



Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Rijkswaterstaat Meerjarenplan Instandhouding 2025-2030

24 juni 2025

Houtribsluis

Colofon

Uitgegeven door: Rijkswaterstaat

Auteur: 5.1.2.e

Informatie: 5.1.2.e

Datum: 24 juni 2025

Status: Definitief

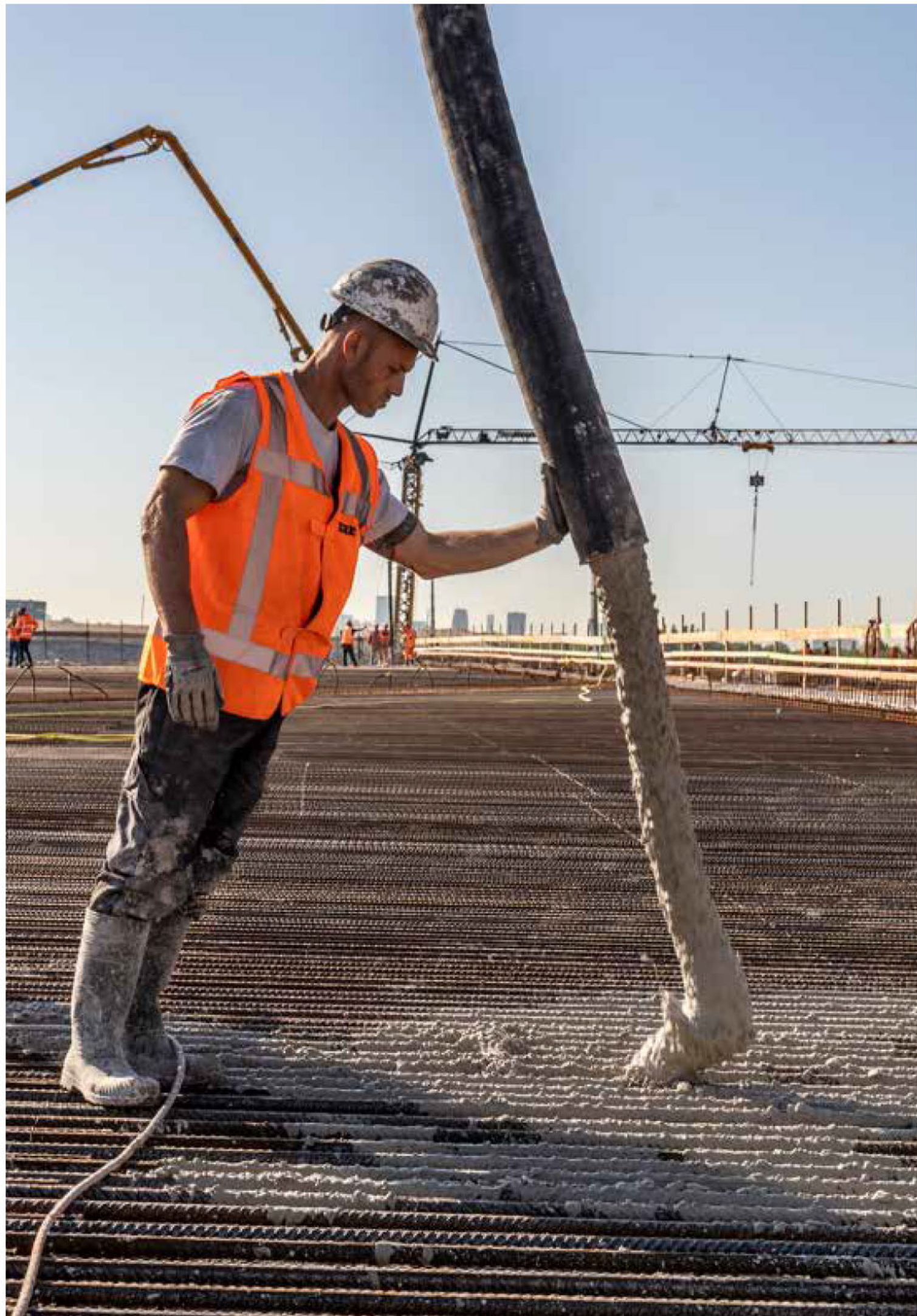
Rijkswaterstaat is de uitvoeringsorganisatie van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. We beheren en ontwikkelen de rijkswegen, -vaarwegen en -wateren en zetten in op een duurzame leefomgeving.

Samen met anderen werken we aan een land dat beschermd is tegen overstromingen. Waar voldoende groen is, en voldoende en schoon water. En waar je vlot en veilig van A naar B kunt.

Samen werken aan een veilig, leefbaar en bereikbaar Nederland. Dat is Rijkswaterstaat.

Inhoud

Voorwoord	5
Managementsamenvatting	6
Opgave en urgentie	6
1 Integraal sturen op de instandhouding van onze infrastructuur	11
1.1. Ambitie: de grootste instandhoudingsopgave tot nu toe uitvoeren	12
1.2. Basiskwaliteitsniveau en meerjarenafpraak	12
1.3. Uitdagingen	13
1.4. Netwerkprestaties onder druk	16
2 Managen van productiegroei	21
2.1. Integraal sturen via een meerjarenprogramma	22
2.2. Portfolioaanpak en productiestraten	24
2.3. Slagvaardigere organisatie	26
2.4. Kennis- en innovatieprogramma	27
3 Meerjarenprogramma 2025 – 2033	31
3.1. Instandhouding: Exploitatie, Onderhoud en Vernieuwing	32
3.2. Highlights programmering 2025-2026	34
3.3. Highlights programmering 2027-2028	40
3.4. Doorkijk naar 2029 en verder	44
3.5. Hinder is onvermijdelijk	45
4 Maakbaarheid instandhouding 2025-2030	50
4.1. Beschikbaar budget	51
4.2. Prognose budgetbehoefte (totale instandhoudingsopgave)	51
4.3. Prognose maakbaarheid	53
4.4. Verdere productieverhoging	54
4.5. Tot slot	58
Bijlagen	
Bijlage 1: Verwachte aanbestedingen	59
Bijlage 2: Hinderkaart Wegverkeer 2025 – Impactvolle werkzaamheden	60
Bijlage 3: Instandhoudingsbehoefte Algemene Rekenkamer	62
Bijlage 4: Afkortingenlijst	63



Voorwoord

Nederland staat internationaal bekend om zijn goede infrastructuur. Maar die kwaliteit is niet langer vanzelfsprekend. Veel bruggen, tunnels, sluizen en viaducten uit de jaren '50 en '60 zijn dringend toe aan vervanging of renovatie. Onze netwerken zijn de afgelopen decennia steeds intensiever en zwaarder belast. En het veranderende klimaat stelt steeds hogere eisen; de netwerken moeten bestand zijn tegen hitte, droogte en hoosbuien.

We zijn begonnen aan de grootste onderhoudsbeurt van de infrastructuur ooit tot nu toe in de geschiedenis van Rijkswaterstaat. Het uitgesteld onderhoud groeit, evenals het aantal storingen en ongeplande afsluitingen. Om de veiligheid, bereikbaarheid en kwaliteit van onze netwerken te behouden, moet ons werk aan de instandhouding sneller van de grond komen. De productiviteit moet omhoog. Ons motto: 'daden, geen woorden – aan de slag!' Die aanpak laat zich beschrijven via de lijnen van leveren, vereenvoudigen en verbinden. We gaan leveren door tempo te maken en meer werk uit onze handen te krijgen. Dat doen we door te vereenvoudigen: we werken efficiënter, doelgerichter en meer gestandaardiseerd. En we verbinden door onze samenwerking met marktpartijen, kennisinstituten, medeoverheden en burgers te versterken.

Aan een aantal belangrijke voorwaarden is inmiddels voldaan: er is extra budget beschikbaar gesteld (o.a. bij Voorjaarsnota 2025 door dit kabinet en door het vorige kabinet Rutte IV), er is capaciteit vanuit ontwikkelingsprojecten naar instandhouding verschoven en het basiskwaliteitsniveau (daar waar onze netwerken minimaal aan moeten voldoen) is vastgesteld. Ook zijn er nieuwe samenwerkingsafspraken met het ministerie gemaakt, waaronder een meerjarige opdracht tot en met 2030 en meer verantwoordelijkheid bij de uitvoeringsorganisatie, waardoor Rijkswaterstaat beter in staat is om samen met de markt de werkzaamheden te optimaliseren en efficiënter te werken.

Veiligheid en betrouwbaarheid staan voorop. We plannen strak, bundelen opdrachten en werken nauw samen met partners. Grote werkzaamheden zullen vaker overdag plaatsvinden en we werken vaker met een korte maar hevige aanpak. Hinder is onvermijdelijk met de enorme opgave die we hebben, tegelijkertijd beperken we die zoveel mogelijk.

De uitvoering blijft uitdagend. We kampen met schaarste aan materiaal, personeel, capaciteit, ruimte, stikstofruimte en budget. Ook verandert de bouwomgeving, met mondige burgers en strengere regels. Dit vraagt om duidelijke keuzes.

Dit Meerjarenplan Instandhouding biedt daarvoor het benodigde kader en een opmaat voor de verdere productiegroei. Het geeft inzicht in de planning van ons werk tot en met 2030 en een doorkijk voor de periode daarna. Het geeft ook inzicht in de uitvoerbaarheid en de middelen die hiervoor vanuit de begroting I&W beschikbaar zijn. Via het Prognoserapport Vervanging en Renovatie (2022) en de validatie door Rebel Groep (medio 2024) is de Tweede Kamer over de grote instandhoudingsopgave geïnformeerd. Daarbij is budget beschikbaar gesteld voor wat op dat moment maakbaar werd geacht. De totale instandhoudingsopgave is echter groter.

Dit Meerjarenplan Instandhouding biedt daarom ook zicht op de voorbereidingen en maatregelen die Rijkswaterstaat treft om die grotere opgave in productie te nemen. Zodat de maakbaarheid niet meer de beperkende factor is voor productiegroei. En dat is nodig, want zo kunnen we risico's van storingen, beperkingen en ongeplande hinder beter beheersen. Het is aan een nieuw kabinet om te besluiten over verdere productiegroei.

Dit Meerjarenplan Instandhouding helpt Rijkswaterstaat bij het maken van weloverwogen keuzes en bij het behartigen van de belangen van weg- en vaarweggebruikers, reizigers en omgeving. En last but not least: het stelt de markt in staat om zo goed mogelijk te anticiperen op onze vraag.

Ik ben ervan overtuigd dat dit plan een waardevolle bijdrage levert aan onze gezamenlijke opgave: te werken aan hoogwaardige infrastructuur die een veilig, leefbaar en bereikbaar Nederland garandeert.

Martin Wijnen,
Directeur-Generaal Rijkswaterstaat

Managementsamenvatting

Nederland werkt aan de grootste instandhoudingsopgave ooit. Veel bruggen, tunnels, sluizen en wegen hebben het einde van hun technische levensduur bereikt. Tegelijkertijd neemt de druk op de infrastructuur toe: het verkeer wordt intensiever en zwaarder, het klimaat verandert, en eerder onderhoud is uitgesteld. Dit alles vraagt om een structurele, grootschalige en programmatische aanpak.

Opgave en urgentie

De instandhoudingsopgave van Rijkswaterstaat is fors gegroeid en wordt alleen maar groter. De gevolgen van jarenlang intensief gebruik, veroudering en uitgesteld onderhoud zijn goed merkbaar: meer storingen, ongeplande afsluitingen en toename van hinder. Door het uitgestelde onderhoud gelden er op een aantal bruggen en viaducten al beperkingen. Uitstel van vernieuwing leidt tot hogere kosten voor Exploitatie & Onderhoud (E&O) door noodzakelijke beheersmaatregelen om de veiligheid en bereikbaarheid te kunnen blijven garanderen. Ook neemt de kans op storingen toe en is het nemen van verkeersmaatregelen niet uit te sluiten. De jaarlijkse Staat van Infra geeft inzicht in deze risico's. Ook de Algemene Rekenkamer concludeerde in mei van dit jaar in haar verantwoordingsonderzoek dat het verschil tussen de budgetbehoefte en begroting voor de instandhouding van het hoofdwegennet, hoofdvaarwegennet en hoofdwatersysteem over de periode van 2024-2038 is opgelopen tot circa €34,5 miljard.

Tegelijkertijd moet Rijkswaterstaat omgaan met nieuwe uitdagingen: klimaatadaptatie, geopolitieke ontwikkelingen, duurzaamheidseisen, stikstofregulering en schaarste aan materiaal en personeel. De omvang van de opgave en de verschillen tussen budgetbehoefte en de begroting wordt daarom periodiek herijkt.

Ambitie: de grootste instandhoudingsopgave ooit uitvoeren

De inzet is om de instandhouding van de Rijkswaterstaat-netwerken blijvend te garanderen. Het verhogen van het productievermogen van € 1,8 miljard in 2021 naar ruim € 3 miljard richting 2030 vormt daarvoor een goede basis. RWS verwacht dat met het stijgende productievermogen een groter deel van de instandhoudingsopgave kan worden gerealiseerd. Het is aan een nieuw kabinet om te besluiten hoe verder invulling wordt gegeven aan de groeiende opgave.

Om deze opgave het hoofd te bieden, kiest Rijkswaterstaat voor een aanpak waarin leveren, vereenvoudigen en verbinden centraal staan:

- **Leveren:** versnellen van de uitvoering en vergroten van het productievolume.
- **Vereenvoudigen:** efficiënter, doelgerichter en gestandaardiseerd werken, o.a. via productiestraten en digitale tools.
- **Verbinden:** nauwere samenwerking met marktpartijen, kennisinstellingen, medeoverheden en burgers.

Sinds januari 2024 werken we aan de instandhouding op basis van een meerjarenafpraak met de beleidskern van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW). Het Meerjarenplan Instandhouding biedt daarvoor het benodigde kader tot en met 2030 en vormt een opmaat voor verdere productiegroei. Het fundament van deze afspraak is het basiskwaliteitsniveau (BKN). Dit bepaalt waaraan infrastructuur moet voldoen om betrouwbaar, betaalbaar en toekomstbestendig te blijven.

Aanpak: programmatisch, schaalbaar en voorspelbaar

De uitvoering van de werkzaamheden richten we programmatisch in, aan de hand van een aantal sleutelprincipes:

- **Voortrollende programmering:** elk jaar een geactualiseerde doorkijk van acht jaar, gericht op stabiliteit en uitvoerbaarheid.
- **Portfolio-aanpak:** vergelijkbare objecten (bruggen, sluizen, tunnels) in één keer aanbesteden voor efficiëntie en schaalvoordeel en voldoende dealflow voor de inframarkt.

- **Productiestraten:** interne ontwikkelomgevingen per objecttype voor standaardisatie, kennisdeling en versnelling.
- **Contractvormen:** langjarige raamovereenkomsten voor ingenieursdiensten en infrawerkzaamheden en marktbetrokkenheid over meerdere fasen.

Resultaten en productie

Sinds 2023 is de productie aanzienlijk toegenomen. In 2024 zijn tientallen projecten gestart of in voorbereiding of in planfase, waaronder de renovatie van de Spijkenisserbrug, de Krammersluizen, Julianakanaal (ook al afgerond) en de brug over de Naardertrekvaart. We zijn gestart met renovatie van de Marijkesluis en de renovatie van de 1e Heinenoordtunnel is afgerond.

De productie op instandhouding lag in 2024 financieel al boven de aanvankelijke verwachtingen en deze trend zet door. Dit is ook hard nodig gezien de grootte van de opgave, met daarin grote vernieuwingsopgaven in het vooruitzicht zoals onder andere de Van Brienenoordbrug, het spui- en gemaalcomplex van IJmuiden en de Haringvlietbrug.

Hinder: beheersbaar en afgestemd

Hinder is onvermijdelijk, maar we beperken die hinder zoveel mogelijk via de hinderaanpak. Die bestaat uit drie onderdelen:

- **Slim Plannen:** vroegtijdig en integraal afstemmen van werkzaamheden (o.a. met ProRail). Hierbij werken we steeds vaker met een 'kort maar hevig'-aanpak.
- **Slim Bouwen:** kiezen voor uitvoeringsvarianten die hinder beperken over de gehele levensduur.
- **Slim Reizen:** samenwerking met regionale partijen voor mobiliteitsmaatregelen en communicatie richting gebruikers.

De PIN (prestatie-indicator hinder) en streefwaarden voor hinderbeleving monitoren we actief. Toch verwachten we een toename van hinder door de omvang van het werk maar bijvoorbeeld ook door afnemende bereidheid en mogelijkheden van de markt om 's nachts en in het weekend te werken.

Financiële ruimte en risico's

In de begrotingsstand bij voorjaarsnota 2025 loopt het beschikbaar budget op van ca. € 2,6 miljard in 2024 tot ca. € 3,1 tot €3,3 miljard per jaar in de periode 2025 - 2030. Bij de Voorjaarsnota 2025 heeft dit kabinet daarom extra middelen beschikbaar gesteld voor instandhouding (eenmalig ca. €300 miljoen voor excessieve prijsstijging). Rijkswaterstaat ziet de komende jaren de kans om de productiegroei naar € 3 miljard sneller te realiseren en ook verder te verhogen richting 2030 en verder. Deze hogere opgave zit met name op vernieuwing.

Capaciteit in de markt en binnen Rijkswaterstaat

- **Markt:** opdrachtnemers zijn selectiever; concurrentie met andere sectoren (o.a. woningbouw, energietransitie) maakt personeel schaars. Daarom werkt Rijkswaterstaat met langjarige raamcontracten, bundeling en slimme fasering.
- **Intern:** Rijkswaterstaat verschuift de capaciteit naar de uitvoering buiten. Het doel is om ongeveer 750 fte (voltijdsfuncties) over te brengen naar het primaire proces. Daarnaast investeert Rijkswaterstaat in kennisontwikkeling en vakmanschap via o.a. de Rijkswaterstaat Academie.

Conclusie: haalbaar, mits stabiel en voorspelbaar

De programmering tot en met 2028 is financieel en organisatorisch haalbaar. Voor de planning 2029 en verder is dit ook het beeld maar uiteraard met meer onzekerheden, vooral op het gebied van vernieuwing. Rijkswaterstaat is volop aan de slag en ziet kansen om meer werk uit te voeren dan is afgesproken. In dit plan wordt ingezet op:

- doorzetten van de ingeslagen weg;
- begrotingsbesluitvorming door een nieuw kabinet;
- rust, regelmaat en voorspelbaarheid richting de markt;
- voortdurende inzet op samenwerking en innovatie.

Rijkswaterstaat denkt dat deze instandhoudingsopgave, hoe fors ook, uitvoerbaar is. Maar dit kan alleen als we samen blijven investeren in een betrouwbare, veilige en toekomstbestendige infrastructuur voor Nederland.

Doorkijk naar verdere productieverhoging

De inzet is om de instandhouding van de Rijkswaterstaat-netwerken blijvend te garanderen. Rijkswaterstaat ziet kans om de beoogde productieverhoging sneller te realiseren en verder te verhogen om daarmee een groter deel van de instandhoudingsopgave te realiseren. Het plan biedt daarom ook zicht op de voorbereidingen die Rijkswaterstaat treft om die grotere opgave in productie te nemen.

Als noodzakelijk onderhoud niet tijdig wordt uitgevoerd, dan neemt zowel de kans op falen als de maatschappelijke impact en de bereikbaarheidsschade fors toe — vooral in vitale gebieden zoals de regio Rotterdam, de Ring van Amsterdam en routes van en naar België en Duitsland. Ook op het hoofdwatersysteem leiden verminderde betrouwbaarheid en hogere faallans van keringen tot maatschappelijke- en veiligheidsrisico's. Uitstel van vernieuwing dwingt Rijkswaterstaat om verouderde objecten langer operationeel te houden. Dat leidt tot extra instandhoudingsmaatregelen en tijdelijke noodoplossingen.

Om te waarborgen dat de verdere productieverhoging kan worden gerealiseerd, is tijdige (financiële) besluitvorming een randvoorwaarde. Het is aan een nieuw kabinet om verder invulling te geven aan de groeiende opgave voor instandhouding en het verder verhogen van het productievolume.

Rijkswaterstaat beheert 3 netwerken

Rijkswaterstaat is verantwoordelijk voor instandhouding en ontwikkeling van 3 netwerken: het hoofdwegenet, hoofdvaarwegennet en hoofdwatersysteem (Rijkswaterstaat-netwerken). De omvang van het assetportfolio is fors: ruim 3.000 kilometer autosnelwegen met circa 2.900 viaducten, 38 ecoducten, 17 aquaducten en 28 tunnels, bijna 3.500 kilometer vaarwegen inclusief sluizen en stuwen en meer dan 1.000 bruggen, meer dan 3.500 kilometer zeetoegangsgeulen en zeecorridors, meer dan 90.000 km² oppervlaktewater en circa 200 kilometer waterkeringen. De Rijkswaterstaat-netwerken en assets zijn nauw verbonden met regionale netwerken in het beheer van provincies, gemeenten en waterschappen, waarbij elke regio specifieke kenmerken en uitdagingen heeft. Om hierop in te kunnen spelen wordt intensief afgestemd met regionale partners en is Rijkswaterstaat regionaal georganiseerd.

