
Vergaderjaar 2026–2027

37 020 A

**Vaststelling van de begrotingsstaat van het
Mobiliteitsfonds voor het jaar 2027**

Nr. 2

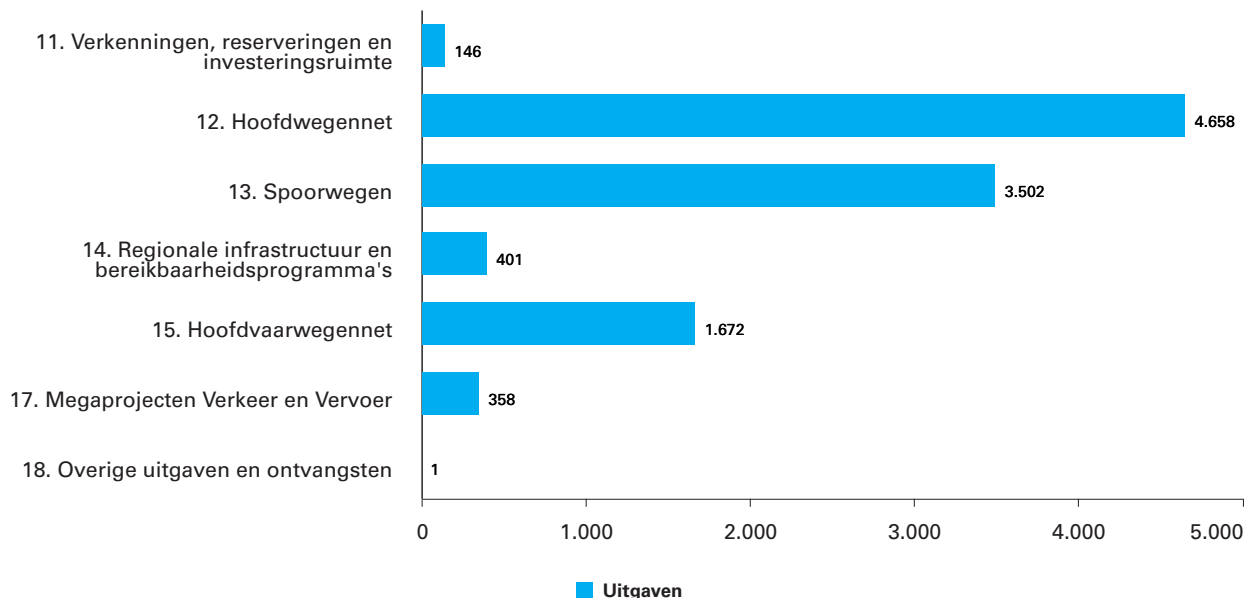
MEMORIE VAN TOELICHTING

INHOUDSOPGAVE

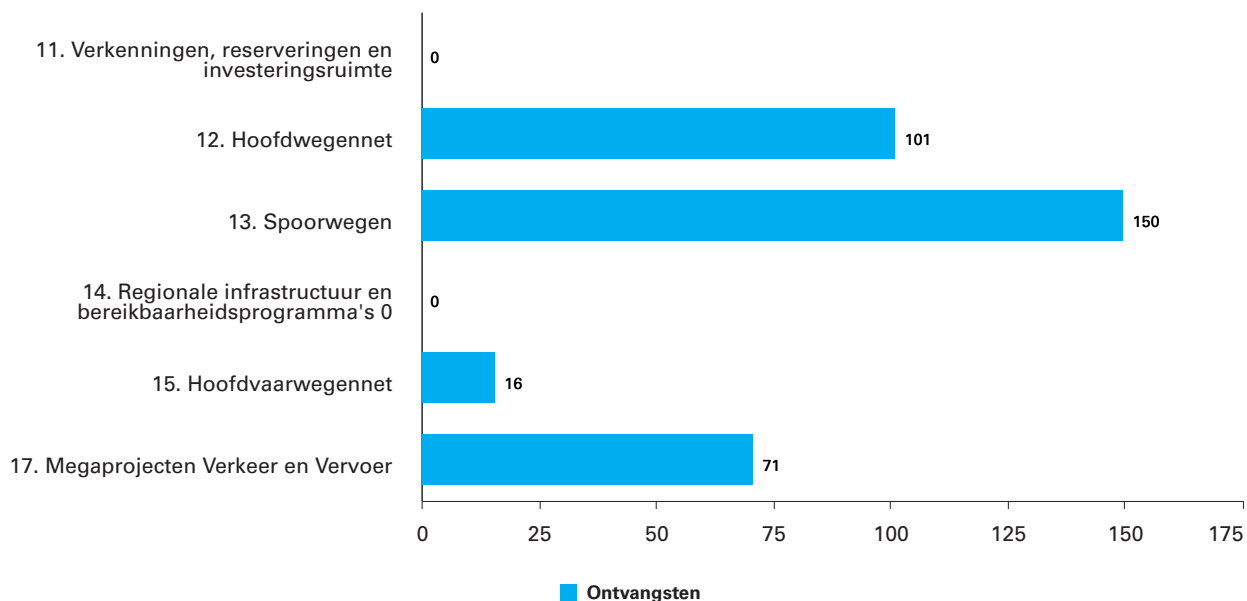
Geraamde uitgaven en ontvangsten	3
A. Artikelsgewijze toelichting bij het begrotingswetsvoorstel	5
B. Artikelsgewijze toelichting bij de begrotingsartikelen	6
1. Leeswijzer	6
2. Uitvoeringsagenda Mobiliteit	10
2.1 Mijlpalen en Resultaten	10
2.2 Begroting op Hoofdpijnen	11
2.3 Overprogrammering	16
2.4 Flexnorm	19
2.5 Slagvaardige Overheid	19
3. Productartikelen	21
3.1 Artikel 11 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte	21
3.2 Artikel 12 Hoofdwegennet	27
3.3 Artikel 13 Spoorwegen	43
3.4 Artikel 14 Regionale infrastructuur en bereikbaarheidsprogramma's	52
3.5 Artikel 15 Hoofdvaarwegennet	56
3.6 Artikel 17 Megaprojecten Verkeer en Vervoer	70
3.7 Artikel 18 Overige uitgaven en ontvangsten	77
4. Bijlagen	79
Bijlage 1: Verdiepingsbijlage	80
Bijlage 2: Overzichtsconstructie Kustwacht	112
Bijlage 3: Instandhouding	115
Bijlage 4: Tol	130
Bijlage 5: Lijst van afkortingen	132

GERAAMDE UITGAVEN EN ONTVANGSTEN

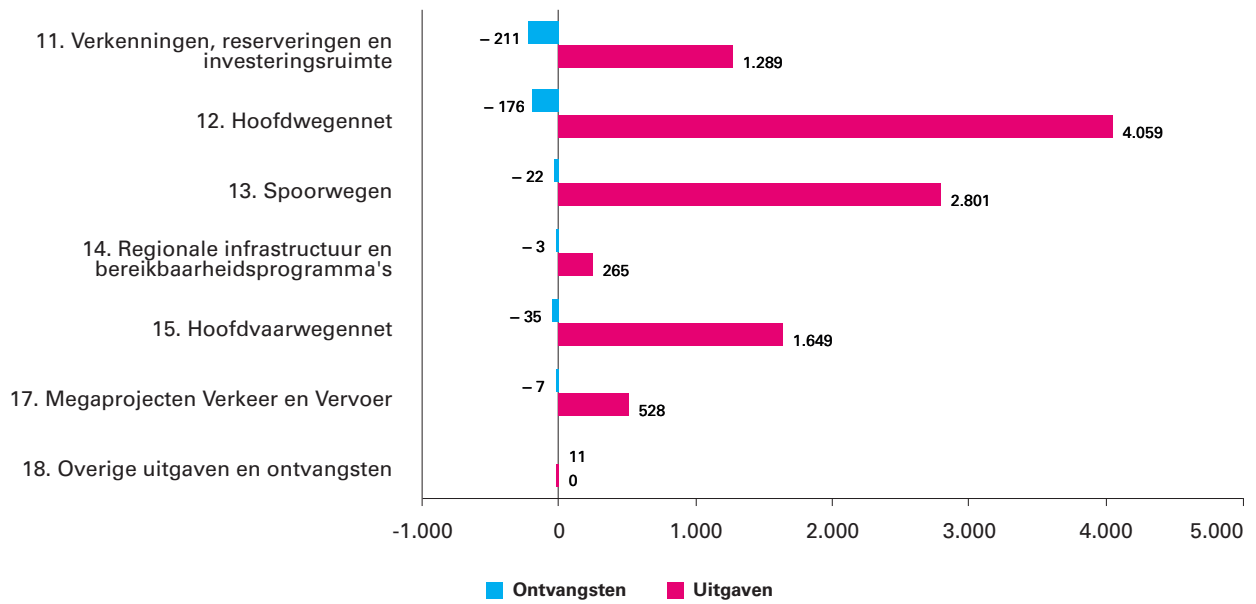
**Figuur 1 Geraamde uitgaven verdeeld over productartikelen en niet-beleidsartikelen (bedragen x € 1 miljoen).
Totaal € 10.737,9 miljoen**



**Figuur 2 Geraamde ontvangsten verdeeld over productartikelen en niet-beleidsartikelen (bedragen x € 1 miljoen).
Totaal € 337,9 miljoen**



Figuur 3 Gemiddelde jaarlijkse uitgaven (+) en ontvangsten (-) per productartikel in de periode 2026–2040 (bedragen x € 1 miljoen). Gemiddelde Uitgaven: € 10.016 miljoen en Gemiddelde Ontvangsten: – € 336 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

V.P.G. Karremans

B. ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING BIJ DE BEGROTINGSARTIKELLEN

1. Leeswijzer

Voor u ligt de Ontwerpbegroting 2027 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 2027 opgenomen in het Voorstel van Wet. Deze dient ter autorisatie van de budgetten die op artikelniveau in de verplichtingen-, uitgaven- en ontvangstenramingen worden voorgesteld;
- In hoofdstuk 2 «Uitvoeringsagenda Mobiliteit» is vervolgens inzichtelijk gemaakt welke projecten in 2027 worden opgeleverd en bij welke projecten de uitvoering in 2027 begint;
- Paragraaf 2.2 «Begroting op Hoofdpijnen» 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 (hoofdstuk 3) 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 project-budget 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 2026. 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 2027. 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 (paragraaf 4.1) is door middel van een meerjarige mutatietafel (voor gehele looptijd van het fonds) op artikelniveau, net zoals bij de eerste sup, de aansluiting gemaakt tussen de vorige stand van de begroting en de nu voorgestelde stand in de Ontwerpbegroting 2027. De grootste mutaties worden tevens 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 2040.
- Voor Exploitatie, Onderhoud en Vernieuwing (Instandhouding) is voor Rijkswaterstaat en ProRail een aparte bijlage 3 opgenomen.

Kasschuiven

In het Wetgevingsoverleg begrotingsonderzoek van 12 oktober 2016 (ook laatst bij het Wetgevingsoverleg Ontwerpbegroting 2026 op 15 januari 2026) is uitgebreid met de Kamer gesproken over kasschuiven op de begrotingsfondsen. In het kader van de informatievoorziening wordt hieronder aangegeven waarom deze kasschuiven worden doorgevoerd op de begrotingsfondsen en op welke plek de doorgevoerde kasschuiven in de begroting 2027 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 2027 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.

Overzichten 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 verkenningfase zitten, worden gezien als bestuurlijk gebonden. (Risico)reserveringen zijn beleidsmatig gereserveerd. De generieke investeringsruimte wordt aangemerkt als vrij te besteden/niet juridisch verplicht.

Groeiparaagraaf

Artikel 19 Bijdragen andere begrotingen Rijk

Sinds de Begroting 2026 zijn de voedingsartikelen op de begrotingsfondsen (artikel 19 Mobiliteitsfonds, artikel 5 Deltafonds) en op de beleidsbegroting HXII (artikel 26 Bijdrage investeringsfondsen) afgeschaft. Hierdoor worden de begrotingsfondsen direct gefinancierd vanuit de schatkist en worden interdepartementale overhevelingen rechtstreeks aan de betreffende artikelen op de fondsen toegevoegd. In afstemming met het ministerie van Financiën is daarom ook besloten de voedingsartikelen en hun realisaties niet langer op te nemen in de Begroting 2027.

Bijlage DBFM-conversies

De bijlage DBFM-conversies wordt niet langer meer opgenomen in de Begroting 2027. Voor een toelichting op de DBFM-conversies en de DBFM-projecten wordt verwezen naar Bijlage 3: Instandhouding.

Beleidsdoorlichting Wegen en Verkeersveiligheid

In de «Beleidsdoorlichting artikel 14 (HXII) Wegen en Verkeersveiligheid 2016 – 2022» is de volgende aanbeveling opgenomen: *«Gegeven de grote omvang van de bedragen bevelen we aan in de toekomst de verantwoording van de uitgaven op de onderdelen Aanleg en Onderhoud en Vernieuwing een niveau dieper uit te splitsen.»* Hieraan is als volgt invulling gegeven:

- Aanleg en Vernieuwing. In aansluiting op de budgettaire tabel bevat artikel 12 Hoofdwegennet verdiepende projectoverzichten behorende bij 12.03.01 (Aanleg), 12.03.02 (Planning en Studies) en 12.03.03 (Optimalisering gebruik)). In deze overzichten zijn alle onderliggende projecten gepresenteerd en toegelicht in aansluiting op de budgetten, zoals opgenomen in de budgettaire tabel. Voor wat betreft Vernieuwing zijn in het overzicht behorende bij 12.02.04 (Vernieuwing) de projecten intelligente wegkantssystemen en brandwerendheid tunnels, als onderdeel van het programma Vernieuwing, apart weergegeven.
- Onderhoud. Het basiskwaliteitsniveau vormt het uitgangspunt voor het onderhoud van de Rijkswaterstaat-netwerken. Onderhoud van de netwerken op het basiskwaliteitsniveau is erop gericht om de prestaties van de netwerken op peil te houden met hiertoe beschikbaar gestelde middelen. In figuur 5 zoals opgenomen in artikel 12 is een verdieping van de onderhoudskosten van het hoofdwegennet opgenomen. Verder biedt de bijlage Instandhouding een overkoepelend beeld in de werkwijze voor exploitatie, onderhoud en vernieuwing inclusief de hiervoor geraamde budgetten en afgesproken prestaties.

Taakstelling Kabinet Jetten - Slagvaardige Overheid

In het coalitieakkoord van Kabinet Jetten I is een apparaatstaakstelling gepresenteerd. Deze is bij de 1e suppletoire begroting 2026 technisch in de begrotingen van lenW verwerkt. Met deze begroting is hier nu een inhoudelijke invulling aan gegeven. Zie onderdeel 2.5 Slagvaardige overheid voor de nadere toelichting hierover.

Verdiepingsbijlage

In de Ontwerpbegroting 2026 was aangegeven dat op het Mobiliteitsfonds de verdiepingsbijlage voor het laatst werd gepresenteerd (conform de Rijksbegrotingsvoorschriften). Tijdens het Wetgevingsoverleg Begrotingsonderzoek (WGO) over de lenW begrotingen 2026 heeft de vorige minister toegezegd om dit voorjaar 2026 met de minister van Financiën in overleg te treden over de terugkeer van de verdiepingsbijlage. Conform [de Toezegging bij Begrotingsonderzoek Infrastructuur en Waterstaat | Tweede Kamer der](#)

[Staten-Generaal](#) is met het ministerie van Financiën afgesproken om de verdiepingsbijlage op artikelniveau te presenteren voor de fondsen. Deze toezegging is al opgepakt bij de eerste suppletoire begroting 2026 en wordt ook toegepast bij de Ontwerpbegroting 2027.

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 nadelig 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 budgettair weergegeven wat de resterende investeringsruimte en de totale risico-reserveringen zijn op het Mobiliteitsfonds. Hiermee wordt ook duidelijk hoeveel ruimte, tot en met einde looptijd van het Mobiliteitsfonds, beschikbaar is voor tegenvallers en risico's.
- In de onderdelen 3.2 tot en met 3.7 wordt de stand van zaken op de instandhoudings-, aanleg- en planuitwerkingsprojecten 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 voor ProRail en Rijkswaterstaat.

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 2027 worden opgeleverd en bij welke projecten de uitvoering in 2027 start.

Exploitatie, onderhoud en vernieuwing

In 2027 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 2027.

Ontwikkeling

Hieronder zijn de mijlpalen voor 2027 per modaliteit opgenomen.

Tabel 3 Hoofdwegennet	
Mijlpaal	Project
Openstelling	– n.v.t.
Start aanleg	– 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 - Maaslijn - TEV-maatregelen MerwedeLingelijn - Beschermingsmaatregelen GSMR interferentie - Multimodale knoop Schiphol: Stijg en daalpunten trein-bus - Traject Oost: Maarsbergen - PHS Tilburg 4^e perronspoor - Sporendriehoek Noord Nederland: Hoogeveen snelheidsverhoging - Maastricht Lanaken - ATO (Automatic Train Operation) - Klimaatbestendige & Circulaire Infraprojecten - Beter benutten last mile spoor (Fase 2)
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 - Meppel: Spoor en perroncapaciteit (gefaseerde uitvoering, diverse deelprojecten)

Tabel 5 Hoofdvaarwegennet

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

2.2 Begroting op Hoofdlijnen

De belangrijkste mutaties op hoofdlijnen t.o.v. de vastgestelde begroting 2026 worden hieronder uitgesplitst en toegelicht. De mutaties uit de 1e Suppletoire Begroting 2026 zijn reeds toegelicht in de Memorie van Toelichting op de 1e Suppletoire Begroting 2026. Zie hiervoor kamerstukken II 2025-2026. [36 915 A, nr. 2.](#)

Tabel 6 Belangrijkste kaderrelevante uitgavenmutaties (bedragen x € 1.000)

Kaderrelevante mutaties Mobiliteitsfonds	Artikel	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032-2039	2040
Stand ontwerpbegroting 2026		10.468.556	10.851.889	10.682.793	10.869.572	10.872.770	9.782.684	75.668.775	
Mutaties 1e suppletoire begroting 2026 (Incl. ISB, Amendementen en NvW's)		401.934	- 58.267	- 320.784	- 147.680	123.070	88.283	1.209.663	
1 Bijdragen Derden		- 59.968	471	1.910	- 11.500	1.956		- 2.079	
2 DBFM-conversie		- 17.577	- 718.122	- 321.262	4.774	16.049	17.976	628.042	
3 Overboekingen andere begrotingshoofdstukken		- 134.527	121.749	85.483	- 35.315	- 26.434	- 24.798	- 73.256	
- Beleidsbegroting IenW (XII)		- 79.734	119.422	86.991	- 37.622	- 29.851	- 32.540	- 69.866	
- Deltafonds		- 800							
- Overige Ministeries		- 53.993	2.327	- 1.508	2.307	3.417	7.742	- 3.390	
4 Actualisering Ontvangsten		3.174	8.206	- 7.043	- 181	592	- 4.139	- 609	
5 Kaderaanpassing Voorjaarsbesluitvorming		300.000	250.000	- 275.000	- 275.000				
6 Loon- en prijsbijstelling		274.505	285.539	207.370	209.254	208.739	177.076	1.280.221	
- Loonbijstelling		31.282	30.906	29.887	29.925	28.916	28.504	222.035	

	Kaderrelevante mutaties Mobiliteitsfonds	Artikel	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032-2039	2040
	- Prijsbijstelling		243.223	254.633	177.483	179.329	179.823	148.572	1.058.186	
7	Saldo 2025 uitgaven		36.327							
8	Taakstellingen Voorjaarsbesluitvorming			- 6.110	- 12.242	- 39.712	- 77.832	- 77.832	- 622.656	
	Stand 1e suppletoire begroting 2026		10.870.490	10.793.622	10.362.009	10.721.892	10.995.840	9.870.967	76.878.438	
	Belangrijkste mutaties Mobiliteitsfonds Ontwerpbegroting 2027									
1	Loonbijstelling 2026		2.372	2.352	2.349	2.331	2.325	2.315	18.094	2.254
2	Bijdragen derden		6.116	20.704	19.318	23.365	35.601	48.646	1.320.195	163.700
	- Wegen	12	7.410	15.277	17.598	22.033	34.124	47.196	1.318.211	163.700
	- Spoorwegen	13	528							
	- Vaarwegen	15	2.763	4.100						
	- Megaprojecten	17	- 4.585	1.327	1.720	1.332	1.477	1.450	1.984	
3	Extrapolatie									8.967.037
	- Bijdrage aan MF									8.666.569
	- Ontvangsten derden									300.468
4	Actualisering Ontvangsten			1.136	- 1.136					
5	Kaderaanpassingen Mobiliteitsfonds Miljoenennota 2027		300.513	- 100.405	- 15.922	- 122.761	- 46.624	- 14.801	-	
	- Spoorwegen		185.405	- 185.405						
	- Vernieuwing Hoofdwegen		54.573		1.078	- 5.761	- 35.089	- 14.801		
	- Woningbouwmiddelen			85.000		- 85.000				
	- Zuidasdok		60.535		- 17.000	- 32.000	- 11.535			
6	Overboekingen beleidsbegroting lenW (XII)		- 8.141	- 6.896	- 24.567	92.456	- 49.814	- 29.410	- 235.648	- 29.533
	- Nadeelcompensatie Vuurwerkverbod				- 30.000	- 30.000	- 20.000			
	- PBNI			- 4.620	- 4.835	- 5.309	- 4.564	- 5.433	- 43.464	- 5.433
	- Hervreiding Taakstellingen			- 336	- 810	- 9.159	- 20.489	- 20.489	- 163.912	- 20.489
	- Decentraal Spoor		- 30.797							
	- Terugbetaling Vrachtwagenheffing				27.483	151.946				
	- European Maritime Single Window Environment (EMSWE)				- 2.000	- 2.000	- 2.000	- 2.000	- 16.000	- 2.000
	- Overboeking SAF-incentive		20.000							
	- Overige overboekingen XII		2.656	- 1.940	- 14.405	- 13.022	- 2.761	- 1.488	- 12.272	- 1.611
7	Overboeking ministeries		- 16.503	63	14.822	21.050	49.708	76.099	528.263	72.813
	- BTW-afracht Regeling Impuls		- 12.269							
	- Klimaatfonds: Elektrificatie Spoor		700	700	2.700	8.700	4.700	2.000		
	- Wind Op Zee 3e tranche				12.759	12.770	48.668	77.339	540.943	72.813
	- Overige overboekingen ministeries		- 4.934	- 637	- 637	- 420	- 3.660	- 3.240	- 12.680	
8	Overboekingen Deltafonds		1.169	1.840	1.840	1.840	1.840	1.840	14.720	1.840
9	Taakstellingen Kabinet				- 10.001	- 10.145		- 10.211	- 347.174	- 51.055
	- Extra Tranches Efficiencytaakstelling							- 10.211	- 347.174	- 51.055
	- Versnelling Vernieuwing Rijksdienst / Slagvaardige Overheid				- 10.001	- 10.145				
10	Intensivering Kabinet				100.000	300.000	500.000	500.000	3.400.000	300.000
	- Incidentele middelen Infrastructuur herprioriteringsopgave					100.000	200.000	200.000	1.000.000	
	- Investerings Regionale Mobiliteit en Ontsluiting Infrastructuur				100.000	200.000	300.000	300.000	2.400.000	300.000
11	Opvragen Middelen Aanvullende Post (AP)		386	25.470	759.230	762.510	13.930	973.881	35.520	4.700
	- Beheer en onderhoud (AP)							944.821		
	- Partiële Herziening Noordzee (AP)		386	2.320	2.380	2.510	3.930	4.060	35.520	4.700

Kaderrelevante mutaties Mobiliteitsfonds	Artikel	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032-2039	2040
- Prioritaire infrastructuurprojecten (AP)				750.000	750.000				
- Stikstof (AP)			23.150	6.850	10.000	10.000	25.000		
Stand ontwerpbegroting 2027		11.156.402	10.737.886	11.207.942	11.792.538	11.502.806	11.419.326	81.612.408	9.431.756

Toelichting

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

- 1. Additionele Loonbijstelling Tranche 2026:** Naar aanleiding van de CAO-onderhandeling is er nog een extra tranche aan loonbijstelling (0,3% procentpunt) ontvangen vanuit het ministerie van Financiën.
- 2. 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.
- 3. Extrapolatie 2040:** Bij de Ontwerpbegroting 2027 wordt de looptijd van het Mobiliteitsfonds beleidsarm met een jaar verlengd tot en met 2040. Het niveau van extrapolatie is in principe gelijk aan het jaar 2039 in de begroting 2026 na verwerking van structurele begrotingsmutaties. Daarnaast zijn de structurele bijdragen van derden doorgetrokken. Met de verlenging tot en met 2040 komt in totaal – inclusief structurele ontvangsten van derden – een ruimte van circa € 9 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 in de uitvoering.
- 4. Actualisering Ontvangsten:** In deze begroting zijn de programma-ramingen aan zowel de uitgaven- als de ontvangstenkant geactualiseerd. De actualisering van de ontvangsten valt binnen de periode 2026-2031.
- 5. Kaderaanpassingen Mobiliteitsfonds Miljoenennota 2027:** Om de beschikbare budgetten in een realistischere ritme te zetten ten aanzien van de programmering, hebben er generale kaderaanpassingen plaatsgevonden in deze begroting. Onderstaand zijn deze kaderaanpassingen toegelicht.
 - **Openbaar vervoer en spoor:** Dit betreffen de generale kasschuiven vanuit 2027 naar 2026 toe. OVS kan in 2026 versnellen op het aanlegprogramma personenvervoer, verkenning en planuitwerking personenvervoer, ERTMS en PHS. Er wordt € 185,4 miljoen verschoven uit 2027 naar 2026.
 - **Vernieuwing Hoofdwegen:** Om te voorkomen dat er vertraging optreedt bij de betaling van verschillende vernieuwingstunnels (de Noordtunnel en Drechtunnel. In 2026 vindt een kaderaanpassing plaats van € 54,6 miljoen uit latere jaren naar 2026 toe.
 - **Woningbouwmiddelen:** om aan juridische en bestuurlijke verplichtingen te kunnen voldoen voor de ontsluiting van woningbouw, vindt er een kaderaanpassing plaats van € 85,0 miljoen uit 2029 naar 2027.
 - **Zuidasdok:** omdat het zwaartepunt van de werkzaamheden van de aannemer in 2026 zit, is er meer budget nodig dan oorspronkelijk geraamd was in dit jaar. Er schuift dus € 60,5 miljoen vanuit latere jaren naar 2026 toe.

6. **Overboekingen HXII:** Voor de uitvoering van diverse projecten en programma's op het MF is tot en met 2040 in totaal € 311,6 miljoen overgeboekt naar het Mobiliteitsfonds vanuit de beleidsbegroting Hoofdstuk XII. De grootste overboekingen betreffen:
- Nadeelcompensatie Vuurwerkverbod: dit betreft een overboeking voor de regeling Nadeelcompensatie Vuurwerkverbod. De Tweede Kamer heeft met het amendement van het lid Michon-Derkzen opgeroepen tot het dekken van deze regeling binnen de begrotingen van lenW. Om uitvoering te geven aan het breed aangenomen amendement en de nadrukkelijke wens daarin om de dekking te vinden binnen de lenW-begroting, wordt de dekking voor een belangrijk deel binnen het Mobiliteitsfonds ingeboekt bij de KCI strategie van ProRail op artikel 13.02 Exploitatie, Onderhoud en Vernieuwing Spoorwegen.
 - Programma Bescherming Noordzee Infrastructuur (PBNi): conform Amendement Stoffer vindt vanaf 2027 een jaarlijkse overboeking plaats naar HXII. Hiervoor wordt een beroep gedaan op de reservering op het MF. Dit betreft zowel opdrachten als personele uitgaven en inhuur.
 - De specifieke uitkering Decentraal Spoor (€ 30,8 miljoen in 2026).
 - Terugbetaling Vrachtwagenheffing: dit betreft de resterende kosten voor de Vrachtwagenheffing. Hiermee is de minregel opgeheven.
 - Herverdeling taakstelling: In het coalitieakkoord zijn twee taakstellingen op het apparaat van de rijksoverheid opgenomen: een efficiencytaakstelling en een taakstelling voor een slagvaardige overheid. lenW heeft deze taakstellingen conform de Rijksbrede grondslag verwerkt in de Voorjaarsnota 2026. In deze begroting worden de taakstellingen herverdeeld over de organisatieonderdelen van lenW, om tot een evenwichtige en solidaire invulling te komen. Voor het aandeel van RWS en ProRail hebben overboekingen plaats moeten vinden naar HXII van per saldo oplopend tot € 20,5 miljoen structureel.
 - Implementatie van European Maritime Single Window environment (HXII) (€ 26 miljoen).
 - Overboeking SAF-incentive: Door Schiphol wordt een kortlopend fonds opgezet om luchtvaartmaatschappijen te stimuleren duurzame luchtvaartbrandstoffen (SAF) bovenop het EU-mandaat bij te mengen. lenW levert hiervoor een bijdrage aan het fonds, mits de Europese Commissie hiermee akkoord gaat. Er wordt hiervoor op het MF € 45 miljoen als (beleids)reservering gereserveerd (art. 11.03) in de jaren 2027-2029. Dit betreft de bijdrage van HXII aan deze reservering.
7. **Overboekingen ministeries:** Dit betreft de overboekingen van en naar andere begrotingshoofdstukken voor de periode 2026 tot en met 2040. In totaal gaat het om € 730,5 miljoen. De grootste overboeking komt vanuit EZK. In de periode 2028 tot en met 2040 is vanuit het ministerie van EZK, circa € 765,3 miljoen overgeboekt voor Wind Op Zee. Daarnaast vindt er een overboeking plaats vanuit het Klimaatfonds voor Elektrificatie spoor. Vanuit het Klimaatfonds is een aanvullende bijdrage toegekend aan de verduurzaming (elektrificatie) van de regionale spoorlijn Zutphen-Hengelo-Oldenzaal.
8. **Overboekingen Deltafonds:** Dit betreft een overboeking vanuit het Deltafonds voor Cybersecurity.
9. **Taakstellingen Kabinet:**
- Extra Tranches Efficiencytaakstelling: De in het coalitieakkoord benoemde en in de VJN 26 ingeboekte efficiencytaakstelling van het kabinet Jetten I, is verhoogd. Het gaat om een bedrag van

- € 10,2 miljoen in 2031 oplopend tot een structureel bedrag van € 51,1 miljoen voor de jaren 2035 en verder. Deze worden ingeboekt op artikel 12 en artikel 15 van het MF.
- Versnelling Vernieuwing Rijksdienst / Slagvaardige Overheid: De in het coalitieakkoord benoemde en in de VJN 26 ingeboekte taakstelling op Vernieuwing Rijksdienst / Slagvaardige Overheid van het kabinet Jetten I, wordt versneld met in totaal € 20,1 miljoen voor de jaren 2028 en 2029. Deze worden ingeboekt op artikel 12 en artikel 15 van het MF.
10. **Intensiveringen Kabinet:** Tijdens de augustusbesluitvorming heeft het kabinet besloten om extra te investeren in de infrastructuur. De volgende middelen worden toegevoegd aan het MF:
- Incidentele middelen Infrastructuur herprioriteringsopgave: Het kabinet heeft incidenteel circa € 1,5 miljard vrijgemaakt voor de herprioriteringsopgave op het MF. De middelen worden ingezet om de instandhoudingsopgave aan te pakken. Deze budgetten worden in de jaren 2029 tot en met 2035 overgeboekt naar het MF.
 - Investerings Regionale Mobiliteit en Ontsluiting Infrastructuur: Tijdens de augustusbesluitvorming is besloten om structureel middelen te investeren in regionale mobiliteit en ontsluiting van de infrastructuur. Het gaat om € 100 miljoen in 2028, € 200 miljoen in 2029 en structureel € 300 miljoen vanaf 2030.
11. **Opvragen Middelen Aanvullende Post (AP):**
- Beheer en Onderhoud infrastructuur: Vooruitlopend op de herprioritering op de fondsen heeft het kabinet besloten om een totaalbedrag van € 1,1 miljard in 2031 vanuit de Aanvullende Post over te boeken naar het MF en DF. De overheveling is nodig zodat lenW genoeg ruimte heeft om begin 2027, vooruitlopend op Voorjaarsnota 2027, voor verschillende urgente instandhoudingsprojecten verplichtingen aan te gaan. Eventuele benodigde kasschuiven worden betrokken bij Voorjaarsnota 2027. Voor het MF betreft dit € 945 miljoen. Hiervan gaat € 560 miljoen naar RWS ten behoeve van het basiskwaliteitsniveau RWS (€ 308 miljoen) en Vernieuwing (€ 252 miljoen). Het andere deel van € 385 miljoen gaat naar ProRail ten behoeve van de vervanging ICT-systeem Donna (€ 88 miljoen), de brandblusvoorziening op Kijfhoek (€ 45 miljoen), de inbeheername van de HSL (€ 75 miljoen) en het basiskwaliteitsniveau Spoor (€ 177 miljoen).
 - Partiële Herziening Noordzee: er wordt € 55,8 miljoen overgeboekt naar het MF vanuit de Aanvullende Post van het ministerie van Financiën, om de scheepvaartveiligheid te kunnen waarborgen.
 - Prioritaire infrastructuurprojecten: In het coalitieakkoord zijn middelen gereserveerd voor Prioritaire Infrastructuurprojecten en lopende projecten. Er wordt met deze begroting in totaal € 1,5 miljard voor de jaren 2028 en 2029 overgeboekt. De middelen worden ingezet voor twee projecten: Zuidasdok (36800-A-11) en A27 Houten Hooipolder (36800-A-61).
 - Stikstof: voor de regeling Schoon Emissieloos Bouwen en voor paarse Milieuzones met gemeentelijke compensatieregeling wordt in totaal € 75 miljoen overgeboekt.

