang te beseffen dat veiligheid de belangrijkste randvoorwaarde is voor spoorvervoer. Het is daarom van belang dat de geldende eisen en protocollen worden nageleefd en onveilige situaties direct worden hersteld. Indien geconstateerd wordt dat de veiligheid voor de gebruikers, eigen medewerkers en opdrachtnemers in het geding is, dan worden er direct maatregelen genomen om het gebruik van de infrastructuur weer binnen de geldende kaders plaats te laten vinden. Voorbeelden van dergelijke maatregelen zijn (tijdelijke) snelheidsverlagingen ter plaatse, (tijdelijke) gebruiksbepkeringen of fysieke infrastructuurondersteunende maatregelen. Om de systematische werkwijze op een hoger niveau te brengen worden externe toetsingen ingezet. Deze leveren waardevolle inzichten op voor zowel de interne processen als het in beeld hebben van de opgave buiten.

Prestaties

De prestaties van de infrastructuur worden gemeten en uitgedrukt in indicatoren. Over de indicatoren met bijbehorende (streef)waarden worden prestatieafspraken gemaakt tussen lenW en ProRail, en hiervoor worden budgetten beschikbaar gesteld.

Deze prestatieafspraken zijn opgenomen in de beheerconcessie¹⁴ en de (twee)jaarlijkse beheerplannen. In tabel 82 staat een overzicht van de prestatieafspraken opgenomen. Toelichting op de indicatoren en de gerealiseerde prestaties zijn te vinden in de Instandhoudingsbijlage bij het Jaarverslag.

Tabel 82 Indicatoren netwerk ProRail				
KPI	Bodemwaarde ¹	Streefwaarde	Realisatie 2023	Realisatie 2024
Klantoordeel reizigersvervoerders	6	7	6,9	6,8
Klantoordeel goederenvervoerders	6	7	4,9	5,8
Reizigerspunctualiteit HRN (5 min) (met NS)	88,9%	91,5%	89,7%	89,4%
Reizigerspunctualiteit HRN (15 min) (met NS)	96,7%	97,4%	97,0%	97,1%
Reizigerspunctualiteit HSL (5 min) (met NS)	82,1%	84,2%	73,6%	69,0%
Betrouwbaarheid regionale series (3 min)	90,7%	93,7%	88,6%	90,7%
Impactvolle verstoringen	520	450	475	507
Bron: ProRail				

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.

Budgettair beeld netwerk ProRail

Met het BKN Spoor zijn de budgetbehoefte en de beschikbare middelen langjarig tot en met 2037 met elkaar in evenwicht gebracht. Inmiddels is de dekking beleidsneutraal verlengd tot en met 2039. Sinds de vaststelling van het BKN hebben zich enkele exogene ontwikkelingen voorgedaan in wet- en regelgeving en zijn bepaalde risico's gematerialiseerd waar eerder geen rekening mee kon worden gehouden. Bij de voorjaarsbesluitvorming 2025 heeft dit geleid tot besluitvorming over aanvullende budgettaire kaders. Dit is toegelicht in de 1e suppletoire begroting 2025 van het Mobiliteitsfonds¹⁵.

¹⁴ Kamerstukken II 2023-2024, [29 984, nr. 1205](#)

¹⁵ Kamerstukken II 2024-2025, [36 725 A, nr. 2](#)