Hoofdwegenet (HWN)



 3.072 km Wegen	 5.862 km Hoofddrijbanen	 720 km Verbindingswegen en parallelbanen	 902 km Op- en afritten	 281 km Spitsstroken
 3.003 km Verkeers- signalering	 188 km ² Bermen en sloten	 6 Verkeers- centrales	 17 Aquaducten	 747 Vaste bruggen
 48 Beweegbare bruggen	 21 Tunnelcomplexen met 30 tunnels	 2.931 Viaducten	 38 Ecoduct complexen	 12 Aanleginrichtingen (veren)

Hoofdvaarwegennet (HVWN)

 3.858 km Zeetoegangsgeulen en zeecorridors	 3.415 km Kanalen, rivieren en vaargeulen binnenwater
 86 Sluiscomplexen met 126 schutsluiskolken	 245 Vaste bruggen

 858 km Verkeers- begeleiding	 12 Verkeersposten
 109 Beweegbare bruggen	 23 Vuurtorens incl. 6 op BES-eilanden



Hoofdwatersysteem (HWS)



 90.132 km ² Wateroppervlak incl. BES-eilanden	 2.992 km ² Binnenwater	 294 km Kustlijn- zorg	 6 Stormvloed- keringen	 5.185 ha Uiterwaarden
 34 km Primaire dijken	 124 km Primaire dammen	 45 km Primaire duinen	 508 km Niet-primaire dijken	 20 Gemalen
 10 Stuwen	 88 Spui- en uitwateringskolken			





Papendrechtsebrug

Integraal sturen op de instandhouding van onze infrastructuur

1 Integraal sturen op de instandhouding van onze infrastructuur

Met het Meerjarenplan Instandhouding beschrijven we de programmering van het instandhoudingswerk, hoe we de productiegroei willen realiseren en hoe we hierop sturen. In paragraaf 1.1 beschrijven we hoe we met onze partners invulling geven aan de grootste instandhoudingsopgave ooit. In paragraaf 1.2 lichten we het basiskwaliteitsniveau toe. En in paragraaf 1.3 beschrijven we de uitdagingen uit onze omgeving waarmee we te maken hebben. In paragraaf 1.4 gaan we in op wat het effect is op onze netwerken als we onze instandhouding niet kunnen realiseren.

1.1. Ambitie: de grootste instandhoudingsopgave tot nu toe uitvoeren

Rijkswaterstaat is verantwoordelijk voor de ontwikkeling en instandhouding van het hoofdwegennet, hoofdvaarwegennet en het hoofdwatersysteem. Een goed onderhouden netwerk is een randvoorwaarde voor de veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid van Nederland. Om dat zo te houden, zorgt Rijkswaterstaat voor een systematische instandhouding van de netwerken, over de volledige levenscyclus en op basis van een afgesproken basiskwaliteitsniveau.

Onze netwerken verouderen: veel bruggen, tunnels en sluizen stammen uit de jaren 50 en 60 en zijn toe aan onderhoud of vervanging. Tegelijkertijd neemt de belasting van de netwerken toe door zwaarder verkeer en klimaatverandering. Er is uitgesteld onderhoud én er zijn nieuwe eisen door hitte, droogte en hevige regen. Door het uitgestelde onderhoud gelden er op een aantal bruggen en viaducten al beperkingen. Voorbeelden zijn gewichtsbependingen op A12 – Knooppunt Velperbroek, A7 – Viaduct over het Noordhollands Kanaal en A1 – Bruggen over de Naardertrekvaart. Voor zowel weg- als scheepvaartverkeer zijn er beperkingen bij de Brug Uitwellingergraaf en de A7 – Botlekbrug.

Kortom: er is veel werk nodig om onze infrastructuur veilig en toekomstbestendig te houden – de grootste instandhoudingsopgave tot nu toe.

Met de begroting van 2024 is extra geld en capaciteit verschoven van ontwikkeling naar instandhouding. Dat gebeurt bovenop de middelen die al waren vrijgemaakt via het coalitieakkoord van kabinet Rutte IV¹. Rijkswaterstaat benut hiervoor zijn maximale productiecapaciteit. Ook het hoofdlijnenakkoord van kabinet Schoof bevestigt dat instandhouding prioriteit heeft. De opgave is echter fors hoger. Validatie door Rebel Groep bevestigt dit. Het uiteindelijke doel is dat de jaarlijkse achteruitgang van onze infrastructuur tot staan wordt gebracht en een tegengestelde beweging wordt ingezet.

1.2. Basiskwaliteitsniveau en meerjarenafspraken

Sinds 1 januari 2024 werkt Rijkswaterstaat vanuit een meerjarenafspraken met de beleidskern van het ministerie van IenW over instandhouding die doorloopt tot en met 2030. In deze afspraak zijn de gewenste prestaties en bijbehorende budgetten vastgelegd. Het basiskwaliteitsniveau (BKN) vormt hiervoor de het uitgangspunt voor de instandhouding. Het BKN geeft aan waar een weg, vaarweg of waterwerk in de basis aan moet voldoen om gebruikers

¹ Kamerstukken II 2022–2023, 36200 A, nr. 65 (aankondiging voornemen) en Kamerstukken II 2023–2024, 36410 A, nr. 2 (implementatie in begroting).

en belanghebbenden goed te kunnen blijven bedienen en vormt de basis voor de instandhoudingsopgave. Hiermee wordt voor het hele land een toekomstbestendig fundament gelegd, krijgen gebruikers en marktpartijen die betrokken zijn bij instandhouding zekerheid en blijven de netwerken ook in de toekomst betaalbaar, bereikbaar en betrouwbaar.

In het kader van het BKN zijn voor de instandhouding van de netwerken maatregelen afgesproken die beschikbaar budget en de behoefte beter in balans brengen. Zo wordt er geld bespaard op groenbeheer, een aantal instrumenten voor verkeersmanagement en bewegwijzering. Ook na het doorvoeren van deze besparingen is er nog steeds een verschil tussen het beschikbare en benodigde budget voor de afgesproken instandhoudingsprestaties. Doordat het uitgestelde onderhoud toeneemt, moeten steeds vaker duurdere, correctieve ingrepen worden gedaan, in plaats van planmatig en preventief onderhoud. Het ministerie van IenW onderzoekt nog welke aanvullende besparingen mogelijk zijn om dit financiële tekort te dichten. Voor Vernieuwing is er op basis van het BKN geen balans in behoefte en budget. Hierover verderop meer.

De uitvoerbaarheid van de opgaven, samen met de snelheid waarmee nieuwe technologieën zich ontwikkelen, bepaalt hoe snel het BKN kan worden bereikt. Ook doordat we hebben afgesproken geen lopende contracten open te breken, worden de besparende maatregelen geleidelijk aan doorgevoerd.

Op basis van het rapport *Instandhouding voorop!* kiest het ministerie van IenW ervoor om het basiskwaliteitsniveau en de gemaakte afspraken stabiel te houden². Een stabiel niveau is nodig om werk langjarig en slim vorm te geven en zo productie te verhogen. Het rapport onderschrijft dit. Kern van de aanpak is een voortrollend instandhoudingsprogramma dat minstens acht jaar vooruitkijkt. Dat zorgt voor meer continuïteit in de opgave en geeft Rijkswaterstaat én de markt ruimte om de instandhouding efficiënter te organiseren.

We onderscheiden dus enerzijds de meerjarenafspraak die statisch is en loopt van 2024-2030 en anderzijds een Meerjarenprogramma, die 8-jaars voortrollend is van 2025 – 2033. Dit Meerjarenprogramma Instandhouding is onderdeel van de meerjarenafspraak en heeft dus een tijdshorizon van 2025 tot 2030.

1.3. Uitdagingen in onze omgeving

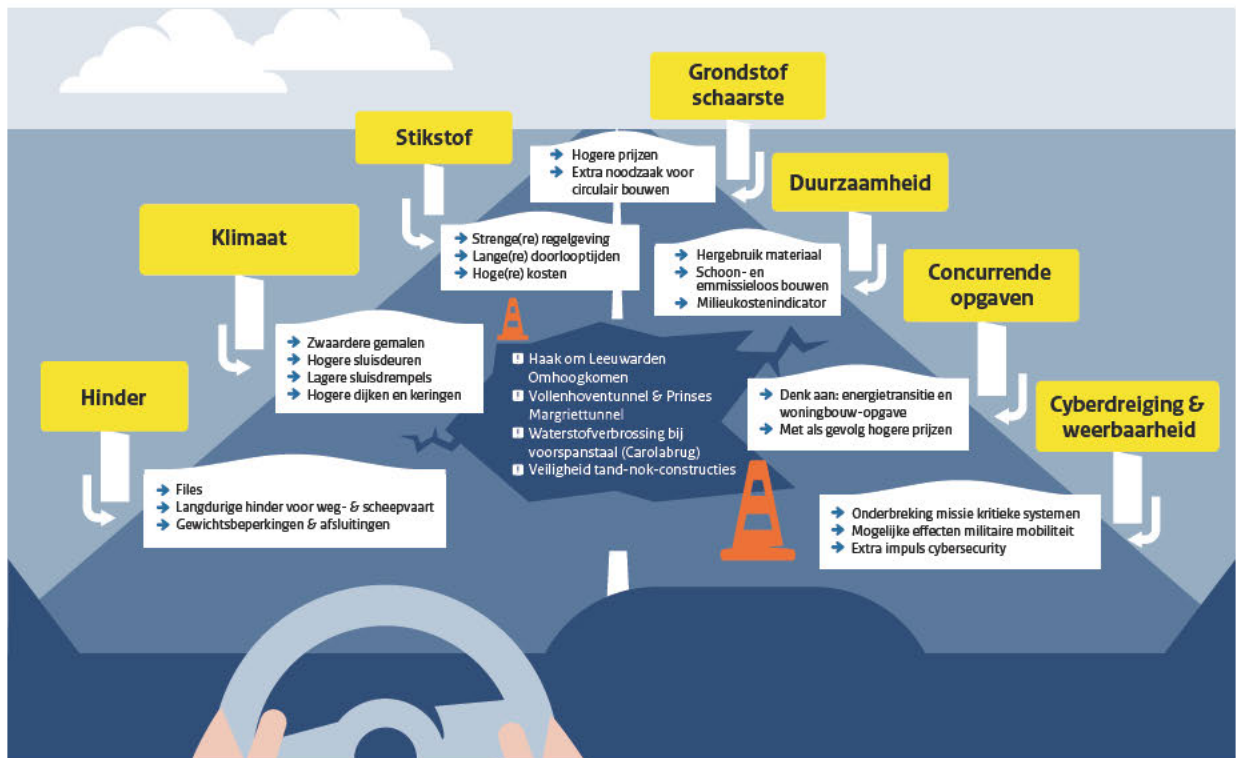
De instandhoudingsopgave is groot door de veroudering en het intensieve gebruik van onze infrastructuur. Daarbovenop spelen andere belangrijke factoren: de veiligheid in een kwetsbare delta, de noodzaak tot klimaatbestendigheid en toekomstgerichte oplossingen, en het belang van een robuuste infrastructuur in een veranderende geopolitieke context. In onderstaand schema staan een aantal, niet uitputtende ontwikkelingen die nu of in de nabije toekomst de instandhoudingsopgave raken. Voor veel onderwerpen geldt dat het beleid nog in ontwikkeling is, waardoor nog niet helder is wat de impact wordt op de instandhoudingsopgave van Rijkswaterstaat.

Klimaatverandering

Klimaatverandering vraagt om grote aanpassingen aan onze infrastructuur. Een aantal voorbeelden is:

- **Dijken en keringen** moeten hoger en sterker worden door de stijgende zeespiegel en meer waterafvoer.
- **Sluisdrempels** worden verlaagd om binnenvaart mogelijk te houden bij lage waterstanden.
- **Gemalen** worden verzwaaard om piekbuien en hoog grondwater beter aan te kunnen.
- **Sluisdeuren** moeten hoger en sterker worden tegen overspoeling.
- **Wegen** moeten hersteld worden vanwege beschadiging door hitte, droogte en hevige regenval.

² Kamerstukken II, vergaderjaar 2023–2024, 29 385, nr. 139. Instandhouding voorop! Rapport van de Adviesgroep ontwikkeling en instandhouding van infrastructuur in beheer bij IenW, 29 januari 2024



Figuur 1: geeft aan welke uitdagingen Rijkswaterstaat op haar weg tegenkomt.

Concurrerende opgaven

De druk op de markt en krapte op de arbeidsmarkt maken het lastig om alles tegelijk op te pakken:

- **Energietransitie** vraagt om ruimte voor kabels, leidingen, windmolens en transformatoren.
- **Woningbouw** (900.000 huizen tot 2030) vraagt extra infrastructuur en belast het bestaande netwerk.
- **Ruimtetekort en kosten** maken projecten complexer, zeker in steden.

Geopolitieke ontwikkelingen

Ook internationale veiligheid speelt mee:

- **Cyberdreiging:** bruggen, tunnels, sluisen en keringen moeten beter digitaal beveiligd worden.
- **Militaire mobiliteit:** mogelijk moet de infrastructuur verstevigd worden voor militair transport.
- **Strategische routes:** belangrijke verbindingen zoals Rotterdam-Duitsland moeten mogelijk worden aangepast voor NAVO-doeleinden.

Grondstoffenschaarste

Er is een tekort aan bouwmaterialen als beton, asfalt en staal:

- **Kosten stijgen**, levertijden zijn langer.
- Projecten lopen **vertraging** op.
- **Hergebruik en circulair bouwen** krijgen daardoor meer aandacht.

Duurzaamheid en natuurwetgeving

Duurzaam werken wordt de norm:

- **Materialen** worden hergebruikt.
- **Aannemers** moeten steeds vaker emissieloos werken.
- **Benodigd onderhoud** wordt met sensoren slimmer vastgesteld.
- **Natuurinclusief ontwerp** (zoals groene dijken) wint terrein.

Flora- en faunawetgeving stelt dat werkzaamheden geen schade mogen toebrengen aan beschermde dier- of plantensoorten.

- Als er beschermde dieren zijn (zoals vleermuizen) in het gebied, zijn **maatregelen of vergunningen** nodig.
- Dit kan leiden tot **vertraging of aanpassing** van het ontwerp of de planning.

Stikstofregelgeving

Stikstofregels beïnvloeden projecten sterk:

- **Langere procedures** als projecten stikstof uitstoten.
- **Extra maatregelen** zoals elektrisch materieel zijn soms nodig.
- **Schaarste aan aannemers** die stikstofarm kunnen werken.
- Ook **spoedmaatregelen** kunnen vertragen door vergunningseisen.

Infra blijft verrassen

Tot slot: bij instandhouding spelen altijd onzekerheden. We hebben veel in beeld, maar niet alles is voorspelbaar. Daarom hanteren we een streng inspectiebeleid. Veiligheid blijft altijd voorop staan. Voorbeelden van recente verrassingen zijn: de 'haak om Leeuwarden', omhooggekomen tunnels (Prinses Margrietunnel in de A7 en Vollenhaventunnel in de A28), aanvullende inspecties op waterstofverbrossing (naar aanleiding van Carolabrug in Dresden, Duitsland) en ontwerpfouten in het verleden bij tand-nokverbindingen.

Ook hinder is een grote uitdaging. Die lichten we verder toe in paragraaf 3.5.

Klimaatneutraal en circulair werken

Rijkswaterstaat zet in op hergebruik van materialen zoals beton, asfalt en geleiderails, met als doel in 2030 50% minder primaire grondstoffen te gebruiken. Ook worden materialen met een lagere milieulast ingezet, onder meer via uitvragen met de Milieukostenindicator (MKI) als eis en gunningscriterium bij aanbestedingen. Dit sluit aan bij het programma Klimaatneutrale en Circulaire Infrastructuurprojecten (KCI) van het ministerie van IenW, Rijkswaterstaat en ProRail. Daarnaast is IenW aangesloten bij het convenant Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB), met afspraken over het verduurzamen van bouw materieel. Het convenant is breed gedragen in de bouwsector door vele opdrachtgevers, brancheorganisaties en (vertegenwoordigers van) de markt. De portfoliocontracten binnen de instandhoudingsopgave vragen om een andere aanpak van duurzaamheid dan projectaanbestedingen. Rijkswaterstaat overlegt daarom met de markt over de invulling van KCI en SEB in deze opgave.



1.4. Netwerkprestaties onder druk

RWS zet in op een verhoging van de productie van haar instandhouding. Tegelijkertijd staan de prestaties van onze netwerken onder druk. Veel assets naderen het einde van de technische levensduur en er is sprake van uitgesteld onderhoud. Dit verhoogt het risico op storingen, beperkingen en ongeplande uitval.

Korte termijn: Meer storingen en beperkingen

Als noodzakelijk onderhoud niet tijdig wordt uitgevoerd neemt het risico op storingen en beperkingen verder toe. Storingen en beperkingen leiden tot onverwachte hinder en overlast voor de omgeving. Ook voor het waterbeheer betekent dit dat waterstanden minder goed gereguleerd kunnen worden.

Langere termijn: Meer noodmaatregelen en oplopend uitgesteld onderhoud

Als instandhoudingswerk wordt uitgesteld, dan neemt zowel de kans op falen als de maatschappelijke impact en bereikbaarheidsschade toe. Dit geldt bijvoorbeeld in vitale gebieden zoals de regio Rotterdam, de Ring van Amsterdam en routes van en naar België en Duitsland. Als de veiligheid niet gegarandeerd kan worden, moeten verkeersmaatregelen worden genomen, zoals snelheids- of gewichtsbeperkingen, of moeten objecten zelfs worden afgesloten. Dit geldt voor de bovengenoemde gebieden in de Randstad, maar ook daarbuiten. Bruggen en vaarwegen zijn voor de bereikbaarheid van Nederland essentieel.

Een slecht functionerende infrastructuur heeft effecten op onze welvaart en het welzijn van onze inwoners. Ons vestigingsklimaat en concurrentievermogen wordt geraakt. Bereikbaarheid is essentieel voor vitale economische functies zoals werk, goederenvervoer, onderwijs en wonen. In onze kwetsbare delta is waterveiligheid van levensbelang.

Uitstel van instandhoudingswerkzaamheden dwingt ons om verouderde objecten langer operationeel te houden, soms met tijdelijke noodoplossingen. Het in de lucht houden van verouderde objecten leidt tegelijkertijd tot verhoging van de kans op storingen en onverwachte uitval. De beheersmaatregelen zijn vaak duurder en minder efficiënt dan het onderhouden van objecten die op orde zijn. Ook vraagt dit zogenaamde correctieve onderhoud om meer capaciteit van Rijkswaterstaat en marktpartijen. Dat komt doordat de te nemen maatregelen vaak niet planbaar zijn. Het gevolg is dat de planning van de reguliere werkzaamheden verder onder druk komt. Zo ontstaat een zichzelf versterkende negatieve spiraal en loopt het uitgesteld onderhoud verder op in een steeds hoger tempo.

Bereikbaarheid en beschikbaarheid voor (vaar)weggebruikers

Er zijn veel bruggen en sluizen waar al beperkingen of extra inspecties gelden. Deze bruggen naderen het einde van hun levensduur en hebben gewichtsbeperkingen of ondersteuningsconstructies. In sommige gevallen zijn geen beheersmaatregelen meer mogelijk. Zonder onderhoud is dan afsluiting nodig om veiligheid te garanderen. Het niet uitvoeren van werkzaamheden leidt tot verdere beperkingen, stremmingen en ongeplande uitval. Effecten voor onze (vaar)weggebruikers zijn:

Verkeershinder leidt tot:

- files en vertragingen;
- onbetrouwbare reistijden voor forenzen en vrachtverkeer;
- productiviteitsverlies en hogere transportkosten voor bedrijven.

Wegomleidingen zorgen voor:

- extra druk op provinciale en lokale wegen die hier niet voor ontworpen zijn;
- verkeersoverlast, verminderde verkeersveiligheid en schade aan infrastructuur;

- ook het openbaar vervoer (zoals buslijnen) ondervindt hinder en vertragingen;
- de bereikbaarheid van belangrijke voorzieningen zoals ziekenhuizen en scholen verslechtert.

Voorbeeld Hagesteinsebrug

Binnen het project A27 Houten Hooipolder wordt de Hagesteinse brug vervangen. Op deze brug is een verhoogd inspectieregime ingesteld. Beheersmaatregelen om verdere scheurvorming te voorkomen zijn niet mogelijk. Als dit optreedt zal de A27 afgesloten moeten worden. Gezien de ligging in het netwerk zal dit tot ernstige verstoringen van de landelijke bereikbaarheid via het HWN leiden. Op drukke dagen gaan er wel 3000 voertuigen per uur over de A27. Daarom is het van groot belang dat deze brug tijdig wordt vervangen.

Gebrek aan omvaarroutes

Zodra een sluis of een brug niet meer bediend kan worden, is de vaarweg direct gestremd of beperkt:

- Omvaren duurt vaak lang of is zelfs onmogelijk (bijv. een dag omvaren via België of met een binnenvaartschip over Westerschelde of Waddenzee).
- Eén zwakke schakel beïnvloedt het hele traject door de verwevenheid van vaarwegen.
- Belangrijke corridors (zoals Rotterdam–Antwerpen, Amsterdam–Delfzijl (HLD), Amsterdam–Duitsland) zijn kwetsbaar.
- Ook de pleziervaart heeft last van beperkingen.

Vertragingen en onbetrouwbaarheid voor de binnenvaart

Wanneer de normtijden om door de sluis te kunnen varen, op vaarwegen structureel overschreden worden, ontstaan vertragingen en onbetrouwbaarheid voor de binnenvaart. Dit leidt tot:

- hogere kosten voor vervoerders (extra wachttijd, brandstof en loonkosten) en verstoringen in logistieke ketens;
- verladers kunnen overstappen op wegvervoer, wat duurder is en leidt tot congestie en hogere maatschappelijke kosten;
- in regio's die sterk afhankelijk zijn van de binnenvaart wordt de bereikbaarheid slechter, wat de regionale economie schaadt.

Ook effect voor wegverkeer waar de weg het scheepvaartverkeer kruist

Met name bruggen met een beperking of zelfs stremming leiden tot veel ongemak. Wegverkeer moet ver omrijden om het water over te steken.