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

	Mutatie onder kader Mobiliteitsfonds	Artikel	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032-2039	2040
1	Kaderruilen Mobiliteitsfonds									
		12	32.000						- 32.000	
		13								
		15	- 32.000						32.000	
		17								
2	Tegenvallers Mobiliteitsfonds	11			0	0	0	0	0	- 18.800
	- HSL en Suïcidepreventie spoor	13								8.800
	- Wilhelminakanaal Sluis II	15								10.000

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 IenW 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 tekort oplossen op een ander artikel, maar moet daarmee over de hele fondsperiode budgetneutraal zijn. Er vindt een kaderruil plaats tussen artikelen 12 en 15 tussen de jaren 2026 en 2032. Daarnaast heeft er een kaderruil plaatsgevonden tussen artikel 12 en artikel 15. Deze kaderruil bevindt zich tussen de jaren 2032 en 2034, waardoor deze in tabel 7 op 0 sluit. In de artikelsgewijze toelichtingen wordt hier nader op ingegaan.
2. **Dekking tegenvallers:** De vrije investeringsruimte op het Mobiliteitsfonds die ontstaan is na de extrapolatie van het fonds wordt beschikbaar gehouden voor het dekken van tegenvallers en risico's in het lopende jaar. Met de Ontwerpbegroting 2027 zijn een aantal tegenvallers opgetreden. Deze tegenvallers zijn gedekt uit de generieke investeringsruimte en zijn in de desbetreffende jaren (zoals aangegeven in tabel 7) overgeboekt. Het betreft de volgende posten:
 - Voorbereiding van inbeheername HSL door ProRail (€ 6,0 miljoen).
 - Voortzetting suïcidepreventie spoor (€ 2,8 miljoen).
 - Tegenvaller op huidige projectbudget Wilhelminakanaal Sluis II (€ 10,0 miljoen).

2.3 Overprogrammering

Het Mobiliteitsfonds is een productbegroting en wijkt af van een reguliere beleidsbegroting. De tijdshorizon voor het maken van plannen en ramen van uitgaven is t+13 jaar (inclusief het extrapolatiejaar). 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 meest actuele ramingen en informatie. De kasramingen van de projecten in de begroting worden op de reguliere begrotingsmomenten aangepast.

Het MF kent een 100% eindejaarsmarge. Het instrument overprogrammering wordt als instrument ingezet om te voorkomen dat programmavertragingen direct tot een voordelig saldo leiden en zorgt voor extra druk op de begrotingsrealisatie. Overprogrammering betekent dat in de eerste begrotingsjaren meer projecten worden geprogrammeerd dan er in die jaren formeel aan budget beschikbaar is. Hiermee wordt geanticipeerd op een voorspelbare mate van vertraging, die zich op portfolio-niveau altijd voordoet.

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	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2026-2031	2032-2040
12 Hoofdwegennet	- 378	- 211	- 580	- 371	- 343	- 627	- 2.510	2.510
- Vernieuwing	- 30	- 110	- 127	- 135	- 194	- 77	- 673	673
- Aanleg	- 201	- 75	- 219	3	150	- 53	- 394	394
- Planning en studies	- 148	- 27	- 234	- 239	- 299	- 497	- 1.443	1.443
13 Spoorwegen	- 199	- 272	- 359	- 322	- 388	- 582	- 2.122	2.122
- Aanleg	- 158	- 241	- 306	- 295	- 262	- 339	- 1.601	1.601
- Planning en studies	- 41	- 31	- 53	- 27	- 126	- 243	- 521	521
15 Hoofvaarwegennet	- 86	- 142	- 213	- 70	- 40	- 214	- 765	765
- Vernieuwing	- 78	- 79	- 53	- 29	- 85	- 36	- 360	360
- Aanleg	- 7	- 45	- 10	- 4	5	- 53	- 113	113
- Planning en studies	- 1	- 18	- 150	- 36	40	- 126	- 291	291
17 Megaprojecten	- 140	- 667	- 582	- 657	- 388	- 434	- 2.866	2.866
- Aanleg	- 138	- 668	- 576	- 658	- 346	- 357	- 2.743	2.743
- Planning en studies	- 1	1	- 6	2	- 42	- 76	- 123	123
Totale overprogrammering	- 803	- 1.292	- 1.733	- 1.420	- 1.159	- 1.857	- 8.263	8.263

Toelichting

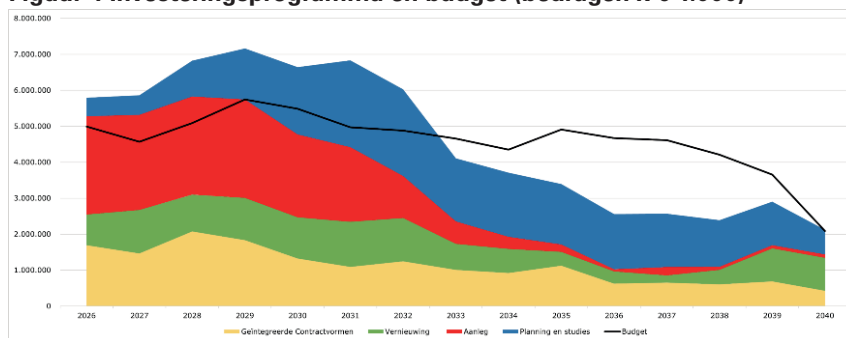
- In de Voorjaarsnota 2025 is, in het kader van een pilot, de overprogrammering verhoogd om te bezien of dit leidt tot betere uitputtingscijfers en daarmee tot een realistischer begroting. Bij deze pilot is geen sprake geweest van het remmen in productie, oftewel verschuiven van programmering.
- In 2025 was sprake van een nadelig saldo op het Mobiliteitsfonds, doordat de realisatie hoger was dan het beschikbare kasbudget. De Kamer is bij het Financieel Jaarverslag 2025 hierover geïnformeerd.
- Door het inhouden van de prijsbijstelling, eerdere kasschuiven naar latere jaren (onder meer bij de Ontwerpbegroting 2025 en de Voorjaarsnota 2025), tegenvallers in de uitvoering en het nadelige saldo over 2025, waren de kasbudgetten niet langer in de juiste verhouding met de programmering. Om nieuwe overuitputting in 2026 te voorkomen en het begrotingsritme te stabiliseren, is bij de Voorjaarsnota 2026 circa € 300 miljoen aan kasbudget naar 2026 en circa € 250 miljoen aan kasbudget naar 2027 geschoven. Daarnaast is binnen het Mobiliteitsfonds een deel van de programmering uit deze jaren

doorgeschoven naar latere jaren. Hierdoor sluiten budget en programmering beter op elkaar aan en wordt de overprogrammering stapsgewijs teruggebracht tot een beheersbaar niveau.

De kasschuif voor 2026 en 2027 is uitgevoerd door middelen uit 2028 en 2029. Er wordt geen beroep gedaan op middelen uit de periode 2032 en verder, waardoor het kaskader ook op de lange termijn stabiel blijft. Deze aanpak is in lijn met het coalitieakkoord en biedt meerjarige stabiliteit voor de uitvoeringsorganisaties van het Mobiliteitsfonds: Rijkswaterstaat en ProRail.

- Bij Ontwerpbegroting 2027 is de programmering geactualiseerd op basis van de laatste uitvoeringsinformatie van de diensten. Hiermee zijn de laatste programma-actualisaties gedaan. In totaal schuift er € 577,8 miljoen uit de periode 2026-2032 weg naar 2033 en later. Het gaat met name om de programma-actualisatie op de Wind op Zee middelen (139 miljoen) en op de generieke investeringsruimte (€ 195 miljoen). Daarnaast gaat het om de aflossing van de minregel Vrachtwagenheffing (€ 100 miljoen) die in 2032 en 2033 afgelost moet worden.
- Verder hebben er diverse kaderaanpassingen op het Mobiliteitsfonds plaatsgevonden om de beschikbare budgetten in een realistischere ritme te zetten ten aanzien van de programmering. Dit gaat om kaderaanpassingen op de woningbouw-budgetten, Vernieuwing Hoofdwegenet en Zuidasdok. Daarnaast was er een versnelling mogelijk op het aanleg-programma personenvervoer, verkenning en planuitwerking personenvervoer, ERTMS en PHS op het Spoor-domein. Er is € 185,4 miljoen verschoven uit 2027 naar 2026. Alle kaderaanpassingen zijn toegelicht in de begroting op hoofdlijnen en de verdiepingsbijlage.
- Bovengenoemde actualisering leiden tot een resterende overprogrammering van € 803 miljoen in 2026 en € 1.292 miljoen in 2027. Dit betekent dat mogelijke programma-vertragingen van € 803 miljoen in de laatste maanden van 2026 niet leiden tot aanpassing van het uitgavenkader op het MF.

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 onderhoudspro-

gramma (exploitatie en onderhoud) 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 2033 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 2027 conform hierboven geschetste flexnorm budgetflexibel zijn. Voor nadere duiding over de generieke investeringsruimte wordt verwezen naar de toelichting in artikel 11.

Tabel 9 Flexnorm		
Artikel onderdeel	Omschrijving	Budgetten t/m 2040 (x € 1 miljoen)
11.01	Verkenningen	8.364
11.03	Reserveringen	8.239
11.04	Generieke investeringsruimte	2.725
Totaal		
Als percentage van de budgetten (inclusief investeringsruimte)		12,2%

2.5 Slagvaardige Overheid

Tabel 10 Overzicht Slagvaardige Overheid							
in miljoenen euro's	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Apparaatstaakstellingen coalitieakkoord	0	0	- 10	- 21	- 80	- 163	- 163
<i>Efficiencytaakstelling</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>- 10</i>	<i>- 21</i>	<i>- 34</i>	<i>- 46</i>	<i>- 46</i>
<i>Vernieuwing Rijksdienst / slagvaardige overheid</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>- 46</i>	<i>- 117</i>	<i>- 117</i>

* Dit betreft de taakstelling voor heel lenW die verdeeld is over de 3 hoofdstukken: XII, Mobiliteitsfonds en Deltafonds.

Toelichting

Het kabinet streeft naar een slagvaardige overheid die duidelijk kiest, samenwerkt en levert. Hiertoe zet het kabinet onder andere in op een rijksbrede apparaatstaakstelling. Voor het Ministerie van Infrastructuur en

Waterstaat gaat dit uitgaande van de maatregelen uit het coalitieakkoord om een bedrag dat structureel oploopt tot € 163 miljoen. Dit draagt bij aan een fundamenteel efficiëntere en effectievere overheid, met veel minder (complexe) wet- en regelgeving, minder overhead en een minder omvangrijk ambtenarenapparaat.

Hierbij worden de kaders gehanteerd zoals opgenomen in de Kamerbrief Actieagenda Slagvaardige Overheid op de vier actielijnen:

1. Fundamentele vereenvoudiging van beleid en regelgeving;
2. Realiseren van uitstekende (digitale) dienstverlening;
3. Vernieuwing en productiviteitsverhoging van de Rijksdienst;
4. Doorbreken van de Haagse Muren.

De vermindering van het aantal ambtenaren en de externe inhuur wordt hierbij betrokken conform het regeerakkoord.

De taakstelling zal op hoofdlijnen worden ingevuld met productiviteitsverbetering, vermindering van regels, het vereenvoudigen van processen, inzet van mogelijkheden van automatisering, AI en prioritering van taken.

lenW zal net als vorig jaar zijn bijdrage leveren aan het ambitieuze doel van het kabinet om jaarlijks minimaal 500 regels te schrappen of te vereenvoudigen, en zich inspannen om de concrete reductiedoelstellingen die het voor 1 oktober 2026 van de Taskforce Slagvaardige Overheid krijgt, te realiseren. In alle werkvelden van lenW wordt gekeken waar onnodig ingewikkelde regels voor zowel het bedrijfsleven als mensen en professionals vereenvoudigd of geschrapt kunnen worden, waarbij het conform kabinetsbeleid niet de bedoeling is dat de vermindering van regeldruk ten koste gaat van wezenlijke beleidsdoelen, zoals de bescherming van mens en milieu. Hierbij worden ook uitvoeringsorganisaties en andere stakeholders, zoals het bedrijfsleven, betrokken.

Tot eind 2030 wordt geleidelijk gewerkt aan de reductie van de omvang van het apparaat over de gehele organisatie voor zowel inzet van externe inhuur als eigen personeel en overhead. Afgezien van nieuwe taken wordt voor de huidige inzet gestuurd op verlaging van het aantal fte en deze afbouw wordt periodiek gemonitord.

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 11 Budgettaire gevolgen van uitvoering artikel 11 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte (bedragen x € 1.000)							
	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Verplichtingen	0	35.948	207.926	1.492.045	1.689.546	2.600.527	784.721
Uitgaven	0	13.913	146.368	540.293	878.349	1.524.215	1.765.734
11.01 Verkenningen	0	6.499	26.740	205.602	373.739	670.579	899.237
11.03 Reserveringen	0	7.314	74.228	220.639	425.789	752.138	866.497
11.03.01 Gebiedsprogramma's	0	4	0	1.968	1.968	122.466	132.000
11.03.02 Overige reserveringen	0	4.057	24.919	62.549	64.136	119.879	218.216
11.03.03 Reserveringen Coalitieakkoord	0	3.253	49.309	156.122	359.685	509.793	516.281
11.04 Generieke investeringsruimte	0	100	45.400	114.052	78.821	101.498	0
Ontvangsten	0	0	0	0	0	0	0
11.09 Ontvangsten	0	0	0	0	0	0	0

Geschatte Budgetflexibiliteit

De budgetten zijn in 2027 niet juridisch verplicht op de peildatum 1 januari 2027. De verkenningen zijn bestuurlijk gebonden, de reserveringen en de risicoreserveringen binnen de generieke investeringsruimte zijn in 2027 beleidsmatig gereserveerd.

Tabel 12 Geschatte budgetflexibiliteit artikel 11

	2027
Juridisch verplicht	
Bestuurlijk gebonden	18%
Beleidsmatig gereserveerd	82%
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 Hoofdlijnennotitie Mobiliteitsvisie 2050 en de Nationale Omgevingsvisie (NOVI).

Tabel 13 Projectoverzicht behorende bij 11.01: Verkenningen (bedragen x € 1 miljoen)			
Verkenningen (11.01)	Projectbudget		Planning
Projectomschrijving	huidig	vorig	Voorkeursbeslissing
Projecten Noord Nederland			
Verkenning Groningen Suiker	100	98	
Vaarverbinding Ameland	251	247	2027
Nedersaksenlijn	2039	2001	
N33 Noord (Appingedam - Eemshaven)	257	253	2028
Projecten Noordwest-Nederland			
OV en Wonen in en rond Utrecht	1506	1478	nvt
OV-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer	1282	1258	nvt
Verkenning Oude Lijn	1584	1555	nvt
A27 Zeewolde-Eemnes	204	200	ntb
Projecten Zuidwest-Nederland			
Verkenning MerwedeLingelijn	58	57	nvt
Verkenning Rail Gent Terneuzen	115	113	nvt
Verkenning BRT Leiden-Zoetermeer	38	37	nvt
A15 Papendrecht -Gorinchem	0	0	ntb
Projecten Zuid-Nederland			
A2/N2 (incl. Brainportlijn en noordwestelijke ontsluiting)	425	417	2027
Den Bosch Centraal	253	249	ntv
Programma SmartwayZ.NL: A58 Breda-Tilburg	0	0	ntb
Projecten Oost-Nederland			
Verkenning RegioExpress	91	89	ntv
Verkenning Eurregiorail	32	33	ntv
N35 Wijthmen-Nijverdal	115	113	2026
Verkenning Veluwelijn	101	99	ntv
Totaal verkenningsprogramma			
Begroting (MF 11.01)	8.451	8.297	

Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

De verhoging van de projectbudgetten worden veroorzaakt door de toekenning van de loon- en prijsbijstelling tranche 2026.

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.

Tabel 14 Projectoverzicht behorende bij 11.03: Reserveringen (bedragen x € 1 miljoen)					
Reserveringen (11.03)	Projectbudget		Voorkeursbeslissing		Toelichting
Projectomschrijving	huidig	orig	huidig	orig	
Projecten Noordwest-Nederland					
Gebiedsprogramma regio Amsterdam	8	8	nvt	nvt	
Projecten Zuid-Nederland					
Brainport Eindhoven	718	753	nvt	nvt	1
Projecten Noord-Nederland					
Reserveringen					
Exploitatie en Onderhoud Caribisch Nederland	73	69	nvt	nvt	
Maatregelenpakket Spoorgoederenvervoer	7	7	nvt	nvt	
ERTMS	1122	1101	nvt	nvt	2
Programma Hoogfrequent Spoor	136	133	nvt	nvt	
Pakket Zeeland	62	62	nvt	nvt	
Elektrificatie Friese Waddenveren	51	50	nvt	nvt	
Schoon Emissieloos Bouwen (rijksdiensten)	1	1	nvt	nvt	
Robuuste Hoofdvaarwegen	166	163	nvt	nvt	
Programma Bescherming Noordzee Infrastructuur (PBNI)	121	174	nvt	nvt	3
Stikstof	11	11	nvt	nvt	
Verduurzaming Gebouwen	1	1	nvt	nvt	
Klimaatneutrale en Circulaire Infrastructuur	52	51	nvt	nvt	
Lelylijn	4	4			
Ontsluiting Woningbouw	113	111	nvt	nvt	
Reservering Ontsluiting Woningbouw Regeerakkoord	0	0	nvt	nvt	
Reservering Instandhouding	374	472	nvt	nvt	4
Reservering Sustainable Aviation Fuel (SAF) Fonds	45	0	nvt	nvt	5
Reservering incidentele middelen Infrastructuur	1500	0	nvt	nvt	6
Reservering investeringen Regionale Mobiliteit en Ontsluiting Infrastructuur	3600	0	nvt	nvt	7
Reservering Nationaal Agentschap voor Disruptieve Innovatie (NADI)	20	0	nvt	nvt	8
Totaal reserveringen	8.185	3.171			
Begroting (MF 11.03)	8.185	3.171			

Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

1. Brainport Eindhoven: Van de € 87 miljoen Rijksbijdrage die naar aanleiding van het convenant Beethoven bij het BO MIRT 2024 toegekend is aan het project Hoogwaardig Openbaarvervoer Lijn 4 (HOV4), heeft € 43 miljoen betrekking op de aanleg van de tunnelmond in het ondergronds busstation (MMK) en € 44 miljoen op de stedelijke inpassing van HOV4. De € 44 miljoen is overgeboekt naar MF 14.03 waarmee het budget voor HOV4 uit de Brainportdeal van 2022 en de Beethovendeal van 2024 zijn samengevoegd. Verder is met de regio en spoorpartijen afgesproken dat lenW aan ProRail opdracht geeft voor de planuitwerking van de spoorse scope van Brainport Eindhoven. Betreffende planuitwerking wordt met budget van de MMK (Brainport Eindhoven) gefinancierd en om die reden is € 1,5 miljoen overgeboekt naar Spoorknoop Eindhoven (MF 13). Daarnaast wordt, om zicht te kunnen houden op gezamenlijke uitwerking van de spoorknoop Eindhoven en de multimodale knoop Eindhoven, aan ProRail in het kader van de verkenning voor de spoorknoop een beschikking afgegeven voor de beperkte onderzoeksopdracht voor nieuwe zijperrons op Eindhoven CS. Deze kosten ter hoogte van € 2,7 miljoen worden eveneens gefinancierd vanuit het budget van de MMK (Brainport Eindhoven) en ook overgeboekt naar Spoorknoop Eindhoven (MF 13).

2. Reservering landelijk uitrol ERTMS: Dit betreft de toevoeging van € 20,9 miljoen aan loon-en prijsbijstelling tranche 2026.
3. Reservering PBNI: De reservering PBNI is beleidsarm met 1 jaar verlengd tot en met 2040. Door extrapolatie 2040 is dit budget met € 16,7 miljoen toegenomen. Er is daarnaast € 73,7 miljoen overgeboekt naar de beleidsbegroting Hoofdstuk XII voor uitvoering in 2027 t/m 2040 van het actieplan Programma Bescherming Noordzee Infrastructuur (PBNI), conform Amendement Stoffer.
4. Reservering Instandhouding: De reservering instandhouding is beleidsarm met 1 jaar verlengd tot en met 2040 en structureel opgehoogd met de toevoeging van de prijsbijstelling tranche 2026. Om de kosten voor Exploitatie en Onderhoud te dekken van DBFM-contracten die na afloop weer in beheer bij RWS komen te liggen, is vanaf 2040 jaarlijks een structureel bedrag onttrokken. Voor het jaar 2040 gaat dit om € 107 miljoen.
5. Reservering Sustainable Aviation Fuel (SAF) Fonds: Door Schiphol wordt een kortlopend fonds opgezet om luchtvaartmaatschappijen te stimuleren duurzame luchtvaartbrandstoffen (SAF) bovenop het EU-mandaat bij te mengen. IenW levert hiervoor een bijdrage aan het fonds, mits de Europese Commissie hiermee akkoord gaat. Er wordt hiervoor op het MF € 45 miljoen als (beleids)reservering gereserveerd (art. 11.03) in de jaren 2027-2029.
6. Reservering Incidentele Middelen Infrastructuur: Het kabinet heeft incidenteel circa € 1,5 miljard vrijgemaakt voor de herprioriteringsopgave op het MF. De middelen worden ingezet om de instandhoudingsopgave aan te pakken. Deze budgetten worden in de jaren 2029 tot en met 2035 overgeboekt naar het MF.
7. Reservering Regionale Mobiliteit en Ontsluiting Infrastructuur: Tijdens de augustusbesluitvorming is besloten om structureel middelen te investeren in regionale mobiliteit en ontsluiting van de infrastructuur. Het gaat om € 100 miljoen in 2028, € 200 miljoen in 2029 en structureel € 300 miljoen vanaf 2030.
8. Reservering Nationaal Agentschap voor Disruptieve Innovatie (NADI): Dit betreft de aangemaakte reservering voor het nieuw agentschap genaamd Nationale Agentschap voor Disruptieve Innovatie (NADI). In totaal wordt er bij IenW betreft in totaal € 25 miljoen hiervoor gereserveerd, waarvan € 20 miljoen op MF. De middelen worden overgeboekt uit de generieke investeringsruimte (art. 11.04) naar de beleidsreservering op het MF (art. 11.03).

11.04 Generieke investeringsruimte

Motivering

Op dit artikelonderdeel is de generieke investeringsruimte tot en met 2040 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 2026, € 3,6 miljard; waarvan € 3,6 miljard gereserveerd voor risicoreserveringen, € 414 miljoen aan vrije investeringsruimte en € 400 miljoen op de minregel Vrachtwagenheffing.

Door de aanpassingen die zijn doorgevoerd bij de 1e suppletoire begroting 2026 en de ontwerpbegroting 2027 is de omvang van de investeringsruimte, € 2,7 miljard tot en met 2040. De investeringsruimte is grotendeels gereserveerd voor risicoreserveringen en risico's (€ 1,9 miljard). De minregel van de vrachtwagenheffing is opgeheven. Er resteert nog een vrije investeringsruimte van € 849,4 miljoen. In de praktijk is deze gereserveerd voor risico's en tegenvallers bij projecten en tegenvallers in het lopende jaar.

Tabel 15 11.04 Generieke Investeringsruimte (bedragen x € 1.000)

	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Vrije investeringsruimte	0	0	27.483	38.946	0	0	0	0
Risicoreserveringen	100	45.400	86.569	39.875	101.498	0	217.075	184.709
Totaal	100	45.400	114.052	78.821	101.498	0	217.075	184.709

Tabel 16 (vervolg) 11.04 Generieke investeringsruimte (bedragen x € 1.000)

	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2026-2040
Vrije investeringsruimte	0	0	0	0	0	64.256	718.698	849.383
Risicoreserveringen	208.858	67.883	52.203	49.700	111.515	183.008	527.208	1.875.601
Totaal	208.858	67.883	52.203	49.700	111.515	247.264	1.245.906	2.724.984

Producten

Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

- **Loon- en Prijsbijstelling tranche 2026:** Het kabinet heeft bij de Ontwerpbegroting 2026 besloten dat een deel van de prijsbijstelling tranche 2026 vanaf 2028 wordt ingehouden ter dekking van Rijksbrede problematiek. De toegekende loon- en prijsbijstelling tranche 2026 is met de Voorjaarsnota 2026 overgeboekt naar het Mobiliteitsfonds. Met deze Ontwerpbegroting is de loon- en prijsbijstelling tranche 2026 verdeeld over de verschillende artikelen op het Mobiliteitsfonds.
- **Dekking tegenvallers:** Bij de Voorjaarsbesluitvorming 2026 is afgesproken om de vrije investeringsruimte op het Mobiliteitsfonds die ontstaan is na de extrapolatie van het fonds naar 2040 achter de hand te houden voor het dekken dekking van tegenvallers en risico's in het lopende jaar. Met de Ontwerpbegroting 2027 zijn een aantal tegenvallers opgetreden. Deze tegenvallers zijn gedekt uit de generieke investeringsruimte gedekt. Het betreft de volgende posten:
 - Voorbereiding van inbeheername HSL door ProRail (€ 6,0 miljoen).
 - Voortzetting suïcidepreventie spoor (€ 2,8 miljoen).
 - Tekort op het projectbudget op de Wilhelminakanaal Sluis II (€ 10,0 miljoen).
 - Implementatie van European Maritime Single Window environment (HXII) (€ 26 miljoen).
- Er zijn daarnaast reserveringen getroffen voor de NADI en SAF. Zie de toelichting bij artikelonderdeel 11.03.

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 17 Budgettaire gevolgen van uitvoering artikel 12 Hoofdwegenet (bedragen x € 1.000)							
	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Verplichtingen	6.290.707	7.372.406	4.757.885	4.145.727	4.272.126	2.926.707	2.907.690
Uitgaven	4.038.276	5.101.334	4.657.548	4.700.358	4.869.765	4.176.641	4.022.861
12.01 Exploitatie	9.939	32.947	21.176	21.534	13.527	8.766	8.115
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	9.939	32.947	21.176	21.534	13.527	8.766	8.115
12.02 Onderhoud en vernieuwing	1.419.841	1.968.944	1.849.201	1.760.897	1.921.966	1.747.592	2.119.424
12.02.01 Onderhoud	1.132.227	1.490.092	1.260.579	1.218.159	1.204.554	1.145.628	1.339.310
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	1.132.227	1.490.092	1.260.579	1.218.159	1.204.554	1.145.628	1.339.310
12.02.04 Vernieuwing	287.614	478.852	588.622	542.738	717.412	601.964	780.114
12.03 Ontwikkeling	787.646	912.038	860.170	365.224	563.004	548.181	190.360
12.03.01 Aanleg	425.856	313.563	294.930	50.463	265.403	408.828	80.000
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	3.200	3.692	1.529	306	306	9	0
12.03.02 Planning en studies	342.010	221.912	191.287	95.473	257.595	126.461	21.167
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	12.051	0	4.248	7.799	10.909	8.624	7.605
12.03.03 Optimalisering gebruik	19.780	376.563	373.953	219.288	40.006	12.892	89.193
12.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS	959.213	1.379.009	1.146.193	1.800.431	1.649.044	1.165.183	1.034.424
12.06 Netwerkgebonden kosten HWN	861.637	808.396	780.808	752.272	722.224	706.919	670.538
12.06.01 Apparaatskosten RWS	720.490	734.015	709.194	690.143	668.520	653.215	643.378
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	720.490	734.015	709.194	690.143	668.520	653.215	643.378
12.06.02 Overige netwerkgebonden kosten	141.147	74.381	71.614	62.129	53.704	53.704	27.160
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	141.147	74.381	71.614	62.129	53.704	53.704	27.160
Ontvangsten	151.496	183.020	100.713	91.288	87.948	102.119	157.021
12.09 Ontvangsten	151.496	183.020	100.713	91.288	87.948	102.119	157.021
12.09.01 Ontvangsten	0	45.219	24.682	28.715	23.696	32.700	45.700
12.09.02 Tolheffing	0	137.801	76.031	62.573	64.252	69.419	111.321

Budgetflexibiliteit

Tabel 18 Geschatte budgetflexibiliteit artikel 12

	2027
Juridisch verplicht	96%
Bestuurlijk gebonden	4%
Beleidsmatig gereserveerd	
Niet-juridisch verplicht / vrij te besteden	

Toelichting

Met uitzondering van planning en studies, zijn de budgetten in 2027 juridisch verplicht op de peildatum 1 januari 2027. De budgetten voor planning en studies zijn bestuurlijk gebonden.

C. Toelichting

12.01 Exploitatie

Motivering

Met exploitatie streeft lenW 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 kruizen 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 (12.06).

Meetbare gegevens

Tabel 19 Specificatie bedieningsareaal				
Areaalomschrijving	Eenheid	Realisatie 2025	Prognose 2026	Prognose 2027
Verkeerssignalering	km op rijbaan	3.036	3.047	3.047
Verkeerscentrales	aantal	6	6	6
Spitsstroken	km	244	244	241

Bron: Rijkswaterstaat 2026

Toelichting

Er wordt geen wijziging in de lengte verkeerssignalering voorzien voor 2027.

In 2027 zal de lengte spitsstroken afnemen vanwege de opheffing van één van de spitsstroken op de A10 Zuid in het project Zuidasdok.

Tabel 20 Indicator exploitatie

	Realisatie 2024	Realisatie 2025	Streefwaarde 2026	Streefwaarde 2027
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%	92%	90%	90%

Bron: Rijkswaterstaat 2026

Toelichting

De indicator beschikbaarheid data voor derden geeft aan in welke mate RWS intensiteit- en snelheidsgegevens van de meetlocaties beschikbaar heeft. Het percentage wordt berekend ten opzichte van het totaal.

12.02 Onderhoud en vernieuwing

Motivering

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 verhar dingen, 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 2026 is besloten om voor de resterende periode van de samenwerkingsafpraak instandhouding (t/m 2030) het budget te verhogen met € 34 miljoen per jaar, ter financiering van een aantal teruggedraaide besparingen op het Basiskwaliteitsniveau (zie ook kamerbrief 17 juni 2024, Verhogen productievermogen Rijkswaterstaat netwerken, Kamerstuk [29385 nr. 139](#)). Het gaat hier om verlichting, faunaraasters langs de weg tegen groot wild en bermbeheer.

Ook is er budget beschikbaar gesteld ter financiering van een aantal exogene tegenvallers, waaronder extra budget voor herberekeningen van viaducten met tand-nokproblematiek zodat nagegaan kan worden of objecten aan de veiligheidseisen voldoen.

In het coalitieakkoord wordt er voor het beheer en onderhoud van infrastructuur en voor de ontsluiting van nieuwe woningbouwlocaties aanvullend € 1,1 miljard per jaar beschikbaar gesteld voor de jaren 2031 t/m 2035. Vanaf 2036 is structureel aanvullend € 500 miljoen per jaar beschikbaar. Met dit aanvullend budget is het mogelijk om een aantal urgente knelpunten binnen de instandhoudingsopgave op te pakken. Ondanks deze middelen, is de totale instandhoudingsopgave binnen de looptijd van de fondsen niet volledig uitvoerbaar en betaalbaar. Om maximaal te kunnen presteren, moeten er geprioriteerd worden over de volle breedte van de opgaven, het MIRT en de fondsen. Hoewel de

instandhouding van de basisinfrastructuur voorop staat, is ook binnen de instandhoudingsopgave een prioritering nodig. Om die reden heeft lenW aan een afweegproces op fondsniveau gewerkt zoals vermeld in de Kamerbrief Prioritering Mobiliteitsfonds en Deltafonds.

Vooruitlopend op de herprioritering op de fondsen heeft het kabinet besloten om een totaalbedrag van € 1,1 miljard in 2031 vanuit de Aanvullende Post over te boeken naar het MF en DF. De overheveling is nodig zodat lenW genoeg ruimte heeft om begin 2027, vooruitlopend op Voorjaarsnota 2027, voor verschillende urgente instandhoudingsprojecten verplichtingen aan te gaan. Eventuele benodigde kasschuiven worden betrokken bij Voorjaarsnota 2027. Voor het MF betreft dit € 945 miljoen. Hiervan gaat € 560 miljoen naar RWS en € 385 miljoen naar ProRail. Het deel van RWS is bestemd voor het basiskwaliteitsniveau RWS (€ 308 miljoen) en Vernieuwing (€ 252 miljoen) en is verdeeld over het Hoofdwegennet (€ 379 miljoen) en Hoofdvaarwegennet (€ 181 miljoen).

Daarnaast vindt voor Rijkswaterstaat in 2026, in het kader van de meerjarenafspraak instandhouding 2024–2030 tussen lenW en Rijkswaterstaat, een midterm review plaats waarin de financiële reeksen voor instandhouding worden herijkt. In opdracht van lenW worden deze herijkte reeksen door een externe partij gevalideerd en met de Kamer gedeeld. De herijkte reeksen zijn van belang voor het verkrijgen van een gedeeld beeld over de benodigde middelen voor de komende jaren. Op basis van de resultaten wordt bezien of aanpassingen in het budget, basiskwaliteitsniveau en/of prestaties wenselijk zijn of dat er andere afspraken gemaakt moeten worden.

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.