Tabel 83 Budgetten Exploitatie, Onderhoud en Vernieuwing netwerk ProRail (bedragen x € 1.000)																	
Artikelderdeel	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2039-2025	
Hoofdspoorweginfrastructuur																	
MF 13.02	Exploitatie	389.600	419.859	407.427	356.149	356.381	334.278	324.415	328.531	323.443	335.638	343.630	328.043	313.895	316.812	311.607	5.189.708
MF 13.02	Onderhoud	19.391	871.068	812.619	807.325	840.883	825.128	851.189	839.330	821.361	846.983	850.224	879.861	877.444	859.961	880.403	2.783.169
MF 13.02	Vernieuwing	33.608	1.088.216	1.045.642	1.105.565	1.080.158	1.019.245	979.192	939.436	890.673	876.742	658.415	749.162	871.902	1.174.999	1.125.722	14.738.678
MF 13.02	Overige netwerkgebruikerskosten	629.261	709.885	609.399	608.392	611.509	597.912	602.663	620.554	619.993	619.759	599.086	607.111	598.783	613.931	9.338.762	
	Gebruiksheffing vervoerders	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Totaal budget Exploitatie, Onderhoud en Vernieuwing netwerk ProRail																	
MF 13.02		2.678.004	2.513.149	2.481.024	2.383.821	2.391.188	2.295.474	2.257.911	2.216.007	2.162.046	2.185.371	1.978.436	2.062.560	2.176.760	2.456.964	2.438.071	34.676.786

Overig

DBFM

Een deel van de instandhouding van de netwerken gebeurt via DBFM-contracten (Design-Build-Finance-Maintain). Bij DBFM is de opdrachtnemer niet alleen verantwoordelijk voor het ontwerp en de bouw van het project, maar ook voor de financiering en het totale onderhoud. Het is dus een geïntegreerde contractvorm. Bij traditionele contracten koopt het Rijk een product in: bijvoorbeeld een rijksweg met 2x2 rijstroken. Bij een DBFM-contract neemt het Rijk echter een dienst af: een beschikbare rijksweg, sluis, dijk of spoorweg.

Het benodigde budget komt uit drie bronnen: (i) het ontwikkelingsbudget, (ii) het beschikbare exploitatie en onderhoudsbudget van reeds aanwezige infrastructuur en (iii) het budget voor areaalgroei voor dat deel van de infrastructuur dat nieuw wordt aangelegd. Ten behoeve van de aanbesteding van een DBFM-contract wordt een referentieraming opgesteld voor de te verwachten ontwikkel-, exploitatie- en onderhoudskosten bij traditionele uitvoering. Deze referentieraming wordt gebruikt om de plafondprijs (het acceptabele maximum) voor de bieding te bepalen. Deze ramingen worden op dezelfde wijze uitgevoerd als de ramingen die voor LCC worden uitgevoerd. De aanbesteding verloopt in een aantal stappen. Na de laatste stap vindt ook de budgettaire verwerking in de begroting plaats. De beschikbare middelen vanuit ontwikkeling en exploitatie en onderhoud (incl. areaalgroei) worden overgeboekt naar het GIV/PPS-artikel. De middelen worden met eenzelfde «netto contante waarde» omgezet in een langjarige reeks ter betaling van de beschikbaarheidsvergoedingen. Dit is de zogenaamde financiële inpassing of DBFM-conversie. Er wordt hiermee geen budget toegevoegd aan het project, de kasreeks wordt alleen aangepast aan de contractvorm. De prestatie-eisen en uitrustingsniveaus van de infrastructuur binnen het DBFM-contract zijn dezelfde als die aan RWS worden gesteld. Op het moment van aanbesteden wordt bij de M (maintain) van DBFM, een serviceniveau uitgevraagd dat past bij het onderhoudsregime wat op dat moment van toepassing was. Dat niveau geldt voor de looptijd van het contract en is daarmee niet budgettair flexibel.