Voorbeeld Brug Uitwellingergera

Een voorbeeld is de brug Uitwellingergera in Friesland over de Hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl (HLD). Het beweegbare deel van de brug moest buiten bediening worden gesteld en kan niet meer kan worden gerepareerd. Hierdoor zijn omleidingsroutes ingesteld totdat de brug wordt vervangen. Hoge schepen moeten tenminste twee uur omvaren en ook het lokale verkeer over de weg moet omrijden. Het aantal verbindingswegen over de HLD is beperkt, waardoor dit tot lange omreistijden leidt voor bewoners die van de ene kant naar de andere kant van het dorp willen. Scholieren moeten tientallen kilometers omfietsen om op school te komen. Voor zwaar verkeer zoals landbouwvoertuigen zijn de omrijmogelijkheden nog meer beperkt, omdat de dichtstbijzijnde alternatieve routes daarvoor via de bruggen Spannenburg en Oude Schouw leiden. Ook deze bruggen zijn in slechte staat. Meer zwaar verkeer dat eroverheen gaat is zeer onwenselijk.

Voorbeeld Papendrechtsebrug

Als de Papendrechtsebrug niet meer kan worden bediend heeft dit grote gevolgen voor de maritieme maakindustrie die gevestigd is aan de Beneden Merwede. De hoge scheepvaart kan dan niet passeren en er is geen omvaarroute beschikbaar. Bedrijven worden verstoord in hun bedrijfsvoering en zouden op termijn failliet kunnen gaan.

Voor de weggebruiker van de N3 waar de Papendrechtse brug in gelegen is, zijn omrijroutes beschikbaar, maar de weg wordt zeer veel gebruikt door regionaal verkeer en ook door vrachtverkeer. Het gevolg van uitstel van onderhoud zou kunnen betekenen dat er op termijn gewichtsbeporingen moeten worden doorgevoerd of in het uiterste geval het afsluiten van de weg. Aan de N3 ligt ook een ziekenhuis. Deze brug staat op de planning om onderhouden te worden.

Voorbeeld Veerinrichting Texel – Den Helder

De veerverbinding is als enige verbinding naar het eiland cruciaal voor de bereikbaarheid van Texel. Zonder deze verbinding ligt al het verkeer tussen het eiland en het vaste land stil. Voorbeelden hiervan zijn woon-werkverkeer, scholieren, bevoorrading van winkels en het toerisme. De veerinrichting stamt uit de jaren 60 en is toe aan vervanging. Om de bereikbaarheid van Texel tot aan de vernieuwingsopgave te borgen, heeft Rijkswaterstaat een extra onderhoudsteam op de veerinrichting gezet.

Samenvatting

Effecten op hoofdwegen (HWN)- en hoofdvaarwegennet (HVWN)

Beperkingen, storingen en extra onderhoud heeft doorgaans grote gevolgen op het HWN en HVWN. Om de veiligheid te garanderen, kunnen ingrijpende beperkingen of zelfs langdurige afsluitingen nodig zijn. Voor weggebruikers leidt dit tot files en hinder. Omrijden over lokale wegen leidt tot belasting van wegen die daar niet voor zijn ontworpen en geven overlast in dorpen en gemeentes. Scheepvaart heeft vaak geen mogelijkheid tot omvaren. Steeds meer knelpunten concentreren zich op strategische routes, waardoor de kans op maatschappelijk ontwrichtende storingen toeneemt.

Effect voor waterveiligheid, waterkwantiteit en waterkwaliteit

Met name de opgave rondom de stormvloedkeringen is hoog. Het niet op korte termijn uitvoeren van instandhoudingswerkzaamheden heeft tot gevolg dat beoogde vervangingsmomenten van grote onderdelen (einde levensduur) niet gehaald worden. Oorzaken zijn:

- lange doorlooptijden (8-20 jaar) en de complexiteit van het werk;
- onderhoud kan niet plaatsvinden in het stormseizoen. Het onderhoudsseizoen inmiddels dermate vol, dat er bij tegenvallers direct andere projecten moeten doorschuiven naar volgende jaren.

Als deze objecten falen, dan kan dit lokaal leiden tot wateroverlast en kan het effect hebben op de rivierwaterstanden en de bevaarbaarheid van rivieren. In zeer erge gevallen kunnen ze maatschappij-ontwrichtend zijn. Daarnaast zijn de hersteltijden vaak (onacceptabel) hoog.

Het betreft voornamelijk risico's voor instandhouding van stormvloedkeringen (met name de Hartelkering, Maeslantkering en Oosterscheldekering), het gemaal en de spui- en gemaalcomplex van IJmuiden, de stuwen op de Maas en objecten voor de waterhuishouding in Brabant.

Voorbeeld gemaal IJmuiden

Het spui- en gemaalcomplex IJmuiden heeft een cruciale functie voor de droge voeten van miljoenen Nederlanders. Het huidige spui- en gemaalcomplex is kwetsbaar; het gemaal heeft het einde van haar levensduur bereikt en met de huidige klimaatverandering neemt het risico op wateroverlast in een dichtbevolkt en economisch belangrijk gebied toe. Het incident op 2 november 2023 heeft laten zien dat het effect groot is op het moment dat het complex niet goed functioneert. Door een storing bleef de spuisluis ongecontroleerd openstaan toen het vloed werd. Het waterpeil in Amsterdam liep snel op en door tijdig ingrijpen is grotere schade voorkomen. De komende jaren wordt extra inzet gepleegd in het beheer en onderhoud om risico's op uitval tot aan vernieuwing, te voorkomen.

Samenvatting

Effecten op hoofdwatersysteem (HWS)

Voor het HWS zien we voor keringen en andere objecten risico's op een verminderde betrouwbaarheid en grotere faalkans en daarmee maatschappelijke- en veiligheidsrisico's.



Oosterscheldekering





Van Brienenoordbrug

Managen van productiegroei

2 Managen van productiegroei

We moeten samen met marktpartijen maatregelen nemen om ons werk efficiënter uit te voeren, zodat de groei in productie mogelijk wordt gemaakt en we de enorme instandhoudingsopgave kunnen waarmaken. Dit vraagt van ons en van onze partners dat we niet meer van hetzelfde doen, maar echt anders gaan werken. We maken een omslag van projectmatig werken naar programmatisch werken. We hebben hiervoor een aantal initiatieven opgestart:

1. Integraal sturen via voortrollend meerjarenprogramma (paragraaf 2.1)
2. Portfolioaanpak en productiestraten (paragraaf 2.2)
3. Slagvaardigere organisatie (paragraaf 2.3)
4. Kennis- en innovatieprogramma (paragraaf 2.4)

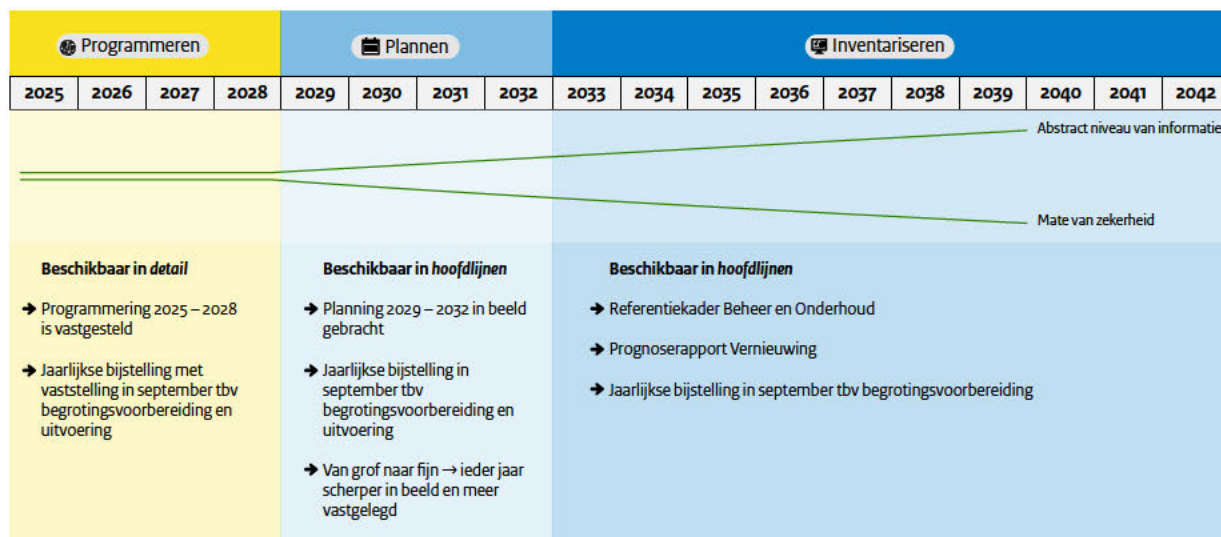
2.1. Integraal sturen via een meerjarenprogramma

Om goed te kunnen sturen op de toekomst van onze infrastructuur, werkt Rijkswaterstaat met een voortrollend Meerjarenprogramma. Dat betekent dat we steeds 16 jaar vooruitkijken, waarvan we de eerste 4 jaar maakbaar programmeren en de 4 jaar daarna vooruitplannen. We beginnen grofmazig en maken de planning daarna steeds gedetailleerder en deze leggen we dus vast in een maakbare programmering. Daarbij kijken we vooral naar wanneer werkzaamheden realistisch en uitvoerbaar zijn.

Omdat er veel onzekerheden zijn en omstandigheden kunnen veranderen, is het een uitdaging om 3 tot 8 jaar vooruit te plannen. Toch is dat nodig om voorspelbaar en betrouwbaar te blijven en efficiënt te werken. Met voortrollende programmering combineren we twee belangrijke zaken: een lange termijn blik op het geheel, de opgave en genoeg ruimte om mee te bewegen als de situatie verandert.

Dit Meerjarenplan Instandhouding 2025–2030 geeft ons het huidige beeld van de totale planning in deze periode. Het is een momentopname: een soort ‘foto’ van wat we nu weten over het werk voor de komende jaren. De financiële afspraken staan vast en lopen van 2024 tot 2030. Onze programmering is voortrollend: elk jaar voegen we een nieuw jaar toe aan de programmering. Daardoor loopt onze werkplanning nu van 2025 tot en met 2033.

Rijkswaterstaat maakt voor het Meerjarenprogramma onderscheid in verschillende tijdvakken. De afbeelding hieronder laat zien dat de mate van onzekerheid toeneemt naarmate we verder in de tijd kijken.



Figuur 2: Tijdvakken meerjarenprogramma

Maakbare programmering: korte termijn 2025-2028

Voor de periode 2025-2028 ligt de programmering vast. Deze programmering is uitvoerbaar en toont een stijgende lijn in productievolume. Bij de prioritering van instandhoudingsmaatregelen wordt gekeken naar de technische urgentie van het object, de beschikbare financiële en personele middelen bij zowel Rijkswaterstaat als marktpartijen, de beschikbaarheid van netwerken in verband met mogelijke hinder, en de noodzakelijke toename van het productievolume.

De gemiddelde voorbereidingstijd voor projecten op het gebied van Exploitatie & Onderhoud bedraagt ongeveer 2 jaar. Voor vernieuwingsprojecten is deze voorbereidingstijd gemiddeld 4 jaar of langer, afhankelijk van de complexiteit van de werkzaamheden.

Om de gewenste groei in productievolume te realiseren, is het van belang dat de programmering tot en met 2028 stabiel blijft. Het doorvoeren van nieuwe beleidswensen of het af- of bijstellen van werkzaamheden kost tijd, mede doordat contracten vaak een langere looptijd hebben.

Planning: middellange termijn 2029-2032

Voor de jaren 2029-2032 heeft Rijkswaterstaat een planning opgesteld, die de grootste voorziene onderhoudsmomenten voor instandhouding bevat. Deze grove planning geeft ruimte om mee te bewegen met ontwikkelingen in de opgave en belangen uit de omgeving. Deze planning laat ook zien dat de productie omhoog moet. We zien ook dat de markt structureel duurder wordt, wat betekent dat er minder werk kan worden uitgevoerd voor hetzelfde geld. Om dit goed te monitoren wordt de opgave periodiek herijkt.

Met deze planning kunnen we de reguliere onderhoudsmomenten en overbruggingsmaatregelen voor Exploitatie & Onderhoud en Vernieuwing effectief programmeren. Deze nieuwe manier van werken biedt kansen om de wensen van regionale partijen te integreren. Samenwerking met deze partijen blijft essentieel, aangezien de opgave groot is en veel betrokkenheid vereist.

Inventarisatie: langere termijn (2033 en verder)

Voor de jaren daarna baseert Rijkswaterstaat de instandhoudingsbehoefte op het prognoserapport Vernieuwing en het Referentiekader Beheer en Onderhoud met de onderliggende (object)beheerplannen voor Exploitatie & Onderhoud (toekomstige opgave) passend bij het afgesproken BKN. Voor deze opgave is nog geen financiering vastgelegd. Dit loopt mee in de periodieke herziening van de 8-jarige opdracht.

Ontwikkelplan Assetmanagement

In 2020 is de instandhoudingsbehoefte opnieuw bekeken. Dat leidde niet alleen tot financiële maatregelen en het BKN, maar ook tot verbeteringen in het assetmanagement voor het hoofdwegennet, het hoofdvaarwegennet en het hoofdwatersysteem. Daarom is het 'Ontwikkelplan Assetmanagement IenW' opgesteld.

Het doel van dit plan is dat Rijkswaterstaat op ieder moment een samenhangend beeld kan geven van de staat van de netwerken, de risico's en de kosten en de manier waarop we op een veilige, betrouwbare en voorspelbare manier onze diensten aan de samenleving blijven leveren. Een verbeterd assetmanagement zorgt voor betere, duidelijke informatie voor keuzes. Zo kan het ministerie van IenW realistischer, efficiënter en beter besluiten nemen over de ontwikkeling, instandhouding en het gebruik van onze netwerken.

Het ministerie van IenW wil het assetmanagement in alle fasen verbeteren en zorgen dat de netwerken blijven voldoen

aan het BKN zoals dat is afgesproken met de Tweede Kamer. De ambitie is dat Rijkswaterstaat gaat werken volgens de internationale standaard ISO-55001. De Tweede Kamer wordt regelmatig geïnformeerd over de voortgang van deze aanpak.

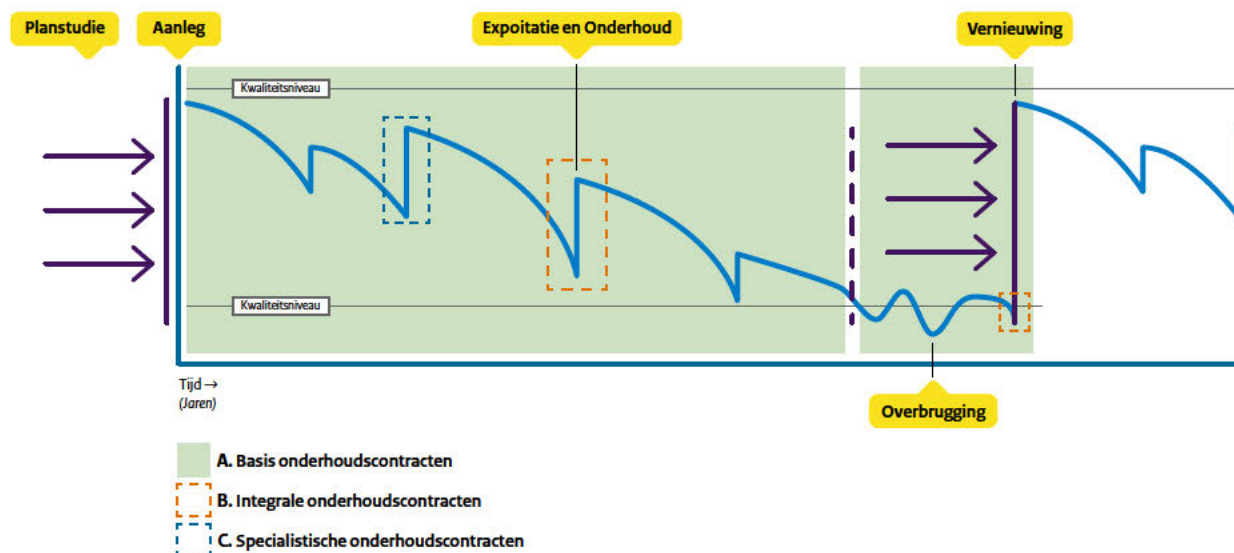
Samenvatting

Het Meerjarenprogramma

Met de voortrollende programmering werkt Rijkswaterstaat aan een steeds nauwkeurigere vooruitblik. Zo zorgen we voor stabiliteit op de korte termijn en voorspelbaarheid op de lange termijn. Dankzij deze continue doorkijk over meerdere jaren kan Rijkswaterstaat samen met de markt de productie voor instandhouding vergroten en beter organiseren.

2.2. Portfolioaanpak en productiestraten

We moeten elk jaar meer projecten uitvoeren om deze opgave aan te kunnen. Dat vraagt om een efficiëntere manier van werken: in de voorbereiding, aanbesteding en uitvoering. De belangrijkste aanpak daarvoor is werken met portfolioaamovereenkomsten. Daarbij kopen we in één keer het onderhoud of de vervanging in van meerdere vergelijkbare objecten, zoals bruggen, sluizen of tunnels. Dit bespaart tijd en kosten in de aanbesteding en levert schaalvoordelen op. Het zorgt ook voor een voorspelbare stroom aan opdrachten ('dealflow') naar de markt. Programmatisch werken betekent dus: sturen op portfolio's naar de markt toe, en intern bouwen aan gestandaardiseerde productiestraten die deze portfolio's invullen.



Figuur 3: Onderscheid contractvormen in verschillende fasen van instandhouding.

Portfolioaanpak voor versnelling en efficiency

Rijkswaterstaat werkt samen met veel verschillende opdrachtnemers aan deze opgave. Via brancheorganisaties en gezamenlijke initiatieven zoals de Taskforce Infra blijven we in gesprek met partijen uit de hele infraketen: van grote en middelgrote bouwbedrijven tot techniekbedrijven en ingenieursbureaus.

Een gezonde infrastructuurmarkt is belangrijk. We hebben aanbieders nodig met de juiste kennis, vakmanschap en vernieuwingskracht. Daarom werkt Rijkswaterstaat in de Taskforce Infra en het Platform Vervanging & Renovatie samen met opdrachtnemers uit verschillende sectoren. Samen zoeken we steeds naar betere samenwerking, moderne werkwijzen, passende contractvormen en een meer continue dealflow voor de inframarkt.

In de nieuwe strategie staat de contractuele portfolioaanpak centraal. Daarbij worden vergelijkbare objecten in één keer aanbesteed via langjarige raamovereenkomsten (ROK's). Door het werk als een soort treintje uit te voeren – dus direct na elkaar, zonder pauzes – ontstaat er ruimte voor versnelling en meer efficiëntie. De aanpak richt zich op het bundelen van technisch vergelijkbare objecten, het vroeg betrekken van marktpartijen, meer zekerheid en voorspelbaarheid bieden aan de markt, minder tenderlast en het stimuleren van standaardisatie, kennisontwikkeling en innovatie.

Een portfolio wordt ingekocht door middel van een raamovereenkomst, omdat deze contractvorm de benodigde flexibiliteit heeft. Meestal kiezen we daarbij voor één partij per contract. Als de opgave groot is, kunnen we meerdere percelen aanbesteden, elk met een eigen partij. Voor raamovereenkomsten in de vernieuwingsopgave hanteren we een looptijd van maximaal 10 jaar. Deze langere looptijd wordt onderbouwd binnen de kaders van de aanbestedingsregels (de standaard is 4 jaar).

De ROK (of de NOK, de eerste Nadere Overeenkomst) bevat duidelijke afspraken over basiskwaliteit en standardeisen. En soms ook voorgeschreven oplossingen, zodat één basisontwerp kan gelden voor het hele portfolio. Dat biedt voordelen, zoals versnelling van uitvoering, lagere kosten en eenvoudigere contractbeheersing. Let op: Hierbij geldt dat wijzigingen in eisen tijdens de looptijd zijn zeer onwenselijk zijn, omdat ze het 'treintje' verstoren.

Ook de inzet van een ingenieursbureau aan de kant van Rijkswaterstaat wordt in één keer ingekocht voor meerdere soortgelijke projecten. Het apart inkopen van losse planfasen of ingenieursdiensten per project kost veel tijd en capaciteit, en vergroot de kans op vertraging in de uitvoering van portfolio's. Om dubbel werk met de aannemer te voorkomen, wordt per situatie bekeken welk ontwerpwerk het ingenieursbureau wel of niet uitvoert.

Door de toenemende concurrentie binnen de infrasector in Nederland is het nog belangrijker dat Rijkswaterstaat de markt tijdig meldt wanneer welke aanbestedingen van contracten eraan komen. Rijkswaterstaat publiceert daarom twee keer per jaar de inkoopplanning met daarin de verwachte aanbestedingen van het huidige en het toekomstige jaar. De inkoopplanning is openbaar en daarmee beschikbaar voor iedereen die hier interesse in heeft (zie bijlage 1). Ook goed luisteren naar de markt, bijvoorbeeld door marktconsultaties, helpt om de interesse voor onze projecten op peil te houden.

Samenvatting

Portfolioaanpak

De markt is onmisbaar voor het uitvoeren van de producten en diensten van Rijkswaterstaat. We zijn ons bewust van de verschuiving van opdrachtgevers- naar opdrachtnemersmarkt, waarbij onder andere de schaarste aan mensen en materialen een grote uitdaging is. De inkoopstrategie met de portfolioaanpak heeft dit als uitgangspunt opgenomen. Samen zoeken we steeds naar betere samenwerking, moderne werkwijzen, passende contractvormen en een meer continue dealflow voor de inframarkt.

Productiestraten om te standaardiseren en te versnellen

Productieverhoging door programmatisch samen te werken met de markt vraagt ook intern om een andere werkwijze. Enerzijds moeten de portfolio's gevoed worden, anderzijds is standaardisatie, innovatie en leren nodig om efficiëntie te bereiken. Daarom werken we intern vanuit productiestraten en hebben we met de sluizen-, bruggen-, tunnel- en een stormvloedkeringenwerf een afgebakende ontwikkelomgeving gecreëerd. Innoveren, leren en ontwikkelen staan in deze werven centraal. Aan de hand van concrete leervragen wordt gewerkt aan uniforme werkwijzen en standaard datagedreven producten en diensten. Deze werkwijze van een geüniformeerde aanpak heeft de afgelopen jaren zijn succes bewezen.