Bij een prioritering van de instandhoudingswerkzaamheden zullen de constructieve veiligheid en naleving van de wet- en regelgeving in acht worden genomen.

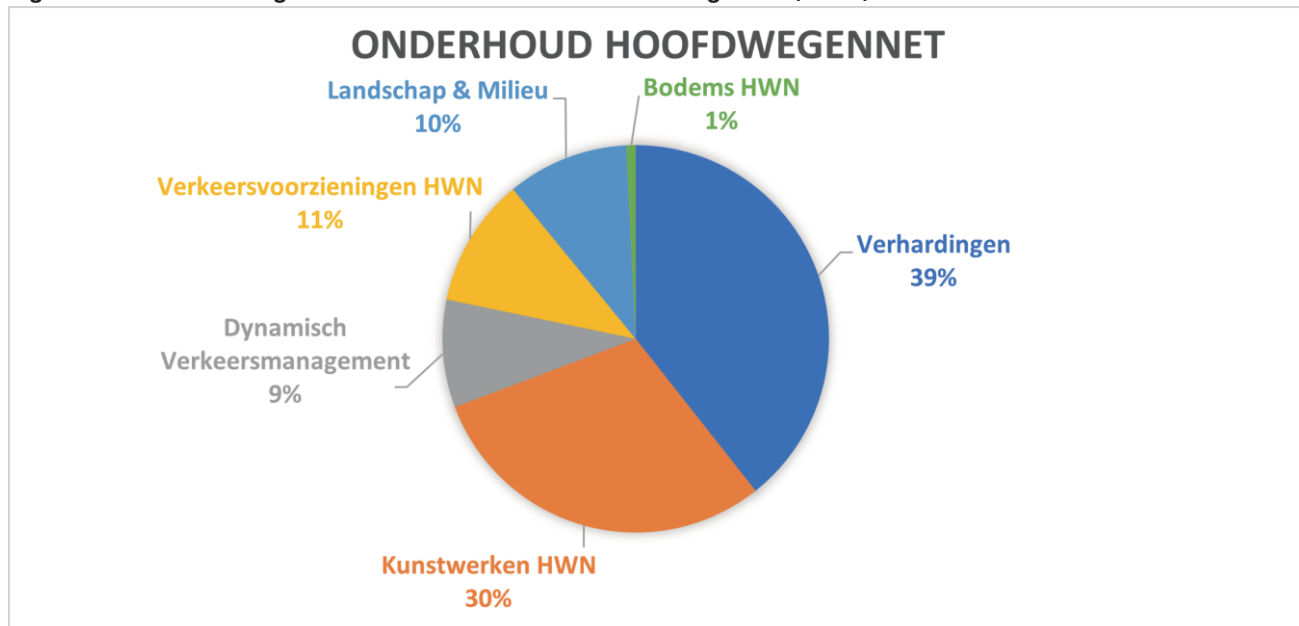
De uitgaven voor het onderhoud bestaan hoofdzakelijk uit:

- 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 2023-2027.

Figuur 5 Onderverdeling van de Onderhoudskosten Hoofdwegenet (HWN)



Bron: Rijkswaterstaat 2026

Tabel 21 Areaal Rijkswegen ¹					
		Eenheid	Realisatie 2025	Prognose 2026	Prognose 2027
Rijbaanlengte	Hoofdrijbaan	km	5.878	5.878	5.871
Rijbaanlengte	Verbindingswegen en op-en afritten	km	1.632	1.645	1.646
Areaal asfalt	Hoofdrijbaan	km ²	77,9	77,9	77,9
Areaal asfalt	Verbindingswegen en op-en afritten	km ²	14,9	14,9	15,0
Groen areaal		km ²	189	189	189

1 Bron: Rijkswaterstaat 2026

Toelichting

Voor 2027 wordt er een afname van de lengte hoofdrijbaan voorzien als gevolg van de overdracht van de N18 Varsseveld - Enschede naar de provincie.

In de lengte verbindingswegen en op-en afritten wordt in 2027 een toename voorzien als gevolg van de nieuwe aansluiting Groote Haar binnen het project A27 Houten - Hooipolder.

Het areaal asfalt van de hoofdrijbaan zal iets wijzigen door de overdracht van de N18 Varsseveld - Enschede en 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 zal iets wijzigen door de nieuwe aansluiting Groote Haar binnen het project A27 Houten - Hooipolder. Ook dit blijft binnen de afronding.

Tabel 22 Omvang areaal					
	Areaal	Eenheid	Realisatie 2025	Prognose 2026	Budget (x € 1.000) 2027
Wegen	Oppervlakte wegdek (Exclusief verzorgingsbanen)	km ²	92,8	92,9	92,8
					1.260.579

Bron: Rijkswaterstaat 2026

Toelichting

In deze tabel wordt het totale areaal exclusief verzorgingsbanen weergegeven.

In 2027 is er netto een kleine afname als gevolg van de overdracht van de N18 Varsseveld - Enschede, de nieuwe aansluiting Groote Haar binnen het project A27 Houten - Hooipolder en de verbreding van de A9 ter hoogte van Amstelveen in het project A9 Badhoevedorp - Holendrecht.

Tabel 23 Indicatoren onderhoud				
	Realisatie 2024	Realisatie 2025	Streefwaarde 2026	Streefwaarde 2027
Files door Werk in Uitvoering, als gevolg van aanleg en gepland onderhoud (1):	7%	9%	10%	10%
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	99%	98%	90%	90%
Veiligheid (2):				
a. voldoen aan norm voor verhardingen (stroefheid en spoorvorming)	99,4%	99,7%	99,7%	99,7%
b. voldoen aan norm gladheidbestrijding (binnen 2 uur preventief strooien).	99%	100%	95%	95%

Bron: Rijkswaterstaat 2026

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 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. Jaarlijks wordt 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 2040, 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 24 Projectoverzicht behorende bij 12.02.04: Vernieuwing Hoofdwegennet (bedragen x € 1 miljoen)

Projectomschrijving	Projectbudget					Kasbudget					Openstelling		Toelichting
	huidig	vorig	t/m 2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	later	huidig	vorig	
Vernieuwingsprojecten	9.621	9.055	1.861	465	666	629	741	748	857	3.810	diverse	diverse	
Intelligente Wegkantsystemen	292	288	66	38	30	40	84	34	0	0	n.v.t.	n.v.t.	
Brandwerendheid tunnels	153	153	53	5	2	0	27	14	0	52	n.v.t.	n.v.t.	
Totaal programma Vernieuwing	10.066	9.496	1.979	508	698	669	853	796	857	3.862			1
Budget Vernieuwing (MF 12.02.04)				479	585	543	721	602	637	4.520			
Overprogrammering (-)				- 30	- 110	- 127	- 135	- 194	- 77	673			

Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

1. Het budget voor het programma Vernieuwing is beleidsarm met 1 jaar verlengd tot en met 2040. Verder is dit budget structureel opgehoogd met de toevoeging van de prijsbijstelling tranche 2026 (€ 149,5 miljoen). In het kader van de wet DBA worden een aantal individuele dossiers verambtelijkt. Het budget wordt verlaagd doordat het bijbehorende budget wordt overgeheveld naar de apparaatskosten van RWS (€ 8,5 miljoen). Daarnaast zijn in het coalitieakkoord middelen vrijgemaakt voor beheer en onderhoud van infrastructuur. Vooruitlopend op de herprioritering op de fondsen heeft het kabinet besloten om een totaalbedrag van € 1,1 miljard in 2031 vanuit de Aanvullende Post over te boeken naar het MF en DF. De overheveling is nodig zodat lenW genoeg ruimte heeft om begin 2027, vooruitlopend op Voorjaarsnota 2027, voor verschillende urgente instandhoudingsprojecten verplichtingen aan te gaan. Eventuele benodigde kasschuiven worden betrokken bij Voorjaarsnota 2027. Voor het MF betreft dit € 945 miljoen. Hiervan gaat € 560 miljoen naar RWS en € 385 miljoen naar ProRail. Het deel van RWS is bestemd voor het basiskwaliteitsniveau RWS (€ 308 miljoen) en Vernieuwing (€ 252 miljoen). Voor het hoofdwegennet betekent dit dat het vernieuwingsbudget in 2031 is verhoogd met € 157,5 miljoen.

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

Voorzieningen Verzorgingsplaatsen

Het wetsvoorstel 'Voorzieningen Verzorgingsplaatsen' is in behandeling bij de Tweede Kamer (kamerbrief 2026Z14949). Met deze wet wordt de uitgifte van vergunningen voor laden en shops op verzorgingsplaatsen via veilingen vormgegeven. De ontvangsten uit de veilingen vallen conform begrotingsregels niet onder het uitgavenkader.

Tegelijkertijd investeert het kabinet de komende jaren € 3,1 miljard in de modernisering van verzorgingsplaatsen en de realisatie van toekomstbestendige netaansluitingen, zodat de infrastructuur kan voldoen aan de veranderende en groeiende vraag van de weggebruiker. De kosten voor deze investeringen worden gefinancierd door hiervoor een gedeelte van de veilingopbrengsten in te zetten. Hiervoor is gekozen omdat de investeringen per saldo zorgen voor een hogere netto generale baat dan in het scenario dat niet wordt geïnvesteerd. De hogere baat houdt in dat de investeringen zich meer dan terugverdienen, dus dat de opbrengsten na aftrek van de investeringskosten hoger zijn dan de opbrengst zou zijn zonder investeringen. De netto baat wordt hoger doordat de investeringen in de verzorgingsplaatsen ervoor zorgen dat de kwaliteit van de verzorgingsplaatsen verbetert wat resulteert in hogere biedingen door marktpartijen dan in het scenario dat er geen investeringen plaatsvinden.

Vooruitlopend op de inwerkingtreding van deze wet vindt de technische uitwerking plaats in deze begroting. De inrichting en voorbereiding van de veilingen moeten namelijk tijdig worden opgestart.

Het deel van de verwachte opbrengsten dat wordt ingezet voor de investeringen is opgenomen in de raming van het MF aan de ontvangstenkant en deze zijn gelijk aan de geraamde uitgaven. Periodiek wordt de realisatie en de planning geëvalueerd. Het gaat tot en met 2050 om een investering van € 3,1 miljard. Het programma Modernisering Verzorgingsplaatsen loopt door tot 2050.

Verkeersveiligheid Hoofdwegennet

Verkeersveiligheid is één van de prioriteiten van het ministerie van IenW. De ontwikkeling van het aantal verkeersslachtoffers laat zien dat inzet nodig blijft, zowel op landelijke schaal als specifiek op rijkswegen. De drukte op het wegennet neemt verder toe, terwijl de beschikbare middelen beperkt zijn. Hoewel risico's in het verkeer nooit volledig uit te sluiten zijn, kunnen de risico's met gerichte maatregelen worden teruggebracht. Met de Strategische Agenda Verkeersveiligheid Rijkswegen (SAVeR) zet het ministerie van IenW een volgende stap in het structureel verbeteren van de verkeersveiligheid op de rijkswegen.

Met de SAVeR legt het kabinet het fundament voor een structurele verbetering van de verkeersveiligheid op rijkswegen. Dit fundament helpt ons om de komende jaren scherpe en slimme keuzes te maken en de inzet te richten daar waar het veiligheidsrendement het grootst is. In 2026 wordt het verbeterpotentieel van maatregelen op de grootste risico's en risicolocaties nader uitgewerkt, op basis waarvan een maatregelpakket met kostenindicatie in beeld kan worden gebracht zoals is verzocht met de motie Bikkers c.s. (Kamerstuk [29 398, nr. 1211](#)). De Kamer wordt voor de zomer van 2027 over de uitkomsten van deze vervolgstap geïnformeerd (Kamerstuk [29 398, nr. 1222](#)). De lopende inzet op verkeersveiligheid op rijkswegen op basis van eerder beschikbaar gestelde impulsbudgetten wordt daarbij onverminderd voortgezet, zoals het programma verkeersveiligheid Rijks-N-wegen.

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

Via de reguliere MIRT-brieven wordt de Tweede Kamer twee keer per jaar geïnformeerd over de voortgang van lopende projecten. Daarbij geeft het MIRT Overzicht 2027 een toelichting bij deze begroting over de MIRT-projecten en -programma's.

Tabel 25 Mijlpalen Aanlegprojecten

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

Bron: Rijkswaterstaat 2026

Producten

Tabel 26 Projectoverzicht behorende bij 12.03.01: Aanleg Hoofdwegennet (bedragen x € 1 miljoen)

	Projectbudget					Kasbudget					Openstelling		Toelichting
Projectomschrijving	huidig	vorig	t/m 2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	later	huidig	vorig	
Kleine projecten / Afronding projecten	6.102	6.100	6.017	17	16	11	7	12	21	1			
Programma aansluitingen	130	129	128	2									
Quick Wins Wegen	12	12	12	0									
Verkeersveiligheid Rijks-N-wegen	40	40	–	7	4	1	5	7	13	4			
Projecten Noordwest-Nederland													
A10 Knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel (Zuidas)	887	870	245	112	73	68	69	83	68	162035-2037	2035-2037	1	
A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere	1.192	1.189	1.078	36	59	19					2027	2027	
A1 Bunschoten-Knooppunt Hoevelaken											2015	2015	
A2 Holendrecht - Oudenrijn	1.209	1.209	1.209								2012	2012	
A9 Badhoevedorp	289	289	288	1							2029	2029	
N50 Ens - Emmeloord Zuidasdok											2016	2016	
											2035-2037	2035-2037	
Projecten Zuidwest-Nederland													
A4-A44 Rijnlandroute	543	543	513			30					regio	regio	
A4 Burgerveen - Leiden	541	541	541								2015	2015	
A4 Delft - Schiedam	642	642	642	0							2015	2015	
A4 Vlietland / N14	40	40	27	13							2020	2020	
N57/59 EuroRAP (verkeersveiligheid)	23	22	9	14									
N61 Hoek-Schoondijke	111	111	111								2015	2015	
Projecten Zuid-Nederland													
A2 Passage Maastricht	686	686	680	0					6		2016	2016	
A4 Dinteloord-Bergen op Zoom	260	260	259	0					1		2014	2014	
A76 Aansluiting Nuth	59	59	59								regio	regio	
A2 Het Vonderen-Kerensheide	614	606	159	135	84	71	71	95			2025-2029	2025-2029	
KTM I Randweg Eindhoven			1	8	15	11							

Projectomschrijving	Projectbudget					Kasbudget				later	Openstelling		Toelichting
	huidig	vorig	t/m 2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031		huidig	vorig	
Projecten Oost-Nederland													
A12-A15 Ressen - Oudenbroeken (ViA15)	184	184	184				1				2023 – 2032	2023 – 2032	
A1 Apeldoorn - Azelo: fase 1 en fase 2a	463	463	460	3							2023-2025	2023-2025	
A1 Apeldoorn Zuid - Beekbergen	29	29	29								2017	2017	
A50 Ewijk - Valburg	269	269	269								2017	2017	
N35 Wijthmen - Nijverdal	25	25	4	15	6	–					2018	2018	
Projecten Noord-Nederland													
A7 Zuidelijke Ringweg Groningen fase 2	970	969	910	60	–	–	–				2024	2025	
N31 Leeuwarden (De Haak)	222	222	221	–							2014	2014	
Overige maatregelen													
Fileaanpak	70	70	64	4	2	–	–						
Meer kwaliteit leefomgeving	152	152	152										
Meer veilig	169	169	169						–				
Afrondingen													
Totaal aanlegprogramma	15.932	15.900	14.439	428	258	212	152	197	108	173			
Totaal uitvoeringsprogramma													
Aanleg uitgaven op MF 12.03.01 mbt Planning en studies	1.167	1.237											
Programma Aanleg													
Budget Aanleg (MF 12.03.01)													
Overprogrammering (-)													

Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

1. A10 Knooppunt Nieuwe Meer: vanuit exploitatie en onderhoud is € 4,3 miljoen overgeheveld naar het project A10 Knooppunt Nieuwe Meer, omdat het project onder het aanlegproject worden uitgevoerd.

12.03.02 Planning en studies

Motivering

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

Producten

Tabel 27 Projectoverzicht behorende bij 12.03.02: Planning en Studies Hoofdwegennet (bedragen x € 1 miljoen)

Projectomschrijving	Projectbudget		Planning		Toelichting
	huidig	vorig	Tracébesluit	Openstelling	
Aanleg uitgaven op MF 12.03.01 mbt Planning en studies -projecten	– 1.167	– 1.237	nvt	nvt	
Projecten Nationaal					
Modernisering Verzorgingsplaatsen	1603	0	nvt	ntb	1
Geluidsaneringprogramma – weg	587	580	nvt	nvt	
Kosten voorbereiding tol	121	118	nvt	nvt	
Exploitatie tol	577	565	nvt	nvt	
Reservering voor LCC	417	425	nvt	nvt	
Digitaal Stelsel Mobiliteitsdata	141	136	nvt		
Snelfietsroutes	43	43	nvt	nvt	
Voorbereiding vrachtwagenheffing	376	376	nvt	nvt	
Investeringsimpuls Verkeersveiligheid	410	427	nvt	nvt	
Maatregelen Fietsveiligheid	7	7	nvt	nvt	
Verkeersveiligheid Rijks-N-wegen	277	271	nvt	nvt	
Autonoom rijden	34	34	nvt	nvt	
Bijdrage aan agentschap t.b.v. externe kosten planuitwerkingen	151	149	nvt	nvt	
Projecten Noordwest-Nederland					
A1/A28 Knooppunt Hoevelaken	175	175	ntb	ntb	2
A12/A27 Ring Utrecht	1.231	1.811	nvt	nvt	
A7/A8 Amsterdam-Hoorn	25	24	ntb	ntb	
A6 Almere Oostvaarders-Lelystad	157	154	ntb	ntb	
Rijksbijdrage aan de Noordelijke Randweg Utrecht	0	0	Regio	Regio	
Projecten Zuidwest-Nederland					
A20 Nieuwkerk a/d IJssel – Gouda	220	216	2028	ntb	3
A4 Burgerveen – N14	2	2	ntb	ntb	
A4 Haaglanden – N14	36	36	ntb	ntb	
Westerscheldetunnel	154	151	nvt	nvt	
A16 Van Brienenoordcorridor	0	0	ntb	ntb	
Projecten Zuid-Nederland					
A2 Deil-'s-Hertogenbosch/Vught	0	0	ntb	ntb	
A67/A73 Knooppunt Zaarderheiken	6	6	ntb	ntb	
N65 Vught – Haaren	173	172	Regio	Regio	
Programma SmartwayZ.NL: A67 Leenderheide-Geldrop	59	58	ntb	ntb	
Programma SmartwayZ.NL: InnovA58	594	584	ntb	ntb	
Programma SmartwayZ.NL: ITS en Smart Mobility	6	6	nvt	nvt	
Projecten Oost-Nederland					
A1/A35 Knooppunt Azelo-Buuren	0	0	ntb	ntb	
A1/A30 Barneveld	12	12	ntb	ntb	
A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven	0	0	ntb	ntb	
N35 Nijverdal – Wierden	115	129	ntb	ntb	
N35 Knooppunt Raalte	27	26	Regio	Regio	
N50 Kampen – Kampen Zuid	17	17	ntb	ntb	
A28 Amersfoort-Hoogeveen	35	34	2026	2028	
Projecten Noord-Nederland					
Toegangsweg Groningen Airport Eelde	13	13	Regio	Regio	
N33 Zuidbroek-Appingedam	203	202	ntb	ntb	
N33 Appingedam-Eemshaven	2	2	ntb	ntb	
Overige projecten en reserveringen	269	305			

Projectomschrijving	Projectbudget		Planning		Toelichting
	huidig	vorig	Tracébesluit	Openstelling	
Projecten in voorbereiding					
Projecten Nationaal					
Studiebudget Verkenningen / MIRT onderzoeken					
Strategisch plan Verkeersveiligheid					
Verzorgingsplaatsen van de toekomst					
Stopcontact op Land					

Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

1. Modernisering Verzorgingsplaatsen: De modernisering van verzorgingsplaatsen en de realisatie van toekomstbestendige netaansluitingen, zodat de infrastructuur kan voldoen aan de veranderende en groeiende vraag van de weggebruiker. Dit is besloten in het wetsvoorstel Voorzieningen Verzorgingsplaatsen, welke in behandeling is bij de Tweede Kamer (Kamerstuk [31 305, nr. 542](#)). Het projectbudget is € 1,603 miljard.
2. A12/A27 Ring Utrecht: De meerkosten voor de Merwedeburgen binnen het project A27 Houten-Hooipolder wordt vooralsnog gedekt vanuit het projectbudget Ring Utrecht waarvan de Raad van State het Tracébesluit heeft vernietigd. De definitieve dekking is onderdeel van het herprioriteringproces van het Mobiliteits- en Deltafonds waar het kabinet nu aan werkt (Kamerstuk [36 800 A, nr. 61](#)).
3. InnovA58: De verhoging van het budget komt door de ontvangen loon- en prijsbijstelling 2026.

De overige budgettaire aanpassingen zijn toevoegingen ten aanzien van loon- en prijsbijstelling 2026.

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 28 Projectoverzicht behorende bij 12.03.03 Optimalisering gebruik hoofdwegennet (bedragen x € 1 miljoen)				
Projectomschrijving	Projectbudget		Openstelling	
	huidig	vorig	huidig	vorig
Optimalisering gebruik (12.03.03)				
Digitale Infrastructuur voor Toekomstbestendige Mobiliteit	32	32	nvt	nvt
Schoon Emissieloos Bouwen	166	187	nvt	nvt
Slim, Veilig, Doelmatig en Duurzaam Gebruik van Mobiliteitsinfrastructuur	168	166	nvt	nvt
Ringen draaiende houden WoMo	86	84	nvt	nvt
Reservering kleine maatregelen	285	280	nvt	
Noordwest-Nederland				
Maatregelenpakket regio Amersfoort	51	50	Regio	Regio
Zuidwest-Nederland				
A4/N211 Harnaschknoop	36	35	Regio	Regio
Maatregelenpakket A15 Papendrecht-Gorinchem	16	16	Regio	Regio
Maatregelenpakket A4 Haaglanden-N14	16	16	Regio	Regio
Zuid-Nederland				
Reservering VDL	5	5	nvt	nvt
Ringen draaiende houden WoMo	21	21	nvt	nvt

Optimalisering gebruik (12.03.03)	Projectbudget		Openstelling	Toelichting
Quickwins A2 Deil-Vught	14	14	nvt	nvt
Maatregelenpakket A2 Deil-Vught	55	54	Regio	Regio
Maatregelenpakket A58 Stedelijke regio Breda-Tilburg	23	23	Regio	Regio
Multimodaal Metropoolregio Eindhoven (KTM Eindhoven II)	78	76	Regio	
Maatregelenpakket A67 Leenderheide-Geldrop	21	21	Regio	Regio
Projecten Noord-Nederland				
afronding	0	– 1		
Totaal Optimalisering gebruik	1.074	1.079		
Begroting (MF 12.03.03)	1.074	1.079		

Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

1. Schoon Emissieloos Bouwen: Dit betreft een overboeking van € 20 miljoen naar HXII, waar een deel van de regeling via RVO wordt uitgekeerd. Daarnaast vindt er een verhoging van het projectbudget plaats door de toekenning van de prijsbijstelling.

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 A9 Badhoevedorp-Holendrecht en A27 Houten - Hooipolder en verkeren in de realisatiefase.

Tabel 29 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 2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	later	huidig	vorig	
Projecten Noordwest-Nederland													
A10 Tweede Coentunnel	2.302	2.288	1.575	67	60	65	60	59	59	357	2013	2013	2037
A12 Lunetten - Veenendaal	738	734	527	32	27	26	25	28	25	49	2012	2033	2033
A1/A6/A9 SA Badhoevedorp-Holendrecht	1.587	1.565	253	124	134	175	83	82	81	656	2028	2027	2040
A1/A6/A9 Schiphol - Amsterdam - Almere (deeltraject A1/A6)	1.970	1.828	997	66	64	63	61	68	59	593	2019	2019	2042
A1/A6/A9 Schiphol - Amsterdam - Almere (deeltraject A6 Almere)	413	408	169	18	18	18	17	22	17	134	2019	2019	2040
A1/A6/A9 Schiphol - Amsterdam - Almere (deeltraject A9 Gaasperdammerweg)	1.241	1.230	647	51	49	48	48	47	47	304	2020	2020	2038
A27/A1 Utrecht-Eemnes-Bunschoten	388	348	132	17	15	15	15	15	17	161	2019	2019	2043
Aflossing tunnels	967	966	907	30	1	29							
Projecten Zuidwest-Nederland													
A15 Maasvlakte - Vaanplein	2.479	2.468	1.855	101	83	62	60	60	57	200	2015	2015	2035
A16 Rotterdam	2.029	1.890	809	94	66	138	63	64	63	732	2025	2025	2043
A24 Blankenburgverbinding	2.164	1.987	734	93	81	82	130	82	75	887	2024	2024	2043
Projecten Zuid-Nederland													
A27 Houten-Hooipolder	5.117	2.909	485	347	386	887	1.085	602	415	1.800	2029	2029-2031	1
Projecten Oost-Nederland													
A12-A15 Ressen - Oudenbroeken (ViA15)	3.408	3.344	274	44	99	111	119	114	83	2.564	2029	2029-2031	2034
A12 Ede - Grijsoord	175	174	106	10	10	10	10	10	9	10	2016	2016	2032
N18 Varsseveld – Enschede	338	335	169	13	11	13	11	11	11	98	2018	2018	2043
Projecten Noord-Nederland													
N33 Assen - Zuidbroek	376	373	219	18	17	19	17	17	17	52	2014	2014	2034
Afrondingen													
Totaal	25.692	22.846	9.858	1.058	1.062	1.695	1.745	1.221	976				
Budget (MF 12.04)	25.692	22.846	9858	1058	1062	1695	1745	1221	976				

Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

1. A27 Houten-Hooipolder: Het projectbudget is gestegen met € 2.098 miljoen door de overhevelingen vanuit de reservering op aanleg (12.03.01) (€ 1.471 miljoen) en het projectbudget Ring Utrecht (€ 570 miljoen) om doorgang van het project (o.a. vernieuwing Hagesteinsebrug en Merwedeburg) mogelijk te maken. Daarnaast is het projectbudget gestegen door de loon- en prijsbijstelling 2026 (€ 74 miljoen). Daarnaast is er een verlaging van het projectbudget als gevolg van de Verambtelijking Wet DBA. In het kader van Wet DBA zijn er een aantal individuele dossiers van inhuur verambtelijkt. Het bijbehorende budget wordt hiermee vanuit het project overgeheveld naar de interne kosten (€ 16,7 miljoen). In het coalitieakkoord zijn middelen gereserveerd voor Prioritaire Infrastructuurprojecten en lopende projecten. Er wordt met deze begroting in totaal € 1,5 miljard voor de jaren 2028 en 2029 overgeboekt. De middelen worden ingezet voor twee projecten: Zuidasdok (36800-A-11) en A27 Houten Hooipolder (36800-A-61).

De overige budgettaire aanpassingen zijn toevoegingen ten aanzien van loon- en prijsbijstelling 2026.

12.06 Netwerkgebonden kosten Hoofdwegenet

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 en de ViA15. De A24 is op 7 december 2024 in gebruik genomen. Op dat moment is ook de tolheffing gestart. De ViA15 is momenteel in aanleg en wordt naar verwachting eind 2031 opengesteld voor verkeer.

Het doel van de tolheffing is om een financieringsbehoefte voor de aanleg van de A24 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 tolopgave van € 416 miljoen voor de A24 en van € 376 miljoen voor de ViA15 (bedragen in prijzen 2026 en in contante waarde). De tolopbrengsten moeten deze tolopgave en de uitvoeringskosten voor tolheffing dekken. Deze uitvoeringskosten bestaan uit de invoeringskosten van tolheffing en de cumulatieve kosten voor exploitatie tijdens de periode waarin tol geheven wordt. Als de tolopgave, inclusief de uitvoeringskosten van tolheffing, is voldaan, zal de tolheffing worden beëindigd.

Hierna volgen de verwachte ontvangsten van tolheffing. Voor een gedetailleerd overzicht van uitgaven en ontvangsten wordt verwezen naar «Bijlage 4 Tol».

Producten

Tabel 30 Ontvangsten artikel 12 Hoofdwegenet (bedragen x € 1 miljoen)						
	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Bijdragen van derden	45	25	29	24	33	46
Geraamde inkomsten tol	138	76	63	64	69	111
Totaal Ontvangsten (MF 12.09)	183	101	91	88	102	157

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 zijn het totaal van de ontvangsten uit de tolgelden, plus de ontvangsten uit betalingsherinneringen en uit bestuurlijke boetes.

Voor de A24 en de ViA15 afzonderlijk worden de volgende ontvangsten geraamd:

Tabel 31 Tolontvangsten artikel 12 Hoofdwegennet A24 Blankenburgverbinding (bedragen x € 1 miljoen)						
	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Totaal	138	76	63	64	65	65

Tabel 32 Tolontvangsten artikel 12 Hoofdwegennet ViA15 (bedragen x € 1 miljoen)						
	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Totaal				1	5	46

Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

Er hebben geen significante wijzigingen in het projectbudget plaatsgevonden ten opzichte van de eerste suppletoire begroting 2026.

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 33 Budgettaire gevolgen van uitvoering artikel 13 Spoorwegen (bedragen x € 1.000)							
	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Verplichtingen	2.935.927	3.762.759	3.664.201	3.343.628	2.739.451	2.706.837	2.329.503
Uitgaven	3.211.911	3.243.167	3.502.029	3.254.318	3.118.969	2.797.431	2.819.285
13.02 Exploitatie, onderhoud en vernieuwing	2.561.513	2.660.404	2.979.938	2.805.431	2.635.838	2.339.260	2.477.740
13.03 Ontwikkeling	422.166	332.506	257.718	229.600	364.025	353.775	335.545
13.03.01 Aanleg personenvervoer	341.192	228.651	127.299	75.965	159.952	171.351	148.306
13.03.02 Aanleg goederenvervoer	18.756	26.193	55.325	64.363	44.133	23.208	8.513
13.03.03 Optimalisering gebruik	789	2.221	2.220				
13.03.04 Planning en studies personenvervoer	54.579	57.204	58.315	54.405	92.067	57.910	85.369
13.03.05 Planning en studies goederenvervoer	6.850	18.237	14.559	34.367	67.373	101.306	93.357
13.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS	228.232	250.257	264.373	219.286	119.106	104.396	6.000
13.07 Rente en aflossing	0	0	0	0	0	0	0
Ontvangsten	210.899	325.482	150.284	153.284	149.586	163.284	166.284
13.09 Ontvangsten	210.899	325.482	150.284	153.284	149.586	163.284	166.284

Budgetflexibiliteit

Met uitzondering van planning en studies, zijn de budgetten in 2027 juridisch verplicht op de peildatum 1 januari 2027. De budgetten voor planning en studies zijn bestuurlijk gebonden.

Tabel 34 Geschatte budgetflexibiliteit artikel 13

	2027
Juridisch verplicht	98%
Bestuurlijk gebonden	2%
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 (addendum op het) twee-jarig(e) beheerplan op en consulteert belanghebbenden over de hoofdlijnen van het (addendum op 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 2040. Sinds de vaststelling van het BKN hebben zich exogene ontwikkelingen voorgedaan in wet- en regelgeving en zijn bepaalde risico's gematerialiseerd waar eerder geen rekening mee kon worden gehouden. Bij de voorjaarsbesluitvorming 2026 heeft dit geleid tot besluitvorming over aanvullende budgettaire kaders. Dit is toegelicht in de voorjaarsnota 2026 (Kamerstuk [36 915 XII, nr. 2](#)).

Vanuit de Aanvullend Post worden middelen toegevoegd aan het BKN Spoor. De ProRail subsidieaanvraag EOv voor instandhouding van het spoor bevat posten (€ 177 miljoen) voor gematerialiseerde risico's,

tegenvallers in de scope en tegenvallers als gevolg van wet- en regelgeving. Het gaat om verschillende posten die lenW beoordeelt in het kader van de subsidieaanvraag en waar bij aankomende voorjaarsbesluitvorming over moet worden besloten. Verder worden de benodigde middelen (€ 45 miljoen) toegevoegd om de bluswaterinstallatie Kijfhoek functioneel te krijgen, waarbij zowel de bestaande, oude blusleidingen als de recent aangebrachte uitbreiding van het blussysteem op elkaar worden aangesloten en hiermee één systeem vormen. Hiermee wordt ProRail compliant aan de vigerende aanwijzingsbeschikking van de Veiligheidsregio Zuid-Holland Zuid (het bevoegd gezag).

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 plannings en studies;
- door lenW uit te voeren plannings en studies;
- voorbereiding van de uitvoering van nieuwbouwprojecten Spoor;
- uitvoering van deze projecten.