Bij DBFM geldt dat voor een periode van 20–25 jaar het consortium verantwoordelijk is voor het onderhoud van infrastructuur. Na afloop van het DBFM-contract valt dit deel van het areaal weer binnen het reguliere exploitatie en onderhoud van RWS. De mutaties tussen het exploitatie-, onderhoud- en vernieuwingsartikel (voor wegen artikelonderdeel 12.02, vaarwegen artikelonderdeel 15.02, voor het hoofdwatersysteem artikel 3.02) en het DBFM-artikel (voor wegen artikelonderdeel 12.04, vaarwegen artikelonderdeel 15.04, voor het hoofdwatersysteem artikel 4.02) zijn zichtbaar in de begroting en worden toegelicht. Na afloop van een DBFM-contract wordt het exploitatie- en onderhoudsdeel weer aan de reguliere exploitatie- en onderhoudsbudgetten van RWS toegevoegd. In onderstaand overzicht is aangegeven voor welke projecten DBFM-contracten zijn afgesloten. Voor de financiering van deze projecten is het genoemde exploitatie- en onderhoudsbudget (per jaar) ingezet. Dit komt na afloop van het DBFM-contract weer beschikbaar tegen het dan geldende prijspeil.

In tabel 84 is een overzicht van de DBFM projecten weergegeven.

Tabel 84 Overzicht DBFM-projecten

Project	Areaalinformatie			Einde DBFM-contract	Uitgenomen BenO-budget/jaar
<i>Hoofdwegen</i>	<i>Baanlengte¹</i>	<i>Grote kunstwerken</i>	<i>Wegconfiguratie in M-fase</i>		
A12 Lunetten–Veenendaal	65 km		2x4, 2x3	2033	5,9 mln.
A10 Tweede Coentunnel	39 km	1ste en 2de Coentunnel	2x3+2x2, 2x4	2037	12,0 mln.
N33 Assen–Zuidbroek	105 km		2x2	2034	2,8 mln.
A15 Maasvlakte–Vaanplein	129 km	nieuwe Botlekbrug, Thomassentunnel, Botlektunnel	2x3+2x2, 2x3, 2x2	2035	31,7 mln.
A1/A6 Diemen–Almere Havendreef (SAA)	72 km	Aquaduct Muiden, verbrede Hollandse Brug	2x5+2, 2x4+2	2042	11,9 mln.
A12 Veenendaal–Ede–Grijsoord	50 km		2x3	2032	2,2 mln.
A9 Holendrecht–Diemen (Gaasperdammerweg, SAA)	41 km	Gaasperdammer-tunnel	2x5+1	2038	14,2 mln.
N18 Varsseveld Enschede	70 km		2x2+2x1	2043	1,8 mln.
A27/A1 Utrecht Noord - knpt. Eemnes - Bunschoten	53 km		2x3+2x4	2043	3,9 mln.
A6 Almere (SAA)	39 km		2x5	2039	3,3 mln.
A24 Blankenburgverbinding	35 km	Maasdeltatunnel, Hollandtunnel	2x3	2044	10,1 mln.
A16 Rotterdam	37 km	Rottemerentunnel	2x2+2x3	2044	7,2 mln.
A9 Badhoevedorp – Holendrecht (Amstelveen)	52 km	Verbrede Schipholbrug, tunnelbakken verdiepte ligging	2x4+1	2040	2,6 mln.
A15/A12 Ressen - Oudbroeken (ViA15)	87 km	Brug over het Pannerdensch kanaal	2x3 + 2x2	n.t.b.	n.t.b.
<i>Hoofdvaarwegen</i>	<i>Vaarweglengte</i>	<i>Grote kunstwerken</i>			
Keersluis Limmel		Nieuwe Keersluis Limmel, incl. verkeersbrug over sluis		2048	0,4 mln.
Beatrixsluis 3e Kolk	4 km	Complex Prinses Beatrixsluis incl. baggeren, onderhoud oevers en ligplaatsen langs Lekkanaal		2046	2,8 mln.
Zeetoegang IJmond		Nieuwe zeesluis en sluiseilanden		2045	2,5 mln.
Sluis Eefde		Nieuwe schutsluis inclusief onderhoud voorhavens (bestaande schutsluis tot 2021)		2047	1,0 mln.
<i>Hoofdwatersysteem</i>		<i>Grote kunstwerken</i>			
Afsluitdijk		Afsluitdijk, spuicomplexen en keringen Den Oever en Kornwerderzand		2047	9,3 mln.
<i>Hoofdspoorweginfrastructuur</i>	<i>Spoorweglengte</i>	<i>Grote kunstwerken</i>			
HSL	85 km	Tunnel Groene Hart, Doorgaand Spoorviaduct Bleiswijk, Tunnel Rotterdam Noord, Tunnel Oude Maas, Tunnel Dordtse Kil, Brug Hollands Diep		2031	N.v.t.