In elke werf werken we met vier vaste pijlers:

- **Inzicht in de opgave:** Op basis van ons Meerjarenprogramma brengen we de opgave, de beschikbare capaciteit en de voortgang per productiestraat in beeld op één centrale plek, de maakbare programmering. Met behulp van data sturen we op onderbouwde keuzes en een realistische planning.
- **Uniformeren, standaardiseren en vereenvoudigen:** We gebruiken vaste producten, diensten en werkwijzen die passen bij de opgave. Daarbij wegen we kosten, prestaties en risico's af. We werken steeds meer datagedreven en digitaliseren processen, bijvoorbeeld met de tools Datagedreven Assetmanagement en digital twin. Zo kunnen we meer doen met hetzelfde aantal mensen.
- **Bundelen:** Grotere opgaven pakken we gecombineerd aan – zowel qua organisatie als in contracten. Dit zorgt voor samenhang, schaalvoordeel en efficiëntie.
- **Samenwerken:** We werken intensief samen: binnen Rijkswaterstaat én met marktpartijen. Dat is een vanzelfsprekend onderdeel van onze aanpak.

Samenvatting

Productiestraten

Kortom, door meer samen met de markt, meer gecombineerd, meer uniform en meer gestandaardiseerd te werken, kunnen we meer en beter werk leveren tegen een redelijke prijs.

2.3. Slagvaardigere organisatie

Voor het waarmaken van de ambitie zijn veranderingen nodig binnen Rijkswaterstaat. Om met hetzelfde aantal mensen meer werk uit te voeren, moeten we slagvaardiger worden. Dit kan alleen met heldere stuurlijnen, minder bureaucratie en dubbel werk, en een einde aan versnippering van taken. Goede informatievoorziening en optimaal gebruikmaken van digitalisering zijn daarbij cruciaal. Het Samenhangend Toekomstperspectief geeft een concreet beeld van de noodzakelijke verandering binnen onze organisatie. Het vormt de basis voor een verandertraject gericht op de processen, de structuur en cultuur van onze organisatie.

We verschuiven de komende jaren capaciteit naar het hart van onze missie: de uitvoering buiten. Ons doel is om ongeveer 750 fte (voltijdsfuncties) over te brengen naar het primaire proces. Met dit proces bedoelen we iedereen die werkt aan ontwikkeling en instandhouding van de infrastructuur, maar bijvoorbeeld ook onze dienstverleners en medewerkers in de verkeerscentrales en de mensen die anderszins nodig zijn om de productie buiten mogelijk te maken, bijvoorbeeld in het assetmanagement of in toezicht en handhaving op onze netwerken. Deze extra fte zijn nodig om de productiesprong te maken. Eerder is al besloten 75 fte te verplaatsen naar dit proces. Met acties op het gebied van proces, structuur en cultuur verwachten we dat we nog meer mensen kunnen inzetten waar dat het meest nodig is. Medewerkers met bestaande functies scholen we om of zetten we anders in.

Op de korte termijn is sprake van een risico van een (tijdelijke) productiedip in verband met de wet DBA (schijnzelfstandigheid). Vooral bij de productie wordt gebruik gemaakt van inhuur, en in een aantal gevallen kan sprake zijn van risico op schijnzelfstandigheid. Rijkswaterstaat neemt maatregelen om uiterlijk 1 januari 2026 te voldoen aan deze wet.

Vakmanschap

We investeren meer in kennis en vakmanschap. Elke medewerker moet goed voorbereid zijn op zijn of haar taak – of je nu net begint of al jaren bij Rijkswaterstaat werkt. Daarom richten we de Rijkswaterstaat Academie op. Hier brengen we al onze opleidingen samen, zoals de techniek- en de inkoopacademie. Iedere nieuwe collega krijgt een goed onboardingsprogramma en iedereen leert de basis van bijvoorbeeld assetmanagement. We bouwen aan een opleidingsinstituut waar ‘leven lang leren’ de standaard is. Met gestructureerde programma’s, duidelijke loopbaanpaden en aandacht voor opvolging bij personeelwisselingen. Daarnaast stimuleren we diverse teams. Door verschillende talenten en achtergronden te combineren maken we teams sterker en creatiever.

Samenvatting

Interne capaciteit Rijkswaterstaat

We plannen onze onderhoudswerkzaamheden op basis van wat we met onze eigen mensen aankunnen. Er zijn wel uitdagingen, vooral in het vinden van mensen met specialistische of technische kennis. Met onze interne organisatieverandering wil Rijkswaterstaat zorgen dat de beschikbare capaciteit beter wordt ingezet en de productie verder kan worden verhoogd.

2.4. Kennis- en innovatieprogramma

Om de productieopgave mogelijk te maken zet Rijkswaterstaat in op een kennis- en innovatieprogramma gericht op de instandhoudingsopgave. Doelstelling van dit programma is ervoor te zorgen dat we sneller, goedkoper, met minder capaciteit, duurzamer en met zo min mogelijk hinder de instandhoudingswerkzaamheden kunnen uitvoeren. Hiervoor werken we samen met marktpartijen en onderzoeksinstituten.

Met behulp van o.a. digitalisering, AI en robotisering kunnen we onze werkprocessen vereenvoudigen en optimaliseren en werk bundelen. Zo kunnen we beter vooruitkijken en proactief sturen op de voortgang van onze productie.

Voor de agenda van dit kennis- en innovatieprogramma kiezen we voor initiatieven die de meeste impact hebben en ook financieel haalbaar zijn. We gaan daarom met onderbouwde businesscases werken. De doelen die we willen bereiken liggen in het verlengde van de uitdagingen bij de instandhoudingsopgave: sneller, goedkoper, met minder capaciteit, met zo min mogelijk hinder, voorspelbaarder.

We verwachten het zwaartepunt bij:

- **Overbruggingsstrategieën:** nieuwe manieren om de infrastructuur werkend te houden tot het moment van vernieuwing. Denk hierbij aan monitoring en inspecties of gebruiksbeperkingen.
- **Levensduurverlenging:** nieuwe manieren om de levensduur van de huidige infrastructuur te verlengen zonder grootschalige renovatie. Denk bijvoorbeeld aan ‘verjongingsbehandelingen’.
- **Productiestraten:** door de verhoogde productie via productiestraten ontstaan nu al nieuwe onderzoeksvragen vanuit de praktijk.

Voorbeelden van kansrijke innovaties zijn ‘standaard’ kokerliggers, hergebruik liggers, versterkingstechnieken, rekenprogramma’s en processen voor beweegbare bruggen.

2.5. Terugblik op resultaten in 2024

In 2024 is de Meerjarenopdracht Instandhouding gestart en hebben we een eerste stap gezet om deze groei van instandhoudingswerkzaamheden uit te voeren. De aanpak met het voortrollende Meerjarenprogramma, vastgestelde programmering, portfolio's en productiestraten begint zijn vruchten af te werpen.

Een paar aansprekende voorbeelden van waarmee we aan de slag zijn gegaan zijn:

Productiestraat Bruggen:

Begonnen werkzaamheden:

- Spijkenisserbrug

In voorbereiding:

- Tilburg 3: vervanging besturing van diverse objecten op de Brabantse kanalen

In voorbereiding:

- Van Brienenoordbrug
- Brug over de Naardertrekvaart



Productiestraat Tunnels:

In voorbereiding:

- Noord Tunnel (de 1e tunnel in een portfolio van 3 tunnels)
- Leidsche Rijntunnel

Productiestraat Sluizen:

Begonnen werkzaamheden:

- Kreekraksluis
- Marijkesluis



In voorbereiding:

- Sluis Weurt
- Sluis Heumen
- Prinses Margrietsluis en sluis Farmsum

Productiestraat Stormvloedkeringen:

Begonnen werkzaamheden:

- Dokdeuren Maeslantkering
- Bewegingswerken Oosterscheldekering

Overig:

Begonnen werkzaamheden

- Stuw Grave
- Groot onderhoud stuwen Maas
- Diverse zandsuppleties aan de Nederlandse kunst, onder andere Renesse, Westkop, Domburg, Nieuwe Sluis, Cadzand en Maasvlakte
- Bewegwijzering
- Verhardingen Papendrechtsebrug

In voorbereiding:

- Veerinrichting Texel
- Kunstwerken A44



Voorbeelden van succesvolle verbeterinitiatieven

- **Samenwerken in Onderhoud (SIO):** We ontwikkelden een nieuwe onderhoudsaanpak met het basisonderhoudscontract. Daarbij verdelen we de risico's tussen markt en Rijkswaterstaat anders en werken we op een nieuwe manier samen.
- **Portfoliocontracten en tweefasenaanpak:** We werken samen met marktpartijen aan het opzetten en verbeteren van portfoliocontracten en we verdelen risico's eerlijker, bijvoorbeeld door te werken met een tweefasenaanpak.
- **Platform Vervanging & Renovatie:** Onder de Taskforce Infra werken drie expertgroepen (voor sluizen, bruggen en tunnels) samen aan slimme en snelle uitvoering van de vernieuwingsopgave. Op basis van het Meerjarenprogramma brengen we samen met de Taskforce Infra de dealflow in beeld.
- **DigiGO – digitale ketensamenwerking:** Rijkswaterstaat en tientallen andere partijen in ontwerp, bouw en technieksector maken gezamenlijke afspraken over standaarden voor data-uitwisseling in projecten.
- **Asphalt Recycling Train (ART):** We testen met andere overheden en bedrijven een innovatieve manier om asfalt te hergebruiken. Dit zorgt voor minder uitstoot en minder hinder bij wegonderhoud.
- **Go-Barry met Boskalis:** Go-Barry is een slimme, verplaatsbare verkeersbarrière van 200 meter. Hij rijdt automatisch mee met de werkzaamheden, waardoor minder op- en afbouw nodig is en er meer werkbare tijd ontstaat.
- **Raamovereenkomsten voor ingenieursdiensten:** Door raamcontracten af te sluiten voor ingenieursdiensten kunnen we de schaarse capaciteit beter en efficiënter verdelen over portfolio's.

Samenvatting

Resultaten 2024

We komen op stoom. Onze inzet op de productiestraten werpt zijn vruchten af: we brengen meer projecten gebundeld naar de markt en zetten op steeds meer locaties de schop in de grond.



Algerabrug

Meerjarenprogramma 2025 – 2033

3 Meerjaren- programma 2025 – 2033

Het Meerjarenprogramma laat zien hoe de instandhoudingswerkzaamheden van Rijkswaterstaat zijn gepland voor de periode 2025-2033. Het gaat hierbij om de instandhouding op de drie netwerken: het hoofdwegennet, hoofdvaarwegennet en hoofdwatersysteem. Dit hoofdstuk beschrijft de belangrijkste resultaten van die planning. Paragraaf 3.1 beschrijft de verschillende soorten werkzaamheden: Exploitatie, Onderhoud en Vernieuwing. Paragraaf 3.2 toont de belangrijkste geplande geprogrammeerde werkzaamheden voor de korte termijn: 2025 en 2026. Paragraaf 3.3 geeft globaal overzicht van de opgave voor 2027-2028. In paragraaf 3.4 blikken we vooruit naar de periode na 2028. In paragraaf 3.4 gaan we in op de verwachte hinder die deze werkzaamheden met zich meebrengen.

3.1. Instandhouding: Exploitatie, Onderhoud en Vernieuwing

De werkzaamheden voor de instandhouding zijn onder te verdelen in Exploitatie, Onderhoud en Vernieuwing (voorheen Beheer en Onderhoud en Vervanging en Renovatie):

- **Exploitatie:** (beheer)activiteiten die gericht zijn op het gebruik van de infrastructuur. Denk aan: verkeersleiding en verkeers-, water- en capaciteitsmanagement.
- **Onderhoud:** activiteiten die ervoor zorgen dat een object zijn geplande levensduur haalt. Dit gaat om onderhoud aan bestaande wegen, bruggen, sluizen, enzovoort.
- **Vernieuwing:** werkzaamheden die zorgen voor het begin van een nieuwe levenscyclus van een object of een verlenging van de levensduur (bijvoorbeeld door renovatie of vervanging). Let op: vernieuwing gaat *niet* over de aanleg van iets nieuws of het toevoegen van nieuwe functies. Het gaat alleen om het behouden en herstellen van de bestaande infrastructuur.

Ook het deel van het ICT-portfolio dat bij onze netwerken hoort, valt onder deze werkverdeling.

Vernieuwing

De programmering van Vernieuwing doorloopt verschillende fasen. Als objecten het einde van hun technische levensduur hebben bereikt, worden ze opgenomen in het Meerjarenprogramma. Vaak worden in projecten meerdere objecten tegelijk aangepakt en dus gebundeld, in het kader van efficiëntie.

Projecten doorlopen vier fasen:



Figuur 4: Fasering Vernieuwing

Bij de aansturing van Vernieuwing maken we onderscheid tussen drie vormen:

- 1-op-1-vernieuwing:** We bouwen het object terug zoals het was, met dezelfde functie of we renoveren zodanig dat het object weer minimaal 30 jaar meekan. Dit valt onder de reguliere werkwijze.
- Wijziging van functionaliteit:** We bouwen het object terug, maar met een aangepaste functie of betere prestaties. Dit noemen we een beleidsrijk besluit, waarbij het beleidsdirectoraat en Rijkswaterstaat samen beslissen. De beleidsrijke scope is niet gefinancierd binnen de meerjarenafspraak. De kosten hiervoor moeten mogelijk uit de vrije ruimte in de fondsen gedekt worden of het leidt tot aanpassing prestaties/ BKN. De beleidsrijke scope is niet gefinancierd binnen de meerjarenafspraak. Na dit besluit valt het project weer onder de reguliere sturing en dus onder de meerjarenafspraak.
- Specials:** Sommige opgaven zijn zo complex of gevoelig dat ze apart worden aangestuurd, net als bij ontwikkelprojecten. In dat geval is het betrokken beleidsdirectoraat rechtstreeks betrokken bij de sturing van het project.

We kiezen in principe voor 1-op-1-vernieuwing en gaan uit van sober en doelmatig. In overleg met beleid en omgeving zijn we terughoudend met wijzigingen in functionaliteit, of specials. Dergelijke projecten zijn vaak ingewikkelder, hebben een langere besluitvorming en zijn moeilijker uit te voeren. Om de productiegroei te halen, moeten we hierin bewuste en scherpe keuzes blijven maken.

Exploitatie & Onderhoud en Vernieuwing zijn communicerende vaten

Als vernieuwingsprojecten niet kunnen worden uitgevoerd binnen de randvoorwaarden van budget, capaciteit en hinderplanning wordt er geprioriteerd. Dan worden één of meer vernieuwingsprojecten in het Meerjarenprogramma naar achteren geschoven. De objecten binnen de scope van deze projecten zullen we in dat geval langer in stand moeten houden binnen Exploitatie & Onderhoud. Dit leidt tot hogere kosten en extra capaciteitsinzet voor Exploitatie & Onderhoud. Hierdoor schuift ander werk behorend bij het afgesproken BKN ook weer naar achteren en loopt het uitgesteld onderhoud op. Bij de prioritering wordt rekening gehouden met de volgende aspecten:

- plek en impact in het netwerk;
- bestuurlijke omgeving;
- fase waarin het project zich bevindt;
- functies voor meerdere netwerken;
- noodzaak of kans voor werk-met-werk.

Ontwikkeling

Naast werkzaamheden voor Exploitatie & Onderhoud en Vernieuwing kent Rijkswaterstaat ook ontwikkelingswerkzaamheden. Deze werkzaamheden zijn bedoeld om de capaciteit en veiligheid op ons areaal te vergroten. Het gaat dan om functie-uitbreidingen en aanleg van nieuw areaal. Hierdoor kunnen we in de toekomst meer vervoersstromen afhandelen en blijven we zorgen voor droge voeten. De ontwikkelingswerkzaamheden worden hoofdzakelijk gefinancierd vanuit het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) en zijn geen onderdeel van dit Meerjarenplan Instandhouding.

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 voor DBFM-contracten komt uit 3 bronnen: (1) het ontwikkelingsbudget, (2) het beschikbare exploitatie- en onderhoudsbudget van de al aanwezige infrastructuur en (3) het budget voor areaalgroei voor dat deel van de infrastructuur dat nieuw wordt aangelegd.

Bij DBFM-contracten 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 reguliere exploitatie en onderhoud van Rijkswaterstaat en wordt het exploitatie- en onderhoudsdeel weer aan de reguliere exploitatie- en onderhoudsbudgetten van Rijkswaterstaat toegevoegd. In onderstaand overzicht is een aantal lopende DBFM-contracten opgenomen.

Hoofdwegennet:

- A10 Tweede Coentunnel
- A15 Maasvlakte–Vaanplein
- A1/A6 Diemen–Almere Havendreef (SAA)
- A16 Rotterdam

Hoofdvaarwegennet:

- Beatrixsluis 3e Kolk
- Zeetoegang IJmond

Hoofdwatersysteem:

- Afsluitdijk

3.2. Highlights programmering 2025-2026

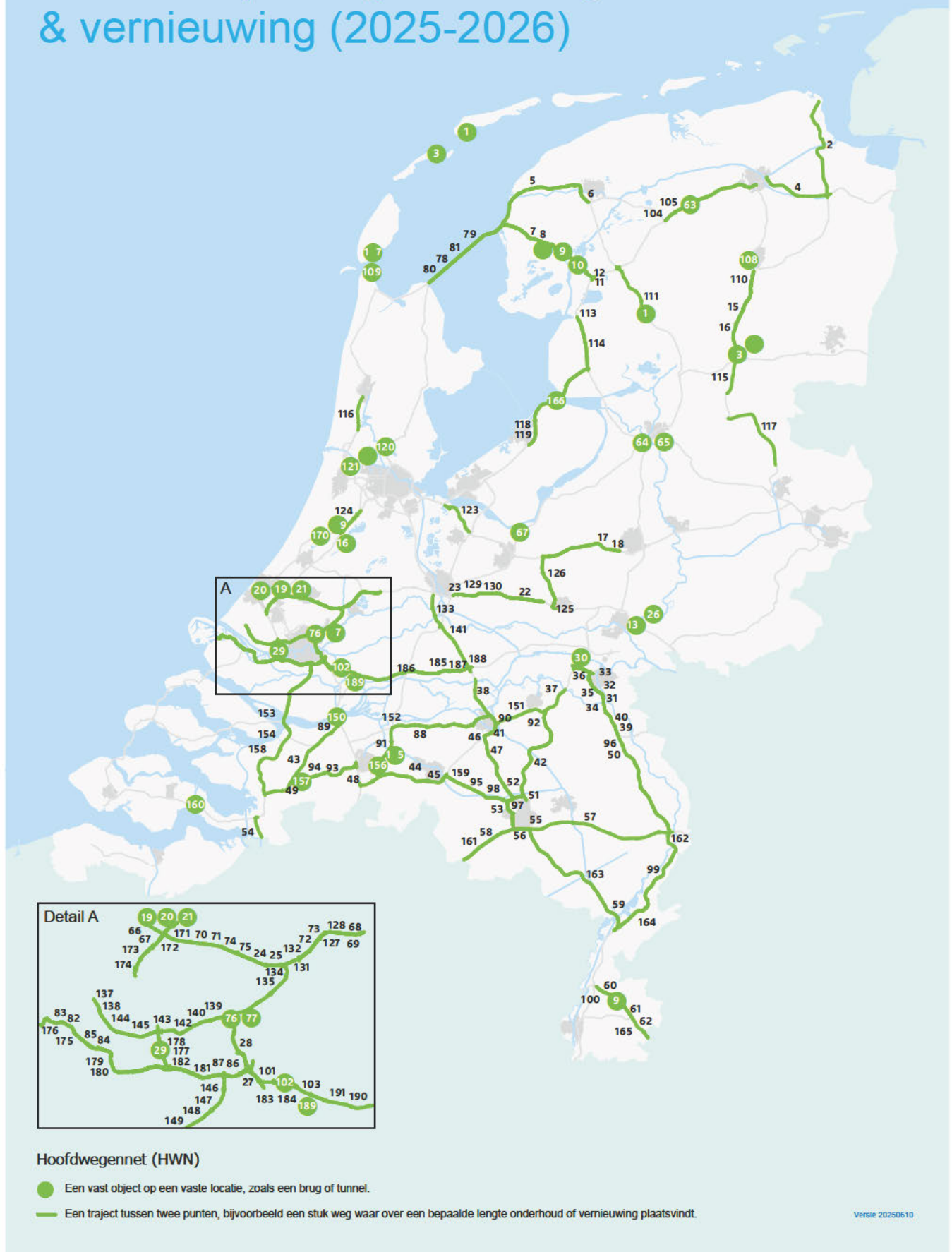
Deze kaarten tonen de belangrijkste locaties waar in de periodes 2025-2026 grootschalig onderhoud of vernieuwing gepland staat aan het hoofdwegennet, hoofdvaarwegennet en hoofdwatersysteem (peildatum: mei 2025).

Meerdere locaties kunnen gezamenlijk onderdeel zijn van één uitvoeringsproject. De planning kan gedurende deze jaren wijzigen door herprioritering, vertragingen of andere ontwikkelingen. De kaarten zijn opgesteld door Rijkswaterstaat.