13.03.01 Aanlegprogramma personenvervoer spoor Maatregelen

Tabel 35 Projectoverzicht behorende bij 13.03.01: Aanlegprogramma Spoorwegen personenvervoer (bedragen x € 1 miljoen)

Projectomschrijving	Projectbudget					Kasbudget					Indienststelling		Toelichting
	huidig	vorig	t/m 2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	later	huidig	vorig	
Projecten Nationaal													
Maatregelenpakket HSL Zuid & Inbeheername	431	347	178	36	17	11	10	30	105	43 divers	divers		1
Benutten Betrouwbaarheid & Capaciteit													
Geluidsanering Spoorwegen (MJPG)	640	631	171	31	80	60	72	71	73	80 divers	divers		
Programma Behandelen en Opstellen	194	192	71	24	6	16	42	17	10	8 divers	divers		
Uitvoeringsprogramma geluid emplacementen (UPGE)	27	27	16	0	0	0	4	4	2	2011/2018-2028	2011/2018-2027		
Verbeteraanpak stations	10	10	4	3	1	1	0	0	0	0 divers	divers		
Spoorcapaciteit 2030	865	851	126	45	54	76	104	145	171	143 divers	divers		2
Innovatieprogramma Spoortrillingen	23	23	19	3	1	0	0	0	0	0 divers	divers		
Regionale knelpunten	17	17	16	0	0	0	1	0	0	0 divers	divers		
Stations en stationsaanpassingen													
Kleine stations	14	13	0	0	0	5	5	4	0	0 divers	divers		
Toegankelijkheid stations	530	528	421	10	10	22	27	25	15	0 divers	divers		
Overige projecten/ lijndelen etc.													
Programma ATB-Vv	84	82	10	4	5	5	19	25	13	2 divers	divers		
Fietsparkeren bij stations	459	455	274	18	32	30	30	23	21	31 divers	divers		

	Projectbudget					Kasbudget				Indienststelling		Toelichting	
Projectomschrijving	huidig	vorig	t/m 2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	later	huidig	vorig	
Kleine projecten													
Personenvervoer	200	227		18	46	37	34	30	27	8	divers	divers	3
Nazorg													
gereedgekomen													
lijnen/haltes	24	27		2	2	2	3	3	3	8	divers	divers	4
Programma													
Overwegen	947	942	695	52	36	55	40	40	26	2	divers	divers	
Programma aanpak													
suïcidepreventie	22	22	12	5	4	2	0	0	0	0	2027	2026	
Programma kleine													
functiewijzigingen	402	401	321	9	8	8	9	10	10	28	divers	divers	
Maaslijn	233	230	50	44	50	39	47	4	0	0	divers	divers	
Schoon en													
Emissieloos Bouwen	103	101	2	4	16	20	23	22	9	7	divers	divers	
Vervanging													
Donna/TTS	88	0	0	0	0	0	0	0	88	0	divers	divers	5
Projecten Noordwest-Nederland													
Stations en Stationsaanpassingen													
Paspoort- en													
beveiligingsfaciliteiten													
op A'dam CS	22	22	16	0	6	0	0	0	0	0	divers	divers	
Projecten Zuidwest-Nederland													
Programma Wind in													
de Zeilen	11	10	4	4	1	1	0	0	0	0	divers	divers	
Stations en Stationsaanpassingen													
Emplacement Den													
Haag centraal	122	121	91	20	6	5	0	0	0	0	2023-2024	2023-2025	
Projecten Oost Nederland													
Traject Oost	224	224	211	9	4	0	0	0	0	0	divers	divers	
Regionale lijnen	17	17	17	0	0	0	0	0	0	0	divers	divers	
Projecten Noord Nederland													
Sporendriehoek													
Noord-Nederland	147	147	133	11	2	1	0	0	0	0	divers	divers	
Totaal uitvoeringsprogramma	5.856	5.668	2.857	355	389	397	472	452	573	361			
Planning- en													
studieuitgaven binnen													
aanlegprogramma	- 296	- 224	- 102	- 21	- 24	- 18	- 19	- 19	- 86	- 8			
Afrekening													
voorschotten	329	329	297	32									
Programma Aanleg	5.888	5.773	3.051	366	365	379	453	434	487	353			
Aanleg uitgaven													
binnen planning													
en studies	89	84	62	20	4	2	1	0	0	0			
Aanleg uitgaven													
binnen MF11	1	1	0	0	0	0							
Overprogrammering													
(-)				- 158	- 241	- 306	- 295	- 262	- 339	1.601			
Budget Aanleg													
(MF 13.03.01)	5.978	5.858	3.113	229	127	75	159	171	148	1.954			

Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

1. Maatregelenpakket HSL & Inbeheername: Dit betreft een deel (€ 75 miljoen) van de delta op de kosten voor inbeheername van de HSL-Zuid door ProRail tot en met 2031, de kosten voor het PPS-contract

- Infraspeed tot en met 2031, en de beheer- en onderhoudskosten vanaf inbeheername in 2031. Het gaat dus om de benodigde middelen minus de middelen die hiervoor al zijn gereserveerd.
2. Spoorcapaciteit 2030: Dit betreft de toevoeging van € 13,8 miljoen aan loon- en prijsbijstelling tranche 2026.
 3. Kleine projecten personenvervoer: de realisatie 2025 (€ 5,319 miljoen) wordt niet meer meegenomen in de tabel OB 2027. De binnen deze post geraamde uitgave voor de specifieke uitkering aan de provincies Utrecht, Limburg, Overijssel en Drenthe ter hoogte van € 23,8 miljoen is overgeboekt naar de beleidsbegroting (HXII, artikel 16) en wordt daar verantwoord. Daarnaast is vanuit het projectbudget Veiligheid op Stations € 4,1 miljoen overgeboekt naar HXII ten behoeve van sociale veiligheid.
 4. Nazorg gereedgekomen lijnen/halten: de realisatie 2025 (€ 3,495 miljoen) wordt niet meer meegenomen in de tabel OB 2027. De inschatting was dat er geen nazorgwerkzaamheden waren met betrekking tot het project Amsterdam Cuypershal. Bij nader inzien blijkt alsnog € 0,122 miljoen benodigd. Om die reden is dit bedrag overgeboekt vanuit het project PHS Amsterdam van waaruit de resterende scope wordt uitgevoerd.
 5. Vervanging Donna/TTS: Donna is een essentieel ICT-systeem bij de verdeling van capaciteit op het spoor. Het is een verouderd systeem en moet vervangen worden en bovendien aangepast om aan geldende wet- en regelgeving te voldoen (scheiding vervoerders en PR). Het opgenomen bedrag (€ 88 miljoen) betreft het tekort op de hiervoor benodigde middelen.

13.03.02 Aanlegprogramma goederenvervoer spoor Maatregelen

Tabel 36 Projectoverzicht behorende bij 13.03.02: Aanlegprogramma Spoorwegen goederenvervoer (bedragen x € 1 miljoen)

	Projectbudget		Kasbudget								Indienststelling		Toelichting
Projectomschrijving	huidig	vorig	t/m 2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	later	huidig	vorig	
Projecten Nationaal													
Optimalisering Goederencorridor Rotterdam-Genua	172	172	162	0	1	1	1	6	–	–	divers	divers	
Programma Emplacementen op orde	233	233	194	0	5	5	9	12	8	–	divers	divers	
Kleine projecten Goederenvervoer	36	36		7	9	18	1	1	–	–	divers	divers	
Projecten Zuidwest-Nederland											divers	divers	
Calandbrug	278	276	140	1	3	6	12	35	35	46	divers	divers	
Spooraansluiting 2e Maasvlakte achterlandverbinding	361	356	77	26	43	45	29	20	50	72	divers	divers	
Projecten Oost Nederland													
Uitv.progr Goederenroute Elst-Deventer-Twente (NaNov)	146	146	120	2	2	4	15	3	0	0	divers	divers	
Overige projecten													
Nazorg gereedgekomen projecten	3	2		1	1	1	0	0	0	0	divers	divers	1
Totaal uitvoeringsprogramma	1.229	1.220	694	37	63	79	67	78	94	117			

Projectomschrijving	Projectbudget		Kasbudget		2027	2028	2029	2030	2031	later	Indienststelling		Toelichting
	huidig	vorig	t/m 2025	2026							huidig	vorig	
Planning en studieuitgaven binnen het aanlegprogramma	- 489	- 485	- 174	- 12	- 9	- 14	- 23	- 55	- 85	- 117			
Afrekening voorschotten	42	42	42	1	0								
Programma Aanleg	782	777	562	26	54	64	44	23	9	0			
Aanleguitgaven binnen planning en studies	2	2	0	0	1	0	0	0	0	0			
Budget Aanleg (MF 13.03.02)	784	778	562	26	55	64	44	23	9	0			

Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

1. Nazorg gereedgekomen projecten (0,5 miljoen): naar aanleiding van de afrekening H2-2026 is het projectbudget verhoogd met € 0,5 miljoen.

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

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

13.03.04 Planning en studies personenvervoer

Tabel 38 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		divers	
Grensoverschrijdend Spoorvervoer	211	146		divers	1
Kleine projecten Personenvervoer	77	79		divers	
Reizigerfonds	3	3		divers	
Projecten Zuid-Nederland					
Spoorknoop Eindhoven	159	212		2033	2
Projecten Zuidwest-Nederland					
Stadionpark Rotterdam	143	140		divers	
Projecten Oost-Nederland					
Verduurzaming Dieselspoorlijnen	119	98		divers	
Quick scan decentraal spoor Gelderland	12	12		divers	
OV knooppunt Nijmegen Centrumzijde	63	62		2033	
Projecten Noordwest-Nederland					
Multimodale knoop Schiphol	148	146		divers	
Amsterdam Zuid 3e perron	437	429			
Projecten Noord Nederland					
Meppel: Spoor- en perroncapaciteit	183	179		divers	
Lelylijn	5	5			
HRMK Spoorbrug	83	82			

Projectomschrijving	Budget		Planning		Toelichting
	huidig	vorig	PB of TB	Indienststelling	
Overige projecten en reserveringen					
Studie en innovatiebudget	46	48		divers	
Totaal planning en studies personenvervoer	1.701	1.652			
Afrekening voorschotten	39	39			
Aanleguitgaven binnen planning en studies	– 89	– 78			
Programma planning en studies	1.651	1.612			
Planning en studieuitgaven binnen het aanlegprogramma	296	224			
Planning en studieuitgaven op MF 11	60	53			
Begroting (MF 13.03.04)	2.007	1.889			

Legenda

PB = Projectbesluit

TB = Tracébesluit

Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

1. Grensoverschrijdend Spoorvervoer: In 2024 is een subsidiebeschikking afgegeven binnen het programma Grensoverschrijdend Spoorvervoer voor de verkenning Enschede-Gronau elektrificatie en doorkoppeling. Deze middelen zijn abusievelijk ten laste gebracht van de binnen dit budget geraamde kosten voor de Berlijntrein, maar hadden ten laste moeten worden gebracht van het verkenningenbudget Euregiorail. Om die reden is alsnog € 1,8 miljoen overgeboekt naar het programma Grensoverschrijdend Spoorvervoer en toegevoegd aan de geraamde kosten voor de Berlijntrein. Daarnaast zijn de binnen het voormalige programma Toekomstvast Spoor Zuid NL (hernoemd naar Spoorknoop Eindhoven) geraamde kosten voor de aanpassingen op het emplacement Venlo ter hoogte van € 60,4 miljoen toegevoegd aan de binnen het programma Grensoverschrijdend Spoorvervoer geraamde kosten voor de vervanging van de spanningssluis Venlo, aangezien het om dezelfde infrastructuur gaat. Dit levert in de ontwerpfase en in de realisatiefase voordelen op, omdat er daardoor geen afstemming tussen 2 projecten nodig is waardoor er zijn geen desinvesteringen zijn.
2. Brainport Eindhoven: Met de regio en spoorpartijen is afgesproken dat lenW aan ProRail opdracht geeft voor de planuitwerking van de spoorse scope van Brainport Eindhoven. Betreffende planuitwerking wordt met budget van de MMK (Brainport Eindhoven) gefinancierd en om die reden is € 1,5 miljoen overgeboekt naar Spoorknoop Eindhoven. Daarnaast wordt, om zicht te kunnen houden op gezamenlijke uitwerking van de spoorknoop Eindhoven en de multimodale knoop Eindhoven, aan ProRail in het kader van de verkenning voor de spoorknoop een beschikking afgegeven voor de beperkte onderzoeksopdracht voor nieuwe zijperrons op Eindhoven CS. Deze kosten van € 2,7 miljoen worden eveneens gefinancierd vanuit het budget van de MMK (Brainport Eindhoven) en ook overgeboekt naar Spoorknoop Eindhoven.

13.03.05 Planning en studies goederenvervoer

Tabel 39 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	1	2		Diversen	1
Overige projecten en reserveringen					
Programma 740 treinen	132	129		Diversen	
Totaal programma planning en studies goederenvervoer	133	132			
Afrekening voorschotten	4	4			
Planning en studieuitgaven binnen het aanlegprogramma	489	485			
Programma Aanleg	626	621			
Aanleguitgaven binnen planning en studies	– 2	– 2			
Begroting (MF 13.03.05)	625	619			

Legenda

PB = Projectbesluit

TB = Tracébesluit

Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

1. Kleine projecten Goederenvervoer: de realisatie in 2025 (€ 0,876 miljoen) wordt conform de vigerende werkwijze niet meer meegenomen in de tabel OB 2027.

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

Projectomschrijving	Projectbudget		Kasbudget t/m 2025								Toelichting	
	huidig	vorig		2026	2027	2028	2029	2030	2031	later	start	einde
Beschikbaarheidsvergoeding	8916	3.775	3.054	240	243	198	98	83	0	0		
ERTMS-upgrade	150			10	22	22	22	22	6	48		1
Rente- en belastingaanpassingen	3	3	3									
Begroting (MF 13.04)	4.069	3.778	3.057	250	264	219	119	104	6	48	0	0

Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

1. Er is € 150 miljoen overgeboekt vanuit Exploitatie, Onderhoud en Vernieuwing naar 13.04 ten behoeve van de ERTMS upgrade van de HSL (Infrasppeed). De middelen zijn bij de eerste suppletoire begroting 2026 vrijgemaakt.

13.09 Ontvangsten

Motivering

Dit artikelonderdeel bevat de verantwoording van de bijdragen van derde partijen rechtstreeks aan lenW 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 41 Ontvangsten artikel 13 Spoorwegen (bedragen x € 1 miljoen)						
Omschrijving	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Concessievergoedingen				24	33	36
HSL-heffing	280	150	153	126	124	124
Terugbetaling voorschotten	44					
Bijdragen van derden	1				6	6
Totaal Ontvangsten (MF 13.09)	325	150	153	150	163	166

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 42 Budgettaire gevolgen van beleid artikel 14 Regionale infrastructuur en bereikbaarheidsprogramma's (bedragen x € 1.000)							
	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Verplichtingen	95.557	1.763.031	196.021	218.945	212.623	255.178	226.409
Uitgaven	486.830	398.803	401.342	500.821	498.259	609.991	665.711
14.01 Regionale infrastructuur	0	23.910	115.778	176.481	195.282	230.946	220.752
14.01.02 Planning en studies prg reg/lok	0	3	111.800	151.005	169.805	195.000	218.299
14.01.03 Aanleg reg/lok	0	23.907	3.978	25.476	25.477	35.946	2.453
14.03 Bereikbaarheidsprogramma's	486.830	374.893	285.564	324.340	302.977	379.045	444.959
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	142.385	175.131	185.156	196.558			
14.03.05 Mobiliteitspakketten	344.445	199.755	100.408	127.782	41.364	69.988	82.025
Ontvangsten	0	0	0	0	0	0	0
14.09 Ontvangsten	0	0	0	0	0	0	0

Budgetflexibiliteit

Met uitzondering van planning en studies, zijn de budgetten in 2027 juridisch verplicht op de peildatum 1 januari 2027. De budgetten voor planning en studies zijn bestuurlijk gebonden.

Tabel 43 Geschatte budgetflexibiliteit artikel 14

	2027
Juridisch verplicht	72%
Bestuurlijk gebonden	28%
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 44 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	715	702		1
De Vlietlijn	359	352		
Randstadrail/Metronet Rotterdam	270	265		
Projecten in voorbereiding	20	20		
Overige projecten in voorbereiding	49	55		2
Totaal planning en studies	1.413	1.394		
Planuitwerkingskosten op MF 11	28	28		
Begroting (MF 14.01.02)	1.442	1.422		

Legenda

PB = Projectbesluit

TB = Tracébesluit

Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

1. Rotterdam HOV: Dit betreft de toevoeging van € 13,3 miljoen aan loon- en prijsbijstelling tranche 2026.
2. Overige projecten in voorbereiding: De exploitatiebijdrage ter hoogte van € 7 miljoen voor twee stoptreindiensten in Limburg is overgeboekt vanuit MF 14.01.02 naar de beleidsbegroting (HXII, artikel 16) en wordt daar verantwoord.

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

Projectomschrijving	Projectbudget					Kasbudget					Indienststelling	
	huidig	vorig	t/m 2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	later	huidig	vorig
Projecten Zuidwest-Nederland												
HOV-NET Zuid-Holland Noord (vh Rijn-Gouwelijn)	188	185	70	24	4	25	25	36	2	0	divers	divers
Begroting (MF 14.01.03)	188	185	70	24	4	25	25	36	2	0		

Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

Er hebben geen wijzigingen in het projectbudget plaatsgevonden ten opzichte van de eerste suppletoire begroting 2026.

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 Programma Woningbouw door bovenplanse infrastructuur

Hieronder vallen de middelen die tot doel hebben om gemeenten in staat te stellen bovenplanse infrastructurele 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 46 Projectoverzicht behorende bij 14.03.04 Programma Woningbouw en Mobiliteit door bovenplanse infrastructuur

Projectomschrijving	Projectbudget					Kasbudget					Indienststelling		Toelichting
	huidig	vorig	t/m 2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	later	huidig	vorig	
Woningbouw op korte termijn	1.406	1.403	1.247	159									
Woningbouw op korte termijn 2.0	1.241	1.218		16	71	101	178	301	353	222			1
HOV4 Eindhoven	193	147		1	34	34	81	0	10	34			2
Westflank Groningen	93	91		0	11	34	40	8					
HOV Lijn													3
Almere Pampus	60	0		0	28	28	4						
Begroting (MF 14.03.04)	2.993	2.859	1.247	176	144	197	303	309	363	256			

Belangrijkste budgettaire aanpassingen

1. Woningbouw op korte termijn 2.0: Dit betreft de toevoeging van de loon- en prijsbijstelling tranche 2026.
2. HOV4 Eindhoven: Betreft samenvoeging budgetten uit de Brainportdeal van 2022 en de Beethovendeal van 2024 voor € 44 miljoen. Daarnaast is het projectbudget verhoogd door de toekenning van de prijsbijstelling.

3. HOV Lijn Almere Pampus: Dit betreft een overboeking vanuit de reservering Lijn Pampus naar de beleidsartikel 14 voor € 59,9 miljoen conform BO Mirt Afspraak 2022. Daarnaast wordt de verhoging van het project budget veroorzaakt door de toekenning van de prijsbijstelling.

14.03.05 Programma Woningbouw en Mobiliteit: Mobiliteitspakketten en Grootschalige woningbouw

Tabel 47 Projectoverzicht behorende bij 14.03.05 Programma Woningbouw en Mobiliteit: Mobiliteitspakketten en Grootschalige woningbouw

Projectomschrijving	Projectbudget			Kasbudget						Indienststelling			Toelichting
	huidig	vorig	t/m 2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	later	huidig	vorig	
Mobiliteitspakketten	1.032	1.025	648	196	84	104							
Grootschalige woningbouwgebieden	288	283		4	16	23	41	70	82	52			
Begroting (MF 14.03.05)	1.320	1.308	648	200	100	128	41	70	82	52			

Belangrijkste budgettaire aanpassingen

Mutaties zitten onder de staffel.

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 48 Budgettaire gevolgen van uitvoering artikel 15 Hoofdvaarwegennet (bedragen x € 1.000)							
	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Verplichtingen	1.253.546	1.998.044	1.888.745	2.674.499	1.536.481	1.573.866	1.561.481
Uitgaven	1.436.677	1.619.776	1.671.651	1.462.064	1.662.288	1.732.894	1.687.444
15.01 Exploitatie	8.902	26.681	28.990	24.717	22.987	22.883	26.182
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	8.902	26.681	28.990	24.717	22.987	22.883	26.182
15.02 Onderhoud en vernieuwing	763.644	979.902	979.912	841.436	827.291	796.567	1.014.945
15.02.01 Onderhoud	558.879	709.696	548.633	540.997	534.542	529.764	657.208
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	558.194	709.198	548.214	540.696	534.361	529.702	657.146
15.02.04 Vernieuwing	204.765	270.206	431.279	300.439	292.749	266.803	357.737
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	0	0	0	0	0	0	0
15.03 Ontwikkeling	154.334	118.881	177.164	116.805	336.162	450.047	194.645
15.03.01 Aanleg	145.786	98.206	113.313	106.706	198.224	197.664	96.467
15.03.02 Planning en studies	4.588	14.534	56.415	3.327	135.618	251.575	98.178
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	2.257	1.694	1.874	1.874	1.874	1.874	1.874
15.03.03 Optimalisering gebruik	3.960	6.141	7.436	6.772	2.320	808	0
15.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS	65.740	64.703	55.952	58.186	65.705	54.274	52.825
15.06 Netwerkgebonden kosten HVWN	444.057	429.609	429.634	420.920	410.144	409.124	398.847
15.06.01 Apparaatskosten RWS	409.347	413.314	412.229	403.813	393.992	392.733	385.002
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	409.347	413.314	412.229	403.813	393.992	392.733	385.002
15.06.02 Overige netwerkgebonden kosten	34.710	16.295	17.405	17.107	16.152	16.391	13.845
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	34.710	16.295	17.405	17.107	16.152	16.391	13.845
Ontvangsten	43.982	20.320	15.683	8.463	9.950	10.617	150
15.09 Ontvangsten	43.982	20.320	15.683	8.463	9.950	10.617	150

Budgetflexibiliteit

Met uitzondering van planning en studies, zijn de budgetten in 2027 juridisch verplicht op de peildatum 1 januari 2027. De budgetten voor planning en studies zijn bestuurlijk gebonden.

Tabel 49 Geschatte budgetflexibiliteit artikel 15

	2027
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.

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

¹ Kamerstuk [31 409, nr. 373](#)

² Kamerstuk [34 244, nr. 3](#)

³ Kamerstuk [29 385, nr. 119](#)

voor een aanpassing van bedienvensters. Om de vaarwegen toekomstbestendig en betaalbaar te houden, wordt onderzocht waar beperkingen in de bediening en begeleiding mogelijk zijn om de doelen voor de binnenvaart structureel te kunnen behouden. Daartoe wordt onderzoek in gang gezet naar a) opwaardering/afwaardering van vaarwegen; b) de functie en een bijpassend onderhoudsregime oevers; c) het langetermijn verkeersmanagement; d) betaald gebruik van overnachtingsplaatsen voor de recreatievaart; en e) de veiligheidsperspectieven bij een invoering van een verplicht vaarbewijs voor de recreatievaart.

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

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

Meetbare gegevens

Tabel 50 Specificatie bedieningsareaal				
Areaalomschrijving	Eenheid	Realisatie 2025	Prognose 2026	Prognose 2027
Begeleide vaarweg	km	848	848	848
Bediende objecten	stuks	233	233	222

Bron: Rijkswaterstaat 2026

Toelichting

Alleen de vaarwegen die vanuit vaste verkeersposten worden begeleid, zijn in het hier opgenomen areaal meegeteld. De vaarwegen in beheer bij RWS die met patrouillevaartuigen worden bestreken zijn derhalve niet meegerekend. In 2027 zijn geen wijzigingen voorzien in de begeleide vaarweg.

In 2027 neemt het aantal bediende objecten af met 11 stuks door de voorgenomen overdrachten van enerzijds het Merwedekanaal in Utrecht en anderzijds de Slochtersluis langs het kanaal Lemmer-Delfzijl.

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 2026 vindt voor Rijkswaterstaat in het kader van de meerjarenafpraak instandhouding 2024 – 2030 tussen lenW en Rijkswaterstaat, een 'midterm-review' plaats waarin de financiële meerjarenreeksen voor instandhouding worden herijkt. Dit betreft de werkelijke budgetbehoefte en het maakbare deel ervan voor de instandhouding van de RWS-netwerken. In opdracht van lenW worden deze herijkte reeksen door een externe partij gevalideerd en met de Kamer gedeeld. De herijkte reeksen zijn van belang voor het verkrijgen van een gedeeld beeld over de benodigde middelen voor de komende jaren. Op basis van de resultaten wordt gezien of aanpassingen in het budget, basiskwaliteitsniveau en/of prestaties wenselijk zijn of dat er andere afspraken moeten worden gemaakt.

Daarnaast wordt er in het coalitieakkoord voor het beheer en onderhoud van infrastructuur en voor de ontsluiting van woningbouw aanvullend € 1,1 miljard per jaar beschikbaar gesteld voor de jaren 2031 t/m 2035. Vanaf 2036 is structureel aanvullend € 500 miljoen beschikbaar. Met dit aanvullende budget is het mogelijk om een aantal urgente knelpunten binnen de instandhoudingsopgave op te pakken. Ondanks deze middelen, is de totale instandhoudingsopgave binnen de looptijd van de fondsen niet volledig uitvoerbaar en betaalbaar. Om maximaal te kunnen presteren moet er geprioriteerd worden over de volle breedte van de opgaven, het MIRT en de fondsen. Hoewel de instandhouding voorop staat, is ook binnen de instandhoudingsopgave een prioritering nodig. Om die reden heeft lenW aan een afwegproces op fondsniveau gewerkt zoals vermeld in de kamerbrief prioritering Mobiliteitsfonds en Deltafonds.

Vooruitlopend op de herprioritering op de fondsen heeft het kabinet besloten om een totaalbedrag van € 1,1 miljard in 2031 vanuit de Aanvullende Post over te boeken naar het MF en DF. De overheveling is nodig zodat lenW genoeg ruimte heeft om begin 2027, vooruitlopend op Voorjaarsnota 2027, voor verschillende urgente instandhoudingsprojecten verplichtingen aan te gaan. Eventuele benodigde kasschuiven worden betrokken bij Voorjaarsnota 2027. Voor het MF betreft dit € 945 miljoen. Hiervan gaat € 560 miljoen naar RWS en € 385 miljoen naar ProRail. Het deel van RWS is bestemd voor het basiskwaliteitsniveau RWS (€ 308 miljoen) en Vernieuwing (€ 252 miljoen) en is verdeeld over het Hoofdwegennet (€ 379 miljoen) en Hoofdvaarwegennet (€ 181 miljoen).

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.

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 overzichtconstructie Kustwacht is als bijlage 2 «Overzichtconstructie Kustwacht» aan deze begroting toegevoegd.

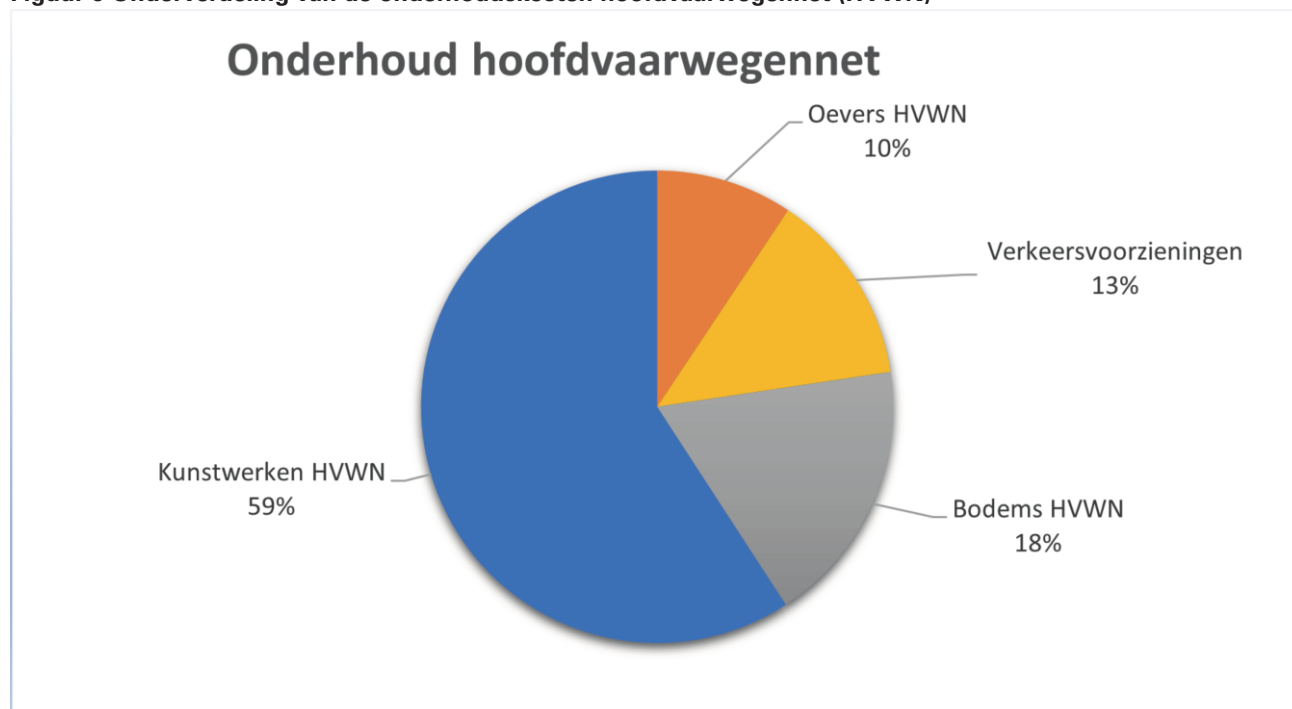
Overdracht Brokx-Nat

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 2023–2027.

Figuur 6 Onderverdeling van de onderhoudskosten hoofdvaarwegennet (HVWN)



Bron: Rijkswaterstaat 2026

Tabel 51 Areaal onderhoud

	Eenheid	Omvang 2025	Omvang 2026	Omvang 2027	Budget (x € 1.000) 2027
Vaarwegen	km	7.271	7.271	7.264	548.214

Bron: Rijkswaterstaat 2026

Toelichting

Het totale areaal is een optelling hoofdtransportassen, hoofdvaarwegen en overige vaarwegen van in totaal afgerond 3.406 kilometer en van zeecorridors en zeetoegangsgeulen van in totaal afgerond 3.858 kilometer. Tezamen is dit afgerond 7.264 kilometer.

In 2027 wordt er een afname van 6,4 km overige vaarweg voorzien door de overdracht van het Merwedekanaal in Utrecht.

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 52 Indicatoren Onderhoud

Indicator	Realisatie 2024	Realisatie 2025	Streef- waarde 2026	Streefwaarde 2027
Geplande stremmingen (gehele areaal)	0,7%	1,1%	0,8%	0,8%
- Hoofdtransportas	0,7%	1,7%	0,8%	0,8%
- Hoofdvaarweg	0,6%	0,4%	0,8%	0,8%
- Overige Vaarweg	0,8%	1,8%	0,8%	0,8%
Ongeplande stremmingen (gehele areaal)	1,2%	0,7%	0,2%	0,2%
- Hoofdtransportas	0,3%	0,2%	0,2%	0,2%
- Hoofdvaarweg	1,1%	0,4%	0,2%	0,2%
- Overige Vaarweg	1,6%	1,2%	0,2%	0,2%

Bron: Rijkswaterstaat 2026

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 (o.a. door grotere schepen en zwaarder verkeer) neemt de kans op ongeplande uitval van objecten toe. Dit zien we met name terug in de ongeplande stremmingen, die de streefwaarde 3,5 keer overschrijden, hoofdzakelijk op de overige vaarwegen. Om de groeiende instandhoudingsopgave en de ongeplande stremmingen het hoofd te bieden wordt er meer gepland onderhoud uitgevoerd. Hierdoor wordt de streefwaarde voor geplande stremmingen overschreden voor de Hoofdtransportas en de Overige vaarweg, en voor het gehele areaal.

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 toegelicht in bijlage 3 «Instandhouding». In het MIRT-projectenoverzicht worden onderliggende projecten inzichtelijk gemaakt.

Tabel 53 Projectoverzicht behorende bij 15.02.04: Vernieuwing Hoofdwegennet (bedragen x € 1 miljoen)

Projectomschrijving	Projectbudget					Kasbudget					Openstelling		Toelichting
	huidig	vorig	t/m 2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	later	huidig	vorig	
Programma Vernieuwing	5.293	4.816	1.108	348	510	353	322	351	394	1.906	Diverse	Diverse	1
Totaal programma Vernieuwing	5.293	4.816	1.108	348	510	353	322	351	394	1.906			
Budget Vernieuwing (MF 15.02.04)				270	431	300	293	267	358	2.266			
Overprogrammering (-)				- 78	- 79	- 53	- 29	- 85	- 36	360			

Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

1. Het budget voor het programma Vernieuwing is beleidsarm met 1 jaar verlengd tot en met 2040. Verder is dit budget structureel opgehoogd met de toevoeging van de prijsbijstelling tranche 2026 (€ 76,4 miljoen). In het kader van de wet DBA worden een aantal individuele dossiers verambtelijkt. Het budget wordt verlaagd doordat het bijbehorende budget wordt overgeheveld naar de apparaatskosten van RWS (€ 7,1 miljoen). Daarnaast zijn in het coalitieakkoord middelen vrijgemaakt voor beheer en onderhoud van infrastructuur. Vooruitlopend op de herprioritering op de fondsen heeft het kabinet besloten om een totaalbedrag van € 1,1 miljard in 2031 vanuit de Aanvullende Post over te boeken naar het MF en DF. De overheveling is nodig zodat lenW genoeg ruimte heeft om begin 2027, vooruitlopend op Voorjaarsnota 2027, voor verschillende urgente instandhoudingsprojecten verplichtingen aan te gaan. Eventuele benodigde kasschuiven worden betrokken bij Voorjaarsnota 2027. Voor het MF betreft dit € 945 miljoen. Hiervan gaat € 560 miljoen naar RWS en € 385 miljoen naar ProRail. Het deel van RWS is bestemd voor het basiskwaliteitsniveau RWS (€ 308 miljoen) en Vernieuwing (€ 252 miljoen). Voor het hoofdvaarwegennet betekent dit dat het vernieuwingsbudget in 2031 is verhoogd met € 94,3 miljoen.