¹ Baanlengte omvat: hoofdrijbanen, verbindingswegen en op- en afritten.

Bijlage 4: DBFM-conversies

Kenmerken DBFM-contracten

Een DBFM-contract is een geïntegreerde contractvorm, waarbij de opdrachtnemer verantwoordelijk is voor het ontwerp (design), de bouw (build), financiering (finance) en het onderhoud (maintain). De opdrachtgever gaat binnen een DBFM-contract een langlopende verplichting aan met een consortium van private partijen. Gedurende een periode van 20–25 jaar betaalt het Rijk een vergoeding aan het consortium voor de beschikbaarheid van de infrastructuur (beschikbaarheidsvergoeding). Voorts is een kenmerk van DBFM-contract een langjarig en vlak betalingsritme.

Verwerking potentiële DBFM-projecten in de verkenning- en planuitwerking

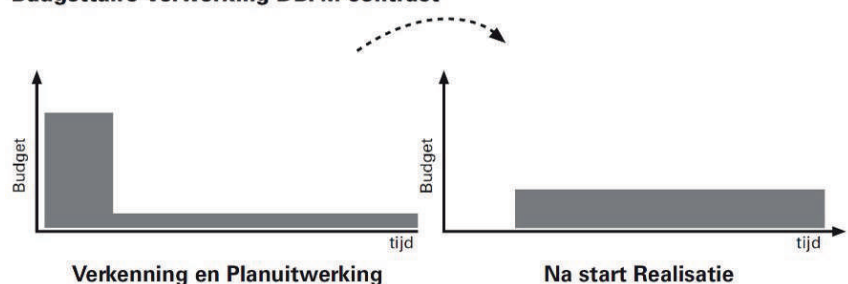
Bij de DBFM-projecten in voorbereiding wordt in de begroting op voorhand geen rekening gehouden met dit afwijkende betalingsritme dat kenmerkend is voor DBFM-contracten. Net als voor andere MIRT-projecten wordt bij de betreffende modaliteit het volledige bedrag voor aanleg geraamd op het artikel voor verkenning en planuitwerking en wordt een reservering voor het onderhoud gemaakt binnen de reguliere onderhoudsbudgetten en/of de investeringsruimte. Mocht in een later stadium een aanbesteding in DBFM-vorm toch niet mogelijk of opportuun blijken, dan blijft een meer klassieke aanbesteding via deze werkwijze altijd mogelijk.

Verwerking DBFM-contracten na overgang in de realisatie- en exploitatiefase

Bij de afronding van de aanbesteding van een DBFM-contract is de exacte omvang van de langjarige verplichting bekend. In de eerstvolgende begroting worden in samenspraak met het Ministerie van Financiën de klassieke reserveringen op de lenW-begroting gecorrigeerd voor het afwijkende kasritme van het DBFM-contract.¹⁶ Een betaling aan een DBFM-consortium is een gecombineerde vergoeding voor onder meer de aanleg en het onderhoud van de infrastructuur, daarom wordt het volledige budget vervolgens geplaatst op het artikel voor geïntegreerde contractvormen bij de betreffende modaliteit.

Figuur 9

Budgettaire Verwerking DBFM-contract



¹⁶ Technisch gezien betekent dit een verlaging van het uitgavenplafond (van het begrotingstotaal van het Mobiliteitsfonds) in de jaren waarin het kasbudget geraamd stond en een verhoging van het uitgavenplafond (van het begrotingstotaal van het Mobiliteitsfonds) in de jaren waarin er een beschikbaarheidsvergoeding nodig is.

Bijlage 5: Tol

Scope

De Wet Tijdelijke Tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15, die op 15 maart 2016 in werking is getreden, bevat het wettelijk kader om voor de projecten A24 Blankenburgverbinding en A12/A15 Ressen-Oudbroeken (ViA15) tol te heffen. In de wet is opgenomen dat het tolsysteem verder wordt uitgewerkt in een uitvoerings- en een handhavingsplan die aan de Staten-Generaal worden overlegd voordat de tolheffing van start gaat. Het uitvoeringsplan gaat nader in op de wijze waarop het passerende verkeer wordt geregistreerd, de betalingsmogelijkheden en de wijze waarop weggebruikers en kentekenhouders in contact kunnen treden met vragen en klachten over het betalen van tol, herinneringen of boetes. Het handhavingsplan bevat een omschrijving van hoe het toezicht is georganiseerd, de wijze waarop een boete wordt opgelegd en hoe deze wordt geïnd.

Het uitvoerings- en het handhavingsplan zijn in het najaar 2023 aan de Kamer voorgelegd. Dat was ruim voor de openstelling van de A24 Blankenburgverbinding en de start van de tolheffing op 7 december 2024. De precieze start van tolheffing op de ViA15 is afhankelijk van de Raad van State-uitspraak over het Tracébesluit ViA15. Vooralsnog wordt niet uitgegaan van ingebruikname ViA15 en start tolheffing voor 2030.

Financieel

In 2011 zijn de voorbereidingen voor de tolheffing op de A24 Blankenburgverbinding en de ViA15 gestart. Er is gekozen voor een tijdelijke vorm van tolheffing vanwege budgettaire uitdagingen op het Mobiliteitsfonds: zonder tolheffing was er onvoldoende financiële dekking voor de aanleg van deze verbindingen. Met de tolheffing wordt een financieringsbehoefte gedekt van € 405 miljoen voor de A24 Blankenburgverbinding en € 366 miljoen voor de ViA15 (prijsspeil 2025).

De Wet Tijdelijke Tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15, die op 15 maart 2016 in werking is getreden, bevat het wettelijk kader om op de A24/ Blankenburgverbinding en de ViA15 tol te heffen.

In de wet is opgenomen dat het tolsysteem verder wordt uitgewerkt in een uitvoerings- en een handhavingsplan die aan de Staten-Generaal worden overlegd voordat de tolheffing van start gaat. Het uitvoeringsplan gaat nader in op de wijze waarop het passerende verkeer wordt geregistreerd, de betalingsmogelijkheden en de wijze waarop weggebruikers en kentekenhouders in contact kunnen treden met vragen en klachten over het betalen van tol, herinneringen of boetes. Het handhavingsplan bevat een omschrijving van hoe het toezicht is georganiseerd, de wijze waarop een boete wordt opgelegd en hoe deze wordt geïnd.

Organisatie

Tijdelijke tolheffing wordt door het ministerie van IenW samen met de uitvoeringsorganisaties RDW, CJIB, RWS en ILT onder de naam e-TOL uitgevoerd. De RDW is de centrale uitvoeringsorganisatie en stuurt de andere betrokken uitvoeringsorganisaties aan.

Specificatie inkomsten en uitgaven

Onderstaande tabellen laten gedetailleerd de verwachte uitgaven en ontvangsten voor de tolheffing op de A24 en de ViA15 afzonderlijk zien.

Tabel 85 Specificatie toelinkkomsten en toeluitgaven A24 Blankenburgverbinding (bedragen x € 1.000)

	Artikel	t/m 2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038
Rijksbijdrage voor invoering tolheffing		90.388	9.787													
Rijksbijdrage voor exploitatie tolheffing			9.785	53.353	44.174	38.813	31.633	31.549	30.829	24.033	22.675	22.740	22.191	22.062	21.134	21.022
-Bijdrage RDW			7.704	31.235	26.117	23.292	18.125	18.009	17.829	13.224	12.380	12.649	12.612	12.426	12.339	11.512
-Bijdrage CJIB			451	11.407	9.610	8.086	7.279	7.325	6.956	6.010	5.732	5.507	5.298	5.280	5.263	5.230
-Bijdrage RWS			0	318	265	230	222	222	222	222	222	222	222	222	222	222
-Bijdrage ILT				265	265	265	265	265	265	265	265	265	265	265	265	265
-Uitgaven lenW				1.236	554	470	470	470	420	307	297	306	303	299	296	290
-Nog toe te wijzen			1.631	8.892	7.362	6.469	5.272	5.258	5.138	4.006	3.779	3.790	3.740	3.698	3.677	3.504
Totaal geraamde uitgaven:			100.173	63.140	44.174	38.813	31.633	31.549	30.829	24.033	22.675	22.740	22.441	22.191	22.062	21.134
Geraamde bruto-ontvangsten:			478	74.718	87.113	75.184	61.774	62.825	63.893	64.102	64.311	64.521	64.730	64.939	65.149	65.567
-Invoering tolheffing				5.964	5.581	5.581	5.581	5.581	5.581	5.581	5.581	5.581	5.581	5.581	5.581	5.581
-Exploitatie tolheffing			478	62.661	44.174	38.813	31.633	31.549	30.829	24.033	22.675	22.740	22.441	22.191	22.062	21.134
-Aflossing toelopgave				6.093	37.358	30.790	24.560	25.694	27.482	34.488	36.055	36.200	36.708	37.168	37.506	38.964

Tabel 86 Specificatie toelinkkomsten en toeluitgaven ViA15 (bedragen x € 1.000)																
Artikel	t/m 2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	
Rijksbijdrage voor invoering tolheffing	400				6.769	7.821	10.679									
Rijksbijdrage voor exploitatie tolheffing							5.473	17.816	16.805	13.736	12.655	12.908	13.221	13.042	13.338	
-Bijdrage RDW							2.674	9.329	8.909	7.484	7.030	7.155	7.331	7.097	7.260	
-Bijdrage CJIB							1.217	4.773	4.485	3.362	2.911	2.993	3.075	3.156	3.237	
-Bijdrage RWS							620	316	173	173	173	173	173	173	173	
-Bijdrage ILT								265	265	265	265	265	265	265	265	
-Uitgaven lenW							50	163	173	164	167	171	174	177	180	
-Nog toe te wijzen							912	2.969	2.801	2.289	2.109	2.151	2.204	2.174	2.223	
Totaal geraamde uitgaven:	400				6.769	7.821	16.152	17.816	16.805	13.736	12.655	12.908	13.221	13.042	13.338	
Geraamde bruto-ontvangsten:							4.103	45.722	57.437	43.598	38.755	40.306	41.857	43.409	44.960	
Invoering tolheffing								1.608	1.287	1.287	1.287	1.287	1.287	1.287	1.287	
Exploitatie tolheffing							4.103	19.185	16.805	13.736	12.655	12.908	13.221	13.042	13.338	
Aflossing toeloggave								24.929	39.345	28.575	24.813	26.112	27.350	29.080	30.336	

De uitgaven zijn uitgesplitst naar de uitgaven voor invoering en voor exploitatie van het tolsysteem op beide verbindingen.

De bruto-ontvangsten betreffen het totaal aan geraamde ontvangsten uit tolheffing. De bruto-ontvangsten worden vervolgens uitgesplitst naar de ontvangsten voor dekking van de uitgaven voor invoering en exploitatie van het tolsysteem, en naar de ontvangsten voor aflossing van de tolopgave.

Deze ramingen volgen uit de basecase TTH. Dit is een rekenmodel dat de kosten en opbrengsten van tijdelijke tolheffing raamt en dat in eigendom is van de betrokken organisaties bij TTH (DGMO, RDW, CJIB, RWS en ILT) bij tijdelijke tolheffing en waarvan het beheer bij DGMO ligt. De basecase wordt jaarlijks geactualiseerd.

De ramingen zijn gegeven de prille periode van tolheffing nog volledig gebaseerd op veronderstellingen over het verwachte gebruik en betaalgedrag van de weggebruiker voorafgaand aan de start van de tolheffing op de A24.

Opbouw ontvangsten tijdelijke tolheffing

De tolheffing op de A24 en de ViA15 vindt plaats op een basis van een free flow-tolsysteem. De weggebruiker hoeft tijdens de rit niet bij een tolplein te stoppen om te betalen. In plaats daarvan worden voertuigen geregistreerd via automatische nummerplaatherkenning en vindt betaling separaat plaats. De houder (de kentekenhouder van het voertuig) moet voor deze betaling zelf actie ondernemen. Hiervoor zijn twee opties:

- De eerste optie is om een dienstverleningsovereenkomst te sluiten met een private dienst aanbieder, waarmee tolbetalingen automatisch plaatsvinden. Dat biedt gebruiksgemak voor de weggebruiker.
- De tweede optie is een betaling via de website www.e-tol.nl. Indien de betaling via deze website niet binnen 72 uur na passage plaatsvindt, ontvangt de houder van het voertuig een betaalherinnering. Met ingang van 7 december 2025 zijn hier administratiekosten aan verbonden. Als de herinnering niet tijdig voldaan is ontvangt de houder een bestuurlijke boete, eventueel gevolgd door aanmaningen hierop.

De ontvangsten uit tolheffing zijn de ontvangsten uit de tolgelden, plus de ontvangsten uit de administratiekosten bij een betaalherinnering en de ontvangsten uit bestuurlijke boetes.

Onderstaande tabellen laten in meer detail de verwachte ontvangsten voor de tolheffing op de A24 en de ViA15 afzonderlijk zien, inclusief de indicatoren hierbij:

Tabel 87 Opbouw ontvangsten tolheffing A24 Blankenburgverbinding (bedragen x € 1.000)								
	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Aantal passages	17.753	18.055	18.362	18.674	18.991	19.314	19.386	19.457
Ontvangsten tolgelden	37.594	37.449	39.007	39.714	40.389	41.075	41.199	41.323
Aantal verzonden betaalherinneringen	3.839	2.760	2.014	1.237	1.258	1.279	1.284	1.289
Ontvangsten administratiekosten		22.285	16.260	9.976	10.145	10.318	10.357	10.396
Aantal verzonden boetes	1.211	870	635	390	397	403	405	406
Ontvangsten boetes	37.124	27.379	19.916	12.085	12.290	12.499	12.546	12.593
Totaal bruto-ontvangsten	74.718	87.113	75.184	61.774	62.825	63.893	64.102	64.311

Tabel 88 Opbouw ontvangsten tolheffing ViA15 (bedragen x € 1.000)								
	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Aantal passages	–	–	–	–	–	2.258	10.308	11.352
Ontvangsten tolgelden	–	–	–	–	–	4.103	24.151	26.689
Aantal verzonden betaalherinneringen	–	–	–	–	–	481	1.992	1.708
Ontvangsten administratiekosten	–	–	–	–	–	–	2.234	13.792
Aantal verzonden boetes	–	–	–	–	–	152	628	539
Ontvangsten boetes	–	–	–	–	–	–	19.338	16.956
Totaal bruto-ontvangsten	–	–	–	–	–	4.103	45.722	57.437

Voldoen van tologgave

Als de tologgave, inclusief de uitvoeringskosten van tolheffing, is voldaan, zal de tolheffing worden beëindigd. Naar verwachting wordt op beide verbindingen voor een periode van maximaal 25 jaar tol geheven.

Voorgaande uitgaven en ontvangsten kennen echter de nodige onzekerheid en zijn sterk afhankelijk van het gebruik van de tolwegen en het betaalgedrag van de weggebruiker. Eind 2025 bestaat een beduidend aangescherpt beeld van de kosten en opbrengsten van tolheffing. De resultaten hieruit worden opgenomen in het jaarverslag van 2025 en in de ontwerpbegroting van lenW voor 2027.

Bijlage 6: Lijst van afkortingen

Tabel 89 Lijst van afkortingen

Afkorting	
AOV	Achterstallig Onderhoud Vaarwegen
AMvB	Algemene Maatregel van Bestuur
APB	Activiteitenplan en Begroting
ATB-Vv	Automatische Treinbeïnvloeding – Verbeterde versie
BBV	Blankenburgverbinding
BCF	Btw-compensatiefonds
BenO	Beheer en onderhoud
BKN	Basiskwaliteitsniveau
BNG	Betalen naar gebruik
BO MIRT	Bestuurlijk overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport
BRG	Bestaand Rotterdams Gebied
BroNs	Brandweer op Noordzee
BZK	Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
CA	Coalitieakkoord
CID	Central Innovation District
CJIB	Centraal Justitieel Incassobureau
CZSK	Commando Zeerijdkrachten
DBFM	Design, Build, Finance and Maintain
DF	Deltafonds
DLP	Defensie Lifecycle Plan
DMO	Defensiematerieelorganisatie
DUMO	Duurzame Mobiliteit
DVM	Dynamisch Verkeersmanagement
EOV	Exploitatie, onderhoud en vernieuwing
EPK	Externe productiekosten
ERTMS	European Rail Traffic Management System
ETV	Emergency Towing Vessels
EU	Europese Unie
EZ	Ministerie van Economische Zaken
FES	Fonds Economische Structuurversterking
FIN	Ministerie van Financiën
GF	Gemeentefonds
GIV-PPS	Geïntegreerde contractvorm - Publick Private Samenwerking
HBR	Havenbedrijf Rotterdam
HLA	Hoofdlijnenakkoord
HOV	Hoogwaardig openbaar vervoer
HRN	Hoofdrailnet
HSL	Hogesnelheidslijn
HVWN	Hoofdvaarwegennet
HWN	Hoofdwegennet
HXII	beleidsbegroting XII Ministerie van Infrastructuur en waterstaat
IBO	Interdepartementaal Beleidsonderzoek
IenW	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
ILT	Inspectie Leefomgeving en Transport
IMA	Integrale Mobiliteitsanalyse
IRM	Integraal Riviermanagement
JIVC	Joint Informatievoorziening Commando
KGG	Ministerie van Klimaat en Groene Groei
KM	Koninklijke Marine
KNRM	Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij
KPI	Kernprestatie indicatoren
KWC	Kustwachtcentrum

Afkorting

LCC	Life Cycle Costs
LVVN	Ministerie van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur
LTSa	Lange Termijn Spooragenda
LVO	Landelijk Verbeterprogramma Overwegen
MF	Mobiliteitsfonds
MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport
MJPG	Meerjarenprogramma Geluidsanering
MOC	Maritiem Operatie Centrum
NaNov	Na Noord-Oostelijke Verbinding
NDW	Nationaal Dataportaal Wegverkeergegevens
NoMo	Nota Mobiliteit
NOVEX	Nationale Omgevingsvisie Extra
NOVI	Nationale Omgevingsvisie
NS	Nederlandse Spoorwegen
NSL	Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit
NSP	Nieuwe Sleutelprojecten
NST	Nieuwe Sluis Terneuzen
NUTW	Nog uit te voeren werk
NVGS	Nota Vervoer Gevaarlijke Stoffen
NVWA	Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit
OCW	Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap
OV	Openbaar Vervoer
OV SAAL	Openbaar Vervoer Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad
OVS	Openbaar Vervoer en Spoor
OVT	Openbaar Vervoer Terminal
PB	Projectbesluit
PEGA	Parlementaire Enquêtecommissie aardgaswinning Groningen