A16 - plaatsen liggers van het viaduct over de HSL

HWN - Gepland grootschalig onderhoud & vernieuwing (2025-2026)



Figuur 5: Highlights werkzaamheden 2025-2026 Hoofdwegenet (peildatum mei 2025)

HWN - Gepland grootschalig onderhoud & vernieuwing (2025-2026)

Hoofdwegenet

Onderhoud 2025

- 1 Aanleginrichting Terschelling
- 2 Verhardingen N33 KP Zuidbroek - Beheergrens Groningen HR
- 3 Aanleginrichting Vlieland
- 4 Verhardingen A7 KP Zuidbroek - Westerbroek HR
- 5 Verhardingen A31 KP Zurich - Bushalte Zurich HR
- 6 Verhardingen A31 Bushalte Zurich - KP Zurich HR
- 7 Verhardingen A7 Bushalte Folsdijk - Beheergrens Midden-Nederland (A7) HR
- 8 Verhardingen A7 Beheergrens Midden-Nederland (A7) - Bushalte Folsdijk HR
- 9 Viaduct Krúsak
- 10 Prinses Margrietunnel
- 11 Verhardingen A7 Sneek-Oost - KP Joure HR
- 12 Verhardingen A7 KP Joure - Sneek-Oost HR
- 13 Spoortunnel Hoozevee (oost)
- 14 Spoortunnel Hoozevee (west)
- 15 Verhardingen A28 KP Westerbroek - KP Hoozevee HR
- 16 Verhardingen A28 KP Hoozevee - Westerbroek HR
- 17 Verhardingen A1 Kootwijk - Stroe HR
- 18 Verhardingen A1 Stroe - Kootwijk HR
- 19 Spoortunnel
- 20 Parktunnel
- 21 Vliettunnel
- 22 Verhardingen A12 KP Bunnik - Lunetten HR
- 23 Verhardingen A12 Maarsbergen - Bunnik HR
- 24 Verhardingen A12 Zoetermeer - KP Gouwe HR
- 25 Verhardingen A12 KP Gouwe - Zoetermeer HR
- 26 IJsselbrug (oost)
- 27 Verhardingen A16 KP Terbrugseplein - KP Ridderkerk-Noord HR
- 28 Verhardingen A16 KP Ridderkerk-Noord - KP Terbrugseplein HR
- 29 Beneluxtunnel (west)
- 30 Tacitusbrug (oost)
- 31 Verhardingen A73 Ewijk - Wijchen HR+VWw,-f
- 32 Verhardingen A73 Wijchen - Ewijk HR+VWw
- 33 Verhardingen A73 Nijmegen - Neerbosch HR+VWj
- 34 Verhardingen A73 Neerbosch - Nijmegen HR+VWf
- 35 Verhardingen op- en afritten A73 Wijchen - Malden HR
- 36 Verhardingen op- en afritten A73 Malden - Wijchen HR
- 37 Verhardingen A50 Maasbrug Ravenstein - KP Paalgraven HR+VWf
- 38 Verhardingen A2 KP Empel - Martinus Nijhoffbrug HR+VWn
- 39 Verhardingen A73 KP Rijkvoort - Maasbrug Heumen HR
- 40 Verhardingen A73 Maasbrug Heumen - KP Rijkvoort HR
- 41 Verhardingen A2 KP Empel - KP Hintham - samenvoeging A2/N2 KP Vught HR
- 42 Verhardingen A50 KP Ekkersrijt - KP Paalgraven HR
- 43 Verhardingen A17 KP Noordhoek - De Stok HR
- 44 Verhardingen A58 KP St. Annabosch - KP De Baars HR
- 45 Verhardingen A58 KP De Baars - KP St. Annabosch HR+VWt
- 46 Verhardingen A2 samenvoeging A2-N2 KP Vught - KP Ekkersweijer A2-N2 splitsing Vwe+VWw
- 47 Verhardingen A2 KP Ekkersweijer - splitsing A2/N2 KP Vught HR+VWt
- 48 Verhardingen A58 KP St. Annabosch - KP Galder HR
- 49 Verhardingen A58 KP De Stok - KP Zoomland HR+VWw
- 50 Verhardingen A73 KP Zaarderheiken - KP Rijkvoort HR
- 51 Verhardingen A50 KP Ekkersrijt - KP Ekkersweijer HR
- 52 Verhardingen A50 KP KP Ekkersweijer - KP Ekkersrijt HR+VWw
- 53 Verhardingen N2 parallelbaan KP De Hagt - KP Batadorp/Eindhoven VwN
- 54 Verhardingen A4 KP Markiezaat - Belgische grens HR+VWs
- 55 Verhardingen N2 parallelbaan KP Leenderheide - KP De Hagt VwN
- 56 Verhardingen A2 KP De Hagt - KP Leenderheide VWe
- 57 Verhardingen A67 KP Leenderheide - KP Zaarderheiken HR
- 58 Verhardingen A67 De Hagt - Belgische Grens HR
- 59 Verhardingen A2 KP Leenderheide - KP Het Vonderen HR+VWw
- 60 Verhardingen A76 KP Ten Esschen - KP Kerensheide HR
- 61 Verhardingen A76 KP Kunderberg - KP Ten Esschen HR
- 62 Verhardingen A76 Duitse grens - KP Kunderberg HR

Vernieuwing 2025

- 63 Duiker Oude Diepe
- 64 Viaduct Hattembroek Oost
- 65 Viaduct Middelwetering
- 66 Verlichting A12 Den Haag-Malieveld - KP Prins Clausplein HR
- 67 Verlichting A12 KP Prins Clausplein - Den Haag-Malieveld HR
- 68 Verlichting A12 Bodegraven - Woerden (beheersgrens WNZ/MN) HR
- 69 Verlichting A12 Woerden (beheersgrens WNZ/MN) - Bodegraven HR
- 70 Verlichting A12 Zoetermeer - KP Prins Clausplein HR
- 71 Verlichting A12 KP Prins Clausplein - Zoetermeer HR
- 72 Verlichting A12 KP Gouwe - Bodegraven HR
- 73 Verlichting A12 Bodegraven - KP Gouwe HR
- 74 Verlichting A12 Zoetermeer - KP Gouwe HR
- 75 Verlichting A12 KP Gouwe - Zoetermeer HR
- 76 Oostelijk viaduct Hoofdweg
- 77 Westelijk viaduct Hoofdweg

Onderhoud 2025-2026

- 78 Afsluitdijk A7 KP Zurich (Beheergrens MNN) - Breezanddijk HR
- 79 Afsluitdijk A7 Breezanddijk - KP Zurich (beheergrens MNN) HR
- 80 Afsluitdijk A7 Breezanddijk - Den Oever (beheergrens MNN) HR
- 81 Afsluitdijk A7 Den Oever (beheergrens MNN) - Breezanddijk HR
- 82 Verhardingen A15 Brielle (N57) - Steenen Baakplein/Maasvlakte HR
- 83 Verhardingen A15 Steenen Baakplein/Maasvlakte - Brielle (N57) HR
- 84 Verhardingen A15 Brielle (N57) - KP Benelux HR
- 85 Verhardingen A15 KP Benelux - Brielle (N57) HR
- 86 Verhardingen A15 KP Benelux - KP Ridderkerk-Noord HR
- 87 Verhardingen A15 KP Benelux - KP Ridderkerk-Noord HR
- 88 Verhardingen A59 KP Empel - KP Hooipolder HR
- 89 Verhardingen A17 KP Klaverpolder - KP Noordhoek HR+VWk
- 90 Verhardingen A2 splitsing A2/N2/KP Vugt - KP Hintham - KP Empel HR+VWn
- 91 Verhardingen A27/KP St. Annabosch - KP Hooipolder HR+VWf
- 92 Verhardingen A50 KP Paalgraven - Ekkersrijt HR+VWf
- 93 Verhardingen A58 KP KP Princeville - De Stok HR+VWw
- 94 Verhardingen A58 KP De Stok - KP Princeville HR
- 95 Verhardingen A58 KP De Baars - KP Batadorp HR+VWq
- 96 Verhardingen A73 KP Rijkvoort - KP Zaarderheiken HR

- 97 Verhardingen A2 KP Batadorp/samenvoeging A2/N2 - KP Ekkersweijer HR+VWn
- 98 Verhardingen N2 KP Batadorp - KP De Hagt Vwe+VWn
- 99 Verhardingen A73 KP Het Vonderen - KP Tiglia HR
- 100 Verhardingen A76 KP Kerensheide - KP Ten Esschen HR+VWw

Vernieuwing 2025-2026

- 101 Verlichting N915 Hendrik-Ido-Ambacht - Alblasserdam HR
- 102 Brug over de Noord
- 103 Verlichting N915 Alblasserdam - Hendrik-Ido-Ambacht HR

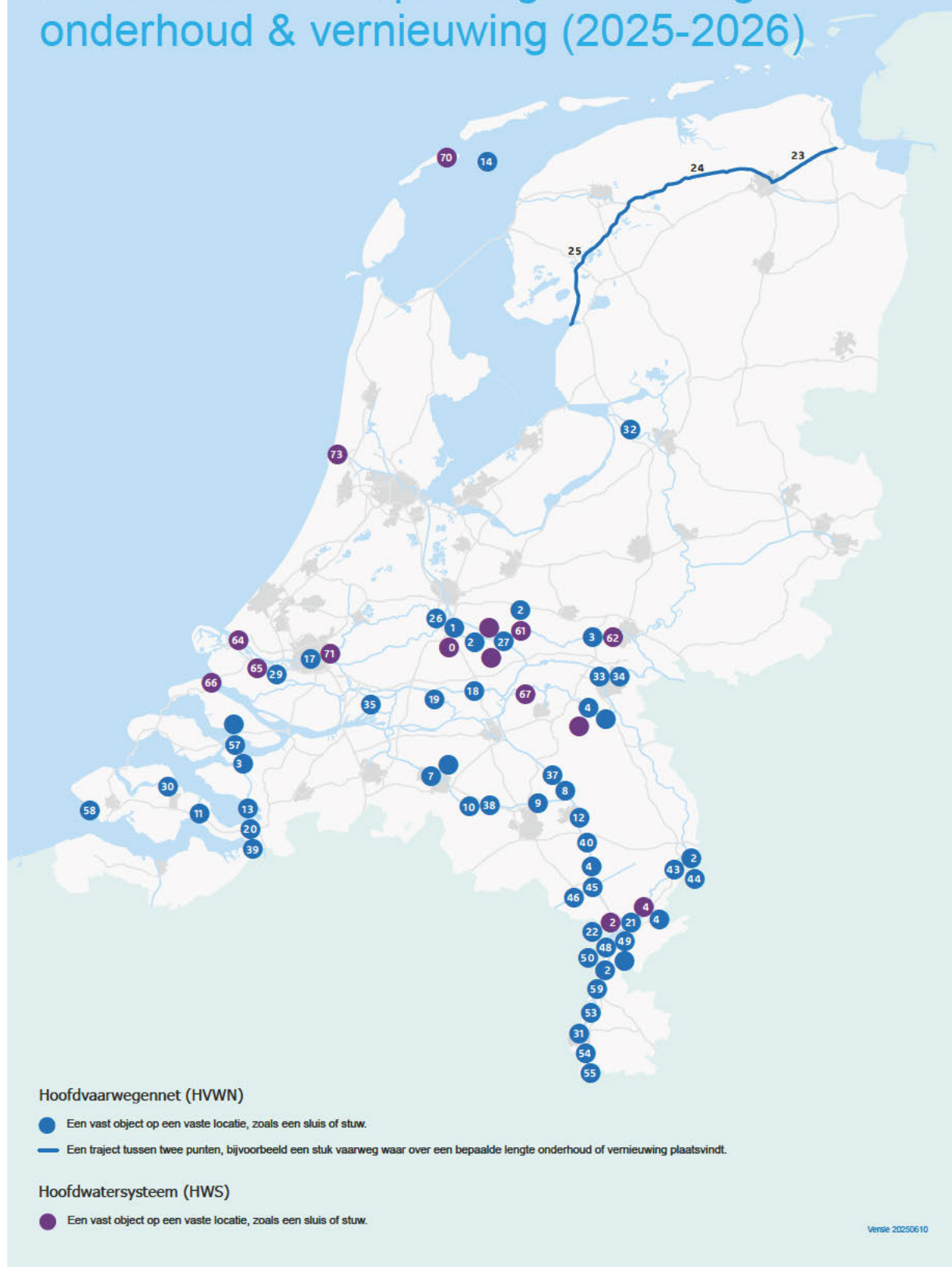
Onderhoud 2026

- 104 Verhardingen A7 KP Julianaplein - Hoogkerk HR
- 105 Verhardingen A7 Hoogkerk - KP Julianaplein HR
- 106 Viaduct Duvelsrak
- 107 Aanleginrichting Texel - Den Helder
- 108 Oostelijk viaduct over de Balkenweg
- 109 Aanleginrichting Den Helder - Texel
- 110 Verhardingen A28 Westerbroek - KP Assen
- 111 Verhardingen Beheergrens Oost-Nederland (A32) - KP Heerenveen
- 112 Verhardingen A32 Beheergrens Oost-Nederland (A32) - KP Heerenveen
- 113 Verhardingen A6 KP Emmeloord - Lemmer HR
- 114 Verhardingen A6 Lemmer - KP Emmeloord HR
- 115 Verhardingen N48 Beheergrens Oost-Nederland (N48) - KP Hoozevee HR
- 116 Verhardingen A9 Kooimeerplein - Uitgeest HR
- 117 Verhardingen N36 rotonde Witte Paal - rotonde Ommen HRM
- 118 Verhardingen A6 Lelystad - Lelystad-Noord HR
- 119 Verhardingen A6 Lelystad-Noord - Lelystad HR
- 120 Coenbruggen (zuid)
- 121 Brug Zijkanaal C (noord)
- 122 Brug Zijkanaal C (zuid)
- 123 Verharding A1 KP Eemnes - KP Muiderberg HR
- 124 Verhardingen A4 KP De Hoek - KP Burgerveen HR
- 125 Verhardingen op- en afritten A30 Barneveld - Lunteren HR
- 126 Verhardingen op- en afritten A30 Lunteren - Barneveld HR
- 127 Verhardingen A12 Woerden (beheersgrens MN/WNZ) - Bodegraven HR
- 128 Verhardingen A12 Bodegraven - Woerden (beheersgrens WNZ/MN) HR
- 129 Verhardingen A12 Bunnik - Maarsbergen HR
- 130 Verhardingen A12 KP Lunetten - Bunnik HR
- 131 Verhardingen A12 Bodegraven - KP Gouwe HR
- 132 Verhardingen A12 KP Gouwe - Bodegraven HR
- 133 Verhardingen A2 KP Everdingen - KP Oudenrijn HR
- 134 Verhardingen A20 KP Gouwe - KP Terbrugseplein HR
- 135 Verhardingen A20 KP Terbrugseplein - KP Gouwe HR
- 136 Nieuwe IJsselbrug
- 137 Verhardingen A20 Maassluis - Westerlee HR
- 138 Verhardingen A20 Westerlee - Maassluis HR
- 139 Verhardingen A20 KP Terbrugseplein - KP Kleinpolderplein HR
- 140 Verhardingen A20 KP Kleinpolderplein - KP Terbrugseplein HR
- 141 Verhardingen A2 KP Everdingen - KP Deil HR
- 142 Verhardingen A20 KP Kleinpolderplein - KP Kethelplein HLL
- 143 Verhardingen A20 KP Kethelplein - KP Kleinpolderplein HR
- 144 Verhardingen A20 KP Kethelplein - Maassluis HR
- 145 Verhardingen A20 Maassluis - KP Kethelplein HR
- 146 Verhardingen A29 Vaanplein - Oud-Beijerland (N217) HR
- 147 Verhardingen A29 Oud-Beijerland (N217) - Vaanplein HR
- 148 Verhardingen A29 Oud-Beijerland - Willemstad HR
- 149 Verhardingen A29 Willemstad - Oud-Beijerland HR
- 150 Moerdijkbrug
- 151 Verhardingen A59 KP Hintham - KP Paalgraven HR
- 152 Verhardingen A59 KP Hooipolder - KP Empel HR
- 153 Verhardingen A4 KP Sabina - Willemstad HR
- 154 Verhardingen A4 Willemstad - KP Sabina HR+VWg
- 155 Viaduct Heusdenhout (noord)
- 156 Viaduct Heusdenhout (zuid)
- 157 Duiker in de Dijkwetering
- 158 Verhardingen A4 KP Sabina - KP Zoomland HR
- 159 Verhardingen A58 KP Batadorp - KP De Baars HR
- 160 Vlaketunnel
- 161 Verhardingen A67 Belgische Grens - KP De Hagt VWT
- 162 Verhardingen A73 KP Tiglia - KP Zaarderheiken VWF
- 163 Verhardingen A2 KP Het Vonderen - KP Leenderheide HR
- 164 Verhardingen A73 KP Tiglia - KP Het Vonderen HR
- 165 Verhardingen A76 KP Ten Esschen - KP Kunderberg HR

Vernieuwing 2026

- 166 Viaduct Kamperhoekweg
- 167 Viaduct Watergoorsteeg
- 168 Viaduct Lissersweg
- 169 Kaagbruggen (noord)
- 170 Kaagbruggen (zuid)
- 171 Verlichting A4 Leidschendam - KP Ypenburg HR
- 172 Verlichting A4 KP Ypenburg - Leidschendam HR
- 173 Verlichting A4 KP Ypenburg - Wippolderlaan (N211) HR
- 174 Verlichting A4 Wippolderlaan (N211) - KP Ypenburg HR
- 175 Verlichting A15 Steenen Baakplein/Maasvlakte - Brielle (N57) HR
- 176 Verlichting A15 Brielle (N57) - Steenen Baakplein/Maasvlakte HR
- 177 Verlichting A4 KP Kethelplein - KP Benelux HR
- 178 Verlichting A4 KP Benelux - KP Kethelplein HR
- 179 Verlichting A15 KP Benelux - Brielle (N57) HR
- 180 Verlichting A15 Brielle (N57) - KP Benelux HR
- 181 Verlichting A15 KP Ridderkerk-Noord - KP Benelux HR
- 182 Verlichting A15 KP Benelux - KP Ridderkerk-Noord HR
- 183 Verlichting A15 Papendrecht - KP Ridderkerk-Noord HR
- 184 Verplichting A15 KP Ridderkerk-Noord - Papendrecht HR
- 185 Signalering A15 P Deil - KP Gorinchem HR
- 186 Signalering A15 KP Gorinchem - KP Deil HR
- 187 Verlichting A15 KP Deil - KP Gorinchem HR
- 188 Verlichting A15 KP Gorinchem - KP Deil HR
- 189 Brugover de Beneden-Merwede (Papendrechtsebrug)
- 190 Verlichting A15 KP Gorinchem - Papendrecht HR
- 191 Verlichting A15 Papendrecht - KP Gorinchem HR
- 192 Noordelijk viaduct in de Daelderweg

HVWN/HWS - Gepland grootschalig onderhoud & vernieuwing (2025-2026)



Figuur 6: Highlights werkzaamheden 2025-2026 Hoofdvaarwegennet en Hoofdwatersysteem (peildatum mei 2025)

HVWN/HWS - Gepland grootschalig onderhoud & vernieuwing (2025-2026)

● Hoofdvaarwegennet

Onderhoud 2025

- 1 Sluis Hagestein
- 2 Sluis Amerongen
- 3 Sluis Driel
- 4 Sluis Grave zuid (oud)
- 5 Sluis Grave noord (nieuw)
- 6 Sluis III in het Wilhelminakanaal (monument, buiten gebruik)
- 7 Sluis III in het Wilhelminakanaal
- 8 Donksebrug
- 9 Brug Hooijdonk
- 10 Brug Groenewoud
- 11 Vlaktebrug
- 12 Sluis Helmond
- 13 Kreekraksluizen Westsluis

Vernieuwing 2025

- 14 VTS Waddenzee
- 15 Spooldersluisbrug
- 16 Spooldersluis

Onderhoud 2025-2026

- 17 Algerbrug
- 18 Overmactingshaven Haaften
- 19 Wilhelminasluis
- 20 Kreekrakbrug
- 21 Sluis Heel (west)
- 22 Sluis Panheel (oude kolk)

Vernieuwing 2025-2026

- 23 Oostersluis – splitsing Oude Eemskanaal, renovatie damwanden kanaal fase 1
- 24 Suwâld - Groningen Oostersluis, renovatie damwanden kanaal fase 1
- 25 Lemmer - Suwâld, renovatie damwanden kanaal fase 1
- 26 Koninginnensluis
- 27 Prinses Marijkesluis (oost)
- 28 Bruggen Prinses Marijkesluis
- 29 Spijkenisserbrug
- 30 Zandkreeksluis
- 31 Sluis Bosscherveld

Onderhoud 2026

- 32 Molenbrug
- 33 Brug sluis Weurt
- 34 Sluis Weurt (oost)
- 35 Spieringsluis
- 36 Slaakbrug
- 37 Erpsebrug
- 38 Brug Heuvel
- 39 Bathsebrug
- 40 Sluis 11 in de Zuid-Willemsvaart
- 41 Sluis 13 in de Zuid-Willemsvaart
- 42 Schutsluis Belfeld (west)
- 43 Schutsluis Belfeld midden
- 44 Schutsluis Belfeld oost (oude sluis)
- 45 Sluis 15 in de Zuid-Willemsvaart
- 46 Sluis 16 in de Zuid-Willemsvaart
- 47 Sluis Roermond
- 48 Sluis Panheel (nieuwe kolk)
- 49 Brug Maasbracht
- 50 Sluis Born (west)
- 51 Sluis Born (oost)
- 52 Sluis Born (midden)
- 53 Brug Geulle
- 54 Wilhelminabrug
- 55 St. Servaasbrug

Vernieuwing 2026

- 56 Krammersluizen: 2e Duwvaartsluis
- 57 Krammersluizen: 1e Duwvaartsluis
- 58 Radarpost Kaapduin
- 59 Brug Urmond

● Hoofdwatersysteem

Onderhoud 2025

- 60 Stuw Hagestein
- 61 Stuw Amerongen
- 62 Stuw Driel

Vernieuwing 2025

- 63 Stuw Grave

Onderhoud 2025-2026

- 64 Maeslantkering
- 65 Hartelkering
- 66 Haringvlietstuizen
- 67 Stuw Lith

Vernieuwing 2025-2026

- 68 Dieselgemaal Prinses Marijkesluis
- 69 Keerschuij Ravenswaaij

Onderhoud 2026

- 70 Havenstrand Vlieland
- 71 Stormvloedkering Hollandsche IJssel
- 72 Gemaal Panheel

Vernieuwing 2026

- 73 Gemaal IJmuiden
- 74 Duiker De Geer

3.3. Highlights programmering 2027-2028

Deze kaarten tonen de belangrijkste locaties waar in de periode 2027-2028 grootschalig onderhoud of vernieuwing gepland staat aan het hoofdwegennet, hoofdvaarwegennet en hoofdwatersysteem (peildatum: mei 2025).