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 toegelicht 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 is onderzocht of het uitdiepen van de VIJM kan worden opgepakt door de grond te gebruiken bij andere projecten. Dit bleek helaas niet mogelijk.

Wind op zee

Door het kabinet zijn middelen vrijgemaakt voor de uitbreiding van Wind op Zee. Deze middelen hebben onder andere betrekking op de scheepvaartveiligheid op de Noordzee en zullen in 2026 en daarna worden omgezet in concrete maatregelen. Dit betreft een doorlopend proces.

15.03.01 Aanleg

Producten

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

Tabel 54 Mijlpalen Hoofdvaarwegennet

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

Bron: Rijkswaterstaat 2026

Tabel 55 Projectoverzicht behorende bij 15.03.01: Ontwikkeling Hoofdvaarwegennet (bedragen x € 1 miljoen)

Projectomschrijving	Projectbudget					Kasbudget					Openstelling			Toelichting
	huidig	vorig	t/m 2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	later	huidig	vorig		
Projecten Nationaal														
Beter Benutten	16	16	16	0							Geen	Geen		
Impuls Dynamisch Verkeermanagement	100	100	100	0							2018	2018		
Walradarsystemen	35	35	32	2	1					0	divers	divers		
Regeling Kademuren	11	11	2	2	3	2	2	1	1	0	nvt	nvt		
Reservering ERTVS	687	631	0	10	28	4	1	1	7	636			1	
Projecten Noordwest-Nederland														
De Zaan (Wilhelminasluis)	14	14	10	3							2020	2020		
Lichtenen buitenhaven IJmuiden	84	83	46	0	2	11	25				n.t.b.	n.t.b.		
Projecten Zuidwest-Nederland														
Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Beneden-Lek	13	13	13	0	0	0				0	2022	2022		
Capaciteitsuitbreiding overnachtingsplaatsen Merwede	7	7	7		0		0				2021	2021		

Projectomschrijving	Projectbudget			Kasbudget						Openstelling		Toelichting
	huidig	vorig	t/m 2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	later	huidig	
Nieuwe Sluis Terneuzen	1.303	1.302	1.236	42	15	0	9	0	0	0	2025	2025
Project Mainport Rotterdam	1.148	1.147	1.106	1	0	2	1	1	1	39	2033	2033
Projecten Zuid-Nederland												
Maasroute modernisering fase 2	866	865	830	7	29	0				0	2027	2027
Zuid-Willemsvaart: aanleg Maximakanaal en opwaarderen tot Veghel	429	429	427	1	0	0	0	1			2015	2015
Sluis II Wilhelminakanaal	173	97	6	12	33	64	46	2	0	10	n.t.b.	n.t.b.
Projecten Oost-Nederland												
Toekomstvisie Waal	155	154	148	1	3	3	0	0			2024	2024
Verruiming Twentekanalen fase 2	235	235	231	0	0		1	2		0	2023	2023
Vaarweg Meppel-Ramspol (keersluis Zwartsluis)	59	59	59	1		0					2017	2017
Projecten Noord-Nederland												
Vaarweg Lemmer-Delfzijl fase 1: verbreding tot klasse Va	282	282	282	0			0				2017	2017
Verruiming vaarweg Eemshaven-Noordzee	39	39	37	0			0		2		2018	2018
Sluiscomplex Kornwerderzand	522	513	0	0	5	5	105	160	139	108	n.t.b.	n.t.b.
Overige Projecten												
Kleine projecten / afronding projecten	206	205	190	2	2	4	3	4			divers	divers
Afrondingen	2	– 1									divers	divers
Totaal uitvoeringsprogramma	6.385	6.237	4.778	84	121	94	193	172	149	793		
Aanleg uitgaven op MF 15.03.01 mbt planning en studies	145	87	30	20	33	27	27	7	1	0		
Programma Aanleg	6.530	6.324	4.808	104	154	121	220	179	150	793		
Uitgaven mbt planning en studies op MF 15.03.02 mbt het programma aanleg	– 79	– 77	0		– 2	– 12	– 25	– 1	– 1	– 38		
Budget Aanleg (MF 15.03.01)	6.451	6.247	4.808	104	152	109	195	178	149	755		
Overprogrammering (-)				– 7	– 45	– 10	– 4	5	– 53	113		

Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

1. Reservering ERTVS: dit wordt veroorzaakt door de toegevoegde prijsbijstelling.
2. Vaarweg Lemmer-Delfzijl fase 2: vanuit de reservering bij DGLM is € 52,5 miljoen overgeboekt naar de realisatiefase. Het gaat hier om de projecten Gerrit Krolbrug en 3 Friese bruggen en Kootstertille. Daarnaast is het projectbudget van de Gerrit Krolbrug met € 4,1 mln gestegen door aanvullende ontvangsten vanuit de gemeente Groningen. Het overige deel bestaat uit ruim €1 mln prijsbijstelling.

3. Sluis II Wilhelminakanaal: De gunning van sluis II bij het Wilhelminakanaal is voorzien in het najaar. Uit gesprekken met de aannemer is gebleken dat het huidige budget ontoereikend is. Daarom wordt er nog eens € 10 miljoen extra uit de extrapolatie gehaald en aan het budget toegevoegd. Daarnaast is er bij de vorige begroting per abuis een verkeerde stand opgenomen, dit wordt bij deze gecorrigeerd.
4. Sluiscomplex KWZ: dit wordt veroorzaakt door de toegevoegde prijsbijstelling.

15.03.02 Planning en studies

Tabel 56 Projectoverzicht behorende bij 15.03.02: Planning en studies Hoofdvaarwegennet (bedragen x € 1 miljoen)

Projectomschrijving	Budget		Planning		Toelichting
	huidig	vorig	huidig	vorig	
Aanleg uitgaven op MF 15.03.01 mbt planning en studies	– 145	– 87	nvt	nvt	1
Uitgaven mbt planning en studies op MF 15.03.02 mbt het programma aanleg	79	77	nvt	nvt	
Projecten Nationaal					
Bijdrage aan agentschap t.b.v. externe kosten planuitwerkingen	37	32	nvt	nvt	2
Reservering voor LCC	515	471	nvt	nvt	3
Reservering voor scheepvaartveiligheid maatregelen agv Wind op Zee	1222	412	nvt	nvt	4
Projecten Noordwest-Nederland					
Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Amsterdam-Lemmer	7	7	ntb	2025 – 2027	
Vaarweg IJsselmeer-Meppel	0	0	ntb	ntb	
Projecten Zuidwest-Nederland					
Capaciteit Volkeraksluizen	0	0	ntb	ntb	
Projecten Oost-Nederland					
Bovenloop IJssel (IJsselkop tot Zutphen)	43	42	ntb	ntb	
Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen IJssel	34	33	ntb	ntb	
Projecten Noord-Nederland					
Vaarweg Lemmer-Delfzijl fase 2	541	527	2024 – 2029	2024 – 2028	5
Overige projecten en reserveringen	533	497			6
Projecten in voorbereiding					
Projecten Zuidwest-Nederland					
Kreekraksluizen			ntb	ntb	
Projecten Oost-Nederland					
Verkenning IJssel fase 2					
Overige projecten in voorbereiding					
Gesignaleerde risico's					
Afrondingen	0	0			
Totaal programma planning en studies	2.866	2.011			

Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

1. Het verschil wordt veroorzaakt doordat € 45,9 miljoen is overgeboekt van de planstudiefase naar de realisatiefase voor de Gerrit Krolbrug, doordat het projectbudget Gerrit Krolbrug met € 4,1 miljoen is gestegen door aanvullende ontvangsten van de gemeente Groningen en met € 0,2 miljoen is gestegen door een overboeking uit het budget voor externe kosten planuitwerkingen en doordat € 6,6 miljoen is overgeboekt van de planstudiefase naar de realisatiefase voor een Partieel Uitvoeringsbesluit contractvoorbereidingsfase 3 Friese Bruggen en Kootstertille.

2. Bijdrage aan agentschap RWS: door de extrapolatie naar 2040 is de bijdrage aan agentschap t.b.v. externe kosten planuitwerkingen met € 4,8 miljoen toegenomen.
3. Reservering Life Cycle Costs (LCC): door de extrapolatie naar 2040 is de reservering voor LCC met € 34,2 miljoen toegenomen.
4. Reservering voor scheepvaartveiligheid (SVV) maatregelen Wind op Zee (WOZ): Naar het ministerie van Defensie is € 19,2 miljoen overgeboekt voor het project Verkeersbeeld op Zee (VOZ) deel 2 2030 tot en met 2035. Vanuit Klimaat en Groene Groei is in de periode 2028 t/m 2040 € 765,3 miljoen overgeboekt voor de resterende (3e) tranche ter dekking van de structurele kosten aanvullende routekaart WOZ.
Daarnaast ontvangt lenW nu alvast in totaal € 55,9 miljoen van de aanvullende post bij Financiën voor de voorbereidende werkzaamheden van de Partiële Herziening. Besluitvorming over de routekaart van deze PH vindt plaats in het najaar van 2026. Deze middelen zijn bedoeld om alvast uit te kunnen werken welke scheepvaartveiligheidsmaatregelen er genomen moeten worden om de ambitie van 40GW wind op zee te realiseren.
5. Vaarweg Lemmer-Delfzijl fase 2: het projectbudget voor de Gerrit Krolbrug is met € 4,1 miljoen gestegen door aanvullende ontvangsten van de gemeente Groningen en met € 0,2 miljoen door een overboeking uit het budget voor externe kosten planuitwerkingen.
6. Overige projecten en reserveringen: Door de extrapolatie naar 2040 zijn de overige projecten en reserveringen met € 23,8 miljoen toegenomen. Van de reservering robuuste HVWN op artikel 11 is € 100 miljoen overgeboekt naar artikel 15 voor een nieuwe reservering Ruimte voor de Rivier 2.0 bevaarbaarheid. Er is voor het project Sluis II Wilhelminakanaal € 64,2 miljoen overgeboekt naar realisatie en voor het project walstroom rijksligplaatsen is € 34,7 miljoen overgeboekt naar realisatie.

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 lenW worden uitgevoerd. Een voorbeeld is de optimalisatie van logistieke routes om modal shift te bevorderen.

Tabel 57 Projectoverzicht behorende bij 15.03.03 Optimalisering hoofdvaarwegennet (bedragen x € 1 miljoen)

Optimalisering hoofdvaarwegennet 15.03.03 (bedragen x € 1 miljoen)

Projectomschrijving	Budget		Planning
	huidig	voig	
Modal shift van weg naar water	23	23	nvt
Totaal Optimalisering gebruik	23	23	nvt

Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

Er hebben geen wijzigingen in het projectbudget plaatsgevonden ten opzichte van de eerste suppletoire begroting 2026.

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 Zeetoegang 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 58 Projectoverzicht behorende bij 15.04: Geïntegreerde contractvormen/PPS Hoofdvaarwegennet (bedragen x € 1 miljoen)

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

	Projectbudget			Kasbudget							Openstelling			Eind contract
Projectomschrijving	huidig	vorig	t/m 2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	later	huidig	vorig		
Projecten Noordwest-Nederland														
Lekkanaal: 3e kolk Beatrixsluis en verbreding kanaalzijde/uitbreiding ligplaatsen	453	448	162	16	16	16	15	15	15	199	2019	2019		
Zeetoeegang IJmond	1.313	1.301	695	40	31	34	42	30	29	412	2021	2021	1	
Projecten Oost-Nederland														
Capaciteitsuitbreiding sluis Eefde	179	178	72	6	6	6	6	6	6	71	2021	2021		
Projecten Zuid-Nederland														
Keersluis Limmel afrondingen	98	97	39	3	3	3	3	3	3	42	2018	2018		
Totaal	2.043	2.023	968	65	56	58	66	54	53	723				

Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

1. De verhoging van de budgetten wordt veroorzaakt door de toegekende loon- en prijsbijstelling.

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 Rijksvaarwegen, die rechtstreeks aan lenW worden betaald, verantwoord.

Producten

Bijdragen van derden

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

Tabel 59 Ontvangsten artikel 15 Hoofdvaarwegennet (bedragen x € 1.000)

Ontvangsten 15.09 Hoofd-
vaarwegennet (bedragen x
€ 1 miljoen)

	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Bijdragen van derden	20	16	8	10	11	0

Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

Er hebben geen wijzigingen in het ontvangsten budget plaatsgevonden ten opzichte van de eerste suppletoire begroting 2026.

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 60 Budgettaire gevolgen van uitvoering artikel 17 Megaprojecten verkeer en vervoer (bedragen x € 1.000)							
	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Verplichtingen	1.972.923	533.297	1.483.313	320.348	192.622	291.866	91.085
Uitgaven	674.903	777.602	358.098	749.446	764.908	661.634	458.291
17.07 ERTMS	175.446	172.377	57.169	77.756	124.582	132.015	56.928
17.07.01 Aanleg ERTMS	175.446	172.375	57.169	77.756	124.582	132.015	56.928
17.07.02 Planning en studies ERTMS	0	2	0				
17.08 Zuidasdok	232.632	389.547	248.656	514.831	516.112	327.462	300.620
17.10 Programma Hoogfrequent Spoorvervoer	266.825	215.678	52.273	156.859	124.214	202.157	100.743
17.10.01 Aanleg PHS	262.105	211.059	46.105	150.632	101.659	158.469	44.918
17.10.02 Planning en studies PHS	4.720	4.619	6.168	6.227	22.555	43.688	55.825
Ontvangsten	95.698	102.943	71.176	92.248	71.454	79.236	77.773
17.09 Ontvangsten	95.698	102.943	71.176	92.248	71.454	79.236	77.773

Budgetflexibiliteit

Met uitzondering van planning en studies, zijn de budgetten in 2027 juridisch verplicht op de peildatum 1 januari 2027. De budgetten voor planning en studies zijn bestuurlijk gebonden.

Tabel 61 Geschatte budgetflexibiliteit artikel 17

	2027
Juridisch verplicht	98%
Bestuurlijk gebonden	2%
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 2022/21, [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. De budgettaire gevolgen van de nieuwe Tranche-aanpak zijn voor de eerste tranche verwerkt in de begroting. De kamer is geïnformeerd over de opgave voor het vervolg bij de 24^e voortgangsrapportage (Kamerstukken II 2025/2026, [33562, nr. 111](#)).

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 24^e voortgangsrapportage.

Tabel 62 Projectoverzicht behorende bij 17.07 ERTMS (bedragen x € 1 miljoen)

Projectomschrijving	Projectbudget					Kasbudget					Openstelling	
	huidig	vorig	t/m 2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	later	huidig	vorig
ERTMS											divers	divers
Aanleg	3466	3459	853	246	350	380	471	386	315	465		
Planning en studies	90	90	90	0	0	0	0	0	0	0	divers	divers
Programma	3.556	3.549	943	246	350	380	471	386	315	465		
Afrekening voorschotten	47	47	36	11								
Overprogrammering (-)				- 85	- 293	- 302	- 346	- 254	- 258	1.538		
Begroting (MF 17.07)	3.603	3.596	979	172	57	78	125	132	57	2.003		

Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

Wegens het niet halen van de deadline voor de seriële ombouw wordt een deel van de toegezegde CEF-subsidie voor het realiseren van een prototype en seriële ombouw in het goederenvervoer niet meer uitgekeerd. Omdat in het budget al rekening was gehouden met de ontvangst van deze subsidie worden zowel de uitgaven als de ontvangsten met € 6,245 miljoen afgeboekt.

Daarnaast is € 25,410 miljoen overgeboekt naar het EOv-programma (MF 13.02), omdat de kosten van instandhouding van het bestaande trein-beveiligingssysteem VPI (Vital Processor Interlocking, een elektronisch rijwegbeveiligingssysteem dat wissels en seinen aanstuurt zodat treinen veilig gebruikmaken van het spoor) op de baanvakken Groningen - Leeuwarden en Groningen - Bad Nieuweschanx grens plaatsvindt binnen dit programma.

17.08 ZuidasdokMotivering

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 bidden aan de uitbreiding van de ov-terminal en de wegcapaciteit te vergroten, wordt de A10 ondergronds gebracht en verbreed. Een investering in de ruimtelijke kwaliteit van de Zuidas draagt verder bij aan de versterking van een internationale toplocatie. In de MIRT-brief van 13 januari 2026 is de Kamer geïnformeerd over een nieuw verwacht tekort op het project van € 1.150 – 1300 miljoen (Kamerstuk 36800-A nr. 11). In een bestuurlijk overleg van 5 november 2025 hebben Rijk en regio de scope van Zuidasdok zoals opgenomen in het Tracébesluit Zuidasdok nogmaals bevestigd.

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

Projectomschrijving	Projectbudget					Kasbudget					Openstelling	
	huidig	vorig	t/m 2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	later	huidig	vorig
Zuidasdok												
Generieke en ruimtelijke inrichting	66	66	66	0	0	0	0					
Projectorganisatie en voorbereiding	641	635	338	52	27	36	32	29	25	102		
Tunnel en A10	2.065	1.603	243	150	121	388	443	255	257	208		
OVT incl. keerspoor	1.206	1.193	530	187	101	90	41	44	19	194		
Afrondingen												
Programma	3.978	3.497	1.177	390	249	515	516	327	301	504	2032-2036	2032-2036
Begroting (MF 17.08)	3.978	3.497	1.177	390	249	515	516	327	301	504		

Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

1. Tunnel en A10: In het coalitieakkoord zijn middelen gereserveerd voor Prioritaire Infrastructuurprojecten en lopende projecten. Er wordt met deze begroting in totaal € 1,5 miljard voor de jaren 2028 en 2029 overgeboekt vanuit de Algemene Post. De middelen worden ingezet voor twee projecten: Zuidasdok en A27 Houten Hooipolder. De overige € 100 miljoen staat op de reservering op artikel 11.

De overige budgettaire aanpassingen zijn mutaties ten aanzien van loon- en prijsbijstelling 2026.

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 64 Overzicht van de bijdragen (bedragen x € 1 miljoen)

Projectomschrijving	Totaal	t/m 2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	later
Bijdragen Rijk	2.919	705	240	178	440	477	259	224	396
Bijdrage gemeente Amsterdam	446	172	42	39	45	39	43	43	23
Bijdrage Vervoersregio Amsterdam	363	141	31	31	37	32	35	35	21
Bijdrage Provincie Noord Holland	87	87	0	0	0	0	0	0	0
EU-ontvangsten	3	3	0	0	0	0	0	0	0
Bijdrage derden	124	33	16	1	10	0	2	0	62
Totaal programma	3.942	1.141	329	249	532	548	339	302	502
Begroting (MF 17.08)	3.942	1.141	329	249	532	548	339	302	502

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 2025 (VGR 2025-2, Kamerstuk 32404-130). 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 halfjaar 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. Gefaseerd zullen de treinfrequenties worden verhoogd, als de benodigde infrastructuur dat mogelijk maakt. Het programma bevindt zich nu grotendeels in de realisatiefase: inmiddels is een belangrijk deel van de projecten uitgevoerd of in uitvoering 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 2025-2 is aangegeven dat het PHS-programma in volop in uitvoering is en meer dan 95% van het budget verplicht is.

Tabel 65 Projectoverzicht behorende bij 17.10 Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (bedragen x € 1 miljoen)

	Projectbudget					Kasbudget					Indienststelling			Toelichting
Projectom- schrijving	huidig	vroig	t/m 2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	later	huidig	vroig		
Programma														
Hoogfrequent Spoorvervoer														
In dienst gestelde projecten														
OV-SAAL korte termijn	630	630	630	0	0	0	0	0	0	0			gereed	
OV-SAAL middellange termijn	98	98	98	0	0	0	0	0	0	0			gereed	
PHS: Doorstroomstation Utrecht	253	253	253	0	0	0	0	0	0	0			gereed	
PHS: Spooromgeving Geldermalsen	149	149	149	0	0	0	0	0	0	0			gereed	
PHS: Rijswijk - Rotterdam	351	351	351	0	0	0	0	0	0	0			gereed	
PHS: Ede	76	76	76	0	0	0	0	0	0	0			gereed	
Lopende projecten														
PHS: Meteren - Boxtel	875	825	197	71	159	145	169	70	46	19	2031	2031	1	
PHS: Amsterdam	1174	1160	388	88	127	141	141	117	70	103	2030 – 2032	2030 – 2032	2	
PHS: Alkmaar- Amsterdam	308	303	22	14	31	68	64	36	17	56	2030 – 2032	2029 – 2030		
PHS maatregelen TEV	149	147	54	18	24	23	13	9	4	3	divers	divers		
PHS: Nijmegen West-Entree	216	213	52	40	45	29	14	6	6	24	2028	2028		
PHS: Overige maatregelen (projecten < € 50 miljoen)	260	258	144	34	36	17	14	12	1	2	divers	divers		
Planning en studies														
Diverse corridors	632	663									divers	divers	3	
Programma	5.170	5.124	2.413	264	421	424	414	251	145	207				
Afrekening voorschotten				0	0	0	0	0	0	0				
Overprogrammering (-)				– 134	– 295	– 279	– 311	– 134	– 176	1.329				
Begroting (MF 17.10.10)	5.170	5.124	2.413	131	126	144	103	117	– 31	1.536				

Belangrijkste (budgettaire) aanpassingen

1. PHS Meteren – Boxtel: het projectbudget is met 37,8 mln verhoogd vanuit het resterende budget op planning en studies, dit om opgetreden markt- en prijseffecten op te vangen en de post onvoorzien aan te vullen tot een niveau dat past bij de fase van het project.
2. PHS Amsterdam: Dit betreft de toevoeging van € 14,7 miljoen aan loon- en prijsbijstelling tranche 2026.
3. Diverse corridors: zie toelichting 1.

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 66 Ontvangsten artikel 17 (bedragen x € 1 miljoen)

	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Bijdragen van derden ERTMS	12					
Bijdragen van derden Zuidasdok	89	71	92	71	79	78
Bijdragen van derden PHS	1					
Totaal Ontvangsten	103	71	92	71	79	78
Totaal Ontvangsten (MF 17.09)	103	71	92	71	79	78

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 67 Budgettaire gevolgen van uitvoering artikel 18 Overige uitgaven en ontvangsten (bedragen x € 1.000)							
	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Verplichtingen	42	2.045	900	450	0		
Uitgaven	93	1.807	850	642	0		
18.06 Externe veiligheid	93	1.807	850	642	0		
18.08 Netwerkoeverstijgende kosten							
18.08.03 Afroaming Eigen Vermogen Rijkswaterstaat							
Ontvangsten	0	- 163.908					
18.09 Ontvangsten	0	4					
18.10 Saldo van de afgesloten rekeningen	0	- 163.912					

Budgetflexibiliteit

De budgetten voor externe veiligheid zijn in 2027 juridisch verplicht op de peildatum 1 januari 2027. De middelen afroaming eigen vermogen Rijkswaterstaat zijn beleidsmatig gereserveerd.

Tabel 68 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.

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 (IenW). Voor het surplus eigen vermogen van Rijkswaterstaat geldt dat – in lijn met het zwaartepunt van de herkomst – deze middelen zijn toegevoegd aan het Mobiliteitsfonds. Deze middelen zijn in afwachting van nadere bestemming toegevoegd aan artikelonderdeel 18.08 Netwerkgebonden kosten.

4. Bijlagen

Artikel 11 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte

Tabel 69 Verdiepingsbijlage artikel 11 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte																																				
11 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte															Totaal mutatie 2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040							
Ontwerpbegroting 2026 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte																283.151 674.362	613.681 1.020.085	1.771.557 1.438.709	1.276.413 1.137.048	1.413.781 1.220.138	1.176.199.466.501	1.023.188 1.841.131	2.387.902													
Mutaties																55.018 268.771	-	7201	312.862	- 513.521	90.672	152.674	- 92.018	61.032	122.413	93.277	420.385	- 30.738	- 854.763	62.312						
Voorjaarsnota 2026																																				
Stand eerste suppletoire wet 2026 artikel 11 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte																338.169 405.591	606.480	707.223	1.258.036	1.529.381	1.429.087	1.045.030	1.474.813	1.342.551	1.269.478	046.116	992.450	986.368	2.450.214							
Aanvullende Post (AP): CA																																				
9. Prioritaire Infrastructuurprojecten																100.000		50.000	50.000																	
Bijdragen Derden																2.490	2.490																			
EZK: Transpect MARIN & Deltares																- 300	- 300																			
HXII: PBNI																73.658	- 4.620	- 4.835	- 5.309	- 4.564	- 5.433	- 5.433	- 5.433	- 5.433	- 5.433	- 5.433	- 5.433	- 5.433	- 5.433	- 5.433	- 5.433					
HXII: Sustainable Aviation Fuel (SAF) Fonds																20.000	20.000																			
HXII: Tegenvaller Implementatie van European Maritime Single Window environment																26.000	- 2.000	- 2.000	- 2.000	- 2.000	- 2.000	- 2.000	- 2.000	- 2.000	- 2.000	- 2.000	- 2.000	- 2.000	- 2.000	- 2.000	- 2.000					
HXII: Terugbetaling Vrachtwagenheffing																179.429	27.483	151.946																		
Kabinetsbesluitvorming 2026: Incidentele middelen Infrastructuur																1.500.000		100.000	200.000	200.000	200.000	200.000	200.000	200.000	300.000	300.000	300.000	300.000	300.000	300.000						
Kabinetsbesluitvorming 2026: Investerings Regionale Mobiliteit en Ontsluiting Infrastructuur																3.600.000	100.000	200.000	300.000	300.000	300.000	300.000	300.000	300.000	300.000	300.000	300.000	300.000	300.000	300.000						
Kasschuif																																				
Generaal Woningbouw																0	43.687	- 43.687																		
Kasschuiven 2026																																				
Verkenningen, Reserveringen en Investeringsruimte																0	164.400	63.033	- 3.921	- 79.628	- 17.967	- 36.275	24.627	171.687	121.383	10.925	- 25.728	379.19	- 26.216	115.536	10.929					
Loon- en Prijsbijstelling 2026																-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Overboeking																2.496.326	178.281	203.855	- 191.300	194.866	- 184.787	- 188.115	172.499	- 202.556	189.567	- 136.525	- 126.685	115.800	128.617	- 153.014	- 129.859					
Overbeplantingsplicht																-																				
																11.000		- 11.000																		

11 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte	Totaal mutatie	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
Overboeking HOV4	-	44.000	-	-	-	-	- 10.000	- 12.000	- 8.000	- 14.000	-	-	-	-	-	-
Overboeking Lijn Pampus	-	59.948	27.753	- 27.753	- 4.442	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Overboeking Ruimte voor de Rivier	-	100.000	-	-	-	- 20.000	- 20.000	- 20.000	- 20.000	- 20.000	-	-	-	-	-	-
Overboeking Spoorknop	- 4.503	-	-	-	-	- 4.503	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Overboeking Tegenvallers	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ontwerpbegroting 2027	18.800	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Overboeking Terugvloeden DBFM in E&O budgetten	-	107022	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Overige overboekingen	-	10.497	- 3.765	- 3.649	- 2.861	- 888	- 1.824	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mutaties																
Miljoenennota 2027		324.256	259.223	- 66.187	171.126	266.179	236.353	312.695	433.698	490.383	466.967	140.154	138.848	137.734	255.089	47.815
Stand ontwerpbegroting 2027 artikel																
11 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte		13.913	146.368	540.293	878.349	1.524.215	1.765.734	1.741.782	1.478.728	1.965.196	1.809.518	1.409.630	184.964	1.130.184	1.241.457	2.498.029
Totaal Uitgaven																
stand ontwerpbegroting 2026 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte		283.151	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	466.501	1.023.188	1.841.131	2.387.902
Totaal Uitgaven stand eerste supplettoire wet 2026 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte		338.169	405.591	606.480	707.223	1.258.036	1.529.381	1.429.087	1.045.030	1.474.813	1.342.551	1.269.470	046.116	992.450	986.368	2.450.214
Totaal Uitgaven																
stand ontwerpbegroting 2027 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte		13.913	146.368	540.293	878.349	1.524.215	1.765.734	1.741.782	1.478.728	1.965.196	1.809.518	1.409.630	184.964	1.130.184	1.241.457	2.498.029
Totaal Uitgaven																
Ontwerpbegroting 2026 artikelonderdeel 11.09 Ontvangsten			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mutaties																
Voorjaarsnota 2026																
Stand eerste supplettoire wet 2026 artikelonderdeel 11.09 Ontvangsten			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

11 Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte	Totaal mutatie 2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
Mutaties															
Miljoenennota 2027															
Stand ontwerpbegroting 2027 artikelonderdeel															
11.09 Ontvangsten		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Toelichting**Aanvullende Post (AP): CA 9. Prioritaire Infrastructuurprojecten**

In het coalitieakkoord zijn middelen gereserveerd voor Prioritaire Infrastructuurprojecten en lopende projecten. Er wordt met deze begroting in totaal € 1,5 miljard voor de jaren 2028 en 2029 overgeboekt. De middelen worden ingezet voor twee projecten: Zuidasdok (36800-A-11) en A27 Houten Hooipolder (36800-A-61).

Bijdragen Derden

Het betreft diverse kleine bijdragen van derden

EZK: Transpect MARIN & Deltares

Er wordt in totaal € 0,3 miljoen overgeboekt naar EZK.

HXII: Programma Bescherming Noordzee Infrastructuur (PBNi)

Voor het actieplan PBNi wordt budget overgeboekt naar de beleidsbegroting HXII. Het gaat om een structurele overboeking, waarvan in totaal € 73,7 miljoen tot en met 2040.

HXII: Sustainable Aviation Fuel (SAF) Fonds

Er is op het MF € 45 miljoen als (beleids)reservering gereserveerd (art. 11.03) voor een bijdrage aan het SAF-incentive fonds. In 2026 is hiervoor vanuit HXII € 20 miljoen overgeboekt.

HXII: Tegenvaller Implementatie van European Maritime Single Window environment

De tegenvaller op HXII wordt gedekt vanuit de investeringsruimte van het Mobiliteitsfonds

HXII: Terugbetaling Vrachtwagenheffing

Dit betreft de resterende kosten voor de Vrachtwagenheffing. Hiermee is de minregel opgeheven. Er wordt € 179,4 miljoen overgeboekt naar het Mobiliteitsfonds.

Kabinetsbesluitvorming 2026: Incidentele middelen Infrastructuur

Incidentele middelen Infrastructuur herprioriteringsopgave: Het kabinet heeft incidenteel circa € 1,5 miljard vrijgemaakt voor de herprioriteringsopgave op het MF. De middelen worden ingezet om de instandhoudingsopgave aan te pakken. Deze budgetten worden in de jaren 2029 tot en met 2035 overgeboekt naar het MF.

Kabinetsbesluitvorming 2026: Investerings Regionale Mobiliteit en Ontsluiting Infrastructuur

Tijdens de augustusbesluitvorming is besloten om structureel middelen te investeren in regionale mobiliteit en ontsluiting van de infrastructuur. Het gaat om € 100 miljoen in 2028, € 200 miljoen in 2029 en € 300 miljoen structureel vanaf 2030.

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.

Kasschuif Generaal Woningbouw

Er heeft een generale kasschuif naar 2027 plaatsgevonden om aan juridische en bestuurlijke verplichtingen te kunnen voldoen voor de ontsluiting van woningbouw

Loon- en Prijsbijstelling 2026

Dit betreft het overboeken van de toegekende loon- en prijsbijstelling tranche 2026 vanuit de generieke investeringsruimte 11.04, naar de beleidsartikelen van het Mobiliteitsfonds.

Overboeking Lijn Pampus

Voor een nieuwe regeling wordt conform de BO MIRT afspraak in totaal € 59,9 miljoen overgeboekt naar artikel 14.

Overboeking HOV4

Het budget van het project Hoogwaardig Openbaarvervoer Lijn 4 (HOV4) wordt overgeboekt naar artikel 14, zodat de budgetten uit de Brainportdeal van 2022 en de Beethovendeal van 2024 worden samengevoegd.

Overboekingen Herbeplantingsplicht

Dit betreft een overboeking naar artikel 12 voor de wettelijke herbeplantplicht die Rijkswaters heeft voor bomen die gekapt worden op het areaal, zowel bij instandhouding als bij MIRT-projecten. Hiervoor wordt € 11,0 miljoen overgeboekt in 2028.

Overboeking Ruimte voor de Rivier

Er wordt in totaal € 100,0 miljoen overgeboekt vanuit de reservering naar beleidsartikel 15.

Overboeking Spoorknop

Voor een opdracht voor planuitwerking en een verkenning wordt budget overgeboekt naar artikel 13

Overboeking Tegenvallers Ontwerpbegroting 2027

De vrije investeringsruimte op het Mobiliteitsfonds die ontstaan is na de extrapolatie van het fonds wordt beschikbaar gehouden voor het dekken van tegenvallers en risico's in het lopende jaar. Met de Ontwerpbegroting 2027 zijn een aantal tegenvallers opgetreden. Deze tegenvallers zijn gedekt uit de generieke investeringsruimte

Overboeking Terugvloeien DBFM in E&O budgetten

Het budget wordt vanaf 2040 overgeboekt naar Exploitatie en Onderhoud op artikel 12. Na het aflopen van DBFM-contracten komt de opgave weer bij Rijkswaterstaat te liggen.

Overige overboekingen

Er vinden diverse overboekingen plaats naar andere artikelen.