Meerdere locaties kunnen gezamenlijk onderdeel zijn van één uitvoeringsproject. De planning kan gedurende deze jaren wijzigen door herprioritering, vertragingen of andere ontwikkelingen. De kaarten zijn opgesteld door Rijkswaterstaat.



Figuur 7: Highlights werkzaamheden 2027 - 2028 Hoofdwegennet (peildatum mei 2025)

HWN - Gepland grootschalig onderhoud & vernieuwing (2027-2028)

Hoofdwegenet

Onderhoud 2027

- 1 Verhardingen A7 Bushalte Folsgare - Beheergrens Midden-Nederland (A7) HR
- 2 Verhardingen A28 KP Assen - De Punt HR
- 3 Afsluitdijk A7 KP Zurich (Beheergrens MNN) - Breezanddijk HR
- 4 Afsluitdijk A7 Breezanddijk - KP Zurich (beheergrens MNN) HR
- 5 Aanleginrichting Texel - Den Helder
- 6 Afsluitdijk A7 Breezanddijk - Den Oever (beheergrens MNN) HR
- 7 Afsluitdijk A7 Den Oever (beheergrens MNN) - Breezanddijk HR
- 8 Verhardingen A32 KP Heerenveen - Beheergrens Oost-Nederland HR
- 9 Aanleginrichting Den Helder - Texel
- 10 Verhardingen A28 Westerboork - KP Assen
- 11 Verhardingen A6 KP Joure - Beheergrens Midden-Nederland (A6) HR
- 12 Verhardingen A6 Beheergrens Midden-Nederland (A6) - KP Joure HR
- 13 Verhardingen A28 KP Westerboork - KP Hoogeveen HR
- 14 Verhardingen A7 Hoorn-Noord - Den Oever HR
- 15 Verhardingen A6 KP Emmeloord - Lemmer HR
- 16 Verhardingen A6 Lemmer - KP Emmeloord HR
- 17 Verhardingen A28 KP Hoogeveen - Beheergrens Oost-Nederland HR
- 18 Verhardingen A28 km127.8 - km132.9 KP Hoogeveen - Beheergrens Oost-Nederland HR
- 19 Verhardingen A28 Beheergrens Oost-Nederland - KP Hoogeveen HR
- 20 Verhardingen A6 Lelystad - Lelystad-Noord HR
- 21 Verhardingen A6 Lelystad-Noord - Lelystad HR
- 22 Verhardingen N35 Zwolle - Raalte (KP Bos) HR
- 23 Coenbruggen (noord)
- 24 Coenbruggen (zuid)
- 25 Wijkertunnel
- 26 Verhardingen A708 IJmuiden - Santpoort (A208L) HR
- 27 Brug Zijkanaal C (noord)
- 28 Brug Zijkanaal C (zuid)
- 29 Verhardingen A200 Haarlem - Kruispunt Halfweg HR
- 30 Verhardingen N35 Raalte (KP Veldhoen) - Nijverdal HR
- 31 Zeeburgertunnel
- 32 Verhardingen A28 Ermelo Harderwijk - Epe HR
- 33 Verhardingen A35 Wierden RW835 - KP Azelo HR
- 34 Verhardingen A1 KP Muiderberg - KP Eemnes HR
- 35 Verhardingen A28 Nijkerk - Ermelo Harderwijk HR
- 36 Verhardingen A28 Ermelo Harderwijk - Nijkerk HR
- 37 Verhardingen A44 KP Burgerven (beheersgrens WNN/WWNZ) - Leiden HR
- 38 Verhardingen A44 Leiden - KP Burgerven (beheersgrens WNN/WWNZ) HR
- 39 Verhardingen A44 Leiden - Aansluiting N44 Deijlweg HR
- 40 Verhardingen A44 Aansluiting Deijlweg - Leiden HR
- 41 Verhardingen A12 KP Oudenrijn - KP Lunetten HR
- 42 Verhardingen A12 KP Lunetten - KP Oudenrijn HR
- 43 Verhardingen A12 Zoetermeer - KP Prins Clausplein HR
- 44 Verhardingen A12 KP Prins Clausplein - Zoetermeer HR
- 45 Verhardingen A20 KP Gouwe - KP Terbregseplein HR
- 46 Verhardingen A20 Maassluis - Westerlee HR
- 47 Verhardingen A20 Westerlee - Maassluis HR
- 48 Verhardingen A20 KP Terbregseplein - KP Kleinpolderplein HR
- 49 Verhardingen A20 KP Kleinpolderplein - KP Terbregseplein HR
- 50 Verhardingen A20 KP Kleinpolderplein - KP Kethelplein HLL
- 51 Verhardingen A20 KP Kethelplein - KP Kleinpolderplein HR
- 52 Verhardingen A20 KP Kethelplein - Maassluis HR
- 53 Verhardingen A20 Maassluis - KP Kethelplein HR
- 54 Brug Tiel
- 55 Verhardingen A15 KP Ressen - Valburg HR+VWk,-f,-h
- 56 Verhardingen A15 Valburg - KP Ressen HR+VWm,-i
- 57 Verhardingen A2 Martinus Nijhoffbrug - KP Deil HR
- 58 Verhardingen A2 KP Deil - Martinus Nijhoffbrug HR
- 59 Verhardingen A59 KP Hoopolder - KP Zonzeel HR
- 60 Verhardingen A27 KP Hoopolder - KP St. Annabosch HR
- 61 Verhardingen A17KP De Stok - KP Noordhoek HR
- 62 Onderhoud A58 KP St. Annabosch - KP De Baars HR
- 63 Verhardingen A58 KP Batadorp - KP De Baars HR

Vernieuwing 2027

- 64 Duiker Trimunterwatergang
- 65 Stevin Noord Draaibrug
- 66 Schiphol tunnel
- 67 Hoge brug over de Hoofdvaart
- 68 Kaagbruggen (noord)
- 69 Kaagbruggen (zuid)
- 70 Signalering A4 KP Burgerven - Aansluiting N11 HR
- 71 Signalering A4 Aansluiting N11 - KP Burgerven HR
- 72 Signalering N14 Leidschendam aansluiting A4 - Den Haag aansluiting N44 HR
- 73 Signalering N14 Den Haag aansluiting N44 - Leidschendam aansluiting A4 HR
- 74 Verlichting A4 Leidschendam - KP Ypenburg HR
- 75 Verlichting A4 KP Ypenburg - Leidschendam HR
- 76 Verlichting A4 KP Ypenburg - Wippolderlaan (N211) HR
- 77 Verlichting A4 Wippolderlaan (N211) - KP Ypenburg HR
- 78 Verlichting A15 Steenen Baakplein/Maasviakte - Brielle (N57) HR
- 79 Verlichting A15 Brielle (N57) - Steenen Baakplein/Maasviakte HR
- 80 Viaduct Bijdorp (noord)
- 81 Viaduct Bijdorp (zuid)
- 82 Viaduct Zoomweg (oost)
- 83 Verlichting A15 KP Benelux - Brielle (N57) HR
- 84 Verlichting A15 Brielle (N57) - KP Benelux HR
- 85 Verlichting A15 KP Ridderkerk-Noord - KP Benelux HR
- 86 Verlichting A15 KP Benelux - KP Ridderkerk-Noord HR
- 87 Verlichting A15 Papendrecht - KP Ridderkerk-Noord HR
- 88 Verplichting A15 KP Ridderkerk-Noord - Papendrecht HR
- 89 Signalering A15 P Deil - KP Gorinchem HR
- 90 Signalering A15 KP Gorinchem - KP Deil HR
- 91 Verlichting A15 KP Deil - KP Gorinchem HR
- 92 Verlichting A15 KP Gorinchem - KP Deil HR
- 93 Brugover de Beneden-Merwede (Papendrechtsebrug)
- 94 Signalering A15 KP Gorinchem - Papendrecht HR
- 95 Signalering A15 Papendrecht - KP Gorinchem HR

Onderhoud 2027-2028

- 96 Verhardingen A7 Westerbroek - KP Zuidbroek HR

Vernieuwing 2027-2028

- 97 Calandbrug (via ProRail)
- 98 Noordtunnel

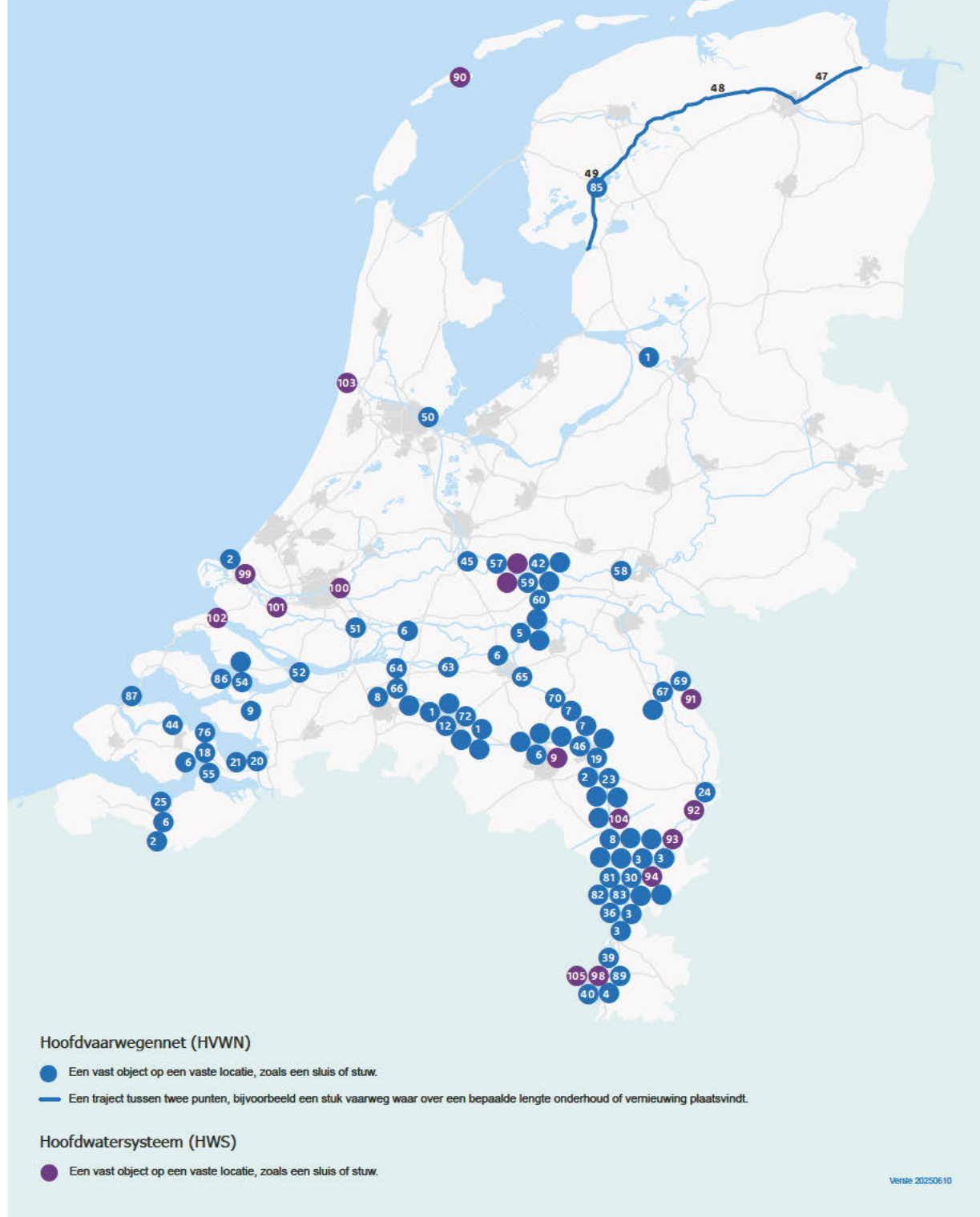
Onderhoud 2028

- 99 Verhardingen N33 KP Zuidbroek - Haven Delfzijl HR
- 100 Verhardingen A7 KP Zuidbroek - Beheergrens Duitsland HR
- 101 Verhardingen A7 KP Zuidbroek - Westerbroek HR
- 102 Verhardingen A7 Beheergrens Duitsland - KP Zuidbroek HR
- 103 Verhardingen N31 Leeuwarden-Oost - KP Drachten HR
- 104 Verhardingen N31 KP Drachten - Leeuwarden-Oost HR
- 105 Verhardingen A7 Leek - KP Drachten HR
- 106 Verhardingen A7 KP Drachten - KP Heerenveen HR
- 107 Verhardingen A32 Beheergrens Oost Nederland - Havelterberg HR
- 108 Verhardingen A32 Havelterberg - Beheergrens Oost Nederland HR
- 109 Verhardingen A32 Havelterberg - KP Lankhorst HR+VWw
- 110 Verhardingen A37 KP Holsloot - KP Hoogeveen HR
- 111 Verhardingen A37 KP Hoogeveen - KP Holsloot HR
- 112 Verhardingen A9 Kooimeerplein - Huiswaarderweg HR
- 113 Verhardingen A9 Uitgeest - Kooimeerplein HR
- 114 Verhardingen A28 Ommen (N340) - KP Lankhorst HR+VWw
- 115 Verhardingen A28 KP Lankhorst - Ommen (N340) HR+VWw
- 116 Verhardingen A7 Pumerend-Noord - KP Zaandam HR
- 117 Verhardingen A50 KP Hattumerbroek - Heerde HR+VWw
- 118 Verhardingen A1 KP Amstel - KP Holendrecht HR
- 119 Verhardingen A28 KP Hoevelaken - Vathorst (beheergrens ON/MN) HR
- 120 Verhardingen A2 Maarssen - KP Holendrecht HR
- 121 Verhardingen A2 KP Holendrecht - Maarssen HR
- 122 Verhardingen A4 KP Leidschendam - KP Ypenburg HR
- 123 Verhardingen A4 KP Ypenburg - Leidschendam HR
- 124 Verhardingen A12 KP Oudenrijn - KP Lunetten parallelbaan R
- 125 Verhardingen A12 KP Lunetten - KP Oudenrijn parallelbaan L
- 126 Ketheltunnel
- 127 Verhardingen A2 KP Deil - KP Everdingen HR
- 128 Verhardingen N57 Brielle - Ted Janssen Plein HR
- 129 Verhardingen N57 Ted Janssen Plein - Brielle HR
- 130 Verhardingen A38 KP Ridderkerk-Noord - Ridderkerk R'damseweg HR
- 131 Verhardingen A38 Ridderkerk R'damseweg - KP Ridderkerk-Noord HR
- 132 Verhardingen A15 KP Ridderkerk-Noord - Papendrecht HR
- 133 Draaibrug Sluiskil

Vernieuwing 2028

- 134 Eelwerderbrug
- 135 Brug Westerwoldsche Aa (noord)
- 136 Brug Westerwoldsche Aa (zuid)
- 137 Balgzandbrug
- 138 Complex Giessenbrug
- 139 van Brienenoordbrug (oost en west)

HVWN/HWS - Gepland grootschalig onderhoud & vernieuwing (2027-2028)



Figuur 8: Highlights werkzaamheden 2027 - 2028 Hoofdvaarwegennet en Hoofdwatersysteem (peildatum mei 2025)

Gepland grootschalig onderhoud & vernieuwing (2027-2028)

Hoofdvaarwegennet

Onderhoud 2027

- 1 Molenbrug
- 2 Damwand Kade Berghaven
- 3 Sluis Amerongen
- 4 Sluis Lith zuid (oud)
- 5 Sluis St. Andries
- 6 Brug Hedel (Prinses Irene Brigadebrug)
- 7 Sluis I in het Wilhelminakanaal
- 8 Brug Salesdreef
- 9 Vossemeersebrug
- 10 Sluis III in het Wilhelminakanaal
- 11 Brug Dr. Deelenlaan
- 12 Brug Waalstraat
- 13 Trappistenbrug
- 14 Laarbrug
- 15 Brug Holenakker
- 16 Brug Son
- 17 Brug Houtens
- 18 Vlaktebrug
- 19 Sluis Helmond
- 20 Kreekkraksluizen Oostsluis
- 21 Kreekkraksluizen Westsluis
- 22 Sluis 10 in de Zuid-Willemsvaart
- 23 Sluis 11 in de Zuid-Willemsvaart
- 24 Stadsbrug Venlo
- 25 Noordbrug Oostsluis
- 26 Zuidbrug Oostsluis
- 27 Sluis 13 in de Zuid-Willemsvaart
- 28 Draaibrug Sas van Gent
- 29 Napoleonsbrug
- 30 Sluis Heel (oost)
- 31 Brug sluis Panheel (noord)
- 32 Sluis Panheel (nieuwe kolk)
- 33 Brug sluis Panheel (zuid)
- 34 Trambrug
- 35 Bediencentrale Maasbracht
- 36 Sluis Born (west)
- 37 Sluis Born (oost)
- 38 Sluis Born (midden)
- 39 Brug Geulle
- 40 Wilhelminabrug
- 41 St. Servaasbrug

Vernieuwing 2027

- 42 Prinses Marijkesluis (oost)
- 43 Bruggen Prinses Marijkesluis
- 44 Zandkreeksluis

Onderhoud 2027-2028

- 45 Sluis Hagestein
- 46 Aarle-Rixtelse brug

Vernieuwing 2027-2028

- 47 Oostersluis – splitsing Oude Eemskanaal, renovatie damwanden kanaal fase 1
- 48 Suwâld - Groningen Oostersluis, renovatie damwanden kanaal fase 1
- 49 Lemmer - Suwâld, renovatie damwanden kanaal fase 1
- 50 Prins Willem Alexander sluis (Oranjesluizen)
- 51 Verkeersbrug Dordrecht (Brug Oude Maas)
- 52 Volkerakbrug
- 53 Krammersluizen: 2e Duwvaartsuis
- 54 Krammersluizen: 1e Duwvaartsuis
- 55 Hansweert Oostelijke Sluis
- 56 Hansweert Westelijke Sluis

Hoofdwatersysteem

Onderhoud 2028

- 57 Goyerbrug
- 58 Sluis Driel
- 59 Ravenswaaysebrug
- 60 Rooyensteinsebrug
- 61 Sluis Lith noord (nieuw)
- 62 Biesboschsluis
- 63 Brug Besoyen
- 64 Amertakbrug
- 65 Brug Nijvelaar
- 66 Marksluis
- 67 Schutsluis Sambeek (oost)
- 68 Schutsluis Sambeek (midden)
- 69 Schutsluis Sambeek (west)
- 70 Sluis 4 in de Zuid-Willemsvaart
- 71 Schutsluis 5 in de Zuid-Willemsvaart
- 72 Brug Enschootsestraat
- 73 Brug Bosscheweg
- 74 Donksebrug
- 75 Beeksebrug
- 76 Postbrug
- 77 Brug Bosschdijk (west)
- 78 Sluis 12 in de Zuid-Willemsvaart
- 79 Niesakkerbrug
- 80 Ellbrug
- 81 Brug Polbrug
- 82 Sluis Maasbracht (west)
- 83 Sluis Maasbracht (midden)
- 84 Sluis Maasbracht (oost)

Vernieuwing 2028

- 85 Brug Uitwellingerga
- 86 Grevelingensluis
- 87 Roompotsluis
- 88 Kelperbrug
- 89 Brug Itteren

Hoofdwatersysteem

Onderhoud 2027

- 90 Havenstrand Vlieland
- 91 Stuw Sambeek
- 92 Stuw Belfeld
- 93 Stuw Roermond
- 94 Stuw Linne

Vernieuwing 2027

- 95 Dieselgemaal Prinses Marijkesluis
- 96 Keerschuijff Ravenswaaij
- 97 Dommelduiker
- 98 Stuw Borgharen

Onderhoud 2027-2028

- 99 Maeslantkering
- 100 Stormvloedkering Hollandsche IJssel
- 101 Hartelkering
- 102 Haringvlietstuizen

Vernieuwing 2027-2028

- 103 Gemaal IJmuiden

Vernieuwing 2028

- 104 Aftapduiker beneden sluis 15
- 105 Voedingsduiker ZWV

3.4. Doorkijk naar 2029 en verder

Voor de periode na 2028 werken we aan een planning. Ook in die jaren is de opgave groot. We hebben een groot aantal projecten in voorbereiding waarvan na 2028 de schop in de grond gaat. Dat betekent dat we samen met de markt in 2025 - 2027 de voorbereidingen zullen treffen, of nu al aan het treffen zijn.

Ter illustratie wordt hieronder een aantal voorbeelden genoemd.

In voorbereiding voor bruggen:

- Quick scans en 350 herberekeningen van bruggen en viaducten.
- A44: 3 viaducten gegund (vHB VW) en 1 contract (spoorviaduct) in voorbereiding.
- Giessenbrug: planstudie in afrondingsfase.
- Raamcontract voor ingenieursdiensten voor maximaal 30 regio-analyses en planstudies, waaronder Naardertrekvaart en A4 Ringvaart viaducten.
- Raamcontracten om mandjes/clusters vergelijkbare betonnen, beweegbare en stalen bruggen op de markt te brengen.
- Haringvlietbrug vaste deel.