Artikel 12 Hoofdwegennet

Tabel 70 Verdiepingsbijlage artikel 12 Hoofdwegennet																
12 Hoofdwegennet	Totaal mutatie	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
Ontwerpbegroting																
2026		4.441.264	4.671.362	4.646.650	4.373.178	3.954.851	3.715.186	3.590.295	3.382.298	3.481.160	3.752.738	3.615.898	3.443.744	3.571.201	3.135.406	2.748.672
Mutaties																
Voorjaarsnota		302.435	213.592	- 559.304	- 142.226	101.357	- 246.185	145.092	265.451	237.764	133.817	265.200	- 137.371	123.540	- 43.800	110.016
Stand eerste suppletoire wet 2026																
Hoofdwegennet		4.743.694	4.577.770	4.087.346	4.230.952	4.056.208	3.469.001	3.735.387	3.647.749	3.718.924	3.886.555	3.881.098	3.306.373	3.694.741	3.091.606	2.858.688
Aanvullende Post (AP): CA 3. Beheer en Onderhoud																
RWS																
Hoofdwegennet	378.873						378.873									
Aanvullende Post (AP): CA 3. Prioritaire Infrastructuur																
		500.000			500.000											
Aanvullende Post (AP): Stikstofmiddelen		75.000	23.150	6.850	10.000	10.000	25.000									
Bijdragen derden	6.558	6.558	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
BZK: Bijdrage College van Rijksadviseurs	- 651	- 217	- 217	- 217												
Correctie Ruimte voor de Rivier 2.0																
Sedimentatiesuppleties	182	- 182	- 212													
Deltafonds:																
Bijdrage Cybersecurity	26.929	1.169	1.840	1.840	1.840	1.840	1.840	1.840	1.840	1.840	1.840	1.840	1.840	1.840	1.840	1.840
EZ:																
Overboeking TNO	- 1.609	- 1.609														
FIN: BTW-afdracht																
Klimaatneutrale en Circulaire Infrastructuur	- 1.427	- 1.427														
FIN: BTW-afdracht																
Strategisch Plan																
Verkeersveiligheid	12.269	- 12.269														

12 Hoofdwe-	Totaal	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
gennet mutatie																
Herschikking																
Aangescherpte																
Maatregelen																
SPV	- 5.750	- 1.291	- 1.460	- 1.672	- 1.327											
Herverdeling																
Efficiencytaakstelling																
RWS	138.412	1.469	2.766	6.412	11.615	11.615	11.615	11.615	11.615	11.615	11.615	11.615	11.615	11.615	11.615	11.615
HXII:																
Bestedingsplan																
Natte																
laadinfrastructuur	5.328	3.180	2.148													
HXII:																
Bijdragen																
RWS	- 24.529	- 1.965	- 1.621	- 1.611	- 1.611	- 1.611	- 1.611	- 1.611	- 1.611	- 1.611	- 1.611	- 1.611	- 1.611	- 1.611	- 1.611	- 1.611
HXII:																
Electronic																
Freight																
Transport																
Information																
Gate	1.047	1.047														
HXII: overige																
overboekingen	- 185	- 185														
HXII: SPUK																
Schoon en																
Emmissieloos																
bouwen	- 20.000	- 10.000	- 10.000	- 10.000												
JenV																
Automated																
Driving																
Systems	- 1.890	- 210	- 420	- 420	- 420	- 420	- 420									
Kaderruil																
2026																
Hoofdwegennet	0	32.000						56.000		- 88.000						
Kasschuiven																
Generaal	0	54.573	1.078	- 5.761	- 35.089	- 14.801										
Kasschuiven																
Hoofdwegennet	0	189.302	76.946	8.992	39.742	19.967	40.076	29.224	- 198.339	- 119.383	- 8.925	27.728	39.919	0	- 110.320	- 34.929
Loon- en																
Prijsbijstelling																
2026	996.356	87.219	82.986	83.124	86.088	82.758	73.578	82.958	65.811	62.782	57.383	45.151	43.367	43.429	52.040	47.682
OCW:																
Bijdrage New																
Horizon																
Europe	8	8														
Overboeking																
Herbeplantingsplan	11.000															

12 Hoofdwe- gennet	Totaal mutatie	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
Overboeking Terugvloeden DBFM in E&O budgetten	107.022															107.022
Overige overboekingen	1.943	643	700	600												
Rijksbrede Taakstellingen																
Kabinet Jetten I																
(Efficiency en Slagvaardige Overheid)	269.135	0	0	- 6.330	- 6.405	0	- 6.410	- 12.820	- 19.230	- 25.640	- 32.050	- 32.050	- 32.050	- 32.050	- 32.050	- 32.050
Veilingopbrengsten Verzorgingsplaatsen van de			14.300	16.800	20.600	32.700	45.700	163.700	163.700	163.700	163.700	163.700	163.700	163.700	163.700	163.700
Toekomst	1.603.400															
Mutaties																
Miljoenennota 2027		357.635	199.778	613.012	638.813	120.433	553.860	330.906	23.786	5.303	191.952	216.373	226.780	186.923	85.214	263.269
Stand ontwerpbegroting 2027																
Hoofdwegennet		5.101.334	657.548	4.700.358	4.869.765	4.176.641	4.022.861	4.066.293	3.671.535	3.724.227	4.078.507	4.097.471	3.533.153	3.881.664	3.176.820	3.121.957
Totaal Uitgaven stand ontwerpbegroting 2026		4.441.264	671.362	4.646.650	4.373.178	3.954.851	3.715.186	3.590.295	3.382.298	3.481.160	3.752.738	3.615.898	3.443.744	3.571.201	3.135.406	2.748.672
Totaal Uitgaven stand eerste suppletoire wet 2026		4.743.694	457.770	4.087.346	4.230.952	4.056.208	3.469.001	3.735.387	3.647.749	3.718.924	3.886.555	3.881.098	3.306.373	3.694.741	3.091.606	2.858.688
Hoofdwegennet		4.743.694	457.770	4.087.346	4.230.952	4.056.208	3.469.001	3.735.387	3.647.749	3.718.924	3.886.555	3.881.098	3.306.373	3.694.741	3.091.606	2.858.688
Totaal Uitgaven stand ontwerpbegroting 2027		5.101.334	657.548	4.700.358	4.869.765	4.176.641	4.022.861	4.066.293	3.671.535	3.724.227	4.078.507	4.097.471	3.533.153	3.881.664	3.176.820	3.121.957
Hoofdwegennet		5.101.334	657.548	4.700.358	4.869.765	4.176.641	4.022.861	4.066.293	3.671.535	3.724.227	4.078.507	4.097.471	3.533.153	3.881.664	3.176.820	3.121.957
Ontwerpbegroting 2026 artikelonderdeel 12.09																
Ontvangsten		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	57.534

12 Hoofdwe- gennet	Totaal mutatie	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
Mutaties																
Voorjaarsnota 2026		82.586	- 34	2.068	- 11.187	0	0	0	- 2.079	0	0	0	0	0	0	0
Stand eerste supplettoire wet 2026 artikelonderdeel 12.09																
Ontvangsten		175.610	84.300	74.826	65.915	67.995	109.825	157.229	112.440	103.487	105.247	107.007	108.768	110.530	286.904	57.534
Bijdragen derden	6.369	6.369	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Bijdrage: Veilingontvangsten Verzorgingsplaats van de Toekomst	1.603.400		14.300	16.800	20.600	32.700	45.700	163.700	163.700	163.700	163.700	163.700	163.700	163.700	163.700	163.700
Kasschuiven Hoofdwegennet	0		1.136	- 1.136												
Loon- en Prijsbijstelling 2026	15.780	1.041	977	798	1.433	1.424	1.496	1.847	1.549	1.439	757	758	773	773	715	0
Mutaties																
Miljoenennota 2027		7.410	16.413	16.462	22.033	34.124	47.196	165.547	165.249	165.139	164.457	164.458	164.473	164.473	164.415	163.700
Stand ontwerpbegroting 2027																
artikelonderdeel 12.09																
Ontvangsten		183.020	100.713	91.288	87.948	102.119	157.021	322.776	277.689	268.626	269.704	271.465	273.241	275.003	451.319	221.234
Totaal Ontvangsten stand ontwerpbegroting 2026		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	57.534
Hoofdwegennet																
Totaal Ontvangsten stand eerste supplettoire wet 2026																
Hoofdwegennet		175.610	84.300	74.826	65.915	67.995	109.825	157.229	112.440	103.487	105.247	107.007	108.768	110.530	286.904	57.534
Totaal Ontvangsten stand ontwerpbegroting 2027																
Hoofdwegennet		183.020	100.713	91.288	87.948	102.119	157.021	322.776	277.689	268.626	269.704	271.465	273.241	275.003	451.319	221.234

Toelichting**Aanvullende Post (AP): CA 8. Beheer en Onderhoud****RWS Hoofdvaarwegennet**

In het coalitieakkoord zijn middelen vrijgemaakt voor beheer en onderhoud van infrastructuur. Vooruitlopend op de herprioritering op de fondsen heeft het kabinet besloten om een totaalbedrag van € 1,1 miljard in 2031 vanuit de Aanvullende Post over te boeken naar het MF en DF. De overheveling is nodig zodat lenW genoeg ruimte heeft om begin 2027, vooruitlopend op Voorjaarsnota 2027, voor verschillende urgente instandhoudingsprojecten verplichtingen aan te gaan. Eventuele benodigde kasschuiven worden betrokken bij Voorjaarsnota 2027. Voor het MF betreft dit € 945 miljoen. Hiervan gaat € 560 miljoen naar RWS en € 385 miljoen naar ProRail. Het deel van RWS is bestemd voor het basiskwaliteitsniveau RWS (€ 308 miljoen) en Vernieuwing (€ 252 miljoen) en is verdeeld over het Hoofdwegennet (€ 379 miljoen) en Hoofdvaarwegennet (€ 181 miljoen).

Aanvullende Post (AP): CA 9. Prioritaire Infrastructuurprojecten

In het coalitieakkoord zijn middelen gereserveerd voor Prioritaire Infrastructuurprojecten en lopende projecten. Er wordt met deze begroting in totaal € 1,5 miljard voor de jaren 2028 en 2029 overgeboekt. De middelen worden ingezet voor twee projecten: Zuidasdok (36800-A-11) en A27 Houten Hooipolder (36800-A-61).

Aanvullende Post (AP): Stikstof-middelen

Dit betreft het opvragen van de Algemene Post middelen uit de AP van het kabinet Jetten I. Vanuit het Ministerie van LNV en het Ministerie van Financiën wordt voor de Regeling Schoon Emmissieloos Bouwen € 50,0 miljoen voor extra stikstofmaatregelen mobiliteit en industrie overgeboekt. Daarnaast wordt € 25,0 miljoen overgeboekt door beide ministeries naar lenW voor extra stikstof maatregelen rondom «Paarse Milieuzones».

Bijdragen derden

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

BZK: Bijdrage College van Rijksadviseurs

Dit betreft de bijdrage vanuit RWS aan het College van Rijksadviseurs. De Rijksadviseurs worden door EZK, lenW, LNV, OCW en VRO gezamenlijk betaald.

Correctie Ruimte voor de Rivier 2.0 Sedimentatiesuppleties

Dit betreft de correctieboeking van het Hoofdwegennet naar het Hoofdvaarwegennet ten behoeve van de beheersuppleties Rijn-Boven Waak.

Deltafonds: Bijdrage Cybersecurity

Met het Deltafonds zijn afspraken gemaakt rondom Cybersecurity op de netwerken van RWS. Vanuit het Deltafonds wordt budget overgeheveld naar het Mobiliteitsfonds zodat het budget op één budgetplaats staat.

EZ: Overboeking TNO

Dit betreft de bijdrage 2026 van RWS aan de Rijksbijdrage TNO ten behoeve van het onderzoeksprogramma Vervanging en Renovatie.

FIN: BTW-afdracht Klimaatneutrale en Circulaire Infrastructuur

Dit betreft de afdracht aan het BTW-compensatiefonds in het kader van programma Klimaatneutrale en Circulaire Infrastructuur.

FIN: BTW-Afdracht Strategisch Plan Verkeersveiligheid

Dit betreft de afdracht aan het BTW-compensatiefonds in het kader van de Regeling Impuls Strategisch plan Verkeersveiligheid (SPV).

Herschikking Aangescherpte Maatregelen SPV

Dit betreft een herschikking van de restmiddelen SPUK Bermmaatregelen N-wegen wat ingezet wordt voor de aangescherpte aanpak verkeersveiligheid, onderdeel van de strategische plan verkeersveiligheid (SPV), met als doel om de stijgende trend in het aantal verkeersslachtoffers te keren.

Herverdeling Taakstelling Jetten I

In het coalitieakkoord zijn twee taakstellingen op het apparaat van de rijksoverheid opgenomen: een efficiëncytaakstelling en een taakstelling voor een slagvaardige overheid. IenW heeft deze taakstellingen conform de Rijksbrede grondslag verwerkt in de Voorjaarsnota 2026. In deze begroting worden de taakstellingen herverdeeld over de organisatieonderdelen van IenW, om tot een evenwichtige en solidaire invulling te komen. Voor het aandeel van RWS en ProRail hebben overboekingen plaats moeten vinden naar HXII van per saldo oplopend tot € 20,5 miljoen structureel.

HXII: Bestedingsplan Natte Laadinfrastructuur

Er wordt opdracht gegeven aan RWS voor het uitvoeren van het bestedingsplan Natte Laadinfrastructuur. Dit bestedingsplan is gericht op laadinfrastructuur voor de inzet van (bijna) emissieloos varend materieel in bouwprojecten.

HXII: Bijdragen RWS

Dit betreft de overhevelingen naar Rijkswaterstaat. Op 12.06 Netwerkbonden Kosten is er 24,2 mln overgemaakt naar Rijkswaterstaat ten behoeve van een overheveling aan het Ministerie van Financiën voor de wijziging van het regiotarief van het Rijksvastgoedbedrijf. Daarnaast zijn er kleine overboekingen gemaakt aan Rijkswaterstaat.

HXII: Electronic Freight Transport Information Gate

Dit betreft de opdracht voor het realiseren en beheren van «electronic Freight Transport Information (eFTI) Regulation», Gate voor Nederland. Specifiek is dit de van de opdracht, zoals vereist in EU Verordening 2020-1056.

HXII: SPUK Schoon Emissieloos Bouwen

Het programma Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB) bevat meerdere instrumenten om de bouwsector te ondersteunen met onder andere het reduceren van de stikstofuitstoot. Daarmee draagt SEB bij aan de doorgang van bouwprojecten. Voor één van deze instrumenten, de Specifieke Uitkering (SPUK) SEB voor medeoverheden, staan de beschikbare middelen op het mobiliteitsfonds (MF). Om dit instrument zo effectief mogelijk te blijven inzetten, moet een deel van de middelen voor dit instrument naar HXII worden overgeboekt voor 2027. Door deze overboeking kan de regeling naast infrastructurele projecten ook projecten op het gebied van o.a. woningbouw en waterbouw ondersteunen.

HXII: overige overboekingen

Dit betreft diverse kleine overboekingen naar HXII.

JenV Automated Driving Systems

Voor het Automated Driving Systems (ADS) programma van IenW wordt € 1,89 miljoen overgeboekt naar JenV in het kader van de samenwerking binnen de Nationale ADS-Taskforce met JenV, het OM en de politie.

Kaderruilen 2026 Hoofdwegennet

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 Generaal

Dit betreft een verschuiving naar voren voor meerdere vernieuwingsprojecten bij RWS, het gaat dan met name over de versnelling op de Noordtunnel en Drechtunnel. Deze kasschuif wordt via het rijksbrede uitgavenplafond opgevangen (generale kasschuif).

Kasschuiven Hoofdwegennet

Er zijn op dit artikel budgetneutrale kasschuiven doorgevoerd om de programmering op het Hoofdwegennet te actualiseren naar het meest realistische ritme.

Loon- en Prijsbijstelling 2026

Dit betreft de verwerking van de loon- en prijsbijstelling 2026.

OCW: Bijdrage New Horizon Europe

Dit betreft een bijdrage van OCW voor de inzet van RWS in het kaderprogramma New Horizon Europe.

Overboekingen Herbeplantingsplicht

Dit betreft een overboeking vanuit artikel 11 voor de wettelijke herbeplantplicht die Rijkswaters heeft voor bomen die gekapt worden op het areaal, zowel bij instandhouding als bij MIRT-projecten. Hiervoor wordt € 11,0 miljoen overgeboekt in 2028.

Rijksbrede Taakstellingen Kabinet Jetten I

Het kabinet heeft tijdens de augustusbesluitvorming besloten om de taakstellingen van Jetten I te verhogen. Het gaat om de volgende taakstellingen:

- Extra Tranches Efficiencytaakstelling: De in het coalitieakkoord benoemde en in de VJN 26 ingeboekte efficiencytaakstelling van het kabinet Jetten I, is verhoogd met € 72,3 miljoen voor de jaren 2031-2035. Deze worden ingeboekt op artikel 12 en artikel 15 op het MF
- Versnelling Vernieuwing Rijksdienst / Slagvaardige Overheid: De in het coalitieakkoord benoemde en in de VJN 26 ingeboekte taakstelling op Vernieuwing Rijksdienst / Slagvaardige Overheid van het kabinet Jetten I, wordt versneld met € 30 miljoen voor de jaren 2027, 2028 en 2029. Deze worden ingeboekt op artikel 12 en artikel 15 op het MF.

Terugvloeien DBFM in E&O budgetten

Het budget wordt vanaf 2040 overgeboekt naar Exploitatie en Onderhoud op artikel 12, vanuit artikel 11. Na het aflopen van DBFM-contracten komt de opgave weer bij Rijkswaterstaat te liggen.

Veilingopbrengsten Verzorgingsplaatsen van de Toekomst

Dit betreft een kadercorrectie als gevolg van de veilingopbrengsten verzorgingsplaatsen. Om de meerdere voorbereidende kosten te kunnen dekken worden in overeenstemming met het Ministerie van Financiën de benodigde middelen voor 2026 t/m 2050 geboekt vanuit de veilingopbrengsten.

Artikel 13 Spoorwegen

Tabel 71 Verdiepingsbijlage artikel 13 Spoorwegen														
Totaal														
13 Spoorwegen mutatie 2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
Ontwerpbegroting														
2026														
Spoorwegen	3.175.6943.034.5072.949.327	2.918.182.2.805.365	2.536.2442.640.937	2.655.4452.486.730	2.432.195	2.360.118	2.522.532	2.733.899	510.307	212.610				
Mutaties														
Voorjaarsnota 2026	20.156	433.704	248.837	164.029	- 22.377	- 136.514	- 78.024	239.129	- 12.935	135.587	127.525	133.364	86.215	425.083
Stand eerste supplettoire wet 2026														
Spoorwegen	3.155.5383.468.2113.198.164	3.082.211	2.782.988	2.399.730	2.562.913	2.894.574	2.473.795	2.296.608	2.232.593	2.655.896	2.820.124	935.390	212.610	
Aanvullende Post (AP): CA 8. Beheer en Onderhoud	88.000													
Donna/TTS	88.000													
Aanvullende Post (AP): CA 8. Beheer en Onderhoud														
Inbeheername HSL	75.000													
Aanvullende Post (AP): CA 8. Beheer en Onderhoud	222.000													
Spoor	222.000													
Afrekening voorschotten ProRail 2025	528	528												
CA: Efficiëncytaakstelling - ProRail	143.581	- 2.613	- 5.196	- 8.348	- 11.584	- 11.584	- 11.584	- 11.584	- 11.584	- 11.584	- 11.584	- 11.584	- 11.584	- 11.584
CA: Vernieuwing Rijksdienst ProRail	312.413													
HXII: compensatie Vuurwerkverbod	80.000													
HXII: Decentraal	23.797	23.797												
Spoor	23.797	23.797												
Kasschuiven Generaal 2026	0	55.880	- 55.880											
Kasschuiven Ontwikkeling 2026	0	502	- 2.265	1.763										
													28.216	28.216

	Totaal	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
13 Spoorwegen	mutatie	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
Klimaat- en energiefondsen:																
Overboeking elektrificatie		19.500	700	700	2.700	8.700	4.700	2.000								
treinverkeer																
Loon- en Pijlsbijstelling		961.854	53.690	85.717	71.377	73.470	64.232	69.723	58.771	64.031	76.552	58.359	50.408	52.867	59.835	68.081
2026																54.741
Overboeking Faseovergang																
Mervedel. ingelijf		4.912	1.763	2.261	888											
Overboeking inbeheername																
Prorail HSL Zuid		6.000														6.000
Overboeking maatregelen																
suicidepreventie		2.800														2.800
Overboeking Spoorknoop		4.503					4.503									
Eindhoven																
Overboeking van ERTMS		25.410		7.260	16.940	1.210										
naar EO																
Overboeking naar																
Ontwikkeling		3.707	575	1.186	122		1.824									
2025																
Overboeking vanuit																
Ontwikkeling		–														
2025		4.549	– 449	– 2.050	– 2.050											
Mutaties																
Millioenennota																
2027		87.629	33.818	56.154	36.758	14.443	419.555	19.779	25.039	37.560	19.367	11.416	13.875	49.059	873	24.549
Stand																
ontwerpbegroting																
2027		3.243.167	3.502.029	3.254.318	3.118.969	2.797.431	2.819.285	2.582.692	2.919.613	2.511.355	2.315.975	2.244.009	2.669.771	2.869.172	2.936.262	2.37.159
Spoorwegen																
Totaal Uitgaven																
stand																
ontwerpbegroting																
2026		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	2.733.892	2.510.307	2.12.610
Spoorwegen																
Totaal Uitgaven																
stand eerste																
supplettoire wet																
2026		3.155.538	3.468.211	3.198.164	3.082.211	2.782.988	2.399.730	2.562.913	2.894.574	2.473.795	2.296.608	2.232.593	2.655.896	2.820.172	2.935.390	2.12.610
Spoorwegen																

Totaal															
13 Spoorwegen	mutatie2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
Totaal Uitgaven															
stand															
ontwerpbegroting															
2027															
Spoorwegen	3.243.1673.502.029	3.254.318	3.118.969	2.797.431	2.819.285	2.582.692	2.919.613	2.511.355	2.315.975	2.244.009	2.669.771	2.869.172	3.936.262	2.371.59	
Ontwerpbegroting															
2026															
artikelonderdeel															
13.09															
Ontvangsten	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	167.484
Mutaties															
Voorjaarsnota															
2026	23.956														
Stand eerste															
supplettoire wet															
2026															
artikelonderdeel															
13.09															
Ontvangsten	324.954	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	167.484
Afrekening															
voorschotten															
ProRail 2025	528	528													
Mutaties															
Miljoenennota															
2027	528														
Stand															
ontwerpbegroting															
2027															
artikelonderdeel															
13.09															
Ontvangsten	325.482	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	167.484
Totaal															
Ontvangsten															
stand															
ontwerpbegroting															
2026															
Spoorwegen	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	167.484
Totaal															
Ontvangsten															
stand eerste															
supplettoire wet															
2026															
Spoorwegen	324.954	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	167.484
Totaal															
Ontvangsten															
stand															
ontwerpbegroting															
2026															
Spoorwegen	325.482	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	167.484

Totaal	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
13 Spoorwegen	mutatie														
ontwerp	begroting														
2027															
Spoorwegen															

Toelichting

Aanvullende Post (AP): CA 8. Beheer en Onderhoud Donna/TTS

Donna is een essentieel ICT-systeem bij de verdeling van capaciteit op het spoor. Het is een verouderd systeem en moet vervangen worden en bovendien aangepast om aan geldende wet- en regelgeving te voldoen (scheiding vervoerders en ProRail). Het opgenomen bedrag (€ 88 miljoen) betreft het tekort op de hiervoor benodigde middelen.

Aanvullende Post (AP): CA 8. Beheer en Onderhoud Inbeheername HSL

Dit betreft een deel (€ 75 miljoen) van de delta op de kosten voor inbeheername van de HSL-Zuid door ProRail tot en met 2031, de kosten voor het PPS-contract Infrasppeed tot en met 2031, en de beheer- en onderhoudskosten vanaf inbeheername in 2031. Het gaat dus om de benodigde middelen minus de middelen die hiervoor al zijn gereserveerd.

Aanvullende Post (AP): CA 8. Beheer en Onderhoud Spoor

De ProRail subsidieaanvraag EOv voor instandhouding van het spoor bevat posten voor gematerialiseerde risico's, tegenvallers in de scope en tegenvallers als gevolg van wet- en regelgeving. Het gaat om verschillende posten die lenW beoordeelt in het kader van de subsidieaanvraag en waar bij aankomende voorjaarsbesluitvorming over moet worden besloten. Verder worden de benodigde middelen toegevoegd om de bluswaterinstallatie Kijfhoek functioneel te krijgen, waarbij zowel de bestaande, oude blusleidingen als de recent aangebrachte uitbreiding van het blussysteem op elkaar worden aangesloten en hiermee één systeem vormen. Hiermee wordt ProRail compliant aan de vigerende aanwijsschikking van de Veiligheidsregio Zuid-Holland Zuid (het bevoegd gezag).

Afrekening voorschotten ProRail 2025

Het betreft hier de terugbetaling van de te hoge bevoorschotting aan ProRail van het 2e halfjaar van 2025. Dit wordt in 2026 als ontvangst verantwoord. Om het uitgavenbudget in stand te houden zijn tegelijkertijd de uitgaven verhoogd.

CA: Efficiencytaakstelling ProRail

Dit betreft een deel van de efficiency taakstelling uit het coalitieakkoord van Jetten I. Hiermee wordt het budget op MF artikel 13.02 met € 143,6 miljoen verlaagd en vanaf 2040 is de taakstelling structureel met een bedrag van € 11,6 miljoen. Deze taakstelling is onderdeel van het streven naar een productievere Rijksoverheid. Het kabinet wil toewerken naar een fundamenteel efficiëntere en effectievere overheid, met veel minder (complexe) wet- en regelgeving, minder overhead en een minder omvangrijk ambtenarenapparaat.

CA: Vernieuwing Rijksdienst ProRail

Dit betreft een deel van de taakstelling vernieuwing Rijksdienst uit het coalitieakkoord van Jetten I. Hiermee wordt het budget op MF artikel 13.02 met € 312,4 miljoen verlaagd en vanaf 2040 is de taakstelling structureel met een bedrag van € 27,4 miljoen. Deze taakstelling is onderdeel van het streven naar een productievere Rijksoverheid. Het kabinet wil toewerken naar een fundamenteel efficiëntere en effectievere overheid, met veel minder (complexe) wet- en regelgeving, minder overhead en een minder omvangrijk ambtenarenapparaat.

HXII: compensatie Vuurwerkverbod

Dit betreft een overboeking van MF artikel 13 naar HXII artikel 22 ten behoeve van de nadeelcompensatie aan vuurwerkondernemers. Met de invoering van de Wet veilige jaarwisseling en het daaruit voortvloeiende algemene consumentenverbod op vuurwerk kunnen vuurwerkondernemers inkomsten mislopen. Daarom wordt een nadeelcompensatieregeling ingesteld voor zowel de detailhandel als importeurs van vuurwerk. De Tweede Kamer heeft met het amendement van het lid Michon-Derkzen opgeroepen tot het dekken van deze regeling binnen de begrotingen van lenW. Om uitvoering te geven aan het breed aangenomen amendement en de nadrukkelijke wens daarin om de dekking te vinden binnen de

lenW-begroting, wordt de dekking voor een belangrijk deel binnen het Mobiliteitsfonds ingeboekt bij de KCI strategie van ProRail en een beperkt deel uit resterende middelen van de Aanvullende Post van Klimaatakkoord Rutte III.

HXII: Decentraal Spoor

Dit betreft een overboeking naar HXII van € 23,8 miljoen ten behoeve van de exploitatie bijdragen decentraal spoor in 2026. In totaal zal in 2027 een bedrag van € 30,8 miljoen aan provincies worden beschikt via een SPUK. Naast deze overboeking wordt € 7 miljoen van deze SPUK gedekt vanuit MF artikel 14. De middelen zijn bestemd voor de provincies Overijssel (€ 14,2 miljoen), Drenthe (€ 2,8 miljoen), Limburg (€ 7,4 miljoen) en Utrecht (€ 6,4 miljoen).

Kasschuiven Generaal 2026

Er wordt op dit artikel circa € 55,9 miljoen aan kasbudget uit 2027 naar 2026 gehaald om de hogere realisatie op de realisatie- en planuitwerkingsprojecten bij spoorwegen in 2026 op te kunnen vangen. Deze kasschuif wordt via het rijksbrede uitgavenplafond opgevangen (generale kasschuif).

Kasschuiven Ontwikkeling 2026

Als gevolg van een actualisatie van het programma binnen de modaliteit, zijn budgettair neutrale kasschuiven over de diverse jaren noodzakelijk.

Klimaat- en energiefonds: Overboeking elektrificatie treinverkeer

Dit betreft een aanvullende bijdrage van € 19,5 miljoen vanuit het Klimaat- en energiefonds die wordt toegekend aan de verduurzaming (elektrificatie) van de regionale spoorlijn Zutphen-Hengelo-Oldenzaal. Hiermee wordt het Rijksdeel van de resterende financieringsbehoefte gedekt. De provincies Gelderland en Overijssel onderzoeken de mogelijkheden voor het dekken van het regionale deel van de financieringsbehoefte.

Loon- en Prijsbijstelling 2026

Dit betreft de toevoeging van de loon- en prijsbijstelling 2026.

Overboeking Faseovergang MerwedeLingelijn

Dit betreft een overboeking van het verkenningsbudget op MF artikel 11 naar MF artikel 13, in verband met een aanvullende subsidieaanvraag voor de MerwedeLingelijn. Uit aanvullend onderzoek naar overbruggingsmaatregelen is gebleken dat een substantieel grotere inzet en werkintensivering nodig is dan bij aanvang van de verkenningsfase werd voorzien. Door deze ontwikkeling is de huidige afgegeven subsidie niet toereikend om de verkenningsfase af te ronden.

Overboeking inbeheername Prorail HSL Zuid

Dit betreft een overboeking van € 6 miljoen vanuit de vrije investeringsruimte op MF artikel 11, ten behoeve van de voorbereidende werkzaamheden voor de inbeheername van de HSL-Zuid door ProRail.

Overboeking maatregelen suïcidepreventie

Dit betreft een overboeking van € 2,8 miljoen vanuit de vrije investeringsruimte op MF artikel 11, ten behoeve van de continuering van de maatregelen voor suïcidepreventie.

Overboeking Spoorknoop Eindhoven

Dit betreft een overboeking van € 4,5 miljoen vanuit de middelen van de multimodale knoop Eindhoven, ten behoeve van Spoorknoop Eindhoven. Met de regio en spoorpartijen is afgesproken dat lenW aan ProRail opdracht geeft voor de planuitwerking van de spoorse scope van Brainport Eindhoven.

Overboeking van ERTMS naar EOv

Er wordt vanuit ERTMS € 25,4 miljoen overgeboekt naar EOv op MF artikel 13.02 omdat de instandhoudingskosten van het bestaande treinbeveiligingssysteem VPI (Vital Processor Interlocking: een elektronisch rijwegbeveiligingssysteem dat wissels en seinen aanstuurt zodat treinen veilig gebruikmaken van het spoor) op de baanvakken «Groningen - Leeuwarden» en «Groningen - Bad Nieuwesches grens» binnen het instandhoudingsprogramma vallen.

Overboekingen naar Ontwikkeling 2025

Dit betreffen verschillende kleinere overboekingen naar MF artikel 13.03 (Ontwikkeling) die tezamen € 2,7 miljoen betreffen.

Overboekingen vanuit Ontwikkeling 2025

Dit betreffen verschillende kleinere overboekingen vanuit MF artikel 13.03 (Ontwikkeling) die tezamen € 4,5 miljoen betreffen.

Artikel 14 Regionale infrastructuur en bereikbaarheidsprogramma's

Tabel 72 Verdiepingsbijlage artikel 14 Regionale infrastructuur en bereikbaarheidsprogramma's																
14 Regionale infrastructuur en bereikbaarheidsprogramma's	Totaal mutatie	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
Ontwerpbegroting 2026																
Regionale infrastructuur en bereikbaarheidsprogramma's		426.854	199.659	231.014	175.726	197.102	219.031	217.593	148.820	70.000	60.000	76.780				
Mutaties Voorjaarsnota 2026		13.908	128.004	234.698	311.524	405.151	426.728	121.338	21.337	113.280	55.815	- 45.154				
Stand eerste supplettoire wet 2026 Regionale infrastructuur en bereikbaarheidsprogramma's		440.762	327.663	465.712	487.250	602.253	645.759	338.931	170.157	183.280	115.815	31.626				
HXII: Decentraal Spoor	- 7.000	- 7.000														
Kasschuiven 2026 Regionale infrastructuur en bereikbaarheidsprogramma's (Woningbouw)	0	- 41.815	41.815													
Loon- en Prijsbijstelling 2026	72.238	6.856	4.111	7.356	6.567	7.738	9.952	8.345	1.657	6.024	301	13.331				
Overboeking HOV4	44.000						10.000	12.000	8.000	14.000						
Overboeking Lijn Pampus	59.948		27.753	27.753	4.442											
Mutaties Miljoenennota 2027	- 41.959	73.679	35.109	11.009	7.738	19.952	20.345	9.657	20.024	301	13.331					
Stand ontwerpbegroting 2027 Regionale infrastructuur en bereikbaarheidsprogramma's	398.803	401.342	500.821	498.259	609.991	665.711	359.276	179.814	203.304	116.116	44.957					
Totaal Uitgaven stand ontwerpbegroting 2026																
Regionale infrastructuur en bereikbaarheidsprogramma's		426.854	199.659	231.014	175.726	197.102	219.031	217.593	148.820	70.000	60.000	76.780				
Totaal Uitgaven stand eerste supplettoire wet 2026 Regionale infrastructuur en bereikbaarheidsprogramma's		440.762	327.663	465.712	487.250	602.253	645.759	338.931	170.157	183.280	115.815	31.626				
Totaal Uitgaven stand ontwerpbegroting 2027																
Regionale infrastructuur en bereikbaarheidsprogramma's		398.803	401.342	500.821	498.259	609.991	665.711	359.276	179.814	203.304	116.116	44.957				

Toelichting**HXII: Decentraal Spoor**

Dit betreft een overboeking naar HXII van € 7 miljoen ten behoeve van de exploitatie bijdragen decentraal spoor in 2026. In totaal zal in 2027 een bedrag van € 30,8 miljoen aan provincies worden beschikt via een SPUK. Naast deze overboeking wordt € 23,8 miljoen van deze SPUK gedekt vanuit MF artikel 13. De middelen zijn bestemd voor de provincies Overijssel (€ 14,2 miljoen), Drenthe (€ 2,8 miljoen), Limburg (€ 7,4 miljoen) en Utrecht (€ 6,4 miljoen).