In voorbereiding voor sluizen:

- Sluizen Weurt en Heumen
- Sluis IJmuiden
- Prins Willem Alexandersluis
- Houtrib complex
- Volkerakcomplex
- Sluizen Farmsum en Prinses Margrietsluis



In voorbereiding voor tunnels:

- Vlaketunnel en Dampoortaquaduct
- A4 Schipholtunnel
- Wijkertunnel
- Zeeburgertunnel
- Leidsche Rijntunnel
- Botlektunnel
- Thomassentunnel
- Tweede Heinenoordtunnel



Vooruitkijkend verwachten we dat de instandhoudingsopgave waar we voor staan structureel is. De opgave blijft de komende 20 jaar hoog en neemt alleen maar toe.

3.5. Hinder is onvermijdelijk

Met al deze werkzaamheden is hinder voor de (vaar)weggebruikers en de omgeving onvermijdelijk. De instandhoudingsopgave is noodzakelijk om ook in de toekomst de bereikbaarheid te waarborgen. We beperken hinder zoveel mogelijk, maar gezien de grootte van onze opgave kunnen we die niet altijd voorkomen. (Vaar)weggebruikers zullen een zekere mate van hinder moeten accepteren.

Soorten hinder: gepland en ongepland

Hinder ontstaat zowel bij geplande werkzaamheden als in ongeplande situaties. We zetten in op een zo goed mogelijke aanpak om de impact op gebruikers te beperken.

Gepland

We voeren onderhoud en vernieuwing bewust en georganiseerd uit. Deze geplande werkzaamheden kunnen tijdelijk hinder veroorzaken. Door werkzaamheden slim te plannen en op elkaar af te stemmen, beperken we die hinder waar mogelijk. Toch is hinder soms de consequentie van onze aanpak en onvermijdelijk om de veiligheid en functionaliteit van onze netwerken te garanderen, bijvoorbeeld door het tijdelijk helemaal afsluiten van een weg. Een paar voorbeelden waar dit speelt op het hoofdwegennet zijn: A1 Groot onderhoud Amsterdam en Diemen, A12 Groot onderhoud knooppunt Lunetten en Veenendaal. Voor het hoofdwaarwegennet geldt dit voor de Papendrechtsebrug die vanaf juni 2026 maar 1 keer per maand open gaat voor vaarweggebruikers.

Ongepland

Door veroudering en slijtage treden storingen en defecten steeds vaker op. Bruggen, tunnels en sluizen zijn gevoeliger voor uitval. Ook uitstel van onderhoud kan ertoe leiden dat objecten tijdelijk minder goed bruikbaar zijn – denk aan snelheidsverlagingen, aslastverlaging, rijstrookafsluitingen of volledige afsluitingen in verband met veiligheid.

Waarom het beperken van hinder nodig is

Hinder is voor de gebruiker van de netwerken niet fijn. Tegelijkertijd neemt de druk op het netwerk toe, met meer verkeer, grotere onderhoudsopgaven en beperkte ruimte op het net. Zonder goede afstemming tussen partijen kunnen

bereikbaarheid en veiligheid in het gedrang komen. Daarom werkt Rijkswaterstaat aan een integrale aanpak: de hinderaanpak.

Hinderaanpak

De hinderaanpak is een verplicht kader bij al onze werkzaamheden aan (vaar)wegen. Het doel: hinder beperken én bereikbaarheid behouden. De aanpak geldt voor wegverkeer, water en scheepvaart en wordt toegepast in samenwerking met andere infrabeheerders zoals provincies, gemeenten en ProRail.

Uitgangspunten

De uitgangspunten van onze hinderaanpak:

- **Hinder beperken waar mogelijk** – geen hinder is niet realistisch, maar we doen wat wél mogelijk is.
- **Veiligheid staat voorop** – voor zowel gebruikers als (vaar)wegwerkers.
- **Bereikbaarheid behouden, met oog voor bredere effecten** – denk aan duurzaamheid, veiligheid en langetermijneffecten.
- **Gebruikers hebben ook een rol** – we vragen van burgers en bedrijven om mee te denken en flexibel te reizen waar dat kan.

Slim Plannen, Slim Bouwen, Slim Reizen

De hinderaanpak bestaat uit drie samenhangende onderdelen. De hinderaanpak is hiermee niet alleen een kader, maar ook een manier van denken en (samen)werken.

- **Slim Plannen**
Werkzaamheden worden ruim van tevoren gepland, waar mogelijk gebundeld, en afgestemd met andere (infra) partijen. Dit voorkomt versnippering en verhoogt de efficiëntie. Kort maar hevig wordt hierbij ook waar mogelijk vaker ingezet.
- **Slim Bouwen**
We kiezen zorgvuldig hoe werkzaamheden worden uitgevoerd. Veiligheid heeft prioriteit, gevolgd door slimme uitvoering. Denk aan ‘werk-met-werk’ of volledige afsluitingen voor korte, maar intensieve perioden van hinder. Elke situatie vraagt om maatwerk.
- **Slim Reizen**
Overgebleven hinder wordt opgevangen met mobiliteitsmaatregelen, afgestemd op de behoeften van omgevingspartijen. Denk aan het garanderen van aanrijtijden voor hulpdiensten of mobiliteitscampagnes om reizigers alternatieven te bieden.

Slimme mobiliteit bij wegwerkzaamheden

Samen slimmer – Gebiedsgericht – Brede doelstelling – Benutten innovatie – Publieksgericht



Figuur 9: Hinderaanpak

Communicatie en verwachtingen

Communicatie is cruciaal. We willen dat (vaar)weggebruikers zich goed kunnen voorbereiden op hun reis. Goede hindercommunicatie draagt hieraan bij door tijdig en gericht te communiceren. Hindercommunicatie is daarom bij alle (vaar)wegwerkzaamheden belangrijk. Uiteindelijk helpen we de weggebruiker met informatie over hinder op de (vaar)weg en met handelingsperspectief. Zowel vooraf als tijdens de werkzaamheden. Die hinder proberen we zoveel mogelijk te beperken door te werken volgens de hinderaanpak: samen met andere partijen werkzaamheden zo goed mogelijk op elkaar af te stemmen, zo slim mogelijk uit te voeren en er tijdig en gericht over te communiceren.

Vooruitkijken: wat komt eraan

We zien dat de druk op werkzaamheden en het beperken van de hinder de komende jaren groter wordt. Dat komt door de volgende ontwikkelingen.

- **Werkzaamheden nemen toe – ook overdag**

Door de grote onderhoudsopgave vinden werkzaamheden steeds vaker overdag plaats, en niet alleen meer in nachten, weekenden of vakanties. Dit zien we al bij trajecten als de A2 en A12. De hinderaanpak blijft onverminderd van kracht, en we monitoren actief of de afspraken over hinder nog haalbaar zijn.

- **Beperkte uitvoeringscapaciteit**

Aannemers en andere marktpartijen zijn steeds minder bereid om 's nachts of in het weekend te werken. Oorzaken zijn onder meer personeelstekorten en de verminderde aantrekkelijkheid van infrawerk in onregelmatige uren.

- **Aandacht voor maatschappelijke acceptatie**

Hinder is niet altijd te voorkomen. We doen daarom een beroep op (vaar)weggebruikers om hier slim mee om te gaan – bijvoorbeeld door hun route aan te passen of te kiezen voor alternatieve vervoersmiddelen.

- **Zorgsector vraagt extra aandacht**

De bereikbaarheid van nood- en hulpdiensten is goed geborgd. Voor de zorgsector komt een leidraad met duidelijke afspraken, inclusief hun eigen verantwoordelijkheden tijdens werkzaamheden.

- **Kosten hoger dan verwacht**

In meerdere projecten vallen de kosten van de hinderaanpak hoger uit dan geraamd. Dit komt deels door aanvullende eisen vanuit de omgeving en deels door externe omstandigheden, zoals het vrachtwagenverbod op de A7.

- **Publieke en bestuurlijke druk**

Bestuurders tonen vaak begrip voor de effecten van werkzaamheden, maar stellen toch regelmatig aanvullende verzoeken en eisen, omdat ze hun achterban vertegenwoordigen. Dit zet de uitvoerbaarheid onder druk.

- **Structurele samenwerking kan nog beter**

Regionale samenwerkingsorganisaties zijn niet structureel gefinancierd en worden nog verschillend aangestuurd. Dit vereist extra afstemming per project.

Metten van hinder

We metten de hinder met een eigen prestatie-indicator (PIN) en twee streefwaarden:

Indicator	Norm	2024	2023
PIN: maximaal 10% vertraging op het hoofdwegennet door geplande werkzaamheden	<10%	7,2%	4,4%
Streefwaarde: extra reistijd door werkzaamheden	<60 minuten	Projecten extra reistijd >60 min³: A4 GO Beneluxtunnel A2 GO Oudenrijn-Everdingen A12 GO Nieuwerbrug-Oudenrijn A7 Neckerstraat A16 Kunstwerk 58	Projecten extra reistijd >60 min¹: A29 Heinenoordtunnel A29 Haringvlietbrug A58 Vlaketunnel
Streefwaarde: aandeel tevreden automobilisten (hinderbeleving)	>70%	67%	65%

Door de omvang van de instandhoudingsopgave zullen deze waarden onder druk blijven staan.

Samenvatting

Hinder en hinderaanpak

Onze werkzaamheden veroorzaken hinder, ook al doen we er alles aan om die te beperken. We stemmen zoveel mogelijk af met andere partijen en nemen maatregelen om overlast te verminderen. Toch blijft hinder soms onvermijdelijk. We vragen (vaar)weggebruikers om flexibel te zijn en – waar mogelijk – een alternatief te kiezen. De hinderaanpak is onze werkwijze om hinder bij infrastructuurprojecten te beperken. Dit doen we door slim te plannen, bouwen en reizen, samen met andere infrabeheerders en met oog voor veiligheid, bereikbaarheid en gebruikerservaring. De eerste ervaringen met de hinderaanpak zijn positief: vertragingen blijven meestal binnen de kaders en stakeholders (zoals ANWB en TLN) zijn betrokken en ondersteunend. Wel zijn regelmatig extra maatregelen nodig geweest vanwege (externe) omstandigheden. Zoals het vrachtwagenverbod op de A7 Neckerstraat, omdat de gewichtsbepijking door transporteurs werd genegeerd.

In bijlage 2 is een kaart opgenomen van de belangrijkste geplande werkzaamheden op Rijkswaterstaat-wegen die in de komende periode meer dan 60 minuten extra reistijd kunnen veroorzaken.

³ In 2024 hebben meer projecten dit in beeld gebracht dan in 2023. Conclusie kan dan niet een op een worden getrokken dat in 2024 meer projecten de norm overschreden hebben.

Afstemming werkzaamheden ProRail en Rijkswaterstaat

Een voorbeeld van *Slim plannen* is de samenwerking tussen Rijkswaterstaat en ProRail. Wij stemmen onze werkzaamheden goed op elkaar af. Door onze kennis van vervoer en planning te combineren, proberen we de hinder voor verkeer in Nederland zo klein mogelijk te houden. Toch is het niet altijd mogelijk om overlappende werkzaamheden helemaal te voorkomen.

Daarom is het belangrijk dat onze beide organisaties onze planningen samen bekijken. We houden daarbij rekening met onder andere de technische staat van wegen en sporen, en hoe goed een gebied bereikbaar moet blijven. Deze gezamenlijke aanpak zorgt ervoor dat er minder onverwachte problemen ontstaan voor reizigers en vervoerders. Om dat goed te regelen, gebruiken beide partijen het systeem Melvin/Nationaal Dataportaal Wegverkeer (NDW). Hiermee kunnen we informatie over geplande werkzaamheden met elkaar delen. Hierdoor wordt de afstemming nog beter. Ook zorgen ProRail en Rijkswaterstaat samen voor tijdige communicatie richting de omgeving en lokale overheden, als er toch hinder ontstaat die niet te voorkomen is.



Werkzaamheden A4



4

Het vervangen van de vizierschuiven tijdens de renovatie van het stuwenssemble Nederrijn en Lek

Maakbaarheid instandhouding 2025-2030

4 Maakbaarheid instandhouding

2025-2030

Het Meerjarenplan Instandhouding 2025-2030 gaat uit van wat er in de praktijk maakbaar is. Daarbij wordt in dit hoofdstuk vooral gekeken naar het beschikbare budget van het ministerie van IenW in de begroting.

In paragraaf 4.1 wordt ingegaan op het beschikbare budget in relatie tot de totale instandhoudingsopgave. Omdat de focus ligt op het verhogen van de productieopgave wordt vervolgens in paragraaf 4.2 ingegaan op de prognoses voor de komende jaren en de behaalde resultaten tot nu toe. In paragraaf 4.3 gaan we in op verdere maakbare prognoses. In paragraaf 4.4 wordt ingegaan op wat Rijkswaterstaat de komende jaren nog verder aankan en in voorbereiding heeft, maar waarover nog (financiële) besluitvorming moet plaats moet vinden. In paragraaf 4.5 volgt de conclusie over wat dit alles betekent voor de maakbaarheid van de instandhoudingsopgave.

4.1. Beschikbaar budget

In de begrotingsstand bij voorjaarsnota 2025 loopt het beschikbaar budget op van ca. € 2,6 miljard in 2024 tot ca. € 3 miljard vanaf 2028. Het kabinet heeft bij Voorjaarsnota 2025 aanvullend eenmalig ca. € 300 miljoen beschikbaar gesteld voor de instandhoudingsopgave. Het beschikbaar budget voor instandhouding staat integraal opgenomen in bijlage 4: instandhouding van het Mobiliteitsfonds. Binnen de totale fondsperiode 2024-2038 is ca. € 41 miljard beschikbaar.

De programmering van projecten wordt doorlopend geactualiseerd op basis van de laatst beschikbare informatie. De kasramingen van de projecten in de begroting worden op de reguliere begrotingsmomenten aangepast.

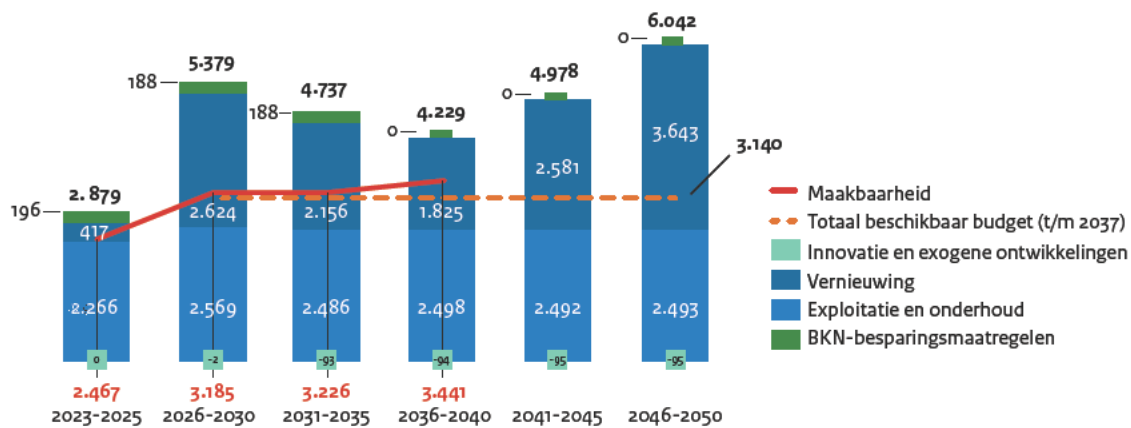
4.2. Prognose budgetbehoefte (totale instandhoudingsopgave)

Rijkswaterstaat actualiseert periodiek de instandhoudingsopgave door middel van het prognoserapport Vernieuwing en de behoefte van de budgetten voor Exploitatie & Onderhoud door middel van het Referentiekader Beheer en Onderhoud. Rebel Groep heeft in juni 2024 een validatie opgeleverd op beide prognoses⁴. De validatie bevestigt dat de opgave groter is dan het maakbare budget dat momenteel in de begroting beschikbaar is. De ontwikkelingen in de omvang van de exploitatie en onderhoudsopgave zijn beheersbaar - mede door de BKN-besparingsmaatregelen en de ingezette maatregelen ter vergroting van de productie. De groei van de opgave ligt met name in het vernieuwen van areaal dat het einde van de technische levensduur bereikt.

Zoals Rebel Groep ook al in juni 2024 concludeerde blijft de veiligheid, ondanks de groeiende opgave, de komende jaren wel gewaarborgd. Al dan niet in combinatie met beperkende maatregelen zoals aslastbeperkingen.

De onderstaande grafiek geeft de door Rebel Groep aangegeven productieopgave weer na validatie, prijspeil 2023, in € mln.

⁴ Kamerstukken II, vergaderjaar 2023–2024, 29 385, nr. 139. Rebel Group maart 2024 rapport "Op weg naar een beheersbare instandhoudingsopgave voor Rijkswaterstaat".



Figuur 10:

Productieopgave Rebel Groep

De groeiende opgave bij instandhouding wordt bevestigd door de Algemene Rekenkamer. Zij constateert in mei van dit jaar in haar verantwoordingsonderzoek dat het verschil tussen de budgetbehoefte en begroting voor de instandhouding van het hoofdwegennet, hoofdvaarwegennet en hoofdwatersysteem over de periode van 2024-2038 circa € 34,5 miljard⁶, hoger is dan het beschikbaar budget van € 41 miljard. Voor deze gehele opgave spelen zeker ook restricties op wat maakbaar is.

In 2026 is een periodieke herijking (midtermreview van de meerjarige opdracht) gepland waarin de instandhoudingsopgave opnieuw wordt herijkt op basis van het geactualiseerde prognose rapport Vernieuwing en het Referentiekader Beheer en Onderhoud (langjarig gemiddelde onderhoudskosten).

Exploitatie & Onderhoud

Voor Exploitatie & Onderhoud nemen de kosten toe door stijgende materiaalprijzen, lonen, intensiever gebruik en toenemende omvang van het areaal en eisen vanuit wet- en regelgeving. Ook zorgt uitstel van vernieuwing er voor dat er vaak extra onderhoudsmaatregelen nodig zijn om de infrastructuur toch aan de gevraagde prestatie te laten voldoen. Door de langlopende onderhoudscontracten van Rijkswaterstaat kunnen besparingen vanuit het BKN waarschijnlijk pas vanaf 2030 worden verwerkt in nieuwe marktcontracten.

Ook na het doorvoeren van deze beperkte besparingen is er nog steeds een verschil tussen het beschikbare, maakbare en benodigde budget voor de afgesproken prestaties en loopt het uitgesteld onderhoud op, zoals eerder aangegeven in de Kamerbrief van juni 2024. Dit komt onder andere doordat eerdere besparingen, zoals op verlichting, faunarasters en bermbeheer deels zijn teruggedraaid. De extra opgave die hieruit voortvloeit loopt mee in de onderzoeken die, zoals gemeld in de kamerbrief van 17 maart 2023, reeds zijn gestart om ook voor de toekomst de netwerken betaalbaar te houden. Zo nodig worden alternatieve maatregelen geïmplementeerd om besparingsverliezen te voorkomen. Daarnaast neemt het uitgestelde onderhoud toe, waardoor steeds vaker duurdere, correctieve ingrepen worden gedaan, in plaats van planmatig en preventief onderhoud. Ook kan het uitstel of de vertraging van de vernieuwing op termijn zorgen voor extra onderhoudskosten. Rijkswaterstaat maakt hierin uiteraard zorgvuldige afwegingen, maar niet altijd kan worden voorkomen dat de totale kosten hoger uitvallen. In dat geval is een nieuwe afweging nodig om het beschikbare budget en prestaties meer in evenwicht te krijgen.

Vernieuwing

De groei van de opgave ligt met name in het vernieuwen van areaal dat het einde van de technische levensduur bereikt. De vernieuwingsopgave is aanzienlijk groter dan de eerder verwachte maakbare en gefinancierde productiegroei van € 0,2 miljard naar € 0,8 miljard per jaar in 2028 en volgens Rebel Groep ook nog fors hoger dan het eerder al door Rijkswaterstaat afgegeven prognoserapport Vernieuwing.

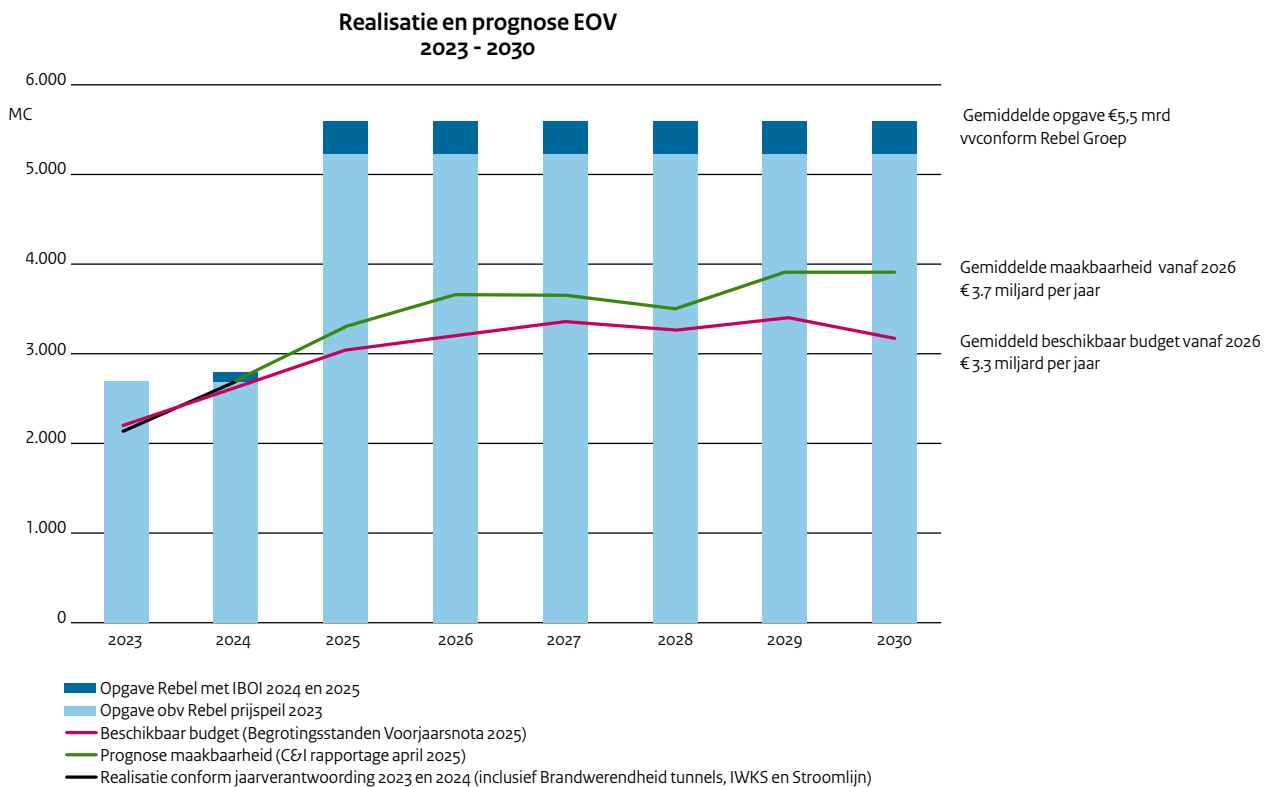
⁶ Algemene Rekenkamer: Resultaten verantwoordingsonderzoek 2024 ministerie van Infrastructuur en Waterstaat 21-05-2025.