Kasschuiven Regionale infrastructuur en bereikbaarheidsprogramma's (inclusief woningbouw generaal)

Om binnen een modaliteit tot een sluitende programmering te komen, zijn budgettaire neutrale kasschuiven over de diverse jaren noodzakelijk. Daarnaast heeft er een generale kasschuif naar 2027 plaatsgevonden om aan juridische en bestuurlijke verplichtingen te kunnen voldoen voor de ontsluiting van woningbouw

Loon- en Prijsbijstelling 2026

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

Overboeking HOV4

Het budget van het project Hoogwaardig Openbaarvervoer Lijn 4 (HOV4) wordt overgeboekt vanuit artikel 11, zodat de budgetten uit de Brainportdeal van 2022 en de Beethovendeal van 2024 worden samengevoegd.

Overboeking Lijn Pampus

Voor een nieuwe regeling wordt conform de BO MIRT afspraak in totaal € 59,9 miljoen overgeboekt vanuit artikel 11.

Artikel 15 Hoofdvaarwegennet

Tabel 73 Verdiepingsbijlage artikel 15 Hoofdvaarwegennet

	Totaal mutatie	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
15 Hoofdvaarwegennet																
Totaal Uitgaven stand ontwerpbegroting 2026 Hoofdvaarwegennet		1.547.487	1.559.839	1.579.244	1.596.726	1.563.052	1.453.166	1.666.929	1.705.953	1.501.634	1.558.430	1.640.758	1.563.322	1.510.749	1.493.428	1.474.491
Mutaties Voorjaarsnota 2026		57.233	85.287	149.595	26.761	68.615	-70.888	-59.951	-39.951	-49.748	-21.919	-21.919	48.081	-21.401	76.573	-28.966
Totaal Uitgaven stand eerste suppletoire wet 2026 Hoofdvaarwegennet		1.604.720	1.645.126	1.729.840	1.623.487	1.631.667	1.382.278	1.606.978	1.666.002	1.451.886	1.536.511	1.618.839	1.611.403	1.489.348	1.570.001	1.445.525
Aanvullende Post (AP): CA 8. Beheer en Onderhoud	180.948															
RWS Hoofdvaarwegennet	55.806	386	2.320	2.380	2.510	3.930	4.060	4.200	4.200	4.340	4.340	4.340	4.700	4.700	4.700	4.700
Aanvullende Post (AP): Wind op Zee																
Bijdragen	4.373	2.763	4.100													
derden Hoofdvaarwegennet																
EZK: overboeking wind op zee	785.292			12.759	12.770	48.668	77.339	65.650	65.091	70.833	64.938	69.377	72.805	64.963	67.286	72.813
3 e tranche	- 1.287	- 1.287														
EZK: bijdrage TNO VenR																
DEF: overboeking VoZ deel 2 2030 t/m 2035	- 19.160					- 3.240	- 3.240	- 3.240	- 3.240	- 3.240	- 2.960					
Herverdeling Efficiency taakstelling	81.898	0	808	1.620	3.702	6.888	6.888	6.888	6.888	6.888	6.888	6.888	6.888	6.888	6.888	6.888
HXII: overige overboeking	- 145	- 145	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kaderruil 2026 Hoofdwegennet	0	- 32.000						- 56.000		88.000						
Kasschuiven																
2026 Hoofdvaarwegennet	0	16.411	- 11.014	- 6.207	- 3.190	- 2.000	- 2.000	- 2.000	- 27.000	- 2.000	- 2.000	- 2.000	- 2.000	- 2.000	23.000	24.000
Loon- en prijsbijstelling 2026	397.570	27.684	29.225	24.818	26.488	26.804	24.849	23.390	33.773	22.194	22.945	20.807	22.593	28.380	33.930	29.690
Overboeking departementen																
onderzoek kustwacht	270	108	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Overige overboeking	6.211	954	874	716	261	177	123	123	123	123	123	82	42	0	0	0
Rijksbrede Taakstellingen Kabinet Jetten I (Efficiency en Slagvaardige Overheid)	-			- 3.671	- 3.740		- 3.801	- 7.602	- 11.403	- 15.204	- 19.005	- 19.005	- 19.005	- 19.005	- 19.005	- 19.005
Ruimte voor de Rivier	159.451	182	212	0	0	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000	0	0	0	0	0	0
Wilhelminakanaal Sluis II	100.394															
10.000																10.000
Mutaties Miljoenennota 2027	15.056	26.525	32.415	38.801	101.227	305.166	51.409	88.432	191.934	191.934	75.269	80.489	86.023	83.926	116.799	129.086
Totaal Uitgaven stand ontwerpbegroting 2027 Hoofdvaarwegennet		1.619.776	1.671.651	1.762.064	1.662.288	1.732.894	1.687.444	1.658.387	1.754.434	1.643.820	1.611.780	1.699.328	1.697.426	1.573.274	1.686.800	1.574.611
Totaal Uitgaven stand ontwerpbegroting 2026 Hoofdvaarwegennet		1.547.487	1.559.839	1.579.244	1.596.726	1.563.052	1.453.166	1.666.929	1.705.953	1.501.634	1.558.430	1.640.758	1.563.322	1.510.749	1.493.428	1.474.491
Totaal Uitgaven stand eerste suppletoire wet 2026 Hoofdvaarwegennet		1.604.720	1.645.126	1.729.840	1.623.487	1.631.667	1.382.278	1.606.978	1.666.002	1.451.886	1.536.511	1.618.839	1.611.403	1.489.348	1.570.001	1.445.525

	Totaal mutatie	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
15 Hoofdvaarwegennet																
Totaal Uitgaven																
stand ontwerpbegroting																
2027 Hoofdvaarwegennet		1.619.776	1.671.651	1.462.064	1.662.288	1.732.894	1.687.444	1.658.387	1.754.434	1.643.820	1.611.780	1.699.328	1.697.426	1.573.274	1.686.800	1.574.611
Ontwerpbegroting 2026																
artikelonderdeel 15.09 Ontvangsten		3.752	2.737	15.491	9.275	9.950	544	150	150	150	150	150	150	150	150	150
Mutaties Voorjaarsnota 2026		13.805	8.846	- 7.028	675	667	- 394									
Stand eerste supplettoire wet 2026																
artikelonderdeel 15.09 Ontvangsten		17.557	11.583	8.463	9.950	10.617	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150
Bijdragen																
derden Hoofdvaarwegennet	6.863	2.763	4.100													
Mutaties Miljoenennota 2027																
Mutaties Miljoenennota 2027		2.763	4.100													
Stand ontwerpbegroting 2027																
artikelonderdeel 15.09 Ontvangsten		20.320	15.683	8.463	9.950	10.617	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150
Totaal Ontvangsten																
stand ontwerpbegroting																
2026 Hoofdvaarwegennet		3.752	2.737	15.491	9.275	9.950	544	150	150	150	150	150	150	150	150	150
Totaal Ontvangsten stand																
eerste supplettoire wet																
2026 Hoofdvaarwegennet		17.557	11.583	8.463	9.950	10.617	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150
Totaal Ontvangsten																
stand ontwerpbegroting																
2027 Hoofdvaarwegennet		20.320	15.683	8.463	9.950	10.617	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150

Toelichting

Aanvullende Post (AP): CA 8. Beheer en Onderhoud

RWS Hoofdvaarwegennet

In het coalitieakkoord zijn middelen vrijgemaakt voor beheer en onderhoud van infrastructuur. Vooruitlopend op de herprioritering op de fondsen heeft het kabinet besloten om een totaalbedrag van € 1,1 miljard in 2031 vanuit de Aanvullende Post over te boeken naar het MF en DF. De overheveling is nodig zodat lenW genoeg ruimte heeft om begin 2027, vooruitlopend op Voorjaarsnota 2027, voor verschillende urgente instandhoudingsprojecten verplichtingen aan te gaan. Eventuele benodigde kasschuiven worden betrokken bij Voorjaarsnota 2027. Voor het MF betreft dit € 945 miljoen. Hiervan gaat € 560 miljoen naar RWS en € 385 miljoen naar ProRail. Het deel van RWS is bestemd voor het basiskwaliteitsniveau RWS (€ 308 miljoen) en Vernieuwing (€ 252 miljoen) en is verdeeld over het Hoofdwegennet (€ 379 miljoen) en Hoofdvaarwegennet (€ 181 miljoen).

Aanvullende Post (AP): Wind op Zee

Het kabinet heeft de ambitie opgenomen om voor 2040 40 GW wind op zee te realiseren. Besluitvorming over de routekaart vindt plaats in het najaar van 2026. Voor de voorbereidende werkzaamheden wordt er nu alvast in totaal € 54,7 miljoen overgeboekt van de aanvullende post bij Financiën. Deze middelen zijn bedoeld om alvast uit te kunnen werken welke scheepvaartveiligheidsmaatregelen er genomen moeten worden.

Bijdragen derden

Dit betreffen diverse ontvangsten, waaronder een bijdrage van de regio van € 4,1 miljoen voor de Gerrit Krolbrug.

Defensie : overboeking VoZ deel 2 2030 t/m 2035

Voor de uitvoering van het deelproject Verkeersbeeld op Zee wordt het 2e deel (€ 19,2 miljoen) overgeboekt aan Defensie voor de periode 2030 t/m 2035

EZK: overboeking wind op zee 3e tranche

Voor Wind op Zee boekt EZK het budget (€ 765,3 miljoen) over voor de resterende (3e) tranche dekking ten behoeve van de structurele kosten voor de huidige routekaart inclusief doordewind 2 (23,7GW). Deze middelen zijn bestemd voor het garanderen van de scheepvaartveiligheid bij de uitrol van wind op zee.

EZK: bijdrage TNO VenR

TNO voert namens de Rijksoverheid een onderzoek uit naar vervanging en renovatie. Met deze overboeking boekt RWS zijn aandeel hiervoor over aan TNO.

Herverdeling Taakstelling Jetten I

In het coalitieakkoord zijn twee taakstellingen op het apparaat van de rijksoverheid opgenomen: een efficiencytaakstelling en een taakstelling voor een slagvaardige overheid. lenW heeft deze taakstellingen conform de Rijksbrede grondslag verwerkt in de Voorjaarsnota 2026. In deze begroting worden de taakstellingen herverdeeld over de organisatieonderdelen van lenW, om tot een evenwichtige en solidaire invulling te komen.

HXII: overige overboekingen

Ter afronding van de voorjaarsbesluitvorming wordt er nog € 145K overgeboekt naar HXII voor het kustwacht onderzoek en Zeevaart.

Kaderruilen 2026

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 Hoofdvaarwegennet

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

Loon- en prijsbijstelling 2026

Dit betreft de toegekende loon- en prijsbijstelling tranche 2026 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.

Overboekingen departementen onderzoek kustwacht

Door de departementen die betrokken zijn bij de kustwacht wordt € 270K bijgedragen aan het onderzoek naar de kustwacht.

Overige mutaties

Dit betreft onder andere een overboeking voor het maritiem informatievoorziening servicepunt op zee (MIVSP) en Walraven.

Rijksbrede Taakstellingen Kabinet Jetten I

Het kabinet heeft tijdens de augustusbesluitvorming besloten om de taakstellingen van Jetten I te verhogen. Het gaat om de volgende taakstellingen:

- Extra Tranches Efficiencytaakstelling: De in het coalitieakkoord benoemde en in de VJN 26 ingeboekte efficiencytaakstelling van het kabinet Jetten I, is verhoogd met € 72,3 miljoen voor de jaren 2031-2035. Deze worden ingeboekt op artikel 12 en artikel 15 op het MF
- Versnelling Vernieuwing Rijksdienst / Slagvaardige Overheid: De in het coalitieakkoord benoemde en in de VJN 26 ingeboekte taakstelling op Vernieuwing Rijksdienst / Slagvaardige Overheid van het kabinet Jetten I, wordt versneld met € 30 miljoen voor de jaren 2027, 2028 en 2029. Deze worden ingeboekt op artikel 12 en artikel 15 op het MF.

Ruimte voor de Rivier

Met voorjaarsnota 2026 is dit budget per abuis op artikel 12 Hoofdwegennet terechtgekomen terecht gekomen. Met deze boeking wordt dit op de juiste plaats gezet. Daarnaast wordt er in totaal € 100 miljoen Van de reservering op artikel 11 overgeboekt naar het beleidsartikel.

Wilhelminakanaal Sluis II

De gunning van sluis II bij het Wilhelminakanaal is voorzien in het najaar. Uit gesprekken met de aannemer is gebleken dat het huidige budget ontoereikend is. Daarom wordt er nog eens € 10 miljoen extra uit de extrapolatie gehaald en aan het budget toegevoegd.

Artikel 17 Megaprojecten Verkeer en Vervoer

Tabel 74 Verdiepingsbijlage artikel 17 Megaprojecten Verkeer en Vervoer															
Totaal															
17 Megaprojecten Verkeer en Vervoer mutatie	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
Ontwerpbegroting 2026															
Megaprojecten Verkeer en Vervoer	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	
Mutaties Voorjaarsnota 2026	- 5.211	232.199	- 96.719	207.406	73.345	10.370	- 43.437	198.357	196.533	7.647	- 6.902	531.048	0	348.211	
Stand eerste supplettoire wet 2026															
Megaprojecten Verkeer en Vervoer	585.795	488.411	574.016	590.769	664.688	444.818	512.487	509.089	412.233	543.267	480.087	803.389	388.287	418.615	
Aanvullende Post (AP): CA 9.															
Prioritaire Infrastructuurprojecten	400.000		200.000	200.000											
Afrekening EU subsidies ERTMS	- 6.245	- 6.245													
Kasschuiven Generaal 2026	0	190.060	129.525	- 17.000	- 32.000	- 11.535									
Kasschuiven Megaprojecten, Verkeer en Vervoer	0					- 1.801	- 51.851	53.652							
Loon- en Prijzbijsstelling 2026	129.430	7.905	6.472	9.492	7.349	8.481	15.274	4.025	42.214	25.736	550	0	0	0	1.932
Overboeking van ERTMS naar EO	- 25.410	- 7260	- 16.940	- 1.210											
Overboeking van Exploitatie en Onderhoud naar ZuidasDok	87	87													
Overboeking van PHS Amsterdam naar Nazorg	- 122		- 122												
Mutaties Miljoenennota 2027	191.807	130.313	175.430	174.139	- 3.054	13.473	- 47.826	95.866	25.736	550	0	0	0	1.932	
Stand ontwerpbegroting 2027															
Megaprojecten Verkeer en Vervoer	777.602	358.098	749.446	764.908	661.634	458.291	464.661	604.955	437.969	543.817	480.087	803.389	388.287	420.547	
Totaal Uitgaven stand ontwerpbegroting 2026	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 Uitgaven stand eerste supplettoire wet 2026 Megaprojecten Verkeer en Vervoer	585.795	488.411	574.016	590.769	664.688	444.818	512.487	509.089	412.233	543.267	480.087	803.389	388.287	418.615	
Totaal Uitgaven stand ontwerpbegroting 2027	777.602	358.098	749.446	764.908	661.634	458.291	464.661	604.955	437.969	543.817	480.087	803.389	388.287	420.547	
Ontwerpbegroting 2026															
artikelonderdeel 1709 Ontvangsten	84.434	69.984	90.701	71.291	75.878	80.068	45.381	57.941	1.745						
Mutaties Voorjaarsnota 2026	23.094	- 135	- 173	- 1.169	1.881	- 3.745	- 1.586	1.341	- 364						
Stand eerste supplettoire wet 2026	107.528	69.849	90.528	70.122	77.759	76.323	43.795	59.282	1.381						
artikelonderdeel 1709 Ontvangsten															
Afrekening EU subsidies ERTMS	- 6.245	- 6.245													
Loon- en Prijzbijsstelling 2026	10.950	1.660	1.327	1.720	1.332	1.477	1.450	832	1.126	26					
Mutaties Miljoenennota 2027	- 4.585	1.327	1.720	1.332	1.477	1.450	832	1.126	26						

Totaal		2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
17 Megaprojecten Verkeer en Vervoer mutatie																
Stand ontwerpbegroting 2027																
artikelonderdeel 17.09 Ontvangsten		102.943	71.176	92.248	71.454	79.236	77.773	44.627	60.408	1.407						
Totaal Ontvangsten stand																
ontwerpbegroting 2026																
Megaprojecten Verkeer en Vervoer		84.434	69.984	90.701	71.291	75.878	80.068	45.381	57.941	1.745						
Totaal Ontvangsten stand eerste																
suppletoire wet 2026 Megaprojecten																
Verkeer en Vervoer		107.528	69.849	90.528	70.122	77.759	76.323	43.795	59.282	1.381						
Totaal Ontvangsten stand																
ontwerpbegroting 2027																
Megaprojecten Verkeer en Vervoer		102.943	71.176	92.248	71.454	79.236	77.773	44.627	60.408	1.407						

Toelichting**Aanvullende Post (AP): CA 9. Prioritaire Infrastructuurprojecten**

In het coalitieakkoord zijn middelen gereserveerd voor Prioritaire Infrastructuurprojecten en lopende projecten. Er wordt met deze begroting in totaal € 1,5 miljard voor de jaren 2028 en 2029 overgeboekt. De middelen worden ingezet voor twee projecten: Zuidasdok (36800-A-11) en A27 Houten Hooipolder (36800-A-61).

Afrekening EU subsidies ERTMS

Het betreft hier een afboeking van de geraamde EU ontvangsten voor ERTMS. Dit wordt in 2026 als een negatieve ontvangst verantwoord. Om het uitgavenbudget in stand te houden zijn tegelijkertijd de uitgaven verlaagd.

Kasschuiven Generaal 2026

Er wordt op dit artikel € 190,1 miljoen aan kasbudget uit 2027 t/m 2030 naar 2026 gehaald om de hogere realisatie op ERTMS, Zuidasdok en PHS in 2026 op te kunnen vangen. Deze kasschuif wordt via het rijksbrede uitgavenplafond opgevangen (generale kasschuif).

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 Pijsbijstelling 2026

Dit betreft de toevoeging van de loon- en prijsbijstelling 2026.

Overboeking van ERTMS naar EOV

Er wordt vanuit ERTMS € 25,4 miljoen overgeboekt naar EOV op MF artikel 13.02 omdat de instandhoudingskosten van het bestaande treinbeveiligingssysteem VPI (Vital Processor Interlocking: een elektronisch rijwegbeveiligingssysteem dat wissels en seinen aanstuurt zodat treinen veilig gebruikmaken van het spoor) op de baanvakken «Groningen - Leeuwarden» en «Groningen - Bad Nieuweschans grens» binnen het instandhoudingsprogramma vallen.

Overboeking van Exploitatie en Onderhoud naar ZuidasDok

Er wordt € 0,09 miljoen vanuit het Exploitatie en Onderhoudsbudget op MF artikel 12 overgeboekt naar MF artikel 17 ten behoeve van programmakosten binnen Zuidasdok, voor de projecten Knooppunt Nieuwe Meer en Schinkelbrug.

Overboeking van PHS Amsterdam naar Nazorg

Er wordt € 0,1 miljoen overgeboekt van MF artikel 17.10 (PHS) naar MF artikel 13, ten behoeve van de nazorgwerkzaamheden van het project Amsterdam Cuypershal.

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 2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2040
Ontwerpbegroting 2026 artikelonderdeel 18.06 Externe veiligheid	1.000	850	642										
Mutaties													
Voorjaarsnota 2026	807												
Stand eerste suppletoire wet 2026 artikelonderdeel 18.06 Externe veiligheid	1.807	850	642										
Mutaties													
Miljoenennota 2027													
Stand ontwerpbegroting 2027 artikelonderdeel 18.06 Externe veiligheid	1.807	850	642										
Ontwerpbegroting 2026 artikelonderdeel 18.08 Netwerkoverstijgende kosten	0	0	0	0									
Mutaties													
Voorjaarsnota 2026													
Stand eerste suppletoire wet 2026 artikelonderdeel 18.08 Netwerkoverstijgende kosten	0	0	0	0									
Mutaties													
Miljoenennota 2027													
Stand ontwerpbegroting 2027 artikelonderdeel 18.08 Netwerkoverstijgende kosten	0	0	0	0									
Ontwerpbegroting 2026 artikelonderdeel 18.11 Investeringsruimte	0	0	0	0	0	0	0	0					
Mutaties													
Voorjaarsnota 2026													
Stand eerste suppletoire wet 2026 artikelonderdeel 18.11 Investeringsruimte	0	0	0	0	0	0	0	0					
Mutaties													
Miljoenennota 2027													
Stand ontwerpbegroting 2027 artikelonderdeel 18.11 Investeringsruimte	0	0	0	0	0	0	0	0					

18 Overige uitgaven en ontvangsten	Totaal mutatie 2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
Ontwerpbegroting 2026 artikelonderdeel 18.12 Nader toe te wijzen BenO en Vervanging					0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mutaties															
Voorjaarsnota 2026															
Stand eerste supplettoire wet 2026 artikelonderdeel 18.12 Nader toe te wijzen BenO en Vervanging					0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mutaties															
Miljoenennota 2027															
Stand ontwerpbegroting 2027 artikelonderdeel 18.12 Nader toe te wijzen BenO en Vervanging					0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ontwerpbegroting 2026 artikelonderdeel 18.16 Reservering Omgevingswet					0	0									
Mutaties															
Voorjaarsnota 2026															
Stand eerste supplettoire wet 2026 artikelonderdeel 18.16 Reservering Omgevingswet					0	0									
Mutaties															
Miljoenennota 2027															
Stand ontwerpbegroting 2027 artikelonderdeel 18.16 Reservering Omgevingswet					0	0									
Totaal Uitgaven stand ontwerpbegroting 2026 Overige uitgaven en ontvangsten		1.000	850	642	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal Uitgaven stand eerste supplettoire wet 2026 Overige uitgaven en ontvangsten		1.807	850	642	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal Uitgaven stand ontwerpbegroting 2027 Overige uitgaven en ontvangsten		1.807	850	642	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

18 Overige uitgaven en ontvangsten	Totaal mutatie 2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
Ontwerpbegroting 2026 artikelonderdeel 18.09 Ontvangsten															
Mutaties															
Voorjaarsnota 2026		4													
Stand eerste supplettoire wet 2026 artikelonderdeel 18.09 Ontvangsten		4													
Mutaties															
Miljoenennota 2027															
Stand ontwerpbegroting 2027 artikelonderdeel 18.09 Ontvangsten		4													
Ontwerpbegroting 2026 artikelonderdeel 18.10 Saldo van de afgesloten rekeningen															
Mutaties															
Voorjaarsnota 2026		- 163.912													
Stand eerste supplettoire wet 2026 artikelonderdeel 18.10 Saldo van de afgesloten rekeningen		- 163.912													
Mutaties															
Miljoenennota 2027															
Stand ontwerpbegroting 2027 artikelonderdeel 18.10 Saldo van de afgesloten rekeningen		- 163.912													
Totaal Ontvangsten stand ontwerpbegroting 2026 Overige uitgaven en ontvangsten															
Totaal Ontvangsten stand eerste supplettoire wet 2026 Overige uitgaven en ontvangsten		- 163.908													
Totaal Ontvangsten stand ontwerpbegroting 2027 Overige uitgaven en ontvangsten		- 163.908													

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.

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.

Onderwijs, Cultuur en Wetenschap

- Inzet van Inspectie Overheidsinformatie en Erfgoed (personeel) bestaande uit: analisten
- Bijdrage aan materiele uitgaven bij de Kustwacht, budget wordt overgeboekt naar Defensie/CZSK/KWNL in 2026

Tabel 76 Overzichtsconstructie Kustwacht Nederland (bedragen x € 1.000)

Departement	Begroting	Activiteit	Doel	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
DEFENSIE / KUSTWACHT (Uitgaven):										
Defensie / Kustwacht NL	X	Uitvoering Kustwachttaken (exploitatie personeel)	Centrale coördinatie Kustwachttaken	13.509	15.836	15.843	15.837	15.844	15.835	15.835
Defensie / Kustwacht NL	X	Uitvoering Kustwachttaken (exploitatie materieel)	Centrale coördinatie Kustwachttaken	74.744	70.426	70.424	70.425	70.423	70.314	70.315
Defensie / Kustwacht NL	X	Uitvoering Kustwachttaken (investerings)	Investerings, o.a. t.b.v. het MOC (COMMIT/JIVC en DLP)	47.269	31.068	10.156	12.223	12.223	12.223	13.908
Subtotaal eigen uitgaven Kustwacht				135.522	117.330	96.423	98.485	98.490	98.372	100.058
UITGAVEN BIJ DEELNEMENDE DEPARTEMENTEN (Kosten):										
Politie	VI	Inzet Politie personeel & helikopter,	Algemene handhaving / wetgeving scheepvaartverkeer / bemanningcontrole	2.410	3.075	3.587	4.082	4.082	4.082	4.082
Financiën	IX	Inzet Douane personeel	Fraudecontrole	1.555	1.857	2.043	2.322	2.322	2.322	2.322
Defensie	X	Inzet KM personeel, beheerskosten, KMar personeel, ICT uitgaven bij COMMIT/JIVC en CZSK-vaartuigen	Uitvoering grensbewaking / beheerskosten Defensie / mijnenbestrijding	7.910	13.778	11.317	11.317	11.317	11.317	11.317
Infrastructuur en Waterstaat	XII	Inzet ILT personeel, RWS personeel, RWS materieel, ERTV/ betonningsvaartuigen en Windenergie op Zee.	Bijdragen aan veilig vaarwater, handhaving via luchtsurveillance	7.458	27.687	27.688	27.174	27.324	7.320	7.320
Klimaat en Groene Groei	XIII	Inzet SodM-personeel	Staatstoezicht op de Mijnen	181	193	193	193	193	193	193
Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur	XIV	Inzet NVWA-personeel	Visserijcontrole	704	807	807	807	807	807	807
Onderwijs, Cultuur en Wetenschap	VIII	Inzet IO&E-personeel en materieel budget.	Beschermen cultureel erfgoed op de bodem van de Noordzee		229	229	229	229	229	229
Subtotaal uitgaven bij deelnemende departementen				20.218	47.626	45.864	46.124	46.274	26.270	26.270
Totale uitgaven ten behoeve van de Kustwacht Nederland				155.740	164.956	142.287	144.609	144.764	124.642	126.328

Bijlage 3: Instandhouding

Onze infrastructuurnetwerken behoren tot de ruggengraat van onze samenleving. Ze beschermen ons tegen het water, zorgen ervoor dat mensen elkaar kunnen ontmoeten en dragen bij aan de economische ontwikkeling van ons land. Dat goederen en diensten kunnen worden vervoerd en dat Nederland in verbinding staat met de rest van de wereld. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en Rijkswaterstaat werken dagelijks aan de ontwikkeling en de instandhouding hiervan.

De realiteit is dat onze infrastructuur veroudert. Veel bruggen, tunnels, sluizen en viaducten zijn gebouwd in de jaren 50 en 60, naderen het einde van de levensduur of hebben deze al overschreden. Bovendien worden onze wegen en vaarwegen intensiever belast met steeds meer en zwaarder verkeer. Instandhouding is onmisbaar om onze netwerken veilig en beschikbaar te houden. Het coalitieakkoord en de recente beleidsbrieven onderstrepen nadrukkelijk het belang van instandhouding. In deze bijlage wordt voor zowel Rijkswaterstaat (RWS) als ProRail ingegaan op de werkwijze voor instandhouding en welke prestatieafspraken en beschikbare middelen tot en met 2040 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 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 diverse uiteenlopende voorzieningen als beweegbare bruggen, tunnels, op- en afritten, geluidschermen, sluizen en stormvloedkeringen. Deze elementen zorgen voor netwerken met een hoog serviceniveau, maar ook voor een grote instandhoudingsopgave. Figuren 7 t/m 10 illustreren de omvang van de vier netwerken.

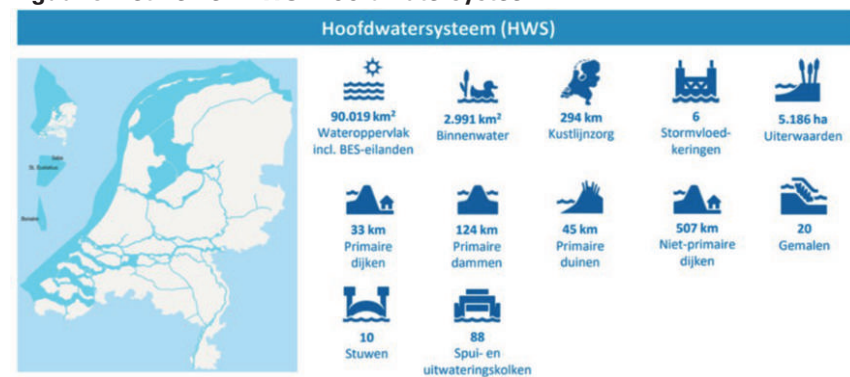
Figuur 7 Netwerken RWS: Hoofdwegennet



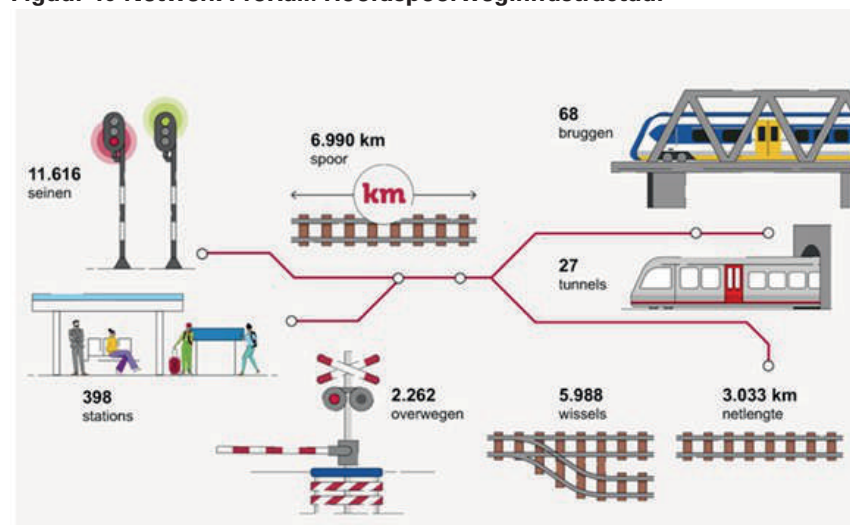
Figuur 8 Netwerken RWS: Hoofdvaarwegennet



Figuur 9 Netwerken RWS: Hoofdwatersysteem



Figuur 10 Netwerk ProRail: Hoofdspoorweginfrastructuur



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* van de infrastructuur:

- Tot het domein van de *exploitatie* behoren activiteiten die gericht zijn op het reguleren van het gebruik: verkeersleiding, capaciteitsmanagement, incidentmanagement, verkeersmanagement en watermanagement;

- *Onderhoud* betreft de activiteiten die erop zijn gericht de beoogde (ontwerp)levensduur van de infrastructuur te realiseren;
- *Vernieuwing* is gericht op het beginnen van een nieuwe levenscyclus van een object of het verlengen van de levensduur van het bestaande object. Bij vernieuwing gaat het expliciet om een-op-een vernieuwing. Het betreft dus niet activiteiten die gericht zijn op toevoeging van functies, aanleg van nieuwe infrastructuur of uitbreiding van bestaande infrastructuur (ontwikkeling).

1. Netwerken Rijkswaterstaat

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 werkzaamheden.

Middels een jaarlijkse programmeringscyclus werkt RWS de instandhoudingsopgave uit in een programmering en planning van 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, zoals het plaatsen van ondersteuningsconstructies als gevolg van tand-nok problematiek bij bruggen en viaducten⁴ of het uitvoeren van herstelwerkzaamheden als gevolg van scheepsaanvaringen met bruggen. 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. Op basis van het Life Cycle Costing (LCC) principe streeft Rijkswaterstaat naar de laagst mogelijke kosten over de gehele levenscyclus van de infrastructuur, met zo min mogelijk verstoringen en hinder voor de gebruikers. Dit doet RWS onder andere door FIT testen uit te voeren. Een FIT test laat zien of het object inclusief de industriële automatisering werkt. In 2024 zijn 155 testen uitgevoerd. De doelstelling is dit niveau vast te houden.

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.

⁴ Problematiek rondom tand-nokconstructies betekent dat de wapening in het beton van dit type constructie kan verzwakken of beschadigen, bijvoorbeeld door indringend vocht en strooizout, waardoor de draagkracht van de constructie afneemt.

Om de veiligheid en beschikbaarheid van de netwerken op lange termijn te borgen, worden objecten en onderdelen vernieuwd. Deze vernieuwingsopgave wordt voor alle netwerken en onderdelen 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. Dit kabinet heeft als doel gesteld om tot 2030 tenminste 5 tunnels en 17 bruggen aan te pakken. Dit wordt meegenomen in het Programma Vernieuwing. Het Programma Vernieuwing kent een technische aanleiding, namelijk het einde van de technische levensduur van onderdelen en objecten. Een-op-een vernieuwing is binnen vernieuwing het uitgangspunt, waarbij er geen aanvullende wensen of functionaliteiten worden toegevoegd. Omdat het echter gaat om relatief grote ingrepen in het netwerk, wordt waar nodig en mogelijk ook gekeken naar verstandige aanvullende investeringen in het kader van beleidsdoelstellingen als bereikbaarheid, duurzaamheid en klimaatadaptatie. Het primaire doel blijft echter het borgen van de beschikbaarheid en veiligheid van de Rijksnetwerken.

Basiskwaliteitsniveau en prestaties

Basiskwaliteitsniveau

Met ingang van 2024 werkt RWS op basis van 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 belanghebbers goed te kunnen blijven bedienen. Een robuust mobiliteitssysteem met basale voorzieningen passend bij de functie van de verschillende netwerken. Het doel van het BKN is om in het hele land een toekomstvast fundament te bieden dat zekerheid geeft aan gebruikers en marktpartijen die betrokken zijn bij aanleg en instandhouding.

Het verouderende areaal en de groeiende instandhoudingsachterstanden vergroten echter de kans op storingen en beperkingen op de netwerken. Hierdoor komt de betrouwbaarheid van de netwerken onder druk te staan, zoals ook blijkt uit de Staat van de Infrastructuur 2024.⁵

Prestaties

Bij de instandhouding van de RWS-netwerken staan de prestaties die de netwerken moeten leveren en de doelmatigheid van instandhoudingswerkzaamheden centraal. Het zijn de prestaties – de beschikbaarheid, betrouwbaarheid, duurzaamheid en (water)veiligheid van de infrastructuur – die de gebruikers 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 prestatie-indicatoren.

Voor de netwerken in beheer van RWS moeten de afspraken over het BKN worden vertaald naar nieuwe indicatoren en streefwaarden. De overige prestatieafspraken worden nog verder in lijn gebracht met het BKN. Tot

⁵ Tweede Kamer, vergaderjaar 2025–2026, Kamerstuk [36 800 A, nr. 9](#)

die tijd zijn de huidige prestatieafspraken uit tabel 77 van toepassing. Toelichting op de indicatoren en de gerealiseerde prestaties zijn te vinden in de Instandhoudingsbijlage bij het Jaarverslag.

Tabel 77 Indicatoren netwerken RWS					
Indicator	Streefwaarde ¹	Realisatie 2022	Realisatie 2023	Realisatie 2024	Realisatie 2025
Hoofdwegenet					
Beschikbaarheid					
Technische beschikbaarheid van de weg	90%	98%	99%	99%	98%
Files door Werk in Uitvoering als gevolg van aanleg en gepland onderhoud	10%	3%	4%	7%	9%
Levering verkeersgegevens					
Beschikbaarheid data voor derden	90%	93%	91%	91%	92%
Veiligheid					
Voldoen aan norm voor verhardingen	99,7%	99,7%	99,6%	99,4%	99,7%
Voldoen aan norm voor gladheidbestrijding	95%	99%	99%	99%	100%
Hoofdvaarwegenet					
Beschikbaarheid / Betrouwbaarheid					
Stremmingen gepland onderhoud	0,8%	0,9%	0,6%	0,7%	1,1%
Stremmingen ongepland onderhoud	0,2%	2,4%	1,2%	1,2%	0,7%
Tijdig melden ongeplande stremmingen	97%	98%	97%	98%	97%
Vaargeul op orde (% oppervlakte op orde)					
– Toegangseulen	99%	100%	100%	100%	100%
– Hoofdtransportassen	90%	93%	93%	96%	96%
– Hoofdvaarwegen	85%	82%	84%	83%	88%
– Overige vaarwegen	85%	83%	95%	96%	97%
Veiligheid					
Vaarwegmarkering op orde	95%	89%	94%	96%	97%
Hoofdwatersysteem					
Waterveiligheid					
Handhaving kustlijn	90%	91%	93%	94%	94%
Beschikbaarheid stormvloedkeringen	100%	83%	100%	83%	67%
Waterhuishouding op orde in alle peilgereguleerde gebieden	100%	75%	100%	100%	100%
Betrouwbaarheid informatievoorziening	95%	100%	99%	96%	97%
Voldoen aan de Vegetatielegger uiterwaardengebied ²	95%	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	93%

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.

Vergroten productievermogen

De groeiende omvang van de instandhoudingsopgave vraagt om een verhoging van het productievermogen bij Rijkswaterstaat. Met de Kamerbrief van 17 juni 2024, is de Kamer geïnformeerd over de aanpak van lenW om het productievermogen van RWS op het gebied van instandhouding te vergroten.⁶ Zo heeft bij RWS een verschuiving van financiële middelen en personele capaciteit naar instandhouding plaatsgevonden, is het reeds genoemde BKN voor alle infrastructurele netwerken vastgesteld én er wordt er meerjarig gestuurd op de opgave middels een meerjare-

⁶ Tweede Kamer, vergaderjaar 2023-2024, Kamerstuk 29 385, nr. 139

nafpraak instandhouding tot en met 2030. Dit kabinet heeft de ambitie uitgesproken dit jaar een door de infrasector gedragen plan voor productiviteitsverhoging te starten.

Het meerjarenplan instandhouding zet de aanpak voor productieverhoging verder uiteen.⁷ 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 IenW. 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. Rijkswaterstaat communiceert de meerjarige programmering met de regionale partners en de inkoopplanning met de markt om de maakbaarheid te vergroten.

Maar er is meer nodig. Via de Staat van de Infrastructuur 2024 is de Kamer geïnformeerd over het feit dat de maakbaarheid bij Rijkswaterstaat inmiddels groter is dan het beschikbare financiële kader.⁸ Het programmeren van nieuwe vernieuwingsprojecten is inmiddels alleen nog mogelijk door de uitvoering van andere noodzakelijk vernieuwingsprojecten te vertragen of uit te stellen. Een aanzienlijk deel van de noodzakelijke vernieuwing kan daardoor (nog) niet worden uitgevoerd. Als we niets doen is de verwachting dat het aantal kunstwerken dat voorbij de verwachte levensduur is, in 2030 is verdubbeld. Dat dit ongewenst is, is evident. Het uitstellen van onderhoud en vernieuwing heeft tot gevolg dat de infrastructuur verder veroudert. Niet alleen leidt dit tot grotere instandhoudingsachterstanden, het zorgt er ook voor dat de kans op storingen en beperkingen op de netwerken verder toeneemt. Er moet op deze wijze de komende jaren steeds meer worden geïnvesteerd in correctief en levensduurverlengend onderhoud, in plaats van planmatig en preventief onderhoud. Dit leidt tot meer kosten en zet daarmee de beschikbare financiële middelen en capaciteit steeds verder onder druk. Deze situatie moet niet te lang aanhouden. Daarom stellen we ons als doel om de negatieve trend van meer en/of langer durende beperkingen als gevolg van achterstanden in het onderhoud deze kabinetsperiode te doorbreken. Dit doen we door onverminderd door te gaan met de voornoemde aanpak op instandhouding middels het meerjarenplan instandhouding.

Budgettair beeld netwerken RWS

In de periode tot en met 2040 zijn de volgende budgetten op de fondsen beschikbaar voor instandhouding van de RWS-netwerken. In de tabellen 78 en 79 zijn de budgetten (exclusief inzet deel balanspost Saldo op Ontvangen Bijdragen exploitatie en onderhoud en ontvangsten) per netwerk weergegeven. Tabel 80 geeft de gereserveerde budgetten voor instandhouding weer (exclusief de nieuwe middelen uit het coalitieakkoord die vanaf 2032 nog op de Aanvullende Post bij het ministerie van Financiën staan).

⁷ Tweede Kamer, vergaderjaar 2024-2025, Kamerstuk [29 385, nr. 143](#)

⁸ Tweede Kamer, vergaderjaar 2025-2026, Kamerstuk [36 800 A, nr. 9](#)

Tabel 78 Budgetten Exploitatie, Onderhoud en Watermanagement netwerken RWS (bedragen x € 1.000)																	
Artikelonderdeel	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040/2026-2040		
Hoofdwegen																	
MF 12.01	Exploitatie	32.947	21.176	21.534	13.527	8.766	8.115	8.058	8.262	8.034	7.913	7.660	7.536	7.409	7.862	7.756	176.555
MF 12.02.01	Onderhoud	490.092	1.260.579	1.218.159	1.204.554	1.145.628	1.339.310	1.112.881	1.145.860	1.145.418	1.145.539	1.144.466	1.132.143	1.148.866	1.148.413	1.249.036	8.030.944
	Overige																
	netwerkgebonden																
	kosten	74.381	71.614	62.129	53.704	53.704	27.160	25.977	25.977	25.977	25.977	25.977	25.977	25.977	25.977	25.977	576.485
Totaal budget Exploitatie en		1.597.420 1.353.369 1.301.822 1.271.785 1.208.098 1.374.585 1.146.916 1.180.099 1.179.429 1.179.429 1.178.103 1.165.656 1.182.252 1.182.252 1.282.76918.783.984															
Onderhoud Hoofdwegen																	
Hoofdvaaanwegen																	
MF 15.01	Exploitatie	26.681	28.990	24.717	22.987	22.883	26.182	25.938	25.737	23.671	23.607	23.607	23.607	23.611	23.611	23.388	369.217
MF 15.02.01 ¹	Onderhoud	709.198	548.214	540.696	534.361	529.702	657.146	571.595	572.425	574.490	574.554	573.324	575.289	567.015	567.015	562.011	8.657.034
	Overige																
	netwerkgebonden																
	kosten	16.295	17.405	17.107	16.152	16.391	13.845	13.015	13.193	13.193	13.193	13.193	13.193	13.193	13.193	13.193	215.753
MF 15.06.02																	
Totaal budget Exploitatie en		752.174 594.608 582.520 573.499 568.975 697.173 610.548 611.355 611.354 611.354 610.124 612.089 603.819 603.819 598.592 598.592 9.242.003															
Onderhoud Hoofdvaaanwegen																	
Hoofdwatersysteem																	
DF 3.01.01	Watermanag	18.051	17.818	17.578	17.929	20.606	21.114	20.813	20.813	19.380	19.402	18.661	18.661	18.779	18.779	18.779	281.503
	Onderhoud																
DF 3.02.01	Watersysteem	372.663	372.663	372.663	372.663	372.663	372.663	372.663	372.663	372.663	372.663	372.663	372.663	372.663	372.663	372.663	372.663
	Onderhoud																
DF 3.02.02	Zoetwaters	108.524	108.524	108.524	108.524	108.524	108.524	108.524	108.524	108.524	108.524	108.524	108.524	108.524	108.524	108.524	108.524
	Overige																
	netwerkgebonden																
	kosten	28.738	28.156	28.157	28.156	27.750	19.095	19.095	19.095	19.095	19.095	19.095	19.095	19.095	19.095	19.095	331.907
DF 5.02.01																	
Totaal budget Watermanagement en		475.246 528.381 438.527 438.070 434.189 526.632 471.633 472.526 479.827 482.056 481.589 482.660 482.660 482.660 482.660 482.660 482.660															
Onderhoud Hoofdwatersysteem																	
Totaal budget Exploitatie, Onderhoud																	
en Watermanagement netwerken RWS 2.824.840 2.476.358 2.322.869 2.283.354 2.211.262 2.598.390 2.229.097 2.263.980 2.270.610 2.272.839 2.269.816 2.260.405 2.268.730 2.268.730 2.268.730 2.268.730 2.268.730																	

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

Tabel 79 Budgetten Vernieuwing netwerken RWS (bedragen x € 1.000)																
Artikelderdeel	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2026-2040
Hoofdwegen																
MF 12.02.04	78.852	588.622	542.738	717.412	601.964	780.114	814.405	533.176	533.777	321.263	420.958	397.781	319.432	598.340	595.616	8.244.450
Hoofdvaarwegen																
MF 15.02.04	70.206	431.279	300.439	292.749	266.803	357.737	272.004	221.837	219.583	220.725	220.262	217.420	250.853	322.183	320.716	4.184.796
Hoofdwatersysteem																
DF 3.02.03	43.793	90.668	114.806	121.773	60.789	232.469	232.172	204.622	222.505	228.108	229.788	234.038	234.038	183.406	183.406	2.616.381
Totaal budget Vernieuwing netwerken RWS																
	792.851	1.110.569	957.983	1.131.934	929.556	1.370.320	1.318.581	959.635	975.865	770.096	871.008	849.239	804.223	1.103.929	1.099.738	15.045.627

Tabel 80 Gereserveerde budgetten instandhouding (bedragen x € 1.000)																
Artikelderdeel	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	20402026-2040	
Mobiliteitsfonds																
Reservering arealgroei hoofdwegen 6.879	9.377	26.804	26.905	26.905	26.905	26.967	32.397	37.773	38.826	42.473	43.695	48.724	48.659	47.264	46.225	509.873
	Reservering arealgroei hoofdwegen 0	0	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.339	34.831	515.170
Reservering instandhouding 0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	374.169	374.169
Totaal reserveringen Mobiliteitsfonds	6.879	9.377	66.804	66.905	66.905	66.967	72.397	77.773	78.826	82.473	83.695	88.724	88.659	87.603	455.225	1.399.212
Deltafonds																
Reservering arealgroei hoofdwaters 2.299	1.770	1.809	1.809	1.809	1.809	1.811	1.796	1.796	1.796	1.796	1.796	1.796	1.796	1.796	1.796	27.471
	Reservering instandhouding 0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal reserveringen Deltafonds	2.299	1.770	1.809	1.809	1.809	1.811	1.796	1.796	1.796	1.796	1.796	1.796	1.796	1.796	1.796	27.471
Totaal reserveringen	9.178	11.147	68.613	68.714	68.714	68.778	74.193	79.569	80.622	84.269	85.491	90.520	90.455	89.399	457.021	1.426.683

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

Scherpe keuzes

In het coalitieakkoord wordt voor het beheer en onderhoud van infrastructuur en voor de ontsluiting van nieuwe woningbouwlocaties aanvullend € 1,1 miljard per jaar beschikbaar gesteld voor de jaren 2031 t/m 2035. Vanaf 2036 is structureel aanvullend € 500 miljoen per jaar beschikbaar. Met dit aanvullende budget is het mogelijk om een aantal urgente knelpunten binnen de instandhoudingsopgave op te pakken.

Ondanks deze beschikbaar gestelde middelen, is de totale instandhoudingsopgave binnen de looptijd van de fondsen niet betaalbaar en niet uitvoerbaar. Scherpe keuzes zijn dus nodig. Het ministerie van IenW heeft in 2026 een afweegkader op fondsniveau aan de Tweede Kamer aangeboden. Hoewel de instandhouding van de basisinfrastructuur daarbij voorop staat, moet er ook binnen de instandhoudingsopgave worden geprioriteerd. De motie van de leden De Hoop en Wiersma (kamerstuk 2025-2026, [36 915 XII, nr. 12](#)) wordt beantwoord in de kamerbrief over het afweegkader en/of de staat van de infra.

Vooruitlopend op de herprioritering op de fondsen heeft het kabinet besloten om een totaalbedrag van € 1,1 miljard in 2031 vanuit de Aanvullende Post over te boeken naar het MF en DF. De overheveling is nodig zodat IenW genoeg ruimte heeft om begin 2027, vooruitlopend op Voorjaarsnota 2027, voor verschillende urgente instandhoudingsprojecten verplichtingen aan te gaan. Eventuele benodigde kasschuiven worden betrokken bij Voorjaarsnota 2027. Van de € 1,1 miljard gaat € 715 miljoen naar RWS ten behoeve van het basiskwaliteitsniveau RWS (€ 363 miljoen) en Vernieuwing (€ 352 miljoen). Het andere deel van € 385 miljoen gaat naar ProRail ten behoeve van de vervanging ICT-systeem Donna (€ 88 miljoen), de brandblusvoorziening op Kijfhoek (€ 45 miljoen), de inbeheersname van de HSL (€ 75 miljoen) en het basiskwaliteitsniveau Spoor (€ 177 miljoen). De verdeling van voornoemde nieuwe middelen uit het coalitieakkoord in de periode 2032-2035 loopt mee in het afweegkader en wordt bij de Voorjaarsnota 2027 verwerkt. Na afronding van het Interdepartementaal Beleidsonderzoek (IBO) Exploitatie, onderhoud en vernieuwing van infrastructuur wordt een besluit genomen over de overheveling van de middelen vanaf 2036.

2. Netwerk ProRail

Basiskwaliteitsniveau en prestaties

Basiskwaliteitsniveau

In het najaar van 2024 is het basiskwaliteitsniveau spoor (BKN spoor) definitief vastgesteld en de dekkingsopgave bij de Ontwerpbegroting 2025 ingevuld (Kamerstuk [29984, nr. 1213](#)). Het BKN spoor is het absolute minimum waarbij de instandhoudingsbehoefte en de beschikbare middelen op het Mobiliteitsfonds in balans zijn. ProRail is in 2025 met de voorbereiding van de implementatie van het BKN spoor gestart. Het basiskwaliteitsniveau is een stabiel, langjarig en robuust instandhoudingsniveau van de Nederlandse spoorinfrastructuur vanaf 2026, dat haalbaar en maakbaar is en waarbij een constructief veilig en betrouwbaar spoornetwerk onverminderd wordt geborgd. Het BKN spoor biedt langjarige duidelijkheid over de basiskwaliteit in het hele land en creëert daarmee voorspelbaarheid richting ProRail, aannemers, vervoerders en reizigers.

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

basis van de beheerconcessie afspraken met ProRail heeft gemaakt over kernprestatie-indicatoren (KPI's) en de bijbehorende bodem- en streefwaardes. De Tweede Kamer wordt (half)jaarlijks in een separate brief over de (half)jaarverantwoording van ProRail en de gerealiseerde prestaties geïnformeerd. Als er een aanleiding is, kan er gedeeltelijk worden overgegaan op inputsturing door middel van (verbeter-)programma's onder de concessie. Hieronder wordt ingegaan op de door ProRail geleverde prestaties, de areaalgegevens, de gerealiseerde budgetten instandhouding en op het uitgesteld en achterstallig onderhoud.

Binnen het BKN spoor is veiligheid de belangrijkste randvoorwaarde 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, worden er direct maatregelen genomen om het gebruik van de infrastructuur weer binnen de geldende kaders te laten plaatsvinden. Voorbeelden van dergelijke maatregelen zijn (tijdelijke) snelheidsverlagingen ter plaatse, (tijdelijke) gebruiksbeperkingen of fysieke infrastructuurondersteunende maatregelen.

Prestaties

De prestaties van de infrastructuur worden gemeten en uitgedrukt in prestatie-indicatoren. Over de indicatoren met daarbij horende (streef)waarden worden prestatieafspraken gemaakt tussen lenW en ProRail, en hiervoor worden budgetten beschikbaar gesteld. De actuele prestatieafspraken met ProRail zijn terug te vinden in het (addendum op) het beheerplan van ProRail. De actuele prestaties zijn real-time in te zien op prestaties.prorail.nl. In 2025 heeft ProRail de prestaties gerealiseerd zoals opgenomen in Tabel 81.

Tabel 81 Indicatoren netwerk ProRail			
KPI	Bodemwaarde ¹	Streefwaarde	Realisatie 2025
Klantoordeel reizigersvervoerders	6	7	7
Klantoordeel goederenvervoerders	6	7	6
Reizigerspunctualiteit HRN (3 min.) (met NS) ²	84,4%	–	85,5%
Reizigerspunctualiteit HRN (10 min.) (met NS)	94,5%	–	95,3%
Betrouwbaarheid regionale series (3 min)	90,7%	93,7%	90,5%
Impactvolle verstoringen	520	450	586

Bron: ProRail Jaarverslag 2025

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.

² Reizigerspunctualiteit HRN 5 min. en Reizigerspunctualiteit HRN 15 min. zijn in 2025 vervangen door Reizigerspunctualiteit HRN 3 min. en Reizigerspunctualiteit HRN 10 min. Er zijn geen streefwaarden tussen lenW en ProRail afgesproken.

Budgettair beeld netwerk ProRail

Het BKN spoor is het absolute minimum waarbij de instandhoudingsbehoefte en de beschikbare middelen op het Mobiliteitsfonds langjarig tot en met 2037 in balans zijn. Inmiddels is het BKN spoor beleidsneutraal verlengd tot en met 2040. Sinds de vaststelling van het BKN hebben zich exogene ontwikkelingen voorgedaan in wet- en regelgeving en zijn bepaalde risico's gematerialiseerd waar eerder geen rekening mee kon worden gehouden. Bij de voorjaarsbesluitvorming 2026 heeft dit tot besluitvorming over aanvullende budgettaire kaders geleid. Dit is toegelicht in de voorjaarsnota 2026 (Kamerstuk [36 915 XII, nr. 2](#)). In tabel 82 is het budget op het Mobiliteitsfonds voor instandhouding van het netwerk van ProRail t/m 2040 weergegeven.

Tabel 82 Budgetten Exploitatie, Onderhoud en Vernieuwing netwerk ProRail (bedragen x € 1.000)																	
Artikelonderdeel	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2026-2040	
Hoofdspoorweginfrastructuur																	
MF 13.02	Exploitatie	400.918	443.863	438.329	385.813	279.347	217.399	216.676	209.271	223.707	226.555	201.932	197.324	221.709	211.205	172.277	4.046.325
MF 13.02	Onderhoud	98.657	969.832	945.557	927.929	870.225	999.975	807.150	787.261	802.841	794.640	821.577	817.891	825.575	836.772	792.963	2.998.847
MF 13.02	Vernieuwing	202.384	1.227.231	1.213.362	1.163.798	1.071.266	1.224.476	1.137.671	1.091.045	1.084.478	884.946	996.232	1.102.800	1.344.956	1.355.763	1.224.161	17.124.570
MF 13.02	Overige netwerkgebonden kosten	824.254	702.202	660.726	608.512	526.097	524.173	541.698	542.455	534.588	507.286	525.920	539.005	549.373	526.336	8.848.654	
	Gebruiksheffing vervoerders	77.585	485.241	494.019	502.428	490.091	490.207	489.321	489.353	488.939	488.939	488.939	488.939	488.939	488.939	7.341.230	
Totaal budget Exploitatie, Onderhoud en Vernieuwing netwerk ProRail																	
2.660.404.2.979.938.2.805.431.2.635.838.2.339.260.2.477.740.2.196.349.2.139.922.2.164.129.1.951.790.2.038.088.2.154.997.2.442.306.2.464.176.2.226.79935.677.167																	

Scherpe keuzes

In het coalitieakkoord wordt voor het beheer en onderhoud van infrastructuur en voor de ontsluiting van nieuwe woningbouwlocaties aanvullend € 1,1 miljard per jaar beschikbaar gesteld voor de jaren 2031 t/m 2035. Vanaf 2036 is structureel aanvullend € 500 miljoen per jaar beschikbaar. Met dit aanvullende budget is het mogelijk om een aantal urgente knelpunten binnen de instandhoudingsopgave op te pakken.

Ondanks deze beschikbaar gestelde middelen, is de totale instandhoudingsopgave binnen de looptijd van de fondsen niet betaalbaar en niet uitvoerbaar. Scherpe keuzes zijn dus nodig. Het ministerie van IenW heeft in 2026 een afweegkader op fondsniveau aan de Tweede Kamer aangeboden. Hoewel de instandhouding van de basisinfrastructuur daarbij voorop staat, moet er ook binnen de instandhoudingsopgave worden geprioriteerd. De motie van de leden De Hoop en Wiersma (kamerstuk 2025-2026, [36 915 XII, nr. 12](#)) wordt beantwoord in de kamerbrief over het afweegkader en/of de staat van de infra.

Vooruitlopend op de herprioritering op de fondsen heeft het kabinet besloten om een totaalbedrag van € 1,1 miljard in 2031 vanuit de Aanvullende Post over te boeken naar het MF en DF. De overheveling is nodig zodat IenW genoeg ruimte heeft om begin 2027, vooruitlopend op Voorjaarsnota 2027, voor verschillende urgente instandhoudingsprojecten verplichtingen aan te gaan. Eventuele benodigde kasschuiven worden betrokken bij Voorjaarsnota 2027. Van de € 1,1 miljard gaat € 715 miljoen naar RWS ten behoeve van het basiskwaliteitsniveau RWS (€ 363 miljoen) en Vernieuwing (€ 352 miljoen). Het andere deel van € 385 miljoen gaat naar ProRail ten behoeve van de vervanging ICT-systeem Donna (€ 88 miljoen), de brandblusvoorziening op Kijfhoek (€ 45 miljoen), de inbeheersname van de HSL (€ 75 miljoen) en het basiskwaliteitsniveau Spoor (€ 177 miljoen). De verdeling van voornoemde nieuwe middelen uit het coalitieakkoord in de periode 2032-2035 loopt mee in het afweegkader en wordt bij de Voorjaarsnota 2027 verwerkt. Na afronding van het Interdepartementaal Beleidsonderzoek (IBO) Exploitatie, onderhoud en vernieuwing van infrastructuur wordt een besluit genomen over de overheveling van de middelen vanaf 2036.

3. 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- en 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 83 is een overzicht van de DBFM projecten weergegeven.

Tabel 83 Overzicht DBFM-projecten

Project	Areaalinformatie			Einde DBFM-contract	Uitgenomen BenO-budget/jaar
<i>Hoofdwegennet</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	2051	9,6 mln.
<i>Hoofdvaarwegennet</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: Tol

Scope

Vanwege budgettaire uitdagingen in het Mobiliteitsfonds is er in het verleden besloten dat er op de A24/Blankenburgverbinding en op de ViA15 tol wordt geheven. Zonder tolheffing was er onvoldoende financiële dekking voor de aanleg van deze verbindingen. Met de tolheffing wordt een opgave gedekt van € 416 miljoen voor de A24/Blankenburgverbinding en € 376 miljoen voor de ViA15 (bedragen in prijspeil 2026 en in contante waarde). De tol is tijdelijk en wordt beëindigd als deze opgaves, plus de invoerings- en exploitatiekosten van tolheffing, zijn voldaan.

Op 7 december 2024 is de A24/Blankenburgverbinding geopend. De ViA15 is momenteel in aanleg en wordt naar verwachting eind 2031 opengesteld voor verkeer.

De tolheffing op de A24 en de ViA15 vindt plaats op een basis van een free flowtolsysteem. De weggebruiker hoeft tijdens de rit niet bij een tolplein te stoppen om te betalen. In plaats daarvan worden voertuigen geregistreerd via automatische nummerplatherkenning 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 dienstaanbieder, 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 betalingsherinnering. Met ingang van 7 december 2025 zijn hier voor de gebruiker van de A24 administratiekosten van € 9 aan verbonden. Als de herinnering niet tijdig voldaan is ontvangt de houder een bestuurlijke boete, eventueel gevolgd door aanmaningen hierop.

De Wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15 bevat het wettelijk kader om op beide verbindingen tol te heffen.

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 uitgaven en ontvangsten

Onderstaande tabellen laten de verwachte totale uitgaven en ontvangsten voor de tolheffing op de A24 en de ViA15 zien tot en met 2034. De uitgaven betreffen de uitgaven voor exploitatie van het tolsysteem op beide verbindingen. Onderdeel van de uitgaven voor de ViA15 zijn ook de uitgaven voor invoering van het tolsysteem. De ontvangsten uit tolheffing zijn het totaal van de ontvangsten uit de tolgelden, plus de ontvangsten uit betalingsherinneringen en uit bestuurlijke boetes.

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 bij tijdelijke tolheffing betrokken organisaties (DGMo, RDW, CJIB, RWS en ILT) en waarvan het beheer bij DGMo ligt.

De ramingen van de ontvangsten uit tolheffing 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. Dit maakt dat het nu nog te vroeg is om conclusies te trekken over de verwachte termijn van tolheffing.

Tabel 84 Geraamde toeluitgaven- en ontvangsten A24/Blankenburgverbinding (bedragen x € 1.000, prijspeil 2026)

	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
Uitgaven tolheffing	34.500	29.249	27.442	27.447	27.697	27.788	21.738	25.046	25.045
Bruto ontvangsten	137.768	75.975	62.517	63.566	64.641	64.852	64.899	65.198	65.408

N.B. De verwachte ontvangsten van € 137,8 miljoen in 2026 betreft verwachte ontvangsten voor 2026 inclusief het bij Voorjaarsnota 2026 doorgeschoven bedrag van € 49,7 miljoen van niet-gerealiseerde ontvangsten in 2025.

Tabel 85 Geraamde toeluitgaven- en ontvangsten ViA15 (bedragen x € 1.000, prijspeil 2026)

	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
Uitgaven tolheffing	1.237	2.056	2.056	25.366	24.996	27.566	21.656	29.226	28.199
Bruto ontvangsten	33	56	56	686	4.778	46.469	58.023	44.389	39.518

N.B. De ViA15 opent naar verwachting eind 2031. De ontvangstenraming gaat nog uit van openstelling eind 2030. Bij indexatie van uitgaven en ontvangsten van prijspeil 2025 naar 2026 zijn per abuis tolontvangsten op de ViA15 in de periode 2026-2029 verondersteld. Dit wordt gecorrigeerd bij de Voorjaarsnota.

Bij Najaarsnota 2026 worden de uitgaven en ontvangsten van 2026 integraal gezien op basis van de actuele cijfers van het gebruik en het betaalgedrag van de A24. Bij de Voorjaarsnota 2027 worden uitgaven en ontvangsten meerjarig gezien.

Opbouw verwachte ontvangsten tijdelijke tolheffing

Onderstaande tabellen laten in meer detail de opbouw van de verwachte ontvangsten voor de tolheffing op de A24 en de ViA15 tot en met 2034 zien, inclusief de indicatoren hierbij:

Tabel 86 Opbouw ontvangsten tolheffing A24 Blankenburgverbinding (bedragen x € 1.000, prijspeil 2026)

	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
<i>Aantal passages (#)</i>	<i>18.055</i>	<i>18.362</i>	<i>18.674</i>	<i>18.991</i>	<i>19.314</i>	<i>19.386</i>	<i>19.457</i>	<i>19.528</i>	<i>19.599</i>
Ontvangsten uit tijdige tolbetalingen (€)	33.671	35.711	37.866	38.502	39.153	39.269	39.287	39.457	39.573
<i>Aantal verzonden betalingsherinneringen (#)</i>	<i>2.760</i>	<i>2.014</i>	<i>1.237</i>	<i>1.258</i>	<i>1.279</i>	<i>1.284</i>	<i>1.289</i>	<i>1.294</i>	<i>1.299</i>
Ontvangsten uit betalingsherinneringen (€)	21.156	15.463	9.546	9.706	9.871	9.907	9.918	9.968	10.004
<i>Aantal verzonden bestuurlijke boetes (#)</i>	<i>675</i>	<i>492</i>	<i>302</i>	<i>307</i>	<i>313</i>	<i>314</i>	<i>315</i>	<i>316</i>	<i>317</i>
Ontvangsten uit bestuurlijke boetes (€)	33.203	24.800	15.104	15.358	15.617	15.676	15.694	15.774	15.832
Totaal bruto-ontvangsten (€)	137.768	75.975	62.517	63.566	64.641	64.852	64.899	65.198	65.408

N.B. Aantal verzonden boetes exclusief aanmaningen; opbrengsten uit bestuurlijke boetes inclusief aanmaningen.

Tabel 87 Opbouw ontvangsten tolheffing ViA15 (bedragen x € 1.000, prijspeil 2026)									
	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
<i>Aantal passages (#)</i>	–	–	–	–	2.258	10.308	11.352	10.437	10.828
Ontvangsten uit tijdige tolbetalingen (€)					4.170	24.545	23.636	23.414	25.213
<i>Aantal verzonden betalingsherinneringen (#)</i>	–	–	–	–	481	1.992	1.708	1.035	706
Ontvangsten uit betalingsherinneringen (€)					608	2.270	13.248	8.124	5.586
<i>Aantal verzonden bestuurlijke boetes (#)</i>	–	–	–	–	118	487	417	253	172
Ontvangsten uit bestuurlijke boetes (€)					–	19.654	21.139	12.851	8.719
Totaal bruto-ontvangsten (€)	33	56	56	686	4.778	46.469	58.023	44.389	39.518

N.B. Aantal verzonden boetes exclusief aanmaningen; opbrengsten uit bestuurlijke boetes inclusief aanmaningen.

Bijlage 5: Lijst van afkortingen

Tabel 88 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 - Public Private Samenwerking
HBR	Havenbedrijf Rotterdam
HLA	Hoofdlijnenakkoord

Afkorting

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
KGK	Ministerie van Klimaat en Groene Groei
KM	Koninklijke Marine
KNRN	Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij
KPI	Kernprestatie indicatoren
KWC	Kustwachtcentrum
LCC	Life Cycle Costs
LNVN	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