4.3. Prognose maakbaarheid

Bij de begroting van 2024 en Voorjaarsnota 2025 is extra budget beschikbaar gesteld aan RWS voor wat op dat moment maakbaar werd geacht. Zodat de productie kon groeien naar circa 3 miljard vanaf 2028.

De programmering voor 2025-2027 is maakbaar. We zien dat onze productie de afgelopen jaren groter is geworden – deze trend zet zich de komende jaren door. Met deze ontwikkelingen zijn we in staat om de beoogde productiegroei te realiseren. Met de in de voorgaande hoofdstukken beschreven aanpak ziet Rijkswaterstaat kans om de beoogde productieverhoging dus sneller te realiseren en verder te verhogen. Op dit moment wordt voorzien dat het volume van € 3 miljard omzet in 2028 mogelijk al eerder kan worden bereikt. Dit plan biedt zicht op de voorbereidingen die Rijkswaterstaat treft om een groter deel van de opgave in productie te nemen. Dit is goed nieuws. Om te waarborgen dat de verdere productieverhoging kan worden gerealiseerd is tijdige (financiële) besluitvorming een randvoorwaarde. Besluitvorming hierover is aan een nieuw kabinet.

In de onderstaande grafiek is het beschikbaar budget, de prognose van de budgetbehoefte volgens Rebel Groep en de prognose van de maakbaarheid door Rijkswaterstaat gevisualiseerd.



Figuur 11: Productieopgave Rebel Groep.

Toelichting bij de grafiek:

De grafiek schetst het actuele beeld van de beschikbare budgetten en de opgave, op basis van de opgave van Rebel Groep. Deze grafiek zoemt in op de eerste periode tot en met 2030, waar de grafiek van Rebel een langere tijdshorizon omschrijft. De cijfers uit de grafiek van Rebel Groep zijn gecorrigeerd van prijspeil 2022 naar prijspeil 2024. De staafdiagrammen geven (in blauw) de totale opgave weer vanuit het Rebel Groep-rapport (prijspeil 2023). Deze opgave is gecorrigeerd met de IBOI 2024 en 2025 om op het juiste prijspeil te komen. De meerjarige prognose (in groen) is gebaseerd op de programmering Control & Informatierapportage stand april 2025. Het beschikbare budget (in rood) is gebaseerd op de stand Voorjaarsnota 2025. De realisatie instandhouding (zwarte lijn) is volgens jaarverantwoording 2023 en 2024.

Samenvatting

Maakbaarheid programmering 2025-2027

De programmering voor 2025-2027 is maakbaar. We zien dat onze productie de afgelopen jaren groter is geworden – deze trend zet zich de komende jaren door. We zijn daarmee in staat om de beoogde groei te realiseren.

Resultaten 2024

De noodzakelijke productiegroei op instandhouding wordt al zichtbaar. Zo zien we bij Exploitatie & Onderhoud (E&O) een forse stijging naar een omzet van circa €2,4 miljard, t.o.v. de voorgenomen groei van €1,8 naar €1,9 miljard. Een kanttekening hierbij is dat de groei deels komt door tegenvallers in de kosten die binnen Rijkswaterstaat zelf zijn ingepast. Een voorbeeld daarvan is de Prinses Margriettunnel, die Rijkswaterstaat onverwacht zelf in de planning heeft moeten inpassen.

Op Vernieuwing blijft de uitputting met circa € 300 mln in 2024 iets achter bij de afgesproken groei naar € 400 mln. Dit is echter het eerste jaar met bijbehorende transitie en nieuwe marktaanpak. Samen met de nieuwe portfolioaanpak, waarbij de marktpartijen eerder en langjariger benaderd worden, is er vertrouwen dat de productie (ook in termen van kasrealisatie) fors gaat toenemen.

4.4. Verdere productieverhoging

Rijkswaterstaat ziet kansen om de productiegroei verder door te zetten dan afgesproken.

Omdat projecten vaak een meerjarige voorbereidingsperiode kennen is het belangrijk om projecten tijdig in gang te zetten. Over de periode 2024-2038 is sprake van ca. € 34,5 miljard hogere budgetbehoefte dan het beschikbaar budget van € 41 miljard. Rijkswaterstaat ziet de komende jaren de kans om een deel van deze opgave te realiseren. Op dit moment heeft Rijkswaterstaat orde grootte € 5 – 8 miljard van de € 34,5 miljard in voorbereiding. Om te waarborgen dat de verdere productieverhoging kan worden gerealiseerd is tijdige (financiële) besluitvorming een randvoorwaarde. Besluitvorming hierover is aan een nieuw kabinet. Rijkswaterstaat zal geen onomkeerbare verplichtingen aangaan totdat de financiering hiervan is zeker gesteld.

Samenvatting

Rijkswaterstaat ziet kansen om de productie verder te verhogen. Onze portfolio-aanpak laat zien dat we stevig versnellen. Vanuit onze interne capaciteit zien we dan ook minder belemmeringen om deze opgave uit te voeren. Dit is ook nodig gezien de grote vernieuwingsopgave. Om te waarborgen dat de verdere productieverhoging kan worden gerealiseerd is tijdige (financiële) besluitvorming een randvoorwaarde.

De onderstaande kaart geeft een overzicht van de projecten die we in voorbereiding hebben, maar die waarover nog financiële besluitvorming moet plaatsvinden.

Handelingsperspectief

Handelingsperspectief voor de beheersing van de instandhoudingsrisico's

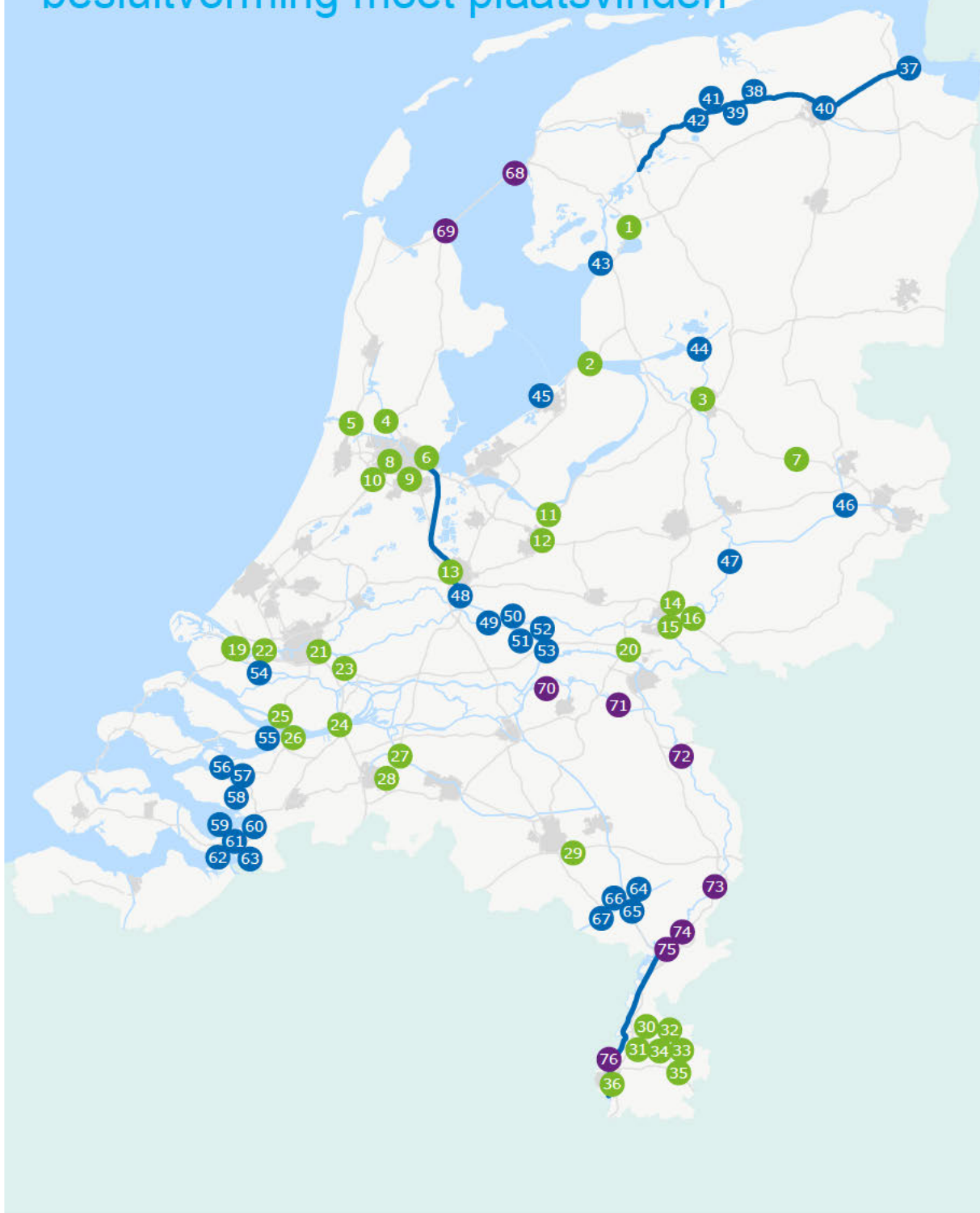
De meerjarenafspraak voorziet in de beheersing van zoveel instandhoudingsrisico's als mogelijk is met de huidige beschikbare financiële middelen.

Zoals ook uit het meerjarenplan blijkt, kan het productieniveau op instandhouding verder toenemen voorbij het afgesproken niveau van 3 miljard euro per jaar in de komende jaren. Er kunnen meer vernieuwingsprojecten starten dan eerder voorzien waardoor de beheersing nog verder kan toenemen. De kaart hierna geeft weer welke objecten dit betreft. Verdere beheersing van risico's de komende jaren vereist dat we blijven investeren in onze infrastructuur. Om te waarborgen dat de verdere productieverhoging kan worden gerealiseerd is tijdige (financiële) besluitvorming een randvoorwaarde.

Om de instandhoudingsopgave in zijn geheel en optimaal over de levenscyclus te kunnen beheersen zijn substantieel grotere investeringen nodig. De Algemene Rekenkamer signaleert dit ook (zie bijlage 3). Daarnaast vereist dit een verdere forse toename van o.a. de maakbaarheid.



Werkzaamheden in voorbereiding,
maar waarover nog financiële
besluitvorming moet plaatsvinden



● Hoofdwegennet

- 1 Scharsterrijnbrug
- 2 Viaduct in de Kamperhoekweg
- 3 Zwartewaterbrug
- 4 Coenbrug
- 5 Wijkertunnel
- 6 Zeeburgertunnel
- 7 Salland Twente tunnel
- 8 Brug over Ringvaart
- 9 A10 Rozenoordbrug
- 10 A4 Schipholtunnel
- 11 Viaduct Watergoorsesteeg
- 12 Viaduct Amersfoortsestraatweg
- 13 Leidsche Rijntunnel
- 14 Rozendaals viaduct
- 15 Viaducten Knooppunt Velperbroek
- 16 Brug Kampereiland
- 17 Harmsenbrug
- 18 Calandbrug
- 19 Thomassentunnel
- 20 Viaduct Elshout - Centraal / Tielsestraat
- 21 Viaduct J.F. Kennedyweg
- 22 Botlektunnel
- 23 Brug over de Noord
- 24 Moerdijkbrug
- 25 A29 Haringvlietbrug vaste deel
- 26 Volkerakbrug
- 27 Oosterhoutse Brug
- 28 Viaduct Cadettenkamp
- 29 Spoorviaduct
- 30 Viaduct Spaubeeklaan/Zandstraat
- 31 A76 Stationsstraat
- 32 Viaduct Nagelbeekerweg
- 33 Viaduct over de Stationsstraat
- 34 Viaduct over de Nuinhofstraat
- 35 A79 Kunderberg
- 36 Koning Willem Alexander tunnel (A2 Maastricht)

● Hoofdvaarwegennet

- 37 Sluis Farmsum
- 38 Sluiscomplex Gaarkeuken
- 39 Brug Stroobos
- 40 Sluiscomplex Oostersluis
- 41 Brug Blauwverlaat
- 42 Brug Schuilenburg
- 43 Prinses Margrietsluis
- 44 Grote kolk Zwartsluis
- 45 Houtribbrug
- 46 Cottwicher parallelbrug
- 47 Cortenoever
- 48 Zuidersluis
- 49 Goyerbrug
- 50 Irenesluizen
- 51 Ravenswaaysebrug
- 52 Rooyensteinebrug
- 53 Bernardsluizen
- 54 Spijkenisserbrug
- 55 Volkerakcomplex: Volkeraksluis
- 56 Slaakbrug
- 57 Nieuw Vossemeer
- 58 Tholensebrug
- 59 Leidingenbrug over spuikanaal
- 60 Kreekrakbrug
- 61 Spuikanaal
- 62 Bathsebrug
- 63 Bathsebrug
- 64 Niesakkerbrug
- 65 Leveroyse Brug
- 66 Sluis 15 Zuid-Willemsvaart
- 67 Sluis 16 Zuid-Willemsvaart

● Hoofdwatersysteem

- 68 Spuisluizen bij Kornwerderzand
- 69 Stevinsluizen
- 70 Stuw Lith
- 71 Stuw Grave
- 72 Stuw Sambeek
- 73 Stuw Belfeld
- 74 Stuw Roermond
- 75 Stuw Linne
- 76 Stuw Borgharen

4.5. Tot slot

De inzet is om de instandhouding van de Rijkswaterstaat-netwerken blijvend te garanderen. Het verhogen van het productievermogen van € 1,8 miljard in 2021 naar ruim € 3 miljard richting 2030 vormt daarvoor een goede basis. Om de infrastructuur op een voldoende niveau te houden is het nodig om het productievermogen te verhogen tot een niveau waarop de gehele instandhoudingsopgave kan worden gerealiseerd. Daarvoor is een stabiele en robuuste financiering van de infrastructurele opgave nodig.

Uit het meerjarenplan blijkt dat de maakbaarheid toeneemt. Het plan biedt daarom ook zicht op de voorbereidingen die Rijkswaterstaat treft om een deel van die grotere opgave in productie te nemen. Om te waarborgen dat de verdere productieverhoging kan worden gerealiseerd is tijdige (financiële) besluitvorming een randvoorwaarde.

De Algemene Rekenkamer constateert in mei van dit jaar in haar verantwoordingsonderzoek dat het verschil tussen de budgetbehoefte en begroting voor de instandhouding van het hoofdwegennet, hoofdvaarwegennet en hoofdwatersysteem over de periode van 2024-2038 is opgelopen tot circa € 34,5 miljard. Ter illustratie dit is ca 20% van de totale middelen op de fondsbegrotingen. Hierbij spelen zeker op de korte termijn uiteraard ook restricties op wat maakbaar is.

De infrastructuur in Nederland vormt de ruggengraat van onze samenleving en economie en houdt onze delta veilig. Een robuust en duurzaam Nederland vereist dat we blijven investeren in onze infrastructuur. Ook de Raad van State wijst er in dit kader in haar advies bij de Voorjaarsnota 2025 op dat op middellange termijn de overheidsconsumptie en inkomensoverdrachten stijgen, vooral in de zorg- en de sociale zekerheid, terwijl de overheidsinvesteringen (zoals vervoersinfrastructuur) beduidend minder toenemen, ook op langere termijn. Het is aan een nieuw kabinet om te besluiten hoe verder invulling wordt gegeven aan de groeiende opgave.



Belfeld sluis en stuw

Bijlage 1

Verwachte aanbestedingen

Inkoopplanning Rijkswaterstaat, maart 2025 - Rijkswaterstaat Publicatie Platform

<https://open.rijkswaterstaat.nl/overige-publicaties/2025/inkoopplanning-rijkswaterstaat-maart/>

Bijlage 2

Hinderkaart Wegverkeer 2025 – Impactvolle werkzaamheden

Deze kaart toont de belangrijkste geplande werkzaamheden op Rijkswaterstaat-wegen die in de komende periode meer dan 60 minuten extra reistijd kunnen veroorzaken.



Hoofdwegennet

- 1 A1 Watergraafsmeer – Diemen
Vrijdag 9 mei 22.00 uur t/m maandag 26 mei 05.00 uur
- 2 A2 Batadorp-Ekkersweijer
10 t/m 15 oktober
- 3 A2 Knooppunt Oudenrijn - Maarssen
21 maart t/m 26 mei 2025
- 4 A4 De Hoek-Burgerveen
Vrijdag 11 juli t/m woensdag 20 augustus
- 5 A10 2e Coentunnel
Zaterdag 12 juli 21.00 uur t/m maandag 15 september 05.00 uur
- 6 A10 Ring Zuid en Ring Oost
Donderdag 26 juni 22.00 uur t/m zaterdag 12 juli 05.00 uur
- 7 A10 Watergraafsmeer-Amstel
Vrijdag 19 september 22.00 uur t/m maandag 6 oktober 05.00 uur
- 8 A12 Lunetten – Veenendaal
9 mei t/m 1 sep 2025
- 9 A12 Prins Clausplein - Gouda
15 augustus t/m 1 september, 14 november t/m 1 december
- 10 A12 Galecopperbrug
Diverse nachtelijke afsluitingen van 23.00 tot 05.00 uur
- 11 A16 Regio Rotterdam
Vrijdag 22 augustus t/m maandag 17 november
- 12 A17 Noordhoek-De Stok
Vrijdag 10 oktober 21.00 uur tot maandag 20 oktober 05.00 uur
- 13 A27 Houten - Hooipolder
Vrijdag 25 juli 22.00 uur tot woensdag 13 augustus 05.00 uur
- 14 A28 Harderwijk
7 juli - 20 juli (week), 18 augustus - 31 augustus (week)
- 15 A58 De Stok-Ettenleur
Vrijdag 25 juli 21.00 uur tot zondag 3 augustus 05.00 uur
- 16 A73 Ewijk- Wijchen
16 mei (week 20) tot 30 november (week 48)
- 17 A76 Simpelveld-Nuth
Vrijdag 4 juli 19.00 uur tot woensdag 16 juli 05.00 uur
- 18 N2 Batadorp – De Hogt
20 juni tot 26 juni, 18 juli tot 21 juli

Bijlage 3

Instandhoudingsbehoefte

Algemene Rekenkamer

De Algemene Rekenkamer (ARK) heeft in haar rapport over de jaarverantwoording 2024 van het ministerie van IenW geconstateerd dat er een fors tekort zit tussen beschikbaar budget en de instandhoudingsbehoefte⁸. Per netwerk is het beeld als volgt.

Onderdeel	Totaal	HWS	HWN	HVWN
Totaal budgetbehoefte 2024-2038	€ 75,3	€ 11,1	€ 43,3	€ 20,9
Totaal beschikbaar budget 2024-2038	€ 40,9	€ 7,8	€ 22,8	€ 10,3
Delta	€ 34,5	€ 3,4	€ 20,5	€ 10,6

Voor de budgetbehoefte is uitgegaan van peildatum 1 januari 2024 en tijdshorizon 2024-2038. Overigens is deze budgetbehoefte nog niet afgestemd op de maakbaarheid.

⁸ Algemene Rekenkamer: Resultaten verantwoordingsonderzoek 2024 ministerie van Infrastructuur en Waterstaat 21-05-2025.

Bijlage 4

Afkortingenlijst

ANWB	Algemene Nederlandse Wielrijders Bond
BKN	Basis Kwaliteitsniveau
BM1/BM2	Beslismoment
DBFM	Design, Build, Finance and Maintain
E&O	Exploitatie en Onderhoud
EOV	Exploitatie, Onderhoud en Vernieuwing
FTE	Full Time Equivalent
HVWN	Hoofdvaarwegennet
HWN	Hoofdwegennet
HWS	Hoofdwatersysteem
IenW	Infrastructuur en Waterstaat
NKV	Nederlandsch Koninklijk Verbond van Vervoerders en Exploitanten in het Binnenvaartverkeer
NOK	Nadere overeenkomst
OiB	Objecten in Beeld
PIN	Prestatie-indicator
RBO	Referentiekader Beheer en Onderhoud
ROK	Raamovereenkomst
RWS	Rijkswaterstaat
SLA	Service Level Agreement
TLN	Transport en Logistiek Nederland
V&R	Vernieuwing en Renovatie
VTs	Vessel Traffic Service
VvU	Voertuig-/vaartuigverliesuren



Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat