Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Staat van de Infrastructuur 2025



Datum oktober 2026
Versie 1.0

Water. Wegen. Werken. Rijkswaterstaat.

Colofon

Uitgegeven door
Rijkswaterstaat

Auteur
Rijkswaterstaat

Datum
oktober 2026

Versie
1.0

Status
Definitief

Beelden
Rijksbeeldbank

pag. 1 Aquaduct Vechtzicht bij de A1.
pag. 4 De A10, de ring van Amsterdam. Foto John Gundlach
pag. 8 Waterkering Tolbrug bij Veessen aan de IJssel, die met hoogwater kan worden geopend.
pag. 12 Droge uiterwaarden bij de Waal nabij Nijmegen. Foto Rob Engelaar Fotografie
pag. 16 Stuwensemble in de Nederrijn en Lek, bij Amerongen; vanwege het hoge water is de stuw geopend.
pag. 22 A4 bij Nieuw-Vennep in de avond.
pag. 26 Tand-nokconstructie in een brug op het Terbregseplein.
pag. 27 Knooppunt Velperbroek in de A12.
pag. 31 Sijtwendetunnel in de N14.
pag. 33 Aangebrachte overkluizing ter versterking van een constructie.
pag. 34 Vrachtwagen en asfalteermachine werken aan nieuw asfalt op de A2.
pag.35 Drechttunnel in de A16.
pag. 39 De mond van de Noordtunnel in de A15.
pag. 43 Betonschade op het areaal van RWS.
pag. 44 Een schip vaart de Prinses Beatrixsluis in.
pag. 54 Rijkswaterstaat renoveert de bruggen van de A12 over de IJssel bij Arnhem.
pag. 56 Eelwerderbrug in de N33 nabij Appingedam, over de vaarweg Lemmer – Delfzijl.
pag. 61 Renovatiewerkzaamheden aan de sluisdeuren van de Koninginnensluis.
pag. 62 De Oosterscheldekering.
pag. 71 Zandsuppletie op Maasvlakte 2.
pag. 72 De Hartelkering.
pag. 73 De Haringvlietsluizen.
pag. 76 Rivierwater stroomt door stuw Linne.
pag. 79 Algerabrug, - sluis en -kering bij Krimpen aan den IJssel.
pag. 80 Fietsers op de brug bij Nieuwe sluis IJmuiden.
pag. 84 Versterking van de Houtribdijk, tussen Enkhuizen en Lelystad. Foto John Gundlach
pag. 87 De N59 en A29 over de Haringvlietbrug met Haringvliet en Hollandsch Diep.
pag. 142 Ecoduct Woeste Hoeve over de A50 tussen Arnhem en Apeldoorn.

Vormgeving en illustraties
Public Cinema

Voorwoord

We merken het meestal pas als iets níet werkt. Als een brug onverwacht niet meer opengaat, een sluis tijdelijk niet beschikbaar is of werkzaamheden langer duren. Dan realiseren we ons hoe afhankelijk we iedere dag zijn van onze infrastructuur. Van de wegen, vaarwegen, bruggen, tunnels en waterwerken die Nederland veilig, leefbaar en bereikbaar houden.

Deze Staat van de Infrastructuur laat zien dat die beschikbaarheid niet vanzelfsprekend is. Een groot deel van onze infrastructuur is gebouwd in de jaren vijftig, zestig en zeventig van de vorige eeuw. Inmiddels zien we op verschillende plekken dat de staat van onze infrastructuur onder druk staat. Vooral de staat van veel bruggen, sluizen en waterkeringen vraagt de komende jaren blijvende en in toenemende mate aandacht. Op onderdelen zien we dat prestaties onder druk komen te staan. Zo laten enkele indicatoren voor het eerst een minder gunstig beeld zien, onder meer bij de waterkeringen en de beschikbaarheid van sluizen.

De ontwikkeling van de staat van onze infrastructuur stemt mij bezorgd. De opgave is groot en wordt op onderdelen steeds urgenter en groter. De gemiddelde leeftijd van objecten loopt ieder jaar verder op, dit geldt ook voor de onderhoudsachterstand. Nederland is in de afgelopen decennia sterk veranderd. We zijn met meer mensen, reizen vaker en intensiever en stellen andere eisen aan onze infrastructuur. Tegelijkertijd verandert de omgeving waarin onze infrastructuur moet functioneren. Klimaatverandering, toenemende druk op de netwerken en nieuwe eisen aan veiligheid en weerbaarheid stellen hoge eisen aan de beschikbaarheid, betrouwbaarheid en veiligheid van onze infrastructuur.

Dat vraagt om keuzes. De huidige beschikbare financiële middelen, mensen bij RWS en de uitvoeringscapaciteit in de markt zijn beperkt. Niet alles kan en niet alles kan tegelijkertijd.

Veiligheid staat daarbij altijd voorop. Vanuit dat uitgangspunt bepalen we wat we nu doen, wat later kan en wat we niet kunnen aanpakken. Het afweegkader helpt om die keuzes zorgvuldig en transparant te maken en geeft inzicht in de consequenties van die keuzes.

De extra financiële middelen die in het coalitieakkoord beschikbaar zijn gesteld, maken het mogelijk om een betekenisvolle eerste stap te zetten. Maar ook daarmee kunnen we niet alles en niet alles tegelijkertijd. Dat betekent dat werkzaamheden soms moeten wachten en dat keuzes ook zullen leiden tot hinder en overlast voor weg- en vaarweggebruikers. Dat is niet altijd gemakkelijk, maar wel nodig om de beschikbare middelen en capaciteit daar in te zetten waar de risico's en urgenties het grootst zijn.

De Staat van de Infrastructuur helpt ons om die afweging steeds beter te onderbouwen. Door beter inzicht te krijgen in de technische staat van onze netwerken, kunnen we beter bepalen waar de grootste risico's en urgenties liggen en waar inzet het meeste effect heeft. Dat inzicht wordt steeds beter. Ik zie iedere dag hoe collega's en onze samenwerkingspartners werken aan het versterken van dat inzicht en aan het aanpakken van de opgave. Dat geeft vertrouwen. Niet omdat de opgave eenvoudig is, maar omdat we steeds beter weten waar actie nodig is en waar we het verschil kunnen en vooral moeten maken. Zodat Nederland veilig, leefbaar en bereikbaar blijft, nu en naar de toekomst toe.

Nederland kan zich geen infrastructuur veroorloven die we pas waarderen als die niet meer beschikbaar is. Daarom moeten we nu doen wat nodig is. Niets doen is geen keuze.

Martin Wijnen,
Directeur-generaal Rijkswaterstaat

Inhoud

Voorwoord 1

Samenvatting 4

- Netwerkoverstijgend beeld 5
- Oordelen per netwerk 7
- Conclusies uit het beschikbare kaartmateriaal 11

Inleiding 12

- Waarom de ‘Staat van de Infrastructuur’? 13
- Doel en reikwijdte van de rapportage 13
- Context van de rapportage 14
- Leeswijzer 15

1. Methode van de rapportage 16

- Opbouw van de methode 17
- Indeling van de objectcategorieën 17
- Uitleg van de criteria 18
- Uitleg van de indicatoren 18
- Uitleg van de oordelen 19
- Wat is nieuw in deze rapportage? 19
- Doorontwikkeling van de rapportage 21

2. Het Hoofdwegennet 22

- Ontwikkeling van het areaal 24
- Objectcategorie 1: Kunstwerken 25
- Objectcategorie 2: Verhardingen 34
- Objectcategorie 3: Dynamisch Verkeersmanagement 37
- Objectcategorie 4: Objectcategorie-overstijgend 40
- Afsluitend 41

3. Het Hoofdvaarwegennet 44

- Ontwikkeling van het areaal 46
- Objectcategorie 1: Kunstwerken 47
- Objectcategorie 2: Verkeersvoorzieningen 55
- Objectcategorie 3: Bodems vaargeul 56
- Afsluitend 58

4. Het Hoofdwatersysteem 62

- Ontwikkeling van het areaal 64
- Objectcategorie 1: Kunstwerken 65
- Objectcategorie 2: Kustlijn 70
- Objectcategorie 3: Stormvloedkeringen 72
- Objectcategorie 4: Primaire waterkeringen 75
- Objectcategorie 5: Regionale waterkeringen 76
- Objectcategorie 6: Uiterwaarden 77
- Afsluitend 77

5. Het kaartmateriaal 80

6. Reflectie op de ‘Staat van de Infrastructuur’ 84

Bijlage 1: Kaartmateriaal 87

Bijlage 2: Areaal van RWS 124

Bijlage 3: Indicatoren – Beschrijving en bronnen 128

Samenvatting



De infrastructuur van Nederland staat onder druk. Die boodschap stond de afgelopen jaren centraal in de rapportage ‘Staat van de Infrastructuur’. In 2025 nam die druk verder toe. Ondanks de inzet van beheersmaatregelen lukt het niet meer overal om het areaal bereikbaar te houden en te voldoen aan de wettelijke normen voor waterveiligheid. Bij de Hartelkering en een deel van de primaire keringen wordt niet aan de wettelijke eisen voldaan. Voor de Maeslantkering kon in 2025 geen oordeel worden gevormd. Ook de beschikbaarheid van de sluizen nam af. Alle drie de indicatoren scoorden in 2025 voor het eerst ‘matig’.

Deze rapportage gaat over de infrastructuur in beheer van Rijkswaterstaat (RWS): het geheel van de wegen, bruggen, tunnels, sluizen, stuwen en andere infrastructurele objecten op de drie netwerken in beheer van RWS: het Hoofdwegennet (HWN), het Hoofdvaarwegennet (HVWN) en het Hoofdwatersysteem (HWS). In het rapport worden indicatoren gerapporteerd die iets zeggen over de veiligheid, bereikbaarheid, beschikbaarheid, levensduur en technische conditie. De resultaten krijgen, waar mogelijk, één van drie oordelen: ‘goed’, ‘gemiddeld’ of ‘matig’.

Deze rapportage over 2025 is een uitgebreidere versie dan voorgaande jaren. Hierin wordt ook gekeken naar de ontwikkeling van de omvang van het areaal en de trends die vanaf 2021 zichtbaar zijn op de indicatoren. Verder zijn dit jaar nieuwe indicatoren toegevoegd, namelijk ‘Einde Technische Levensduur’, ‘Einde Economische Levensduur’, ‘Inspectieresultaten’, ‘Constructieve veiligheid van bruggen en viaducten’, ‘Kwaliteitskader tunnels’ en ‘Verkeerssignalering’. Hierdoor ontstaat een completer beeld van de staat van de infrastructuur.

Netwerkoverstijgend beeld

Het areaal van RWS staat er in 2025 slechter bij dan in 2021, toen de laatste uitgebreide versie van deze rapportage is gemaakt. Op drie indicatoren wordt in 2025 voor het eerst ‘matig’ gescoord:

- De Hartelkering voldeed niet aan de gestelde veiligheidseisen. Voor de Maeslantkering kon geen oordeel gevormd worden. De oorzaak hiervoor is uitstel van onderhoudswerkzaamheden.
- De primaire waterkeringen scoren dit jaar ‘matig’ op veiligheid, omdat de uitvoering van de benodigde beheersmaatregelen onvoldoende van de grond komt. Een voorbeeld hiervan is het op orde brengen van de noodstroomvoorzieningen.
- De niet-beschikbaarheid van sluizen stijgt van 3,7% in 2021 naar 4,4% in 2025, omdat er door veroudering meer storingen plaatsvinden op maatgevende kolken.

Veel objecten zijn in de jaren ’50 en ’60 gebouwd en hebben nu of in de komende jaren vernieuwing[1] nodig. Deze instandhoudingsopgave groeit al een aantal jaar en is groter dan de financiële middelen die RWS ontvangt. Daarom moet RWS sommige werkzaamheden uitstellen. Op alle netwerken loopt het uitgestelde onderhoud al een aantal jaar op. Dit is gegroeid van in totaal €1.333 miljoen in 2021 naar €2.525 miljoen in 2025 (zie het jaarverslag IenW Mobiliteitsfonds 2025). Uitstel van onderhoud leidt tot een hoger risico op storingen of stremmingen, waardoor beheersmaatregelen nodig zijn. Soms hebben deze hinder als gevolg. En door vernieuwing steeds verder uit te stellen, nemen

1 Met ‘vernieuwing’ bedoelt RWS renovatie of volledig vervangen van (onderdelen van) objecten en kunstwerken.

ook de kosten en uitdagingen voor het reguliere onderhoud en de druk op de prestaties toe.

De veroudering van het areaal is ook dit jaar zichtbaar in de cijfers over levensduur. Een deel van de infrastructuur op de netwerken nadert hun verwachte einde levensduur. Dat geldt bijvoorbeeld voor bruggen (27% op HWN en 55% op het HVWN), viaducten (12%) en stuwen (72%), maar ook voor het Dynamisch Verkeersmanagement, zoals *closed-circuit-television*-camera's en wegkantsystemen. 23% van het dynamisch verkeersmanagement nadert hun verwachte einde levensduur en 42% heeft deze al overschreden. De nieuwe indicatoren 'Einde Technische Levensduur' (ETL) en 'Einde Economische Levensduur Indicator' (EELI) ondersteunen dit beeld[2]. De ETL laat zien dat 210 objecten (4%) binnen nu en vijf jaar groot onderhoud nodig hebben, en de EELI toont dat voor 334 objecten (6%) geldt dat het doorzetten van de huidige onderhoudsstrategie duurder is dan het gehele object te vernieuwen. Er is sprake van een LCC-negatief saldo. Wanneer het niet mogelijk is een object te vernieuwen, zet RWS waar nodig beheersmaatregelen in of voert levensverlengend onderhoud uit.

De criteria betrouwbaarheid en beschikbaarheid laten de effecten van de veroudering zien. Zo is sinds 2021 het aantal storingen op maatgevende kolken toegenomen naar 1.116 (+8%). Daarmee neemt de hinder voor de vaarweggebruikers toe. Ook de duur van de niet-beschikbaarheid van de sluizen groeide van 3,7% in 2021 (score 'gemiddeld'), naar 4,4% in 2025 (score 'matig').

De indicatoren over de technische conditie ('Industriële Automatisering – Functionele Inspecties en Testen' (IA-FIT), 'Inspectieresultaten' en 'Constructieve veiligheid' (van bruggen en viaducten) maken helder dat niet overal meer aan de eisen wordt voldaan. 44 bruggen, 34 schutsluizen, 4 stuwen, 3 gemalen, 3 spuisluizen en 1 keersluis scoren 'matig' op IA-FIT. Dit komt overeen met 62% van de beweegbare objecten waar FIT op wordt uitgevoerd. Ook 50 bruggen en 28 viaducten scoren 'matig' voor constructieve veiligheid (2%). En ruim 2.000 objecten (37%) scoren 'matig' voor de inspectieresultaten. Voor elk van deze bevindingen mitigeert RWS de risico's. Bijvoorbeeld door middel van verhoogde inspectieregimes, gebruiksbeperkingen of (tijdelijke) reparaties. Zo zorgt RWS dat de objecten veilig kunnen worden gebruikt.

De oorzaken van de 'matige' scores variëren. Een deel komt door natuurlijke veroudering, maar ook veranderingen in het gebruik dragen daaraan bij, zoals meer en zwaardere belasting door het verkeer. Daarnaast zijn in de afgelopen jaren een aantal problemen aan het licht gekomen, zoals de kwetsbaarheid van tand-nokconstructies en waterstofverbrossing bij bruggen. Ook droogte en verhoogde grondwaterstanden verhogen de risico's op de netwerken. Hierdoor neemt de omvang van de instandhoudingsopgave verder toe.

Er zijn ook verbeteringen en stabiel scorende indicatoren zichtbaar sinds 2021. Zo is het totaal aantal storingen op het HVWN met 15% gedaald doordat er minder storingen op niet-maatgevende kolken waren. Ook voldoen de verkeersvoorzieningen en de vaargeulen aan de gemaakte prestatieafspraken. De veiligheid door de kustlijn en de uiterwaarden zijn verbeterd in de afgelopen jaren. De verbeteringen hebben verschillende oorzaken. Soms gaat het om een verbetering in datakwaliteit, andere keren om een verbetering in de operatie of als gevolg van uitgevoerd onderhoud. De beschikbaarheid van de wegen, de veiligheid op de kunstwerken, en de bereikbaarheid van de bruggen op het HVWN laten stabiele resultaten zien. Deze scoren nog steeds 'goed' of 'gemiddeld'.

2 De indicatoren ETL en EELI gaan over de volgende kunstwerken: bruggen vast en beweegbaar, viaducten, onderdoorgangen, tunnels, aquaducten, schutsluizen, spuisluizen, keersluizen, gemalen, stuwen, duikers en sifons. De TIN gaat niet over overige kunstwerken, (stormvloed)keringen en lijnobjecten.

Oordelen per netwerk

In tabel 1 staat een overzicht van de indicatoren, scores en oordelen per netwerk. Hieronder worden de belangrijkste punten per netwerk toegelicht.

Hoofdwegennet (HWN)

- **Veiligheid** – Het oordeel voor de kunstwerken is hetzelfde als in 2021. De risico's als gevolg van waterstofverbrossing en tand-nokconstructies op bruggen en viaducten zijn in 2025 nog niet verholpen. Deze problemen maken de kunstwerken niet onveilig, maar vereisen wel verhoogde inspectieregimes en versneld onderhoud. De indicator 'Verkeerssignalering' wordt dit jaar voor het eerst gerapporteerd en geeft een beeld van de veiligheid op de wegen. Op 87 locaties (0,6%) gaf de verkeerssignalering boven de wegen minstens 30 dagen lang onbedoeld geen beeld, wat leidt tot een verhoogd risico op ongevallen.
- **Levensduur** – Een deel van de kunstwerken in het HWN heeft nog maar een beperkte verwachte levensduur over. 27% van de bruggen en 12% van de viaducten heeft het einde van de verwachte levensduur bijna bereikt. Ook de verwachte resterende levensduur van het Dynamisch Verkeersmanagement nam af. 65% nadert de verwachte einde levensduur, of heeft deze al overschreden. De nieuwe indicatoren ETL en EELI laten zien dat 149 objecten (3%) binnen vijf jaar groot onderhoud nodig hebben, en voor 248 objecten (5%) geldt dat de huidige onderhoudsstrategie duurder is dan vernieuwen.
- **Technische conditie** – De technische conditie is niet meer overal op orde. 16 bruggen (76%) scoren 'matig' op IA-FIT. Het gaat hier om beweegbare objecten. 64 bruggen en viaducten (2%) scoren 'matig' voor constructieve veiligheid. 1.760 objecten (35%) scoren 'matig' op Inspectieresultaten. RWS treft hiervoor beheersmaatregelen tot de onderliggende oorzaken structureel zijn opgelost.

Hoofdvaarwegennet (HVWN)

- **Betrouwbaarheid** – De betrouwbaarheid van het HVWN is verslechterd: het totaal aantal geregistreerde storingen is in 2025 weliswaar gedaald naar 1.720 (-15%) ten opzichte van 2021, maar het aantal storingen op maatgevende kolken is juist gestegen naar 1.116 (+8%). Storingen op maatgevende kolken kunnen leiden tot stremmingen en daarmee tot hinder voor de vaarweggebruiker.
- **Beschikbaarheid** – In 2025 daalde het oordeel over de beschikbaarheid van de sluizen van 3,7% niet-beschikbaarheid in 2021 ('gemiddeld'), naar 4,4% in 2025 ('matig').
- **Levensduur** – Een deel van de kunstwerken, vooral bruggen, nadert het einde van de verwachte levensduur. Dat geldt voor 41% van de beweegbare bruggen, 78% van de vaste stalen bruggen en 38% van de betonnen bruggen. De nieuwe indicatoren ETL en EELI laten zien dat 53 objecten (13%) binnen vijf jaar groot onderhoud nodig hebben, en voor 61 objecten (13%) geldt dat de huidige onderhoudsstrategie duurder is dan vernieuwen.
- **Technische conditie** – De technische conditie is niet meer overal op orde. 28 bruggen en 34 sluizen (60%) scoren 'matig' op IA-FIT. Het gaat hier om beweegbare objecten. 14 bruggen (4%) scoren 'matig' voor constructieve veiligheid. 270 objecten (58%) scoren 'matig' op Inspectieresultaten. RWS treft hiervoor beheersmaatregelen tot de onderliggende oorzaken structureel zijn opgelost.

Hoofdwatersysteem (HWS)

- **Veiligheid** – De veiligheid van de keringen nam in 2025 af. De score voor de stormvloedkeringen daalde naar ‘matig’. In 2025 voldoet de Hartelkering niet aantoonbaar aan de wettelijke eisen en voor de Maeslantkering kon geen oordeel gevormd worden[3]. Daarom lopen er analyses naar de oorzaken, en staan de sluizen bij de Hartelkering permanent in stormvloedkerende stand. Ook de score voor de veiligheid van de primaire keringen is bijgesteld naar ‘matig’ en de regionale keringen scoren nu ‘gemiddeld’. De uitvoering van onderhouds- en beheersmaatregelen komen onvoldoende van de grond en de versterking van de regionale keringen die in 2032 afgerond moeten zijn, staat onder druk. Ook is de wettelijke zorgplicht niet op orde, met name wat betreft de onderdelen crisisbeheersing, kennismanagement en informatiemanagement.
- **Levensduur** – Een deel van de kunstwerken hebben nog een derde of minder van hun verwachte resterende levensduur over. Dat geldt bijvoorbeeld voor 24% van de gemalen, 49% van de spuisluizen en 72% van de stuwen. De nieuwe indicatoren ETL en EELI laten zien dat 8 objecten (5%) binnen vijf jaar groot onderhoud nodig hebben, en voor 25 objecten (11%) geldt dat de huidige onderhoudsstrategie duurder is dan vernieuwen.
- **Technische conditie** – De technische conditie is niet meer overal op orde. 4 stuwen, 3 gemalen, 3 spuisluizen en 1 keersluis (55%) scoren ‘matig’ op IA-FIT. Het gaat hier om beweegbare objecten. 79 objecten (41%) scoren ‘matig’ op Inspectieresultaten. RWS treft hiervoor beheersmaatregelen tot de onderliggende oorzaken structureel zijn opgelost.



3 De wettelijke eisen zijn vastgelegd in de Omgevingswet (BKL/Besluit Kwaliteit Leefomgeving).

Tabel 1: Overzicht van de oordelen op de drie netwerken

Netwerk	Objectcategorie	Criterium	Oordeel
HWN	**1. Kunstwerken**	Veiligheid	'Gemiddeld'
		Levensduur	Verwachte resterende levensduur*1 12% heeft <1/3 van de verwachte levensduur over
			Einde Technische Levensduur*1, 2 149 objecten - 3% - scoren ‘matig’
			Einde Economische Levensduur*1, 2 248 objecten - 5% - scoren 'matig'
		Technische conditie	IA-FIT*1 16 objecten - 76% - scoren ‘matig’
			Kwaliteitskader Tunnels*1, 2 0 tunnels scoren ‘matig’
			Inspectieresultaten Kunstwerken*1, 2 1.760 objecten - 35% - scoren ‘matig’
			Constructieve veiligheid bruggen en viaducten*1, 2 64 objecten - 2% - scoren ‘matig’
	2. Verhardingen	Veiligheid	'Goed'
		Levensduur	Verwachte resterende levensduur*1 32% heeft <1/3 van de verwachte levensduur over
	3. Dynamisch Verkeersmanagement	Veiligheid	Verkeerssignalering*1,2 87 signaalgevers - 0,6% - geen beeld
		Levensduur	Verwachte resterende levensduur*1 65% heeft <1/3 van de verwachte levensduur over
	4. Categorie-overstijgend	Beschikbaarheid	'Goed'
HVWN	**1. Kunstwerken**	Veiligheid	‘Gemiddeld’
		Levensduur	Verwachte resterende levensduur*1 36% heeft <1/3 van de verwachte levensduur over
			Einde Technische Levensduur*1, 2 53 objecten - 13% - scoren ‘matig’
			Einde Economische Levensduur*1, 2 61 objecten - 13% - scoren ‘matig’
		Betrouwbaarheid	1.720 storingen, waarvan 1.116 op maatgevende kolken*1
		Beschikbaarheid	Bruggen 0,6% niet beschikbaar - scoren 'goed' Sluizen 4,4% niet beschikbaar - scoren 'matig'

Netwerk	Objectcategorie	Criterium	Oordeel
HVWN	**1. Kunstwerken**	Technische conditie	IA-FIT*1 62 objecten - 60% - scoren ‘matig’
			Inspectieresultaten Kunstwerken*1, 2 270 objecten - 58% - scoren ‘matig’
			Constructieve veiligheid bruggen en viaducten*1, 2 14 bruggen - 4% - scoren 'matig'
	2. Verkeersvoor-zieningen	Veiligheid	'Goed'
	3. Bodems vaargeul	Technische conditie	'Goed'
HWS	**1. Kunstwerken**	Veiligheid	'Gemiddeld'
		Levensduur	Verwachte resterende levensduur*1 49% heeft <1/3 van de verwachte levensduur over
			Einde Technische Levensduur*1, 2 8 objecten - 5% - scoren ‘matig’
			Einde Economische Levensduur*1, 2 25 objecten - 11% - scoren ‘matig’
		Beschikbaarheid	'Goed'
		Technische conditie	IA-FIT*1 11 objecten - 55% - scoren ‘matig’
			Inspectieresultaten Kunstwerken*1, 2 79 objecten - 41% - scoren ‘matig’
	2. Kustlijn	Veiligheid	'Goed'
	3. Stormvloed-keringen	Veiligheid	'Matig'
		Levensduur	Verwachte resterende levensduur*1 0% heeft <1/3 van de verwachte levensduur over
	4. Primaire waterkeringen	Veiligheid	'Matig'
	5. Regionale waterkeringen	Veiligheid	'Gemiddeld'
	6. Uiterwaarden	Veiligheid	'Gemiddeld'

**1 Voor deze indicator is wel data beschikbaar, maar geen norm om tot een oordeel te kunnen komen.*
**2 Deze indicator staat dit jaar voor het eerst in de ‘Staat van de Infrastructuur’.*

Conclusies uit het beschikbare kaartmateriaal

De indicatoren in deze rapportage verwijzen terug naar 2025. Het kaartmateriaal in de bijlage geeft een indicatie van wat er in 2027 zal plaatsvinden op de netwerken, met uitzondering van de kaart ‘afgeronde werkzaamheden’. De kaarten schetsen een beeld waar een verhoogd inspectieregime wordt gehanteerd, beperkingen gelden of geplande werkzaamheden plaatsvinden. Er zijn meer objecten opgenomen op de kaarten over beperkingen, uitgestelde werkzamheden en verhoogd inspectieregime dan in de vorige editie van de ‘Staat van de Infrastructuur’. Dit is het gevolg van een veroudering van het areaal en de toename van uitgesteld onderhoud. Daardoor neemt ook het aantal objecten met verhoogd inspectieregime en beperkingen toe. Daarnaast laten de kaarten zien dat er voor 2027 minder onderhoud is gepland dan in 2026. De kaart ‘Afgeronde werkzaamheden’ laat zien dat er in de periode juli 2025 tot en met juni 2026 74 projecten zijn afgerond.

Omdat de instandhoudingsopgave groter is dan de beschikbare middelen, moeten er prioriteiten worden gesteld. Dit wordt gedaan in overleg met de Tweede Kamer, medeoverheden en belangenorganisaties. De uitkomst van deze prioritering zal invloed hebben op de programmering van de komende jaren, en daarmee ook op de kaarten in deze rapportage.

Inleiding



Hoe is het gesteld met de infrastructuur op de netwerken van Rijkswaterstaat? Met die vraag als vertrekpunt levert RWS voor de zevende keer deze rapportage op.

Waarom de ‘Staat van de Infrastructuur’?

RWS is verantwoordelijk voor het beheer, ontwikkelen en instandhouden (exploiteren, onderhouden en vernieuwen[4]) van het hoofdwegennet (HWN), hoofdvaarwegennet (HVWN) en hoofdwatersysteem (HWS). De infrastructuur die RWS beheert, vervult een belangrijke rol in de veiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid van Nederland. Het zorgt voor bescherming tegen hoogwater, draagt bij aan voldoende en schoon water én helpt vlot en veilig verkeer van A naar B mogelijk te maken, over weg en over water. Om de technische staat van de infrastructuur in het beheer van RWS en ProRail[5] inzichtelijk te maken, heeft de minister van Infrastructuur en Waterstaat tijdens de vaststelling van de begroting voor 2019 toegezegd om de Tweede Kamer daar jaarlijks over te informeren.

Deze rapportage over 2025 (peildatum 1 januari 2026) bevat meer informatie dan voorgaande jaren. In deze rapportage kijkt RWS ook naar de ontwikkeling van de omvang van het areaal en de trends op de indicatoren die zichtbaar zijn vanaf 2021. Op deze manier maakt RWS eens in de vier jaar een uitgebreidere versie van de rapportage.

Doel en reikwijdte van de rapportage

Het doel van de rapportage ‘Staat van de Infrastructuur’ is de Tweede Kamer en gebruikers van de netwerken jaarlijks inzicht te geven in de technische staat van de infrastructuur die RWS in beheer heeft (zie Bijlage 2: Areaal van RWS).

De rapportage is een feitelijke en waardevrije weergave van de technische staat van de infrastructuur op het HWN, HVWN en HWS. Hierbij wordt een feitelijke weergave geschetst van de technische staat aan de hand van indicatoren op het gebied van veiligheid, levensduur, betrouwbaarheid, beschikbaarheid en technische conditie. Daarnaast wordt met kaartmateriaal vooruitgekeken, om een beeld te schetsen van de werkzaamheden en mogelijke hinder voor de gebruiker. De uitgevoerde en geplande werkzaamheden, beperkingen en uitgesteld onderhoud geven een indicatie van de impact voor gebruikers. Zo ontstaat een samenhangend beeld van de technische staat en de gevolgen voor het gebruik van de infrastructuur. De inzichten uit de rapportage worden gebruikt voor het maken van sturings- en prestatieafspraken en – indien nodig – bijsturing op de uitvoering.

De rapportage richt zich op de volgende aspecten:

- De fysieke en civieltechnische staat van de infrastructuur.
- Het functioneren (van de objecten op) de netwerken.
- De ondersteunende informatievoorziening die belangrijk is voor doorstroming en veiligheid.

4 Exploitatie, Onderhoud en Vernieuwing (EOV) omvat activiteiten die gericht zijn op het reguleren van het gebruik van infrastructuur (verkeersleiding en capaciteitsmanagement, verkeersmanagement en watermanagement), het onderhoud dat nodig is om de beoogde levensduur van infrastructuur te realiseren en vernieuwing van infrastructuur om een nieuwe levenscyclus te starten. Dit is iets anders dan ‘aanleg’ (iets waar RWS zich ook mee bezighoudt): het bouwen van nieuwe of het uitbreiden van bestaande infrastructuur.

5 De toezegging om de ‘Staat van de Infrastructuur’ jaarlijks te leveren aan de Tweede Kamer, staat hier: Kamerstuk 35570-A, nr. 46 | Overheid.nl > Officiële bekendmakingen

Bij deze informatievoorziening gaat het om onderdelen van Dynamisch Verkeersmanagement (DVM), zoals *closed-circuit-television*-camera's voor bediening.

De 'Staat van de Infrastructuur' is niet bedoeld om inzicht te geven in de werkwijze waarmee RWS de instandhoudingsopgave aanpakt. Die werkwijze is beschreven in het **Meerjarenplan Instandhouding**. Daarnaast verschilt de 'Staat van de Infrastructuur' van de **jaarverslagen** van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Het IenW-jaarverslag geeft weer hoe RWS presteert in het uitvoeren van zijn officiële taken. De focus ligt daarin op de niet-technische aspecten van de infrastructuur. Ook gaat de 'Staat van de Infrastructuur' niet in op het volgende:

- Elektronische systemen die geen directe impact hebben op het technisch functioneren van de infrastructuur.
- Informatievoorziening in brede zin.
- Cybersecurity.

Context van de rapportage

RWS werkt aan een enorme instandhoudingsopgave. Om de instandhouding zo effectief en efficiënt mogelijk uit te voeren maakt RWS afspraken met het ministerie van IenW. Sinds 2024 werken RWS en IenW aan Exploitatie, Onderhoud en Vernieuwing op basis van een meerjarenafspraak. De meerjaren-afspraak is gebaseerd op het vastgestelde basis-kwaliteitsniveau[6]. Het basiskwaliteitsniveau geeft aan waar de netwerken in de basis aan moeten voldoen om de gebruikers goed te kunnen blijven bedienen. Daarbij is het doel om (kosten)efficiënter te contracteren en samen te werken met de markt, slimmer te programmeren en meer continuïteit te brengen in de uitvoering om zo de productie te verhogen[7].

Assetmanagement is het kernproces van RWS en de werkwijze waarmee de infrastructuur op de netwerken wordt beheerd. Aan de hand van het Ontwikkelplan Assetmanagement wordt het assetmanagement van RWS stapsgewijs verbeterd, zowel in de processen als in de organisatie. Het doel is om uiteindelijk te werken volgens de internationale norm ISO-55001. De beschikbare data en informatie moet uniform en samenhangend zijn en bijdragen aan het maken van de juiste keuzes. Zo kan RWS zijn keuzes onderbouwen en werkzaamheden helder en navolgbaar prioriteren. De Tweede Kamer wordt regelmatig geïnformeerd over de voortgang van het Ontwikkelplan Assetmanagement.

Ondanks de meerjarenafspraak, het basiskwaliteitsniveau, het Ontwikkelplan Assetmanagement en een toenemende productie blijft het lastig om de groeiende instandhoudingsopgave bij te benen. RWS heeft tot en met 2038 een budgettekort ten aanzien van het Mobiliteitsfonds en Deltafonds van € 34,5 miljard op de noodzakelijke werkzaamheden voor instandhouding. Op 24 april 2026 is de **beleidsbrief** van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat verstuurd aan de Tweede Kamer met de prioriteiten en uitwerking van de doelen van het kabinet Jetten. Eén van de prioriteiten is 'Eerst behouden en herstellen wat we hebben'. De veiligheid, robuustheid en levensduur van onze netwerken staan voorop. De 'Staat van de Infrastructuur' biedt voor verschillende doelstellingen inzicht in de stand van zaken, zoals het aantal beperkingen, storingen en uitgevoerde FIT-testen. Ook de status van de waterkeringen, ontwikkeling van de levensduur en de uitvoering van vernieuwingswerkzaamheden zijn terug te lezen in de 'Staat van de infrastructuur'.

6 **Kamerbrief Basiskwaliteitsniveau RWS-netwerken, IENW/BSK-2023/70009, 17 maart 2023**

7 **Kamerbrief Verhogen productievermogen instandhouding RWS-netwerken, IENW/BSK-2024/178670, 17 juni 2024**. Het streven is een trendmatige groei van het productievolume te realiseren van ongeveer twee miljard naar drie miljard euro per jaar voor de instandhouding van de netwerken in de periode tot 2030.

Leeswijzer

Deze rapportage bestaat uit zes hoofdstukken:

- **Hoofdstuk 1** beschrijft de methode die RWS gebruikt heeft om de technische staat van de netwerken in beeld te brengen.
- **Hoofdstukken 2, 3 en 4** gaan over de technische staat van het HWN, HVWN en HWS. Elk netwerkhoofdstuk geeft antwoord op dezelfde kernvraag: wat is de toestand van de infrastructuur op dit netwerk? Aan het eind van elk van de 'netwerkhoofdstukken' staat de paragraaf 'Afsluitend'. Hierin geeft RWS een samenhangend beeld van de behaalde resultaten in 2025 en hoe deze zich verhouden ten opzichte van de resultaten van 2021.
- **Hoofdstuk 5** maakt de verbinding met het kaartmateriaal in de bijlage 1.
- **Hoofdstuk 6** bevat de reflectie op de resultaten en de conclusies. Dit hoofdstuk beschrijft de technische staat van de drie netwerken in samenhang. De conclusies worden geplaatst in de context van de instandhoudingsopgave.
- Er zijn **drie bijlagen**. De eerste bevat het kaartmateriaal dat laat zien waar op de drie netwerken groot onderhoud, beperkingen, uitgesteld onderhoud en verhoogde inspecties worden verwacht. Er wordt ook getoond welke projecten aan de netwerken de afgelopen periode zijn afgerond. Verder bevatten de bijlagen een overzicht van het areaal van RWS en de ontwikkeling daarvan. Als laatste staat er een beschrijving van alle indicatoren en bronnen die RWS voor deze rapportage heeft gebruikt.

1. Methode van de rapportage



Op welke manier heeft RWS de informatie voor deze rapportage verzameld en verwerkt? In dit hoofdstuk komen de belangrijkste elementen van die methode aan bod, van objectcategorieën tot criteria en indicatoren.

De methode die RWS gebruikt om de informatie van de staat van de infrastructuur te verzamelen en te verwerken, is sinds de eerste rapportage grotendeels gelijk gebleven (Zie ook de **'Staat van de Infrastructuur' over 2021**). Deze rapportage over 2025 rapporteert, net als de editie over 2021, uitgebreider over de technische staat van het areaal in beheer bij RWS. Daarom wordt ook de methode in meer detail beschreven, inclusief de nieuwe onderdelen en de verwachte doorontwikkeling.

Opbouw van de methode

De methode voor de 'Staat van de Infrastructuur' is afgeleid van een methode van de Zwitserse spoorwegbeheerder voor de beoordeling van hun spoorwegnetwerk: de Network Condition Report. De spoorbeheerders van Duitsland en Zwitserland maken op dezelfde wijze de technische staat van de infrastructuur inzichtelijk. Ook ProRail maakt een rapportage die is geënt op deze methodiek. Het areaal van RWS is niet helemaal vergelijkbaar met het areaal van ProRail. Daarom is de methodiek aangepast zodat deze past bij het areaal van RWS

Het areaal van RWS wordt opgedeeld in een aantal objectcategorieën per netwerk (hoofdwegennet, hoofdvaarwegennet en hoofdwatersysteem). Om de staat van de objectcategorieën te beoordelen zijn indicatoren opgesteld die iets zeggen over de veiligheid, betrouwbaarheid, beschikbaarheid, levensduur en technische conditie. Per indicator geeft RWS, indien mogelijk, een eindoordeel ('goed', 'gemiddeld' of 'matig'). Op basis van de resultaten van de indicatoren schetst RWS een beeld van de staat per netwerk. De gehanteerde criteria, indicatoren en de wijze waarop de oordelen over de staat van de infrastructuur zijn bepaald, worden hieronder toegelicht.

Indeling van de objectcategorieën

De objectcategorieën sluiten grotendeels aan bij de categorieën vanuit het assetmanagement van RWS. Ze worden ook gebruikt bij het opstellen van de beheerregimes voor exploitatie en onderhoud. Het betreft de volgende objectcategorieën per netwerk:

Hoofdwegennet:

- Kunstwerken
- Verhardingen
- Verkeersvoorzieningen (Dynamisch Verkeersmanagement)
- Categorie-overstijgend[8]

Hoofdvaarwegennet:

- Kunstwerken
- Verkeersvoorziening
- Bodems vaargeul

Hoofdwatersysteem:

- Kunstwerken
- Kustlijn
- Stormvloedkeringen
- Primaire waterkeringen
- Regionale waterkeringen
- Uiterwaarden

8 Deze categorie wordt gebruikt om de beschikbaarheid van de kunstwerken en verhardingen als geheel te kunnen beschouwen. Formeel is het geen aparte categorie met een eigen beheerregime.

Uitleg van de criteria

Veiligheid

Bij dit criterium kijkt RWS naar de veiligheid voor de netwerkgebruikers, omwonenden, personeel van derden (bijvoorbeeld wegwerkers) en medewerkers van RWS. De veiligheid op de kunstwerken is vooral gebaseerd op een inschatting van experts. Voor de kustlijn, keringen, uiterwaarden en veiligheid van de (vaar)wegen als gevolg van de beschikbare verkeersvoorzieningen zijn wel prestatieafspraken en/of data beschikbaar.

Levensduur

Voor dit criterium gebruikt RWS verschillende soorten informatie die iets zeggen over levensduur: de 'verwachte resterende levensduur', 'Einde technische levensduur' (ETL) en 'Einde economische levensduur indicator' (EELI). De verwachte levensduur van een object kan naar boven of beneden bijgesteld worden aan de hand van nieuwe informatie uit bijvoorbeeld inspecties, metingen van de huidige verkeersbelasting, ervaringen met (problemen bij) vergelijkbare objecten, quickscans of herberekeningen op basis van nieuwe inzichten in materialen. RWS bepaalt de levensduur voornamelijk om onderhoud en vernieuwing optimaal (conform de levenscyclusbenadering) te kunnen programmeren.

Betrouwbaarheid

Dit criterium betreft het aantal storingen van de infrastructuur. Door een storing, zoals het uitvallen van een besturingssysteem of camera, kan de beschikbaarheid van een weg of object afnemen – bijvoorbeeld omdat een spitsstrook of brug niet meer bediend kan worden. Een deel van deze storingen treedt onverwacht op en dan is er sprake van ongeplande niet-beschikbaarheid. Het aantal storingen en de beperkingen die mogelijk uit die storingen voortkomen, geven aan hoe betrouwbaar een netwerk is.

Beschikbaarheid

Dit criterium geeft informatie over de tijdsduur waarin het object of netwerk de vereiste functies heeft uitgeoefend. De beschikbaarheid scoort lager door een langere tijdsduur van geplande en ongeplande onderhoudswerkzaamheden en storingen. Objecten kunnen ongepland of gepland niet-beschikbaar zijn. Bij geplande niet-beschikbaarheid zijn door RWS werkzaamheden geprogrammeerd en geagendeerd voor het object waardoor deze niet beschikbaar is voor gebruik. Bij de ongeplande variant is ongepland onderhoud of herstel nodig, bijvoorbeeld door een incident, storing of het falen van een object.

Technische conditie

Dit criterium geeft de toestand weer van een object op een specifiek peilmoment. De indicatoren geven een beeld van de resultaten van metingen, zoals voor de constructieve veiligheid van bruggen, en van inspecties, zoals bij IA-FIT, 'Kwaliteitskader Tunnels' en 'Inspectieresultaten'. Deze indicatoren geven vaak aan hoeveel objecten wel of niet aan de gestelde eisen voldoen.

Uitleg van de indicatoren

Voor de vijf criteria worden per objectcategorie indicatoren gemaakt. RWS gebruikt hiervoor verschillende soorten informatie, zoals prestatieafspraken, normen, input van inhoudelijk experts en technische indicatoren. Dat betekent niet dat elke objectcategorie vijf indicatoren heeft. RWS kijkt per objectcategorie welke informatie nodig, nuttig en beschikbaar is. Zo zijn er bijvoorbeeld geen indicatoren voor beschikbaarheid van de kustlijn of betrouwbaarheid (storingen) van vaargeulbodems. Deze indicatoren zijn voor deze objecten niet relevant, omdat ze niet afhankelijk zijn van technische systemen en dus nooit tot technische storingen zullen leiden.

Meer details over de indicatoren staan beschreven in **Bijlage 3: Indicatoren – Beschrijving en bronnen**.

Uitleg van de oordelen

Sommige van de indicatoren krijgen een oordeel. Deze oordelen zijn ingedeeld in 'goed', 'gemiddeld' of 'matig' en hebben per indicator een specifieke betekenis:

- Het oordeel '*goed*' betekent:
  1. De prestatieafspraak wordt nageleefd, of
  2. De norm wordt gehaald, of
  3. De RWS-experts geven in hun beheerdersoordeel aan dat het gewenste niveau van een criterium geborgd is.

- Het oordeel '*gemiddeld*' betekent:
  1. De prestatieafspraak wordt niet nageleefd, maar de afwijking (van de streefwaarde) blijft beperkt tot maximaal 3%, of
  2. De norm wordt niet gehaald, maar de afwijking blijft beperkt tot maximaal 3%, of
  3. De RWS-experts geven in hun beheerdersoordeel aan dat het gewenste niveau van een criterium geborgd is, maar ook dat de maatregelen voor deze borging nadelige effecten hebben, zoals hinder voor netwerkgebruikers.

- Het oordeel '*matig*' betekent:
  1. De prestatieafspraak wordt niet nageleefd en de afwijking (van de streefwaarde) is meer dan 3%, of
  2. De norm wordt niet gehaald en de afwijking is meer dan 3%, of
  3. De RWS-experts geven in hun beheerdersoordeel aan dat het gewenste niveau van een criterium niet geborgd is.

Een deel van de indicatoren komt anders tot stand, zoals de veiligheid van de kunstwerken, de stormvloedkeringen en de nieuwe indicatoren voor technische conditie. Meer informatie hierover staat in **Bijlage 3: Indicatoren – Beschrijving en bronnen**. De nieuwe indicatoren worden ook hieronder beschreven.

Wat is nieuw in deze rapportage?

Over de volgende zaken rapporteert RWS dit jaar voor het eerst in de 'Staat van de Infrastructuur':

- **Einde Technische Levensduur (ETL)**: de ETL is een indicator die iets zegt over levensduur. De ETL wordt in eerste instantie bepaald op basis van het bouwjaar van het kunstwerk plus de ontwerplevensduur. De ETL geeft inzicht in het verwachte moment waarop het kunstwerk vervangen of vernieuwd moet worden. Deze indicator gaat over de volgende kunstwerken: bruggen vast en beweegbaar, viaducten, onderdoorgangen, tunnels, aquaducten, schutsluizen, spuisluizen, keersluizen, gemalen, stuwen, duikers en sifons. De indicator gaat niet over overige kunstwerken, (stormvloed)keringen en lijnobjecten.

  De oordelen worden als volgt ingedeeld:

  - ***Goed***: Grootschalige maatregelen worden verwacht na vijftien jaar en later. Het kan ook betekenen dat er geen bijzonderheden zijn geconstateerd uit inspecties of herberekeningen.
  - ***Gemiddeld***: Grootschalige maatregelen worden verwacht tussen vijf en vijftien jaar vanaf nu. Ook objecten waar een herberekening voor nodig is en objecten met schadebeelden of vermoedens van ontwerp- en uitvoeringsfouten (uit bijvoorbeeld quickscans of inspecties) die tussen vijf en vijftien jaar maatregelen nodig hebben om aan de prestatie-eisen te voldoen, tellen als 'gemiddeld'.
  - ***Matig***: Grootschalige maatregelen worden verwacht binnen vijf jaar. Incidenten en objecten met schadebeelden of vermoedens van ontwerp- en uitvoeringsfouten (uit bijvoorbeeld quickscans of inspecties) die binnen vijf jaar en eerder maatregelen nodig hebben om aan de prestatie-eisen te voldoen, tellen als 'matig'.

- **Einde Economische Levensduur Indicator (EELI)**: De EELI is een indicator die iets zegt over levensduur. De EELI is een verhoudingsgetal. Het geeft de verhouding aan tussen de kosten van het (blijven) onderhouden van een object ten opzichte van het per direct vernieuwen van het bestaande object. De EELI geeft inzicht in het moment waarop vernieuwen financieel voordeliger wordt dan onderhouden. Deze indicator gaat over dezelfde kunstwerken als de ETL.

  De oordelen worden als volgt ingedeeld:

  - ***Goed***: De EELI-waarde ligt onder 0,8. Onderhouden is voldoende.
  - ***Gemiddeld***: Een EELI-waarde van 0,8 tot 1 is een reden om beter te kijken naar de samenhang van functionele veroudering, technische veroudering en uitgesteld onderhoud.
  - ***Matig***: De EELI-waarde ligt boven de 1. Het voortzetten van de huidige onderhoudsstrategie is financieel ongunstiger dan vernieuwing. De levenscycluskosten (LCC) blijken negatief, waardoor vernieuwing vanuit kostenoogpunt de voorkeur heeft.

- **Constructieve veiligheid van bruggen en viaducten**: Deze indicator zegt iets over de technische conditie. Met de constructieve veiligheid wordt middels een berekening aangetoond of de constructie van een brug of viaduct de belastingen kan weerstaan en geschikt blijft voor gebruik. Deze indicator wordt alleen toegepast op HWN en HVWN.

  De oordelen worden als volgt ingedeeld:

  - ***Goed***: Het object is constructief veilig.
  - ***Gemiddeld***: Dit kan een van drie opties betekenen: 1) het object is constructief veilig als er beperkende beheersmaatregelen worden toegepast; 2) de constructieve veiligheid is nog niet aangetoond, en er is een nader onderzoek in gang is gezet; 3) er is een bepaalde risico-indicatie voor het object, maar nog geen definitief oordeel over de constructieve veiligheid.
  - ***Matig***: De constructieve veiligheid van het object kan niet worden aangetoond. De onderschrijding is onacceptabel en er zijn ernstige zorgen over de constructieve veiligheid van het object. Er worden altijd beheersmaatregelen genomen om de veiligheid te garanderen.
  - ***Onbekend***: Een groot deel van de bruggen valt in de categorie 'onbekend'. De indicator beslaat in 2025 23% van alle bruggen en viaducten. Een herberekening van een brug of viaduct kost 6 tot 12 maanden. Met zo'n 5.000 bruggen in beheer is het niet mogelijk alle bruggen individueel door te rekenen. RWS heeft hiervoor een strategie opgesteld, met als doel om over ongeveer 6 jaar alle objecten te hebben beoordeeld.

- **Inspectieresultaten**: Deze indicator zegt iets over de technische conditie van de kunstwerken van RWS. De inspectieresultaten geven een beeld van de resultaten van de instandhoudingsinspecties. Uit deze inspecties volgt een instandhoudingsadvies met maatregel- en risicocombinaties voor de komende tien jaar. Uit de inspecties komen ook een risiconiveau en een toestandsindicator. Deze inspecties voert RWS niet zelf uit, maar laat deze uitvoeren door externe partijen.

  De oordelen worden als volgt ingedeeld:

  - ***Goed***: Er zijn geen risico's aangetroffen en/of de risico's zijn afgedekt.
  - ***Gemiddeld***: Het risiconiveau is laag of zeer laag. Het gaat onder andere om het niet-voldoen aan eisen ten aanzien van vormgeving, milieuhygiëne en duurzaamheid.
  - ***Matig***: Het risiconiveau is hoog of zeer hoog. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om het niet-voldoen aan betrouwbaarheidseisen voor bewegende delen en installaties met een veiligheids- of transportfunctie, het voldoen aan constructieve eisen, het voorkomen van calamiteiten, het beveiligen van objecten en het voldoen aan ARBO-besluiten.

- De **objectcategorie 'Bermen' is vervangen door 'Verkeerssignalering'**.[9] Voorgaande jaren was op het HWN de objectcategorie 'Bermen' opgenomen voor het criterium 'Veiligheid'. Het gaat daarbij om het voldoen aan de inrichtingseisen voor de obstakelvrije zone langs de weg. Omdat deze indicator niets zegt over de technische toestand van het areaal wordt vanaf dit jaar een andere indicator voor verkeersveiligheid opgenomen die wel nadrukkelijk verbonden is met de toestand van het areaal. Namelijk of de verkeerssignalering boven de snelwegen werkt, en in staat is om informatie te tonen.

- Dit jaar is de **indicator 'Kwaliteitskader Tunnels'** toegevoegd. Bij tunnels voeren externe partijen functionele testen uit op installaties die noodzakelijk zijn voor het functioneren en de veiligheid van de tunnels (bijvoorbeeld installaties voor ventilatie, de luchtkwaliteitsmeter, overdruk en verlichting). Daarmee geeft de indicator inzicht in de status van de tunnel. De indicator gaat niet over de civiele toestand van de tunnels. Dit is vergelijkbaar met de informatie over IA-FIT (industriële automatisering - functionele inspecties en testen) voor beweegbare objecten. IA-FIT is vorig jaar al geïntroduceerd in de 'Staat van de Infrastructuur'.

- Eens in de vier jaar wordt een uitgebreidere versie van de 'Staat van de Infrastructuur' gepubliceerd. Dit jaar publiceren we deze uitgebreidere versie. Hierin worden **trendlijnen van de indicatoren** getoond van 2021 tot en met 2025 en wordt gekeken naar de **ontwikkeling van het areaal**. De areaalcijfers van 2021 en 2025 staan in Bijlage 2: Areaal van RWS.

Doorontwikkeling van de rapportage

RWS en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat onderzoeken manieren om de 'Staat van de Infrastructuur' te ontwikkelen en te verbeteren. Enkele voorbeelden:

- RWS bekijkt hoe indicatoren met 'geen oordeel' toch om te zetten zijn naar een oordeel 'goed', 'gemiddeld' of 'matig'. Over wanneer welk oordeel wordt toegekend moeten afspraken gemaakt worden met het ministerie van IenW.
- RWS onderzoekt hoe het aantal storingen en beheersmaatregelen te kwantificeren zijn. Deze geven een indicatie van de gevolgen van een verouderend areaal.
- RWS denkt met het ministerie van IenW mee aan de beoordeling van de indicatoren op een vijfpuntsschaal.

9 Verkeerssignalering maakt onderdeel uit van het Dynamisch Verkeersmanagement.

2. Het Hoofdwegennet



Het areaal van HWN veroudert en voldoet niet overal meer aan de eisen. De nieuwe indicatoren in deze rapportage brengen dat in beeld. Toch blijven de indicatoren voor veiligheid op de kunstwerken en wegen, en de indicator voor beschikbaarheid van de wegen 'goed' of 'gemiddeld'. Deze zijn gelijk aan de oordelen in 2021.

In de tabel hieronder staan alle oordelen over het HWN in 2025. Na de tabel volgt een korte samenvatting van de ontwikkeling van het areaal. Daarna worden resultaten van de verschillende objectcategorieën beschreven, inclusief een duiding van het oordeel en de achterliggende data. In het afsluitende deel van dit hoofdstuk komen vooral deze drie zaken aan bod: de verschillen met 2021, de effecten van deze verschillen op de instandhoudingsopgave, en belangrijke incidenten.

Tabel 2: Overzicht van de oordelen over het HWN

Objectcategorie	Criterium	Oordeel
1. Kunstwerken	Veiligheid	'Gemiddeld'
	Levensduur	Verwachte resterende levensduur*1 12% heeft <1/3 van de verwachte levensduur over
		Einde Technische Levensduur*1, 2 149 objecten - 3% - scoren 'matig'
		Einde Economische Levensduur*1, 2 248 objecten - 5% - scoren 'matig'
	Technische conditie	IA-FIT*1 16 objecten - 76% - scoren 'matig'
		Kwaliteitskader Tunnels*1, 2 0 tunnels scoren 'matig'
		Inspectieresultaten Kunstwerken*1, 2 1.760 objecten - 35% - scoren 'matig'
		Constructieve veiligheid bruggen en viaducten*1, 2 64 bruggen - 2% - scoren 'matig'
2. Verhardingen	Veiligheid	'Goed'
	Levensduur	Verwachte resterende levensduur*1 32% heeft <1/3 van de verwachte levensduur over
3. Dynamisch Verkeersmanagement	Veiligheid	Verkeerssignalering*1,2 87 signaalgevers - 0,6% - geen beeld
	Levensduur	Verwachte resterende levensduur*1 65% heeft <1/3 van de verwachte levensduur over
4. Categorie-overstijgend	Beschikbaarheid	'Goed'

**1 Voor deze indicator is wel data beschikbaar, maar geen norm om tot een oordeel te kunnen komen.*
**2 Deze indicator staat dit jaar voor het eerst in de 'Staat van de Infrastructuur'.*

Ontwikkeling van het areaal

Sinds 2021 zijn dit de belangrijkste veranderingen op het areaal van HWN:

Er zijn 38 km meer wegen en hoofd-rijbanen en 122 km extra signalering[10].

De omvang van de wegen en hoofdrijbanen is de afgelopen jaren toegenomen met 38 km. Dit komt onder andere door:

- Verbredingsprojecten, zoals de A1 Oost (2019-2024)
- Reconstructies van wegen zoals de A7 Zuidelijke Ringweg Groningen.
- Openstelling van nieuwe wegen, zoals de A16 Rotterdam (2023-2025) en de A24 Blankenburgverbinding (2022-2024).
- Deelopenstellingen in het project A9 Badhoevedorp - Holendrecht (2025)
- Overdracht van areaal van de provincie naar RWS, zoals de Sluiskiltunnel in de N62 (2025).
- De toevoeging van nieuwe knooppunten, zoals de van de Blankenburgverbinding (A24) en het vernieuwde knooppunt Julianaplein in Groningen (A28/A7).

Door deze projecten is ook de lengte van de signalering toegenomen met 122 km.

Daarnaast is er ook areaal afgegaan. De afname op het HWN betreft met name:

- Verbindingswegen en parallelbanen (-167 km) en heeft een administratieve oorzaak: de ventwegen langs N-wegen worden niet meer meegerekend bij de verbindingswegen.
- De lengte van de spitsstroken (-64 km) neemt af doordat bij grote verbredingen de spitsstroken worden omgezet naar reguliere rijstroken, zoals de A1 Oost (2023) en de A10 Zuidasdok (2024).

4 objecten minder

Er zijn 4 minder objecten dan in 2021. De afname wordt onder andere veroorzaakt door:

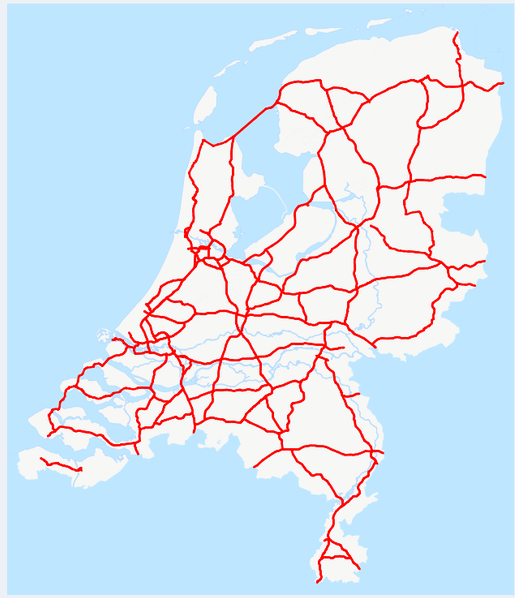
- Beweegbare bruggen (-6). Hier gaat het om bruggen die niet meer worden bediend en worden vervangen door vaste bruggen met een hogere doorvaarthoogte, zoals de drie Giessenbruggen in de A20 en de twee Kaagbruggen in de A44. Deze worden nu meegerekend onder de ‘vaste bruggen’.
- Ecoducten (-9) en aanleginrichtingen (-2) voor de veerbindingen. Dit heeft een administratieve oorzaak, namelijk een nieuwe inventarisatie met verbeterde uniforme definities.
- Er zijn 2 viaducten minder dan in 2021.

Er zijn ook 4 tunnelobjecten en 3 tunnelcomplexen bijgekomen. Naast de drie Giessenbruggen in de A20 en de twee Kaagbruggen in de A44 zijn er nog 3 vaste bruggen toegevoegd (+8).

Meer cijfers staan in **Bijlage 2: Areaal van RWS**.

10 Signalering betekent het gebruik van systemen om het verkeer op de weg te regelen en te waarschuwen. Dit gebeurt met matrixborden en intelligente wegkantstations die snelheden aanpassen, voor files waarschuwen en rijstroken afsluiten.

Het Hoofdwegennet (HWN)





3.079 km
Wegen



5.878 km
Hoofdrijbanen



905 km
Op- en afritten



244 km
Spitsstroken



728 km
Verbindingswegen en parallelbanen



3.036 km
Verkeers-signalering



6
Verkeers-centrales



17
Aquaducten



189 km²
Bermen en sloten



746
Vaste bruggen



48
Beweegbare bruggen



12
Aanleginrichtingen (veren)



23
Tunnelcomplexen met **32** tunnels



2.935
Viaducten



38
Ecoduct complexen

Objectcategorie 1: Kunstwerken

Veiligheid

Voor de veiligheid van kunstwerken geldt opnieuw het oordeel ‘gemiddeld’. RWS heeft de constructieve veiligheid in 2025 overal gewaarborgd, maar had daar wel beheersmaatregelen voor nodig. Het veiligheidsoordeel ‘gemiddeld’ wijst onder meer op het risico dat er vaker spoedreparaties nodig zijn bij kunstwerken waar uitgesteld onderhoud is. Dit leidt tot hinder voor de gebruikers.

RWS beoordeelt de veiligheid van kunstwerken sinds 2021 altijd met ‘gemiddeld’. In de laatste jaren is het aantal kunstwerken met een beperking en/of onder verhoogd inspectieregime toegenomen door het uitgestelde onderhoud en het ontdekken van problematiek rondom tand-nokconstructies en waterstofverbrossing.

Onderstaande situaties verhoogden in 2025 de risico’s voor de veiligheid van kunstwerken:

- Veel kunstwerken, voornamelijk bruggen, zijn aan het einde van hun verwachte levensduur.
- Kunstwerken zijn niet allemaal ontworpen voor de hogere intensiteit en grotere zwaarte van hedendaags vrachtverkeer.
- Ruim 10% van het vrachtverkeer is **overbeladen**, wat voegovergangen en verhardingen extra belast.
- Het uitgesteld onderhoud neemt toe. Inclusief het onderhoud om de constructieve veiligheid en de draagkracht van kunstwerken te behouden.

- RWS heeft honderd bruggen en viaducten in beheer met een **tand-nokconstructie**[11]. Uit een onderzoek uit 2024 blijkt dat voor negentig hiervan een ontwerp is gehanteerd dat vandaag de dag niet meer wordt gebruikt, omdat het kan leiden tot risico's voor constructieve veiligheid. RWS heeft deze negentig kunstwerken daarom onder een verhoogd inspectieregime geplaatst.
- RWS heeft bij dertien bruggen vastgesteld dat er (een risico op) **waterstofverbrossing**[12] is. RWS heeft als prioriteit om deze bruggen binnen enkele jaren te vervangen. Een *second opinion* heeft bevestigd dat er geen directe beheersmaatregelen nodig zijn, zoals het beperken van verkeer of het versterken van bruggen[13]. Tot aan de vernieuwing beoordeelt RWS geregeld de constructieve veiligheid van elke individuele brug. Denk aan inspectie, monitoring, de identificatie van het type staal of een aanvullende rekenkundige beoordeling. Zo nodig zullen er alsnog beheersmaatregelen worden genomen. Op deze manier waarborgt RWS de constructieve veiligheid van de bruggen. In 2025 heeft RWS nog geen beheersmaatregelen hoeven toe te passen bij kunstwerken waar waterstofverbrossing is geconstateerd.



11 Een tand-nokconstructie is een betonverbinding tussen twee delen van een viaduct of brug. Het bovenste deel van de verbinding is de tand, het onderste deel is de nok. Deze constructie, bedoeld om de krachten goed over te dragen tussen die delen, kan op de lange termijn kwetsbaar blijken. De doordringing van vocht en strooizout kan leiden tot corrosie (verroesting) van wapening nabij de verbindingen. Dit vermindert de draagkracht van de brug of het viaduct en is een risico voor de constructieve veiligheid.

12 Waterstofverbrossing is een materiaalprobleem dat optreedt in bepaalde soorten staal die in de jaren '50 en '60 gebruikt werden bij brugbouw. Waterstofverbrossing betekent dat staal broos wordt door de opname van waterstofatomen. Als gevolg hiervan neemt de weerstandbiedende kracht van het staal in de brug af en kan dit staal (na verloop van tijd) minder gewicht dragen.

13 Zie ook de regeringsbrief: **Onderzoek naar bruggen en viaducten i.v.m waterstofverbrossing**



Beheersmaatregel bij tand-nokconstructie op de A12 en A6

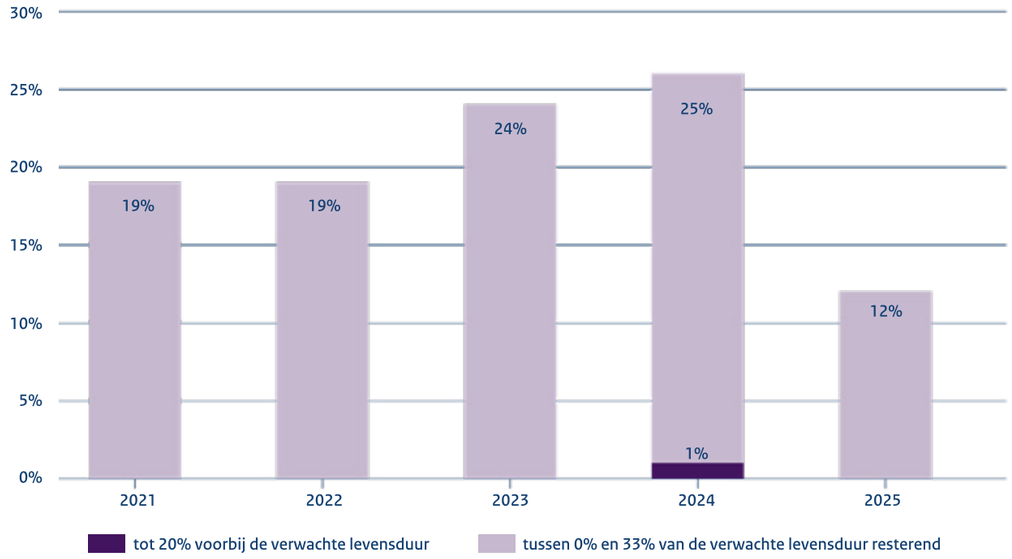
Om de verkeersveiligheid te kunnen waarborgen, heeft RWS begin 2025 een ondersteuningsconstructie onder de **A12-viaducten bij Velperbroek** geplaatst. Hier gold al een verbod voor zwaar transport. De veiligheidsconstructie is aanvullend op deze maatregel. Daarnaast heeft RWS eind 2025 bij het **viaduct Kamperhoekweg op de A6** besloten om de vluchtstrook af te sluiten, de algehele snelheid te verlagen en een verbod in te stellen voor zwaar transport.

Levensduur – Verwachte resterende levensduur

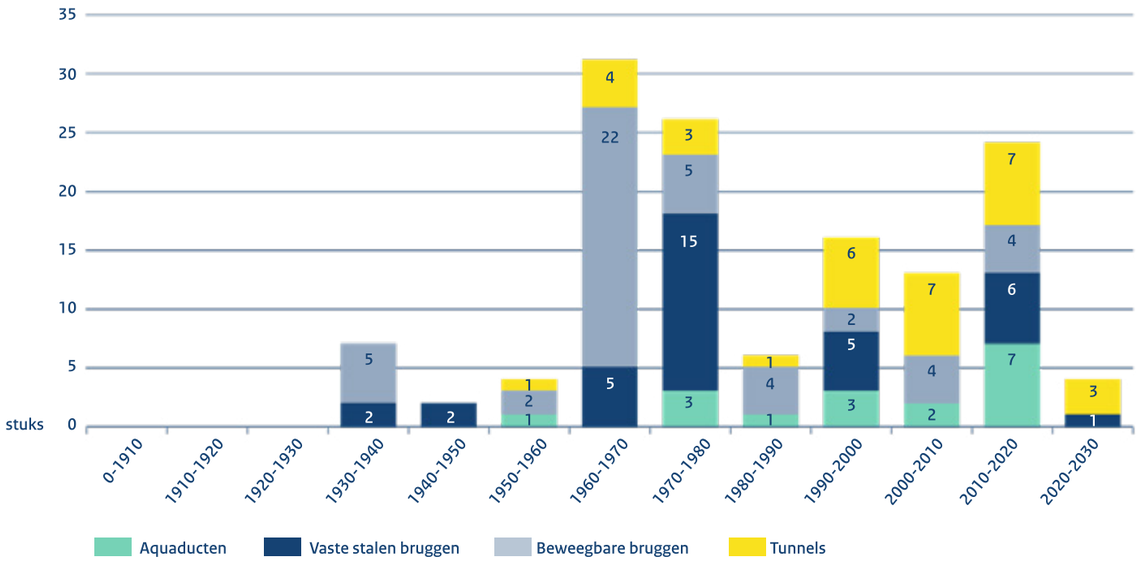
In 2025 naderden minder objecten het einde van hun verwachte levensduur ten opzichte van 2021. In 2021 ging het om 19%, in 2025 om 12%. Deze verbetering is het gevolg van een aanpassing van de Standaard-Vervangings-Intervallen voor enkele objectsoorten, zoals bruggen. RWS kiest de afgelopen jaren steeds vaker voor renovatie of versterking van bestaande objecten (in plaats van verbreding of aanleg), zodat ze langer kunnen worden gebruikt. Analyses bevestigen dat deze objecten daardoor ook echt langer meegaan. In 2025 zien we dit terug in de cijfers.

In 2025 scoorde de levensduur van de Kunstwerken als volgt:

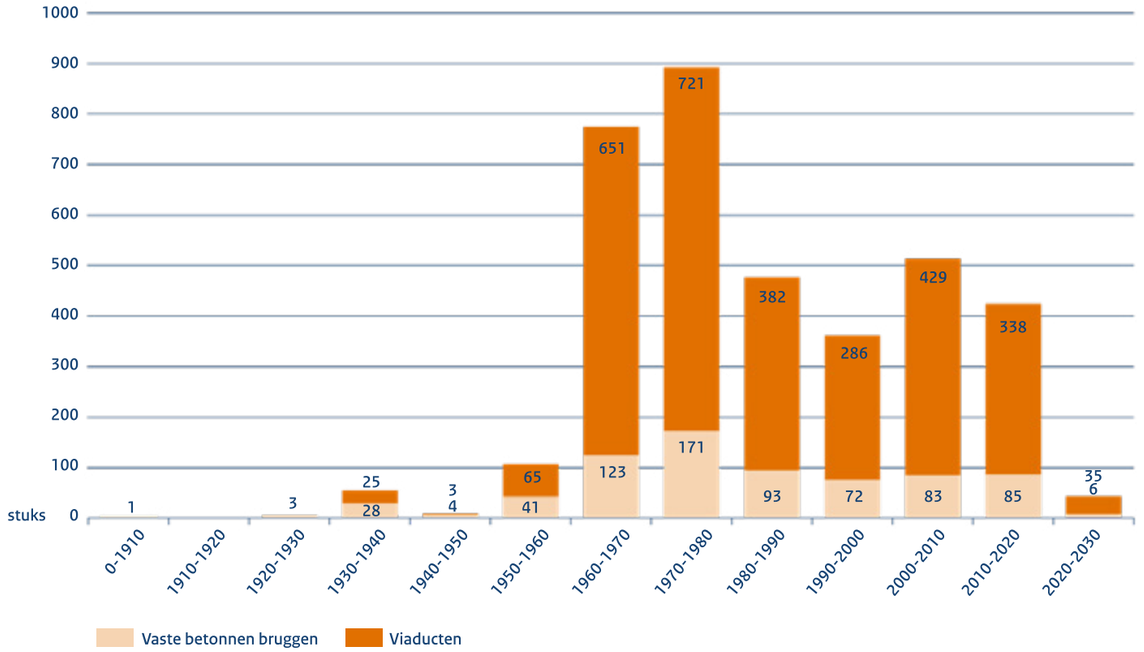
- 44% van de vaste stalen bruggen had minder dan 1/3 van de verwachte resterende levensduur over.
- 23% van de beweegbare bruggen had minder dan 1/3 van de verwachte levensduur over.
- 21% van de vaste betonnen bruggen had minder dan 1/3 van de verwachte resterende levensduur over.
- 12% van de viaducten had minder dan 1/3 van de verwachte levensduur over.



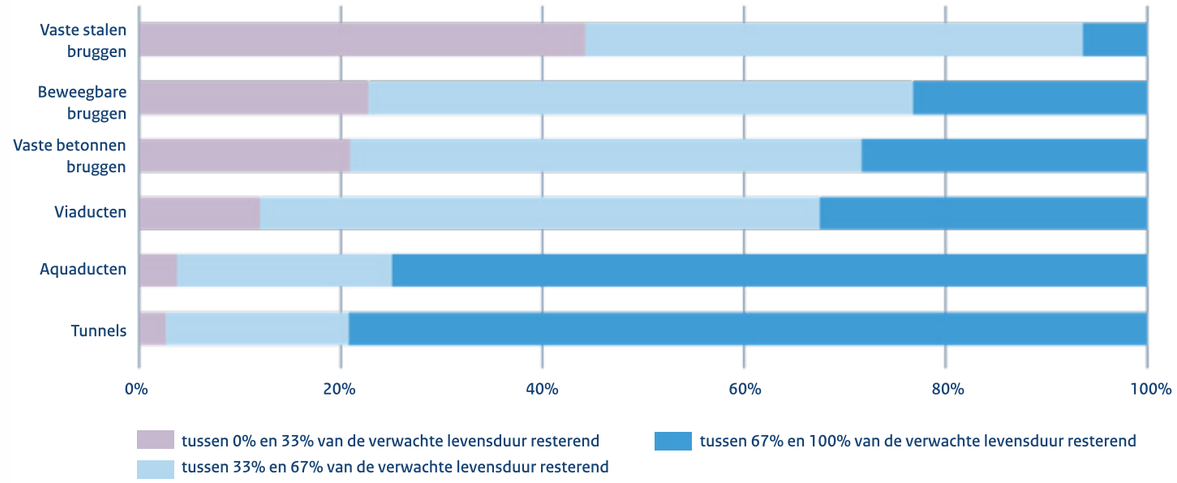
Figuur 1: De ontwikkeling van de verwachte resterende levensduur op de kunstwerken van het HWN van 2021 t/m 2025



Figuur 2: Jaren van aanleg kunstwerken HWN: tunnels, beweegbare bruggen, vaste stalen bruggen en aquaducten (peildatum: 1 januari 2026)



Figuur 3: Jaren van aanleg kunstwerken HWN: viaducten en vaste betonnen bruggen (peildatum: 1 januari 2026)



Figuur 4: Verwachte resterende levensduur kunstwerken gewogen naar vervangingswaarde HWN (peildatum: 1 januari 2026).

Levensduur – Einde Technische Levensduur (ETL)

Dit jaar wordt de ETL voor het eerst gerapporteerd in de ‘Staat van de Infrastructuur’. Meerjarige trendcijfers zijn daarom nog niet beschikbaar. RWS velt geen oordeel over de ETL op het HWN. Wel worden de resultaten gedeeld in Tabel 3.

149 objecten (3%) scoren ‘matig’ op deze indicator. Dat betekent dat 149 objecten binnen nu en vijf jaar vernieuwing nodig hebben. De objecten met score ‘matig’ betreft vooral vaste bruggen, viaducten en duikers[14]. Geografisch zijn deze verdeeld over Nederland. Er zijn concentraties op de N9, het noordelijk deel van de A44 en A20/A12 Hoek van Holland – Utrecht.

Tabel 3: Resultaten Einde Technische Levensduur op het HWN in 2025

Score	Goed	Gemiddeld	Matig
Aantal objecten	4.220	178	149
Percentage	93%	4%	3%

Levensduur – Einde Economische Levensduur (EELI)

Dit jaar wordt de EELI voor het eerst gerapporteerd in de ‘Staat van de Infrastructuur’. Meerjarige trendcijfers zijn daarom nog niet beschikbaar. RWS velt geen oordeel over de EELI op het HWN. Wel worden de resultaten gedeeld in Tabel 4.

248 objecten (5%) scoren ‘matig’ op deze indicator. Dat betekent dat er bij deze objecten sprake is van een LCC-negatief saldo bij het doorzetten van de huidige onderhoudsstrategie. De objecten met een score ‘matig’ betreffen met name duikers, vaste bruggen, viaducten en onderdoorgangen[15]. De objecten met score ‘matig’ zijn verdeeld over Nederland, met concentraties op de N9, het noordelijk deel A44, A20/A12 Hoek van Holland – Utrecht, de A13 en de A10.

Wanneer het niet mogelijk is een object te vernieuwen, zet RWS waar nodig beheers-maatregelen in of voert levensverlengend onderhoud uit.

Tabel 4: Resultaten Einde Economische Levensduur op het HWN in 2025

Score	Goed	Gemiddeld	Matig
Aantal objecten	4.139	464	248
Percentage	85%	10%	5%

14 Een duiker is een verbinding onder de weg. Deze heeft als functie om het hoofdwegennet vrij te houden van water, watergangen te verbinden of om flora en fauna veilig te laten oversteken.

15 Een onderdoorgang is een constructie waarmee verkeer onder een (spoor)weg doorgaat.

Technische conditie – IA-FIT

Dit jaar wordt de indicator IA-FIT voor de tweede keer gerapporteerd in de ‘Staat van de Infrastructuur’. RWS velt geen oordeel over de technische conditie van kunstwerken op het HWN. Wel deelt RWS de resultaten van de FIT-testen (zie Tabel 5).

16 objecten (76%) scoren ‘matig’ voor IA-FIT. Dat betekent dat niet alle onderdelen die nodig zijn voor het functioneren van de beweegbare objecten voldoen aan de huidige eisen. Dit is ongeveer gelijk aan de score IA-FIT-score in 2024. Toen scoorden 17 objecten (77%) ‘matig’.

Wanneer een object niet meer veilig te bedienen is, zet RWS beheersmaatregelen in om de veiligheid te waarborgen. Mogelijk past RWS bijvoorbeeld de bedieningswijze aan op basis van de onderzoeksbevindingen. In zo’n geval werkt RWS ‘om de oorzaak van het bedieningsprobleem heen’. Zo’n manier om de bediening weer veilig te maken, kan betekenen dat een object tijdelijk niet meer op afstand wordt bediend, maar lokaal. RWS handhaaft de beheersmaatregelen totdat (groot) onderhoud of vernieuwing de onderliggende oorzaak structureel heeft opgelost.

Tabel 5: Resultaten Functionele Inspecties en Testen (FIT’s) op het HWN in 2024 en 2025

Score	Goed		Gemiddeld		Matig	
Jaar	**2024**	**2025**	**2024**	**2025**	**2024**	**2025**
Beweegbare bruggen	1	2	2	2	16	16
Aanleginrichting	1	0	1	1	1	0
Percentage	**9%**	**10%**	**14%**	**14%**	**77%**	**76%**



Technische conditie – Kwaliteitskader Tunnels

Dit jaar wordt het Kwaliteitskader Tunnels voor het eerst gerapporteerd in de 'Staat van de Infrastructuur'. Meerjarige trendcijfers zijn daarom nog niet beschikbaar. RWS velt geen oordeel over de technische conditie van tunnels. Wel worden de resultaten gedeeld in Tabel 6.

Van de 22 tunnels scoren er 18 'goed' en twee tunnels scoren 'gemiddeld' (de A16 Drechttunnel en de A15 Noordtunnel). Dat betekent dat 18 tunnels goed functioneren, en bij 2 tunnels op termijn verbetermaatregelen nodig zijn om de tunnel goed te laten functioneren[16]. Bij de Drechttunnel zijn verbeteringen nodig in de tunnelventilatie. Bij de Noordtunnel gaat het om de armaturen. De benodigde verbetermaatregelen worden uitgevoerd als onderdeel van het project 'Tunnelrenovaties Zuid-Holland'. Er zijn geen tunnels die 'matig' scoren. Van twee tunnels ontbreekt de informatie, namelijk de A58 Vlaketunnel en de A29 Heinenoordtunnel. Dit is het gevolg van een wissel in de onderaannemer, waardoor deze analyses nog niet zijn uitgevoerd.

Tabel 6: Uitkomst Kwaliteitskader Tunnels op het HWN in 2025

Tunnelcomplexen	Aantallen
Goed	18
Gemiddels	2
Matig	0
Geen informatie	2
Totaal	**22**[17]

Technische conditie – Inspectieresultaten Kunstwerken

Dit jaar worden de Inspectieresultaten Kunstwerken voor het eerst gerapporteerd in de 'Staat van de Infrastructuur'. Meerjarige trendcijfers zijn daarom nog niet beschikbaar. RWS velt geen oordeel over de inspectieresultaten. Wel worden de resultaten gedeeld in Tabel 7.

Ruim 1.700 objecten (35%) hebben de score 'matig'. Dat betekent dat uit de instandhoudingsinspecties is gebleken dat deze objecten een verhoogd risico hebben. Het merendeel van de 'matig' scorende objecten zijn vaste bruggen en viaducten. Deze zijn over het gehele HWN verdeeld.

Elke 'matige' beoordeling vraagt om actie. Dit kan onderhoud of vernieuwing zijn, maar als dat (nog) niet mogelijk is, worden beheersmaatregelen ingezet om de veiligheid en werking te waarborgen.

Tabel 7: Uitkomst Inspectieresultaten Kunstwerken op het HWN in 2025

Score	Goed	Gemiddeld	Matig
Aantal objecten	3.086	214	1.760
Percentage	61%	4%	35%

16 Kwaliteitskader tunnels kijkt naar het functioneren van de tunnels. Het gaat hierbij níet om de civiele toestand.

17 In bijlage 2 staan 23 tunnelcomplexen. Dit komt omdat de Sluiskiltunnel nog niet wordt getest middels Kwaliteitskader Tunnels. Het beheer en de operatie ligt momenteel niet bij RWS.

Technische conditie – Constructieve veiligheid bruggen en viaducten

Dit jaar wordt de constructieve veiligheid van de bruggen voor de eerste keer gerapporteerd in de 'Staat van de Infrastructuur'. Meerjarige trendcijfers zijn daarom nog niet beschikbaar. RWS velt geen oordeel over de technische conditie van kunstwerken op het HWN. Wel worden de resultaten gedeeld in Tabel 8.

64 objecten (2%) zijn beoordeeld als 'matig'. Het gaat om 36 bruggen en 28 viaducten. Dat betekent dat de constructieve veiligheid op deze objecten niet is aangetoond. Dit is onacceptabel en er zijn zorgen over de constructieve veiligheid van het object. RWS neemt beheersmaatregelen om de veiligheid te garanderen totdat er een structurele oplossing is doorgevoerd.

Ook hebben ruim 3.000 objecten (79%) het oordeel 'onbekend'. Voor deze objecten is nog geen berekening uitgevoerd voor de constructieve veiligheid. Voor het HWN geldt dat er tot nu toe vooral risicogestuurd wordt beoordeeld. Dat houdt in dat objecten met een aanwijsbaar risico worden geprioriteerd voor de uitvoer van de constructieve berekeningen, die 6 tot 12 maanden duren. Aanwijsbare risico's zijn bijvoorbeeld een slecht inspectieresultaat, een aanrijding of aanvaring, of een nieuw constructief inzicht, zoals de tand-nokproblematiek en de waterstofverbrossing die vorig jaar in de 'Staat van de Infrastructuur' zijn genoemd.

Tabel 8: Resultaten berekeningen Constructieve veiligheid op het HWN in 2025

Object	Goed	Gemiddeld	Matig	Onbekend
Aanleginrichtingen	1	10	0	3
Brug beweegbaar	4	10	12	29
Brug vast	117	31	24	598
Viaduct	486	106	28	2.419
Totaal	**608**	**157**	**64**	**3.049**
Percentage van het totaal*	**16%**	**4%**	**2%**	**79%**

**Als gevolg van de afronding telt dit totaal op tot 101%.*



Objectcategorie 2: Verhardingen

Veiligheid

RWS beoordeelt de veiligheid van verhardingen in 2025 als ‘goed’. Dit oordeel is gebaseerd op de prestatieafspraak over het monitoren van schadekenmerken met een harde norm op het wegdek. Onder ‘schadekenmerken met een harde norm’ vallen de rijspoordiepte en de stroefheid van het wegdek.

Met een score van 99,7% is dit een verbetering van 2024 toen er 99,4% behaald werd. In 2023 werd de streefwaarde van 99,7% van deze prestatieafspraak voor het eerst niet behaald. De hoofdreden die toen hiervoor werd genoemd was het uitgestelde onderhoud. Uit onderzoek in 2024 is er gebleken dat de interne norm voor dichte deklagen te streng was. In 2025 is deze norm versoepeld. Deze versoepeling en het meer tijdig uitvoeren van onderhoud heeft ervoor gezorgd dat de score zijn streefwaarde heeft behaald.

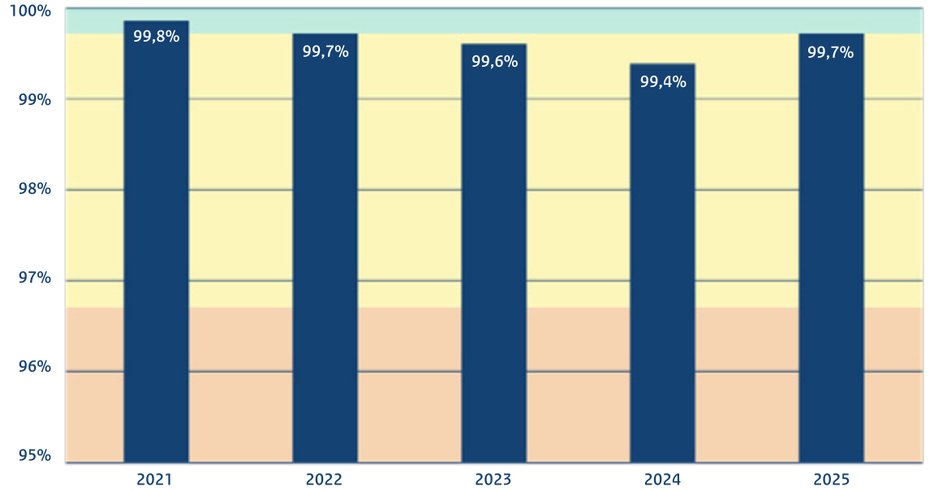
Wanneer er niet wordt voldaan aan de juiste hoeveelheid stroefheid op de weg of wanneer er te veel spoorvorming is, ontstaan er nog geen grote risico’s. Zodra RWS ontdekt dat delen van het wegdek niet aan de prestatieafspraak voldoen, volgen er maatregelen om die risico’s te beheersen. Denk hierbij aan snelheidsbeperkingen of wegdekreparaties. Om veilig de wegdekreparaties uit te voeren, worden wegen vaak afgezet.

Schadekenmerken

RWS kijkt niet alleen naar de schadekenmerken met een harde norm van stroefheid en spoorvorming, maar ook naar schadekenmerken zoals langsvlakheid, craquelé en rafeling[18]. Elk jaar wordt per rijstrook van honderd meter gekeken naar de toekomst. Daarbij beoordeelt RWS of één of meer van de vijf schadekenmerken in de komende jaren waarschijnlijk boven hun gestelde norm zullen uitkomen. Op grond van deze beoordeling stelt RWS een onderhoudsadvies op.



18 Langsvlakheid is de vlakheid van het wegdek. Craquelé is een patroon van fijne scheurtjes is het wegdekoppervlak. Rafeling is een vorm van wegdekschade waarbij de steentjes uit het asfalt losraken, waardoor het oppervlak steeds ruwer en opener wordt.



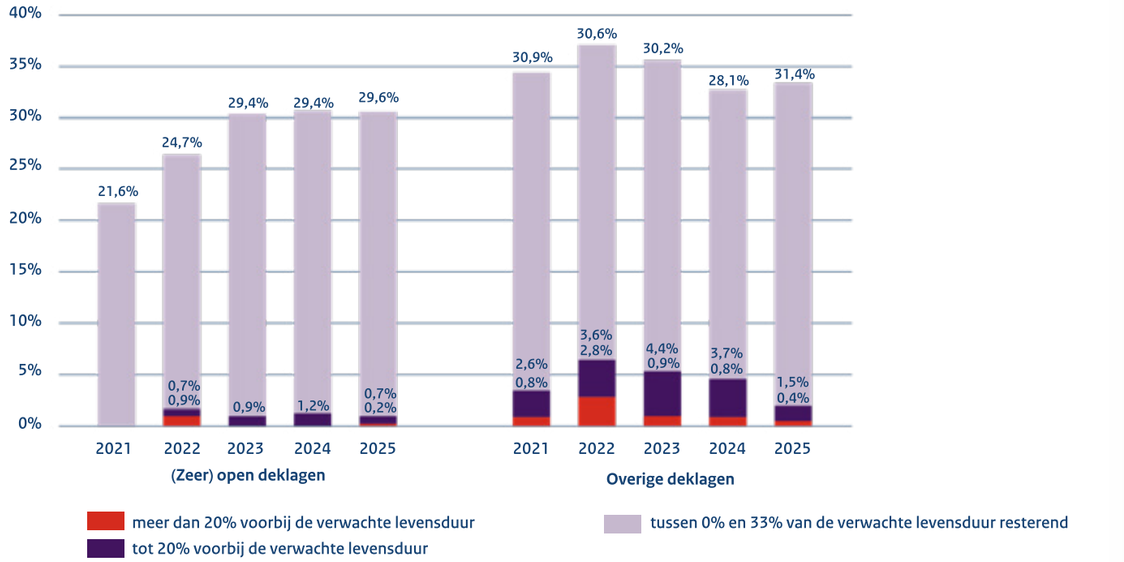
Figuur 5: De ontwikkeling van de veiligheid op de verhardingen van HWN van 2021 t/m 2025



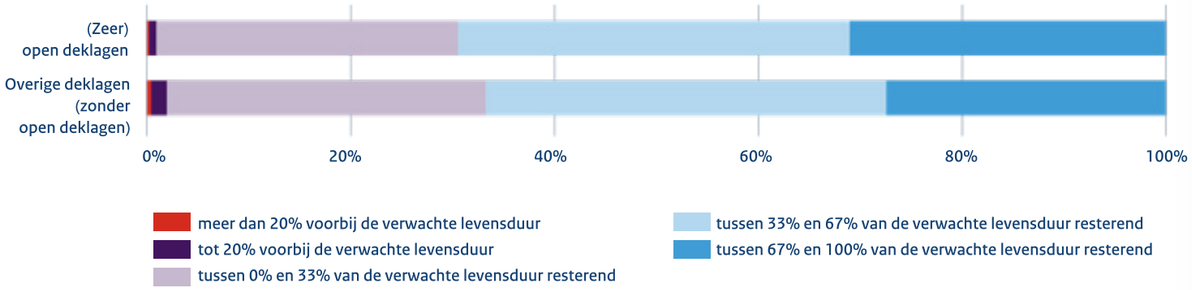
Levensduur – Verwachte resterende levensduur

De verwachte resterende levensduur van de (zeer) open deklagen[19] is vergelijkbaar met 2024: 31% van deze deklagen hebben minder dan 1/3 van de verwachte resterende levensduur over. In 2021 besloeg dit 22% van de deklagen. Hier is sprake van een veroudering van het areaal.

Ook de verwachte resterende levensduur van de overige deklagen[20] is gelijk aan 2024, namelijk 33% van de deklagen heeft nog 1/3 of minder verwachte levensduur resterend. Dit is ongeveer evenveel als in 2021 (34%). Ook het aandeel dat voorbij hun verwachte einde levensduur is, is vrijwel onveranderd. In 2021 was dit 3%, in 2025 2%.



Figuur 6: De ontwikkeling van de verwachte resterende levensduur op de verhardingen van HWN van 2021 t/m 2025



Figuur 7: Verwachte resterende levensduur verhardingen HWN gewogen naar vervangingswaarde (peildatum: 1 januari 2026)

19 (Zeer) open deklagen zijn asfaltdeklagen met relatief veel holle ruimte (lucht tussen de steentjes), zoals ZOAB.

20 Overige deklagen zijn de meer gesloten (dichte) asfaltmengsels, zoals DAB (Dicht Asfalt Beton) en SMA (steenmastiekasfalt).

Objectcategorie 3: Dynamisch Verkeersmanagement

Veiligheid

Verkeerssignalering maakt onderdeel uit van het Dynamisch Verkeersmanagement (DVM). Verkeerssignalering heeft de functie om de weggebruiker te waarschuwen door op matrixborden informatie te delen over snelheden, afgesloten rijstroken en naderende files.

Over de veiligheid door de verkeerssignalering in 2025 velt RWS geen oordeel. Dit komt doordat er weliswaar cijfers over het aantal storingen op de verkeerssignalering beschikbaar zijn, maar er is nog geen norm voor afgesproken. Daarbij zijn er nog andere aspecten die bijdragen aan de veiligheid van de weg.

In 2025 kon op 87 plaatsen de verkeerssignalering minstens dertig dagen achtereen geen beeld tonen. Dit komt overeen met ongeveer 0,6% van alle verkeerssignalering. Hiervan ontbrak op 14 plaatsen rijbaanbreed[21] het beeld. Ten opzichte van 2023 en 2024 is dit een verbetering. Toen betrof het respectievelijk 98 en 143 plaatsen, waarvan op 15 en 19 plaatsen rijbaanbreed. Er is geen aanwijsbare verklaring voor de daling in 2025.

Sinds 2021 neemt het aantal storingen waarbij de verkeerssignalering minstens 30 dagen geen beeldstand heeft toe. Een storing op een verkeerssignalering heeft gevolgen voor de verkeersveiligheid. Bij het niet kunnen tonen van een rood kruis, blijft een rijstrook feitelijk open. Hierdoor is er een verhoogd risico op kop-staartbotsingen.

Figuur 8: Aantal verkeerssignaleringen dat 30 dagen of langer niet functioneert van 2021 t/m 2025 (peildatum: 1 januari 2026)

21 Locaties kunnen rijbaanbreed zijn, dat wil zeggen over de volledige breedte van de weg in één rijrichting, of per rijstrook. Als op een rijbaan met vier rijstroken van hetzelfde portaal de verkeerssignalering van twee rijstroken buiten gebruik zijn telt dat als twee locaties. Doen ze het alle vier niet, wordt gesproken over 'rijbaanbreed'.

Levensduur – Verwachte resterende levensduur

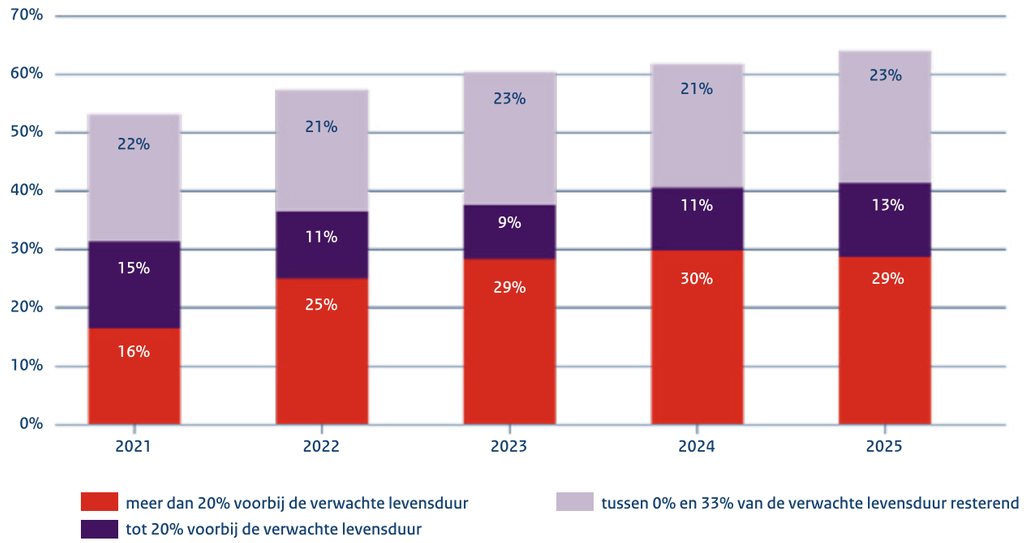
In 2025 is het aandeel DVM dat het einde verwachte levensduur nadert of al heeft overschreden, groter dan in 2021. In 2021 ging het om 53%, waarvan 31% de verwachte levensduur heeft overschreden. In 2025 ging het om 65%, waarvan 42% de verwachte levensduur heeft overschreden.

Figuur 10 laat de volgende verdeling zien in 2025:

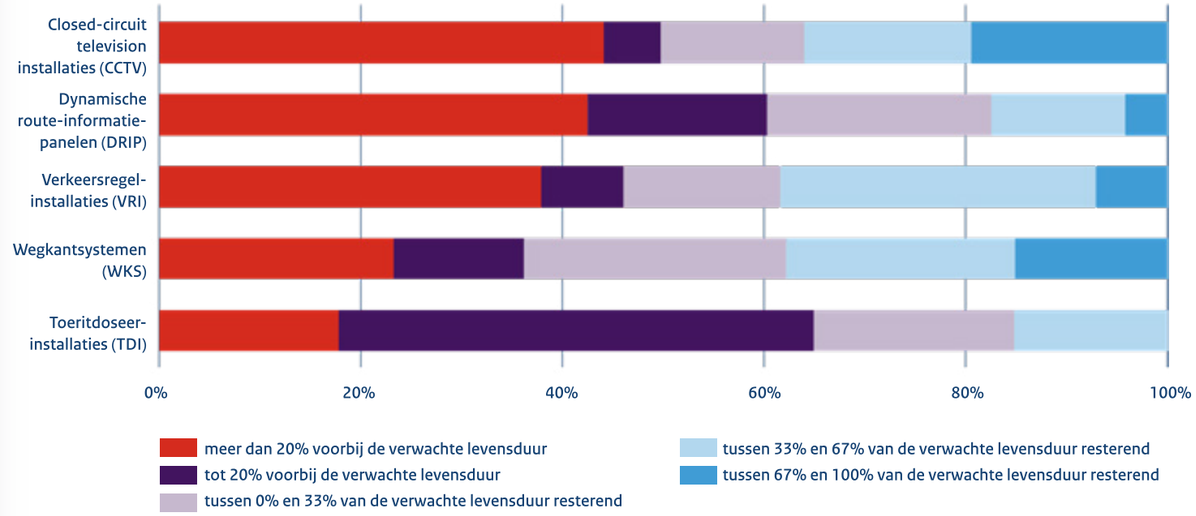
- 50% van de *closed-circuit-television*-camera's (CCTV) had in 2025 de verwachte levensduur overschreden en 14% had minder dan 1/3 verwachte levensduur over.
- 36% van de wegkantsystemen (WKS) had de verwachte levensduur overschreden en 26% had minder dan 1/3 van hun verwachte resterende levensduur over.
- 54% van de overige DVM (Dynamische route-informatiesystemen, Verkeersregelinstallaties en Toeritdoseerinstallaties) had de verwachte levensduur overschreden en 19% had minder dan 1/3 van hun verwachte resterende levensduur over.

Wegverkeersleiders gebruiken CCTV's op verschillende locaties. Ze beoordelen er de actuele verkeerssituatie mee. Bij spitsstroken gebruiken de wegverkeersleiders de camera's om de situatie te inspecteren voordat ze een strook openstellen. Bijvoorbeeld bij onvoldoende zicht of een obstakel kunnen ze de spitsstrook niet vrijgeven. De beschikbaarheid van werkende CCTV's is daarom essentieel voor het veilig benutten van spitsstroken en bediening van bruggen.

Naarmate de CCTV's minder verwachte levensduur overhebben, wordt de kans groter dat ze ermee ophouden. Ook wordt het steeds moeilijker om ze te repareren. Hoe ouder ze zijn, hoe lastiger het namelijk is om de juiste reparatieonderdelen te vinden. De veroudering kan daardoor leiden tot een toename in de reparatietijden van de CCTV's.



Figuur 9: De ontwikkeling van de verwachte resterende levensduur op het Dynamisch Verkeersmanagement van HWN van 2021 t/m 2025



Figuur 10: Verwachte resterende levensduur Dynamisch Verkeersmanagement HWN gewogen naar vervangingswaarde (peildatum: 1 januari 2026)



Objectcategorie 4: Objectcategorie-overstijgend

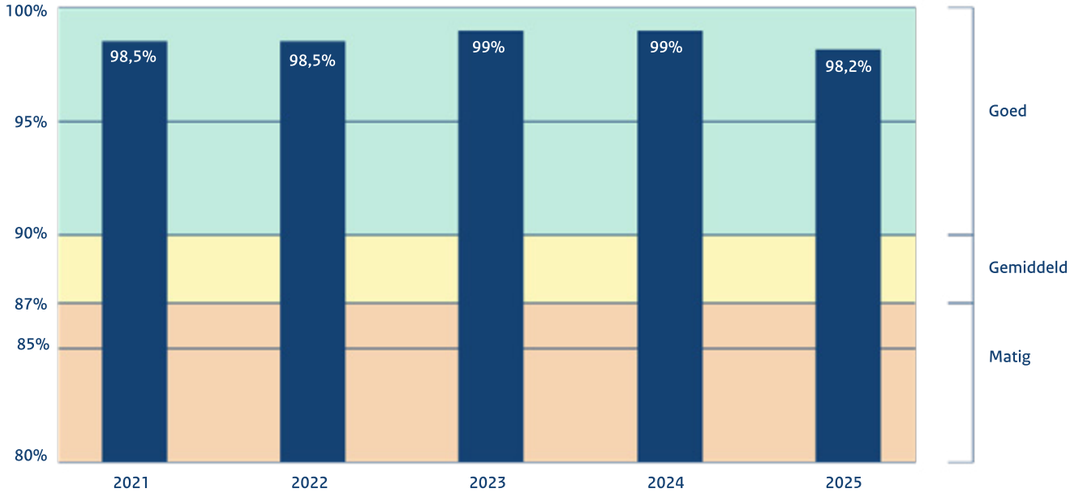
Beschikbaarheid

RWS beoordeelt de beschikbaarheid van het HWN als ‘goed’. Dit oordeel is gebaseerd op de mate waarin RWS voldoet aan de prestatieafspraak voor geplande beschikbaarheid. De streefwaarde bedraagt 90%. In 2025 realiseerde RWS een beschikbaarheid van 98%. Deze prestatieafspraak scoort al jaren rond de 98%-99%, ondanks de grote onderhoudsopgave en het vaker volledig afsluiten van wegen.

Geplande niet-beschikbaarheid is het resultaat van maatregelen die RWS neemt om veilig te kunnen werken tijdens geplande werkzaamheden aan het wegennet, bijvoorbeeld bij aanleg of onderhoud. Denk bij zulke maatregelen aan de afsluiting van rijstroken of zelfs van volledige weggedeelten.

RWS streeft naar een zo efficiënt mogelijke planning en uitvoering van aanleg- en onderhoudswerkzaamheden. Dit doet RWS met de hinderaanpak. Hiermee streeft RWS ernaar de geplande niet-beschikbaarheid zo kort mogelijk te laten duren.

Soms is de niet-beschikbaarheid van rijstroken of wegen ongepland. Dat gebeurt bijvoorbeeld als er onverwachts storingen en incidenten zijn en RWS acuut werkzaamheden moet uitvoeren. Ook externe factoren, zoals heftige weersomstandigheden, schade door aanvaringen of aanrijdingen kunnen leiden tot tijdelijke niet-beschikbaarheid van delen van het netwerk. Deze ongeplande niet-beschikbaarheid telt niet mee in het oordeel over de beschikbaarheid van het HWN. Wel zorgt ongeplande niet-beschikbaarheid voor meer files. In de afgelopen jaren neemt het aantal files toe, met name door ongeplande werkzaamheden, wat leidt tot meer risico op ongevallen[22].



Figuur 11: De ontwikkeling van de beschikbaarheid van het HWN van 2021 t/m 2025

22 Zie ook de Rapportage Rijkswegennet 2025

Afsluitend

Vergelijking met de vorige edities

Het areaal van HWN veroudert en voldoet niet overal meer aan de eisen. De nieuwe indicatoren in deze rapportage brengen dat in beeld. Toch blijven de indicatoren voor veiligheid op de kunstwerken en wegen en ook de indicator voor beschikbaarheid van de wegen ‘goed’ of ‘gemiddeld’. Deze zijn gelijk aan de oordelen in 2021. De resultaten zijn als volgt:

Veiligheid
Voor veiligheid op het HWN heeft RWS meerdere indicatoren in deze rapportage opgenomen:

- De veiligheid op de kunstwerken is sinds 2021 altijd ‘gemiddeld’.
- De indicator voor veiligheid op wegen door de verhardingen is zowel in 2021 als in 2025 ‘goed’.
- De nieuwe indicator ‘Verkeerssignalering’, voor de veiligheid op wegen door de signalering, neemt af. Het aantal locaties waar de verkeerssignalering minstens dertig dagen achtereen een zwart beeld liet zien, stijgt. In 2021 kwam dit 41 keer voor, in 2025 liep dit op tot 87 (0,6%). Dit is wel minder dan in 2024, toen ging het om 143 wegdelen.

Beschikbaarheid
De indicator voor beschikbaarheid voldoet sinds 2021 altijd aan de streefwaarde en scoort daarom ‘goed’.

Levensduur
Het areaal van HWN veroudert. 27% van de bruggen en 12% van de viaducten nadert het einde van de verwachte levensduur. Deze percentages zijn lager dan in 2021, omdat de standaard levensduur van o.a. bruggen in 2025 is verlengd. Dit is het gevolg van renovatie of versterking van de objecten, waardoor deze objecten langer meegaan. Ook de nieuwe indicatoren geven informatie over de levensduur: 149 objecten (3%) scoren ‘matig’ voor de ‘Einde Technische Levensduur’ en hebben binnen nu en vijf jaar groot onderhoud nodig. Het betreft vooral vaste bruggen, viaducten en duikers. En voor Einde Economische Levensduur scoren 248 objecten ‘matig’ (5%). Het doorzetten van de huidige onderhoudsstrategie is duurder dan vernieuwen. Het gaat vooral over vaste bruggen, viaducten, en duikers. Wanneer het niet mogelijk is een object te vernieuwen, zet RWS waar nodig beheersmaatregelen in of voert levensverlengend onderhoud uit.

Ook het Dynamisch Verkeersmanagement veroudert. 23% hiervan nadert het einde van de verwachte levensduur en 42% heeft de verwachte levensduur al overschreden. In 2021 betrof dit respectievelijk 22% en 31%. Tevens is de verwachte resterende levensduur van de verhardingen afgenomen. In 2021 had 22% van de (zeer) open deklagen 1/3 of minder van de verwachte levensduur resterend. Dit steeg in 2025 naar 31%. De overige deklagen zijn vrijwel onveranderd: 34% had in 2021 1/3 of minder verwachte resterende levensduur over. In 2025 was dit 33%.

Technische conditie
Uit de nieuwe indicatoren voor technische conditie blijkt dat de kunstwerken niet overal meer op orde zijn. Zo scoren 16 bruggen (75%) ‘matig’ voor de indicator IA-FIT, 1.760 objecten (35%) ‘matig’ voor de indicator ‘Inspectieresultaten’ en 64 bruggen en viaducten (2%) scoren ‘matig’ voor de indicator ‘Constructieve veiligheid’. RWS zet voor deze objecten beheersmaatregelen in, zodat ze veilig en beschikbaar blijven tot er een structurele oplossing is doorgevoerd. De nieuwe indicator ‘Kwaliteitskader Tunnels’ scoort over het algemeen ‘goed’ (2 tunnels scoren ‘gemiddeld’ en 20 scoren ‘goed’).

Groeiende instandhoudingsopgave

Uit de analyse van de beschikbare gegevens blijkt dat de technische staat van het HWN achteruitgaat. Die achteruitgang komt onder andere doordat veel onderdelen van het netwerk in dezelfde periode zijn gebouwd (de jaren ’60 en ’70) en sindsdien intensiever zijn gebruikt. Zo kwam er steeds meer en zwaarder vrachtverkeer. Hierdoor naderen veel onderdelen tegelijk het einde van hun verwachte levensduur, en hebben ze ook rond dezelfde tijd onderhoud of vernieuwing nodig. Dit maakt de instandhoudingsopgave steeds groter. Ook de financiële omvang van het uitgesteld onderhoud van het HWN groeide: van € 649 miljoen in 2021 naar € 1.133 miljoen in 2025 (zie het jaarverslag IenW Mobiliteitsfonds 2025 van RWS).

In 2024 kwamen er nieuwe aandachtspunten bij, zoals de tand-nokproblematiek en waterstofverbrossing. Hierdoor staan 90 bruggen met tand-nokconstructies en 13 bruggen met risico op waterstofverbrossing onder verhoogd inspectieregime. Dankzij dit scherpere toezicht kan RWS de veiligheid op deze bruggen borgen, bijvoorbeeld door tijdig actie te ondernemen als een brug niet meer voldoet aan de eisen. Zo kan RWS snelheids- of aslastbeperkingen invoeren. In het uiterste geval sluit RWS delen van de weg af.

Incidenten op HWN

Bovenstaande indicatoren maken inzichtelijk dat het areaal niet overal aan de eisen voldoet en dat de indicatoren onder druk staan. Dat kan leiden tot incidenten die het netwerk kunnen verstoren. Hieronder enkele voorbeelden van incidenten die in 2025 druk legden op het HWN:

- In september was er in de Leidsche Rijntunnel een technische storing op de parallelbaan, waardoor er geen gebruik gemaakt kon worden van de afrit Leidsche Rijn en de toerit richting het centrum. Hierdoor ontstond veel drukte in en rondom de tunnel. Eind 2025 zijn de camera’s, het intercomsysteem en de brandblusinstallaties vervangen.
- De Vlaketunnel heeft meerdere keren in 2025 een storing gehad aan tunneltechnische installaties, waardoor RWS de gehele tunnel meermaals moest afsluiten. Dit leidde tot veel files in Zeeland. De storingen komen met name door veel verouderde systemen.
- Door een grote stroomstoring in september 2025 moest RWS de Heinenoordtunnel afsluiten doordat veiligheidsinstallaties buiten werking waren.
- In 2024 constateerde RWS in de Vollenhoventunnel dat een tunneldeel enkele millimeters omhoog was gekomen door een te hoge grondwaterstand. Om deze reden heeft de Vollenhoventunnel een verhoogd risicoprofiel, waarbij een nieuwe fundering en het verzwaren van de bestaande constructie nodig zijn. De ingevoerde maatregelen in 2024 (plaatsen van betonblokken op de vluchtstrook als tegengewicht en een snelheidsverlaging van 100 naar 90 km/uur) zijn eind 2025 nog steeds actief.
- In 2025 heeft RWS onderzoek gedaan naar de Prinses Margriettunnel, waar in 2022 een tunneldeel omhoog is gekomen. Uit het onderzoek is gebleken dat de gebruikte voorspanstaven in de trek-/ankerpalen kapot zijn gegaan door spanningscorrosie. Ook wordt in dit onderzoek vermeld dat de Vollenhoventunnel, de 1e Heinenoordtunnel, de Taxandriatunnel en de verdiepte ligging Kleinpolderplein vergelijkbare funderingen hebben zoals in de Prinses Margriettunnel.
- In de nacht van 22 oktober op 23 oktober 2025 is tijdens werkzaamheden een sinkhole ontdekt in de middenberm op het talud van de A12 tussen Velperbroek en de IJsselbruggen bij Arnhem. Het gat was minstens 2 meter diep en liep onder de snelweg door. De sinkhole is ontstaan doordat er regenwater met zand terecht is gekomen in de holle ruimte bij het betonnen landhoofd. De herstelwerkzaamheden zijn in 2025 uitgevoerd.



3. Het Hoofdvaarwegennet



Het areaal van HVWN veroudert en voldoet niet overal meer aan de eisen. De nieuwe indicatoren in deze rapportage brengen dat in beeld. Daarnaast neemt de beschikbaarheid van de sluizen af. De indicator voor beschikbaarheid daalde van 'gemiddeld' in 2021 naar 'matig' in 2025. Ook het aantal storingen op maatgevende kolken is toegenomen met 8%. Dit leidt tot meer hinder voor de vaarweggebruiker. Er zijn ook verbeteringen geweest, namelijk op de 'Vaarwegmarkering' en 'Vaargeul op orde'. Beide stegen van 'matig' naar 'goed'. De indicator voor veiligheid op de kunstwerken is stabiel gebleven.

In de tabel hieronder staan alle oordelen over het HVWN in 2025. Na de tabel volgt een korte samenvatting van de ontwikkeling van het areaal. Daarna worden resultaten van de verschillende objectcategorieën beschreven, inclusief een duiding van het oordeel en de achterliggende data. In het afsluitende deel van dit hoofdstuk komen vooral deze drie zaken aan bod: de verschillen met 2021, de effecten van deze verschillen op de instandhoudingsopgave, en belangrijke incidenten.

Tabel 9: Overzicht van de oordelen over het HWN

Objectcategorie	Criterium	Oordeel
1. Kunstwerken	Veiligheid	'Gemiddeld'
	Levensduur	Verwachte resterende levensduur*1 36% heeft <1/3 van de verwachte levensduur over
		Einde Technische Levensduur*1, 2 53 objecten - 13% - scoren 'matig'
		Einde Economische Levensduur*1, 2 61 objecten - 13% - scoren 'matig'
	Betrouwbaarheid	1.720 storingen, waarvan 1.116 op maatgevende kolken*1
	Beschikbaarheid	Bruggen 0,6% niet beschikbaar - scoren 'goed' Sluizen 4,4% niet beschikbaar - scoren 'matig'
	Technische conditie	IA-FIT*1 62 objecten - 60% - scoren 'matig'
		Inspectieresultaten Kunstwerken*1, 2 270 objecten - 58% - scoren 'matig'
		Constructieve veiligheid bruggen en viaducten*1, 2 14 bruggen - 4% - scoren 'matig'
2. Verkeersvoorzieningen	Veiligheid	'Goed'
3. Bodems vaargeul	Technische conditie	'Goed'

**1 Voor deze indicator is wel data beschikbaar, maar geen norm om tot een oordeel te kunnen komen.*
**2 Deze indicator staat dit jaar voor het eerst in de 'Staat van de Infrastructuur'.*

Ontwikkeling van het areaal

Sinds 2021 zijn dit de belangrijkste veranderingen op het areaal van het HVWN:

200 km meer vaarwegen en 256 km meer verkeersbegeleiding

De toename van het aantal vaarwegen wordt veroorzaakt door:

- Een toename van de lengte voor de kust van Zeeland als gevolg van een aanpassing in het verkeersscheidingsstelsel en een update van de vaargeulen in de Waddenzee.
- Het opnemen van het deel van de Maas aan de Grensmaas, waar alleen recreatieverkeer is toegestaan.
- De lengte van de verkeersbegeleiding is gewijzigd door een uitbreiding van de zeecorridors voor de kust van Zeeland.

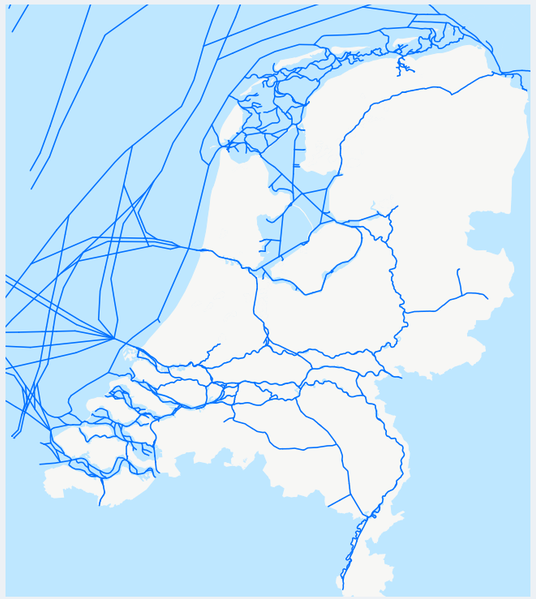
Elf objecten minder

In 2025 bevat het areaal van RWS elf minder objecten dan in 2021. De afname komt o.a. door:

- De middensluis in Terneuzen is buiten gebruik gesteld in verband met de vervanging door de Nieuwe Sluis in Terneuzen in 2024.
- De Roggebotsluis in Dronten is gesloopt.
- De twee beweegbare bruggen over de oude Middensluis in Terneuzen zijn gesloopt.
- Er zijn vier schutsluizen en bruggen overgedragen aan de regio langs kanaal Lemmer-Delfzijl.
- De Gerrit Krolbrug in Groningen is aangevaren en buiten gebruik gesteld.

De zeesluis bij IJmuiden en de Nieuwe Sluis in Terneuzen zijn toegevoegd aan het areaal. Meer cijfers staan in Bijlage 2: Areaal van RWS.

Het Hoofdvaarwegennet (HVWN)





3.858 km
Zeetoegangsgeulen en zeecorridors



3.413 km
Kanalen, rivieren en vaargeulen binnenwater



848 km
Verkeers-begeleiding



86
Sluiscomplexen met **126** schutsluiskolken



243
Vaste bruggen



107
Beweegbare bruggen



23
Vuurtorens incl. **6** op BES-eilanden



12
Verkeersposten

Objectcategorie 1: Kunstwerken

Veiligheid

Op het HVWN bevinden zich kunstwerken bij verschillende soorten vaarwegen:

- Hoofdtransportassen (internationale achterlandverbindingen).
- Hoofdvaarwegen (nationale achterlandverbindingen).
- Overige vaarwegen.

RWS beoordeelt de veiligheid van de kunstwerken op deze vaarwegen sinds 2021 altijd als 'gemiddeld'. RWS slaagde er in 2025 opnieuw in om de veiligheid te borgen, maar moest daarvoor bij veel objecten maatregelen voor nemen. Dit had nadelige gevolgen voor gebruikers van het netwerk, bijvoorbeeld in de vorm van stremmingen (tijdelijke afsluitingen van hele of gedeeltelijke vaarwegen).

Ten opzichte van de afgelopen jaren is de veiligheid van kunstwerken op het HVWN grotendeels gelijk gebleven. Wel legden onderstaande factoren in 2025 opnieuw druk op die veiligheid:

- ***Veel kunstwerken zijn verouderd***. Ze zijn aan het einde van hun verwachte levensduur. Dat geldt vooral voor bruggen.
- ***Het uitgesteld onderhoud groeit***. Door dit uitstel verslechtert de staat van de kunstwerken, wat de kans op storingen vergroot.
- ***De gemiddelde scheepsgrootte is de afgelopen jaren toegenomen***[23]. Veel kunstwerken zijn oud en gebouwd voor kleinere scheepvaart dan nu gebruikelijk is. Dat grotere schepen er toch gebruik van maken, leidt tot meer aanvaringen. Die veroorzaken soms aanzienlijke schade en stremmingen voor zowel weg- als scheepvaartverkeer.

Onvoorziene schade aan objecten kan ertoe leiden dat ze vervangen moeten worden. RWS heeft inmiddels meerdere kunstwerken een verhoogd risicoprofiel gegeven, vanwege het intensievere gebruik ervan. Voor deze objecten heeft RWS beheersmaatregelen geprioriteerd, maar nog niet uitgevoerd.

RWS zet zich in om overlast als gevolg van aanvaringen te minimaliseren en de opgetreden schade te herstellen. Daarnaast wil RWS de objectspecifieke aanvaarrisico's in kaart brengen zodat deze risico's beter beheerst kunnen worden. In de brief Ongevalscijfers Scheepvaart 2022 staat dat vanwege locatie- en objectspecifieke omstandigheden, een generieke beoordeling van het aanvaarrisico op objectniveau noodzakelijk is. Door het grote aantal objecten is het beoordelen van de aanvaarrisico's en het uitwerken van maatregelen een omvangrijke uitdaging. RWS heeft in de periode 2022-2024 screeningsinstrumenten ontwikkeld voor de systematische beoordeling van het aanvaarrisico van objecten en voor het beoordelen van mogelijke maatregelen. In 2025 heeft de marktbenadering plaatsgevonden om in een meerjarig programma de systematische beoordeling van de aanvaarrisico's van de RWS objecten uit te laten voeren. Dit programma is in het tweede kwartaal van 2026 gestart.

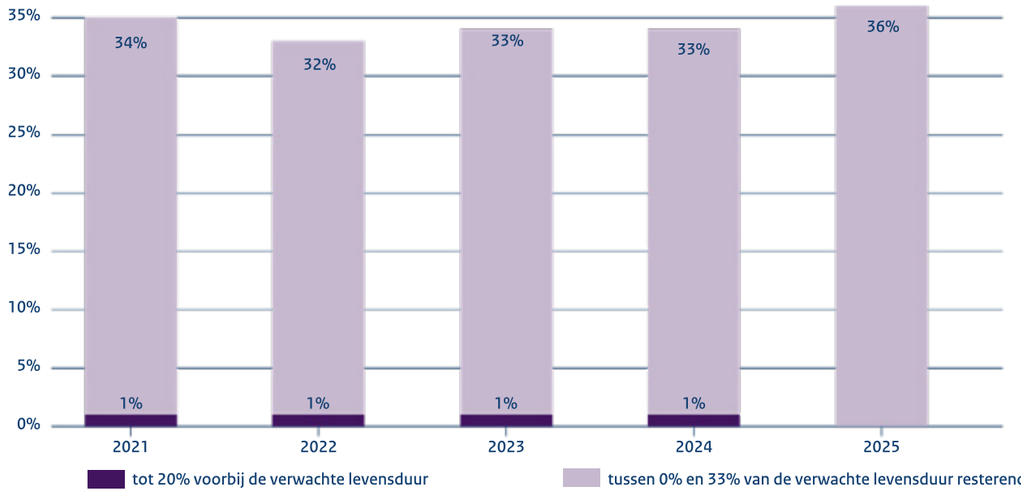
23 Monitor Nautische Veiligheid Binnenwateren - Rijkswaterstaat Publicatie Platform

Levensduur – Verwachte resterende levensduur

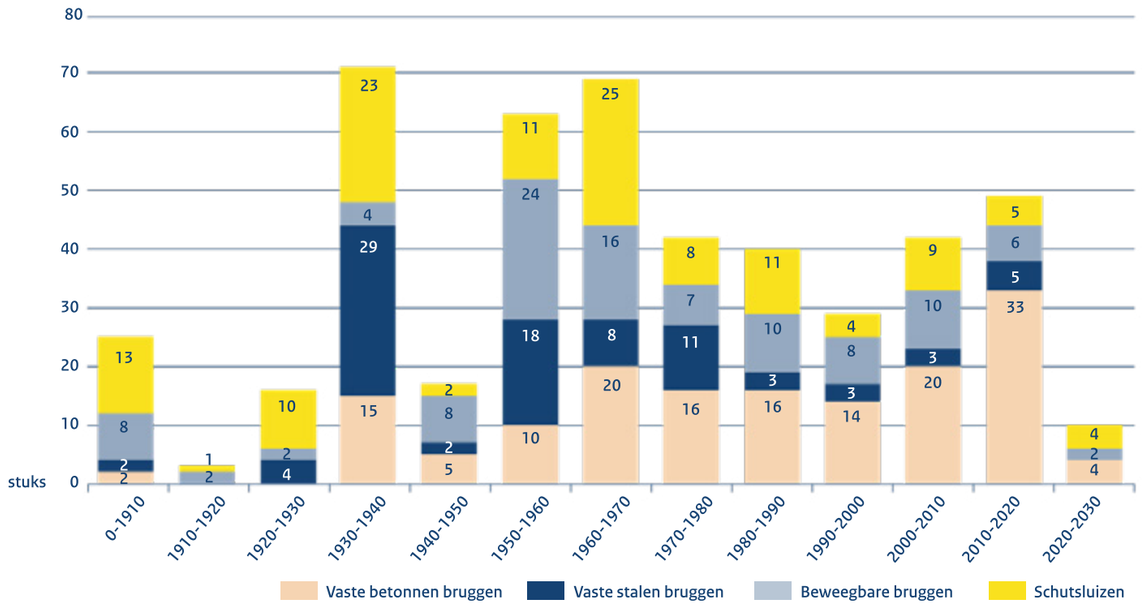
Op het HVWN zijn de standaardvervangings-intervallen voor enkele objectsoorten, zoals schutsluizen, aangepast. RWS kiest de afgelopen jaren steeds vaker voor renovatie of versterking van bestaande objecten (in plaats van verbreding of aanleg), zodat ze langer kunnen worden gebruikt. Analyses bevestigen dat deze objecten daardoor ook echt langer meegaan. In 2025 zien we dit terug in de cijfers.

Ten opzichte van 2021 is het aantal objecten dat de verwachte einde levensduur nadert weinig veranderd. In 2021 betrof het 35%, in 2025 was dit 36%. Figuur 14 laat de volgende gegevens zien voor 2025:

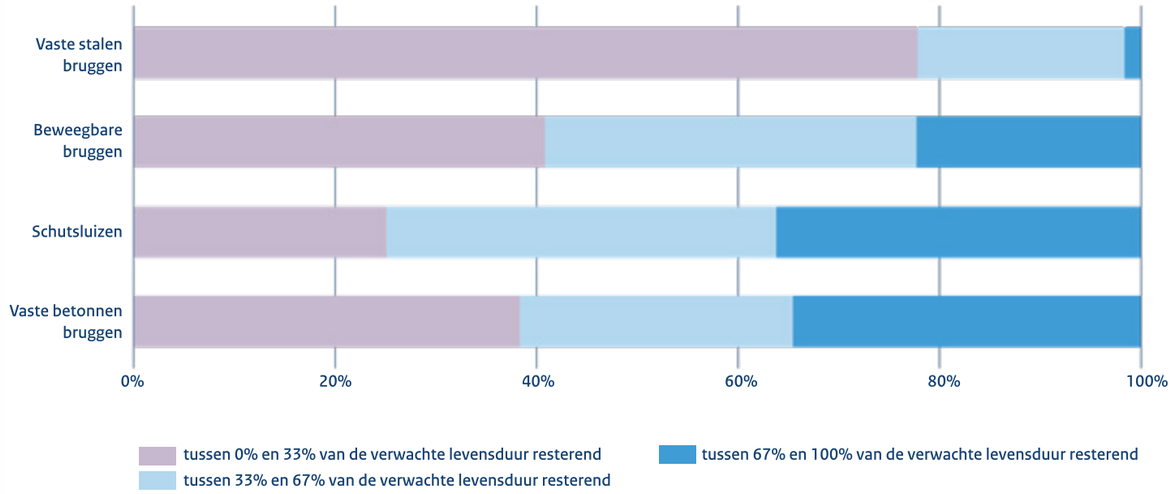
- 78% van de vaste stalen bruggen nadert het einde van de verwachte levensduur.
- 41% van de beweegbare bruggen nadert het einde van de verwachte levensduur.
- 38% van de betonnen bruggen nadert het einde van de verwachte levensduur.
- 25% van de schutsluizen nadert het einde van de verwachte levensduur.



Figuur 12: De ontwikkeling van de verwachte resterende levensduur op de kunstwerken van het HVWN van 2021 t/m 2025



Figuur 13: Jaren van aanleg kunstwerken HVWN (peildatum: 1 januari 2026)



Figuur 14: Verwachte resterende levensduur kunstwerken gewogen naar vervangingswaarde HVWN (peildatum: 1 januari 2026)

Levensduur – Einde Technische Levensduur (ETL)

Dit jaar wordt de ETL voor het eerst gerapporteerd in de 'Staat van de Infrastructuur'. Meerjarige trendcijfers zijn daarom nog niet beschikbaar. RWS velt geen oordeel over de ETL op het HVWN. Wel worden de resultaten gedeeld in Tabel 10.

53 objecten (13%) scoren 'matig' op deze indicator. Dat betekent dat 53 objecten binnen nu en vijf jaar vernieuwing nodig hebben. Hiervan zijn 50 objecten vaste bruggen, waarvan het merendeel in de Maas in Limburg ligt.

Tabel 10: Resultaten Einde Technische Levensduur op het HVWN in 2025

Score	Goed	Gemiddeld	Matig
Aantal objecten	303	39	53
Percentage	78%	10%	13%

**Als gevolg van de afronding telt dit totaal op tot 99%.*

Levensduur – Einde Economische Levensduur (EELI)

Dit jaar wordt de EELI voor het eerst gerapporteerd in de ‘Staat van de Infrastructuur’. Meerjarige trendcijfers zijn daarom nog niet beschikbaar. RWS velt geen oordeel over de EELI op het HVWN. Wel worden de resultaten gedeeld in Tabel 11.

61 objecten (13%) scoren ‘matig’ op deze indicator. Dat betekent dat bij 61 objecten er sprake van LCC-negatief saldo bij het doorzetten van de huidige onderhoudsstrategie. 41 van de ‘matig’ scorende objecten zijn vaste bruggen. Deze liggen met name over het Twentekanaal en de Zuid-Willemsvaart.

Wanneer het niet mogelijk is een object te vernieuwen, zet RWS waar nodig beheersmaatregelen in of voert levensverlengend onderhoud uit.

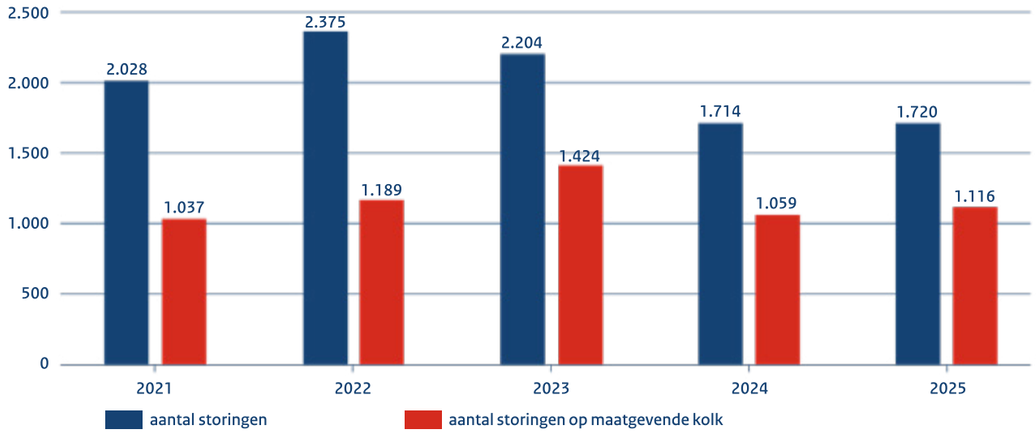
Tabel 11: Resultaten Einde Economische Levensduur op het HVWN in 2025

Score	Goed	Gemiddeld	Matig
Aantal objecten	337	73	61
Percentage	72%	15%	13%

Betrouwbaarheid

Over de betrouwbaarheid van kunstwerken in 2025 velt RWS geen oordeel. De benodigde storingsgegevens voor het HVWN zijn beschikbaar, maar een norm voor beoordeling ontbreekt.

De beschikbare storingscijfers geven een indicatie van de betrouwbaarheid van het netwerk. In 2025 is het totale aantal storingen is ongeveer gelijk gebleven ten opzichte van het jaar ervoor: van 1.714 in 2024 naar 1.720 in 2025. Op de maatgevende kolken[24] is het aantal storingen toegenomen: van 1.059 in 2024 naar 1.116 in 2025 – een toename van 5,4%. De storingen op maatgevende kolken leiden tot meer hinder dan de storingen op niet-maatgevende kolken.



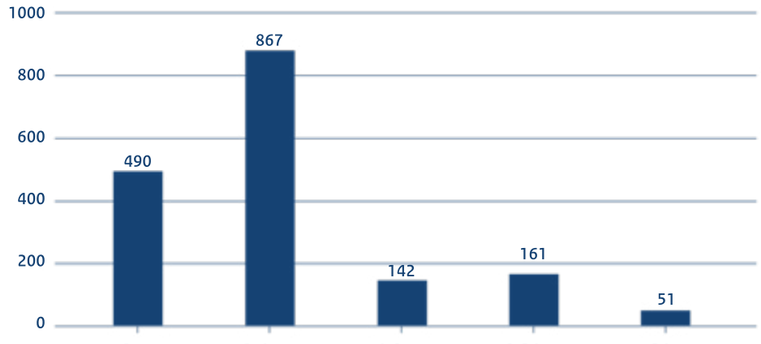
Figuur 15: De ontwikkeling van het aantal storingen op de kunstwerken van het HVWN van 2021 t/m 2025

24 Een maatgevende kolk is de sluisruimte (kolk) die groot genoeg is voor het grootste schip dat op die vaarweg is toegestaan. Dit schip heet het ‘maatgevende schip’.

Storingen verschillen sterk in impact. Sommige worden binnen minuten opgelost, andere duren meerdere dagen. In Figuur 16 staat de verdeling van de storingen. De meeste storingen zijn binnen vier uur opgelost.

De grootste storing vond plaats op de oude kolk van sluis Panheel. Deze was vrijwel heel 2025 gestremd als gevolg van scheurvorming in de sluisdeuren[25] en was pas beëindigd na de afronding van de renovatiewerkzaamheden[26]. Omdat deze kolk niet maatgevend is, bleef de hinder beperkt. Andere grote storingen vonden plaats op sluis Heel (1.655 uur) en op de Noordersluis Utrecht, met een storing van 1.383 uur en een van 551uur.

Het aantal geregistreerde storingen is in 2025 met 15% gedaald ten opzichte van 2021, maar het aantal storingen op maatgevende kolken is gestegen met 8% ten opzichte van 2021 (1.037 storingen). Hierdoor is de hinder op het netwerk toegenomen.



Figuur 16: Storingsduur in het jaar 2025. Op de x-as staat de storingsduur in klassen, op de y-as hoe vaak deze duur is voorgekomen

Beschikbaarheid

Het oordeel over de beschikbaarheid[27] van de kunstwerken (sluizen en beweegbare bruggen) op het HVWN was de afgelopen vier jaar ‘gemiddeld’. Ook in 2025 is het oordeel ‘gemiddeld’. Figuur 17 laat zien dat de beschikbaarheid de afgelopen jaren is verbeterd. Van zo’n 3% niet-beschikbaar in 2021 en 2022, tot iets minder dan 2% in 2023, 2024 en 2025. Deze verbetering wordt vooral veroorzaakt door de toevoeging van bruggen aan de berekening van de score. In 2021 waren dit 21 bruggen, in 2023 nam dit toe tot 85, in 2025 naar 87. Bruggen leiden minder vaak tot stremmingen voor de vaarweg, wat het gemiddelde naar beneden haalt. Deze daling is terug te zien in Figuur 17.

Bruggen en sluizen kunnen ook los van elkaar worden geanalyseerd. De niet-beschikbaarheid van de bruggen was in 2021 0,5%, in 2024 0,6% en in 2025 0,6%. Hiermee werd voldaan aan de prestatieafspraak (‘goed’). De sluizen gingen van 3,7% niet-beschikbaar in 2021, naar 3,9% in 2024, naar 4,4% in 2025. Hiermee daalde het oordeel voor de sluizen van ‘gemiddeld’ naar ‘matig’.

De score voor beschikbaarheid is een gemiddelde over alle kunstwerken op het HVWN. Dit areaal wordt verder onderverdeeld in verschillende vaarwegcategorieën: hoofdtransportas, hoofdvaarweg en overige vaarweg. De overschrijding van de prestatieafspraak voor ongeplande niet-beschikbaarheid is het grootst op de overige

25 Sluis Panheel helemaal gestremd

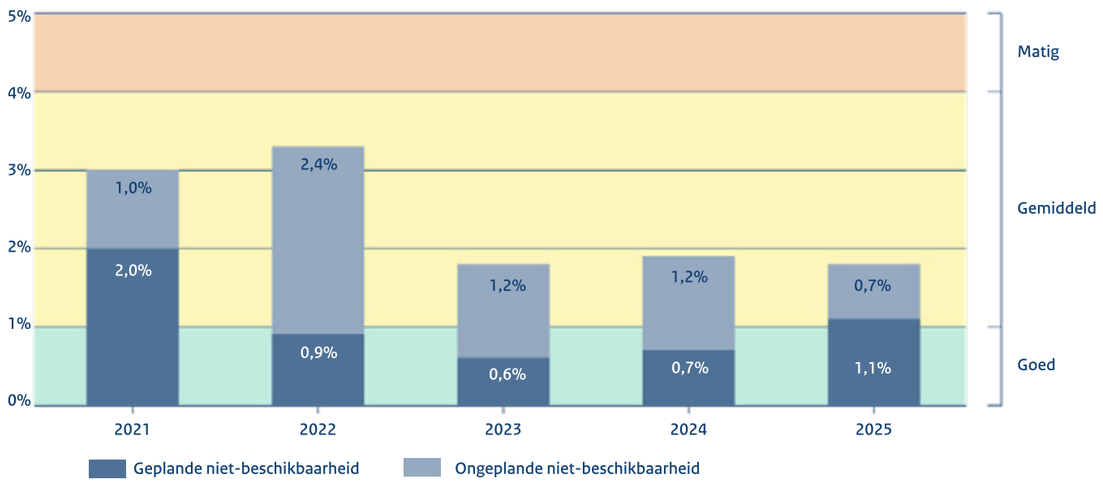
26 Tilburg 3: renovatie van objecten in kanalen Noord-Brabant en Limburg

27 De beschikbaarheid op het HVWN is anders dan de betrouwbaarheid. Betrouwbaarheid meet het aantal storingen (op maatgevende kolken). Beschikbaarheid kijkt naar de duur waarin de objecten wel of niet beschikbaar zijn voor het maatgevende schip.

vaarwegen (1,2%) en op de hoofdvaarwegen (0,4%). Op de hoofdtransportas (0,2%) wordt aan de streefwaarde voldaan. De objecten met de hoogste ongeplande niet-beschikbaarheid waren in 2025 Sluis 13 (op de Zuid-Willemsvaart in Noord-Brabant), Noordersluis Utrecht en Sluis Bosscherveld. Deze liggen alle drie op de 'overige vaarwegen'.

Daarnaast bestaat de beschikbaarheid uit twee losse prestatieafspraken: die over geplande niet-beschikbaarheid en ongeplande niet-beschikbaarheid.

- ***Geplande niet-beschikbaarheid***: Volgens de prestatieafspraak mogen kunstwerken maximaal 0,8% van de tijd niet-beschikbaar zijn vanwege gepland onderhoud. In 2023 (0,6%) en 2024 (0,7%) werd er aan die afspraak voldaan. In 2021 (2,0%) 2022 (0,9%) en 2025 (1,1%) niet. Dit komt door de groei op productie en geplande werkzaamheden.
- ***Ongeplande niet-beschikbaarheid***: De afspraak luidt dat kunstwerken op het HVWN maximaal 0,2% van de tijd niet-beschikbaar mogen zijn als gevolg van ongepland onderhoud. In 2025 was deze score 0,7%. RWS voldoet al sinds 2017 niet meer aan de prestatieafspraak over ongeplande niet-beschikbaarheid. De voornaamste oorzaak is uitgesteld onderhoud, waardoor objecten storingsgevoeliger worden. Daarnaast speelt de toenemende leeftijd van de kunstwerken een rol. Ook in 2025 heeft RWS minder onderhoudswerkzaamheden kunnen uitvoeren dan nodig, waardoor het uitgestelde onderhoud op het HVWN toenam. Doordat er te weinig onderhoud wordt uitgevoerd en het uitstel van onderhoud oploopt, neemt de kans op storingen en incidenten verder toe. Dit leidt tot ongeplande niet-beschikbaarheid.



Figuur 17: De ontwikkeling van de niet-beschikbaarheid op de kunstwerken van het HVWN van 2021 t/m 2025

Technische conditie – IA-FIT

Dit jaar wordt de indicator IA-FIT voor de tweede keer gerapporteerd in de 'Staat van de Infrastructuur'. RWS velt geen oordeel over de technische conditie van kunstwerken op het HVWN. Wel deelt RWS de resultaten van de FIT-testen (zie Tabel 12).

62 objecten (60%) scoren 'matig' voor IA-FIT. Dat betekent dat niet alle onderdelen die nodig zijn voor het functioneren van de beweegbare objecten voldoen aan de huidige eisen. Dit is ongeveer gelijk aan de score IA-FIT-score in 2024. Toen scoorden 65 objecten (59%) 'matig'.

Wanneer een object niet meer veilig te bedienen is, zet RWS beheersmaatregelen in om de veiligheid te waarborgen. Mogelijk past RWS bijvoorbeeld de bedieningswijze aan op basis van de onderzoeksbevindingen. In zo'n geval werkt RWS 'om de oorzaak van het bedieningsprobleem heen'. Zo'n manier om de bediening weer veilig te maken, kan betekenen dat een object tijdelijk niet meer op afstand wordt bediend, maar lokaal. RWS handhaaft de beheersmaatregelen totdat (groot) onderhoud of vernieuwing de onderliggende oorzaak structureel heeft opgelost.

Tabel 12: Resultaten Functionele Inspecties en Testen (FIT's) op het HVWN in 2024 en 2025

Score	Goed		Gemiddeld		Matig	
Jaar	**2024**	**2025**	**2024**	**2025**	**2024**	**2025**
Beweegbare bruggen	13	20	9	3	35	28
Schutsluizen	10	5	14	14	30	34
Percentage	**21%**	**24%**	**21%**	**16%**	**59%**	**60%**

**Als gevolg van de afronding telt het totaal van 2024 op tot 101%*

Technische conditie – Inspectieresultaten Kunstwerken

Dit jaar worden de Inspectieresultaten Kunstwerken voor het eerst gerapporteerd in de 'Staat van de Infrastructuur'. Meerjarige trendcijfers zijn daarom nog niet beschikbaar. RWS velt geen oordeel over de inspectieresultaten. Wel worden de resultaten gedeeld in Tabel 13.

270 objecten (58%) hebben de score 'matig'. Dat betekent dat uit de instandhoudingsinspecties is gebleken dat deze objecten een verhoogd risico hebben.

De 'matig' scorende objecten zijn vooral vaste bruggen (met name op Amsterdam-Rijnkanaal en Twentekanaal), schutsluizen (met name in Maas en Zuid-Willemsvaart) en beweegbare bruggen (met name op hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl).

Elke 'matige' beoordeling vraagt om actie. Dit kan onderhoud of vernieuwing zijn, maar als dat (nog) niet mogelijk is, worden beheersmaatregelen ingezet om de veiligheid en werking te waarborgen.

Tabel 13: Resultaten Inspectieresultaten Kunstwerken op het HVWN in 2025

Score	Goed	Gemiddeld	Matig
Aantal objecten	171	26	270
Percentage	37%	6%	58%

**Als gevolg van de afronding telt het totaal op tot 101%*

Technische conditie – Constructieve veiligheid bruggen

Dit jaar wordt de constructieve veiligheid van de bruggen voor de eerste keer gerapporteerd in de ‘Staat van de Infrastructuur’. Meerjarige trendcijfers zijn daarom nog niet beschikbaar. RWS velt geen oordeel over de technische conditie van kunstwerken op het HVWN. Wel deelt RWS de resultaten van de constructieve veiligheid van bruggen (zie Tabel 14).

14 objecten (4%) zijn beoordeeld als ‘matig’. Het gaat om 14 bruggen. De beoordeling betekent dat de constructieve veiligheid op deze bruggen niet is aangetoond. Dit is onacceptabel. Er zijn zorgen over de constructieve veiligheid van de bruggen. RWS neemt beheersmaatregelen om de veiligheid te garanderen totdat er een structurele oplossing is doorgevoerd.

Ook hebben 225 objecten (63%) het oordeel ‘onbekend’. Voor deze objecten is nog geen berekening uitgevoerd voor de constructieve veiligheid. Voor het HVWN geldt dat er tot nu toe vooral risicogestuurd wordt beoordeeld. Dat houdt in dat objecten met een aanwijsbaar risico worden geprioriteerd voor de uitvoer van de constructieve berekeningen, die 6 tot 12 maanden duren. Aanwijsbare risico’s zijn bijvoorbeeld een slecht inspectieresultaat, een aanrijding of aanvaring of een nieuw constructief inzicht, zoals de tand-nokproblematiek en de waterstofverbrossing die vorig jaar in de ‘Staat van de Infrastructuur’ zijn genoemd.

Tabel 14: Resultaten berekeningen Constructieve veiligheid op het HVWN in 2025

Object	Goed	Gemiddeld	Matig	Onbekend
Brug beweegbaar	8	18	3	80
Brug vast	47	45	11	145
Totaal	**55**	**63**	**14**	**225**
Percentage van het totaal	**15%**	**18%**	**4%**	**63%**



Objectcategorie 2: Verkeersvoorzieningen

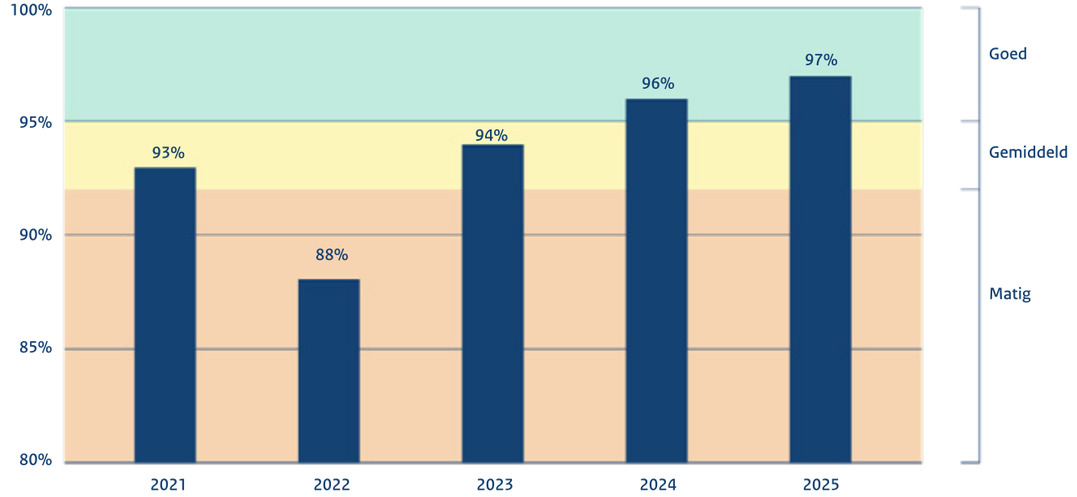
Veiligheid

RWS beoordeelt de veiligheid door de verkeersvoorzieningen in 2025 als ‘goed’. Met een score van 97% is dit een verbetering ten opzichte van 2024, toen 96% werd behaald. Dit komt onder andere door de inhaalslag van de herstelwerkzaamheden op de kribbakens in 2024 en 2025. Ook de weersomstandigheden zorgden ervoor dat herstelwerkzaamheden tijdig konden worden uitgevoerd.

In 2025 voldeden negen van de 331 vaarwaters van RWS niet aan de eisen. Vijf hiervan lagen op de hoofdtransportas van het HVWN. De meeste storingen bevonden zich op de vaste markeringen, met name de lichtenlijnen[28] op de Oude Maas, het Calandkanaal en de Dordtse Kil.

Sinds 2022 is er een verbetering te zien in de scores van deze indicator: van 88% in 2022 naar 97% in 2025. Deze verbetering wordt veroorzaakt door verschillende elementen:

- Financiële impulsen. Zo kreeg RWS in 2024 extra middelen om de kribbakens op de hoofdtransportassen te herstellen.
- Meer regie: RWS stuurt meer op tijdige uitvoering van de herstelwerkzaamheden die de aannemer uitvoert. Dit leidt ertoe dat vaarwegmarkering vaker op tijd wordt onderhouden.
- Verbeteringen in datakwaliteit.



Figuur 18: De ontwikkeling van de veiligheid door de verkeersvoorzieningen van HVWN van 2021 t/m 2025

28 Een lichtenlijn bestaat bakens die ter navigatie van de scheepvaart gebruikt worden om aan te geven waar vaartuigen een veilige doorgang hebben bij ondiep of gevaarlijk vaarwater en ook gebruikt kunnen worden voor plaatsbepaling.

Objectcategorie 3: Bodems vaargeul

Technische conditie

De technische conditie van de bodems van de vaargeulen scoort in 2025 hetzelfde als in 2024, namelijk ‘goed’. Alle vier de vaargeulcategorieën voldoen aan de prestatieafspraken (zie Figuur 19). Er is een verbetering zichtbaar op de categorie hoofdvaarweg: deze is gestegen van 83% naar 88%. Dit wordt hoofdzakelijk veroorzaakt door verbeteringen in datakwaliteit voor de vaarwegvakken rond het IJsselmeer, waardoor nu de juiste vaarwegdelen worden gebruikt voor de berekening van deze score.

De afgelopen jaren zijn er meerdere verbeteringen in datakwaliteit doorgevoerd die terug te zien zijn in de scores. Zo wordt bijvoorbeeld sinds 2024 rekening gehouden met de sliblaag op de bodem van de toegangsgeulen en delen van de hoofdtransportas. Ook worden waar nodig de vereiste dieptes van de vaargeulen aangepast naar de huidige standaarden. Zo zorgt RWS dat de scores van deze indicator het juiste beeld schetsen.

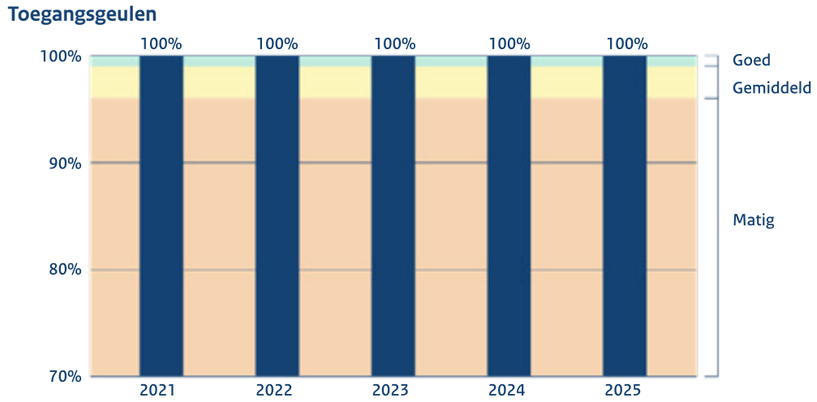
Ondanks dat de eindscore op alle vaarweg-categorieën voldoet aan de afspraak, zijn er ook vaarwegen die niet (volledig) op orde zijn. De belangrijkste zijn:

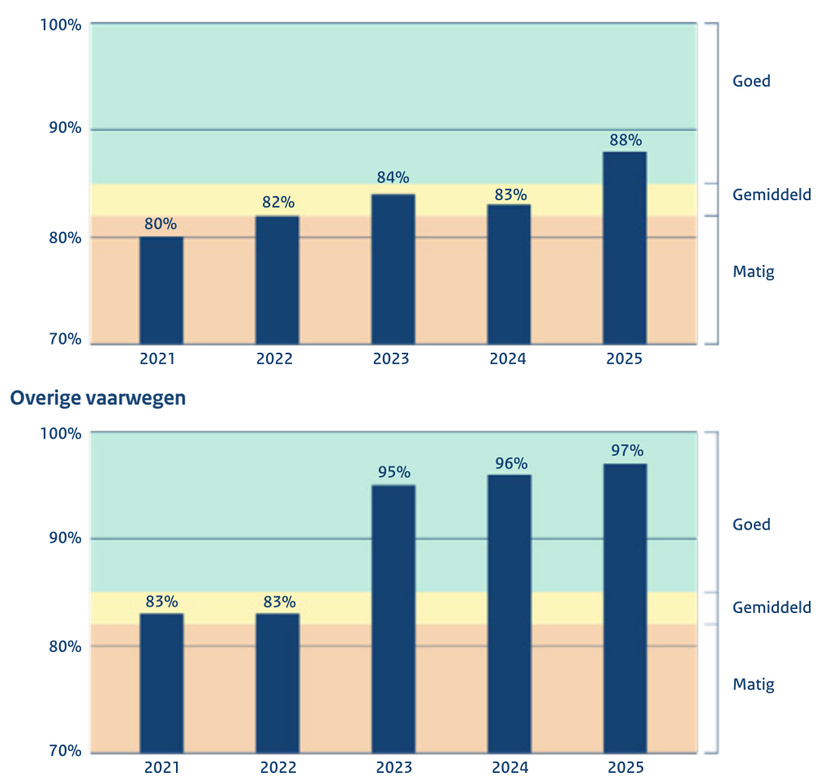
- ***Hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl***: RWS heeft aangegeven dat hier grotere schepen mogen varen[29], maar heeft de vaargeul nog niet overal op de vereiste diepte gebracht. Die verdieping is één van de doelen van het programma Hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl, dat al wel is gestart maar pas over enkele jaren afgerond wordt.
- ***Hoofdvaarweg Buiten-IJ***: Hier is de bodem niet diep genoeg om aparte ‘vaarbanen’ voor beroeps- en recreatievaart te hanteren. RWS heeft daarom de scheiding tussen beide soorten vaarweggebruikers opgeheven: zij maken nu gebruik van dezelfde vaarbaan. Deze maatregel voorkomt dat schepen vast komen te liggen, maar vergroot wel het risico op aanvaringen. Om dit risico te verlagen, heeft RWS een snelheidsbeperking ingevoerd. De benodigde werkzaamheden worden al enkele jaren uitgesteld als gevolg van capaciteitstekort.

Doordat er meer periodes van droogte zijn, daalt op sommige vaarwegen het waterpeil tijdens zo’n periode, zoals op de IJssel. Dit verhoogt het risico op aanvaringen en het vastlopen van schepen.



29 Specifieker gezegd: RWS heeft de vaargeul een hogere ‘CEMT-klasse’ gegeven. Een CEMT-klasse beschrijft hoe groot schepen maximaal mogen zijn op een vaarweg, rekening houdend met onder andere hun diepte, breedte en lengte.





Figuur 19: De ontwikkeling van de technische conditie op de bodems van de vaargeulen van HVWN van 2021 t/m 2025

Afsluitend

Vergelijking met de vorige edities

Het areaal van HVWN veroudert en voldoet niet overal meer aan de eisen. De nieuwe indicatoren in deze rapportage brengen dat in beeld. Daarnaast neemt de beschikbaarheid van de sluizen af. De indicator voor beschikbaarheid daalde van ‘gemiddeld’ in 2021 naar ‘matig’ in 2025. Ook het aantal storingen op maatgevende kolken is toegenomen met 8%. Dit leidt tot meer hinder voor de vaarweggebruiker. Er zijn ook verbeteringen geweest, namelijk op de indicator ‘Vaarwegmarkering’ en ‘Vaargeul op orde’. Beide stegen van ‘matig’ naar ‘goed’. De indicator voor veiligheid op de kunstwerken is stabiel gebleven. De resultaten zijn als volgt:

Veiligheid
Voor veiligheid op het HVWN heeft RWS meerdere indicatoren in deze rapportage opgenomen:

- De veiligheid op de kunstwerken is sinds 2021 altijd ‘gemiddeld’.
- De indicator voor verkeersvoorzieningen verbeterde van 88% in 2022 (‘matig’) naar 97% in 2025 (‘goed’). Deze stijging wordt voor een deel veroorzaakt door verbeteringen buiten, en deels door verbeteringen in datakwaliteit.

Beschikbaarheid
De beschikbaarheid van de sluizen is afgenomen. De niet-beschikbaarheid was in 2021 3,7%, in 2024 3,9% en in 2025 4,4%. In 2025 daalde de beschikbaarheid de sluizen voor het eerst naar ‘matig’. Dit is het gevolg van uitgesteld onderhoud, een toename op de storingen en een toename op het geplande onderhoud. De beschikbaarheid van bruggen is vergelijkbaar met 2021 en scoort ‘goed’.

Betrouwbaarheid
De indicator ‘Betrouwbaarheid van de kunstwerken’ kijkt naar het aantal storingen op HVWN. Deze schetst een tegenstrijdig beeld. Er zijn in totaal 15% minder storingen dan in 2021, maar het aantal storingen op maatgevende kolken is gestegen met 8%. De maatgevende kolken geven de meeste hinder voor het vaarwegverkeer.

Levensduur
Het areaal van HVWN veroudert. In 2025 heeft 55% van de bruggen 1/3 of minder verwachte resterende levensduur. Voor de schutsluizen is dit 25%. De nieuwe indicatoren ondersteunen dit beeld: 53 objecten (13%) scoren ‘matig’ voor de ‘Einde Technische Levensduur’ en hebben binnen nu en vijf jaar groot onderhoud nodig. Het betreft vooral vaste bruggen, viaducten en duikers. En voor ‘Einde Economische Levensduur’ scoren 61 objecten ‘matig’ (13%). 41 hiervan zijn vaste bruggen en liggen met name over het Twentekanaal en Zuid-Willemsvaart. Het doorzetten van de huidige onderhoudsstrategie is duurder dan vernieuwen. Wanneer het niet mogelijk is een object te vernieuwen, zet RWS waar nodig beheersmaatregelen in of voert levensverlengend onderhoud uit.

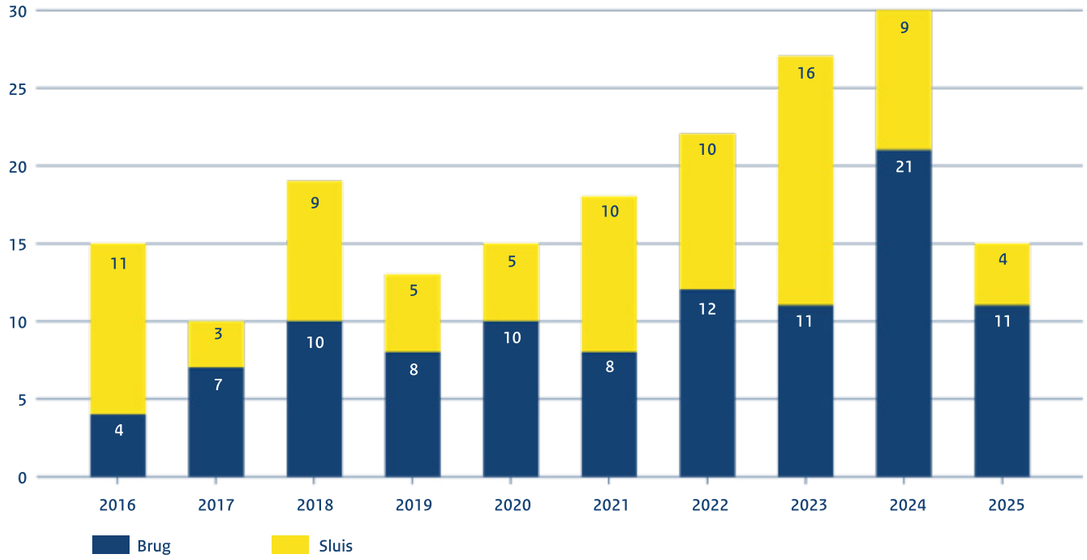
De **technische conditie** is niet overal meer op orde. Zo scoren 62 objecten (60%) ‘matig’ voor de indicator IA-FIT, 270 objecten (58%) ‘matig’ voor de indicator ‘Inspectieresultaten’ en 14 bruggen (4%) scoren ‘matig’ voor de indicator ‘Constructieve veiligheid’. RWS zet voor deze objecten beheersmaatregelen in, zodat ze veilig en beschikbaar blijven, tot er een structurele oplossing is doorgevoerd. De indicator voor de technische conditie voor de bodems van de vaargeul laat een stijgende trend zien. Dit is het gevolg van verbeteringen in de achterliggende data, en niet van verbeteringen buiten.

Groeiende instandhoudingsopgave

Uit de analyse van de beschikbare gegevens blijkt dat de technische staat van de kunstwerken op het HVWN achteruitgaat. Die achteruitgang komt onder andere doordat veel onderdelen van het netwerk in dezelfde periode zijn gebouwd (de jaren ’60 en ’70) en sindsdien intensiever zijn gebruikt. Hierdoor naderen veel objecten tegelijk het einde van hun verwachte levensduur, en hebben ze ook rond dezelfde tijd onderhoud of vernieuwing nodig. Daarnaast is de gemiddelde scheepsgrootte toegenomen, wat bij aanvaringen tot grote schade en stremmingen leidt. Bovendien kunnen perioden van droogte het waterpeil op sommige vaarwegen verlagen, wat het risico op aanvaringen en grondingen vergroot. Hierdoor wordt de instandhoudingsopgave steeds groter. Dat valt onder meer te zien aan de kostenraming voor uitgesteld onderhoud van het HVWN: die neemt al jaren toe, van € 494 miljoen in 2021 naar € 1.015 miljoen in 2025 (zie ook het jaarverslag IenW Mobiliteitsfonds 2025 van RWS).

Incidenten op HVWN

Over de laatste jaren is in de ongevallendata een stijging te zien van de landelijk geregistreerde significante aanvaringen van beroepsvaart met bruggen en sluizen. In 2025 was er een daling van 15 ongevallen ten opzichte van 2024. Aanvaringen en ongevallen veroorzaakten de laatste jaren vaker schade die de beschikbaarheid van het netwerk kon verstoren. De verwachting is dat het risico van aanvaringen van infrastructuur stijgt als gevolg van onder meer schaalvergroting, de ouderdom van de objecten en toenemende stroomsnelheden bij hoge afvoer.



Figuur 20: Significante scheepsongevallen bij bruggen en sluizen op het RWS-areaal

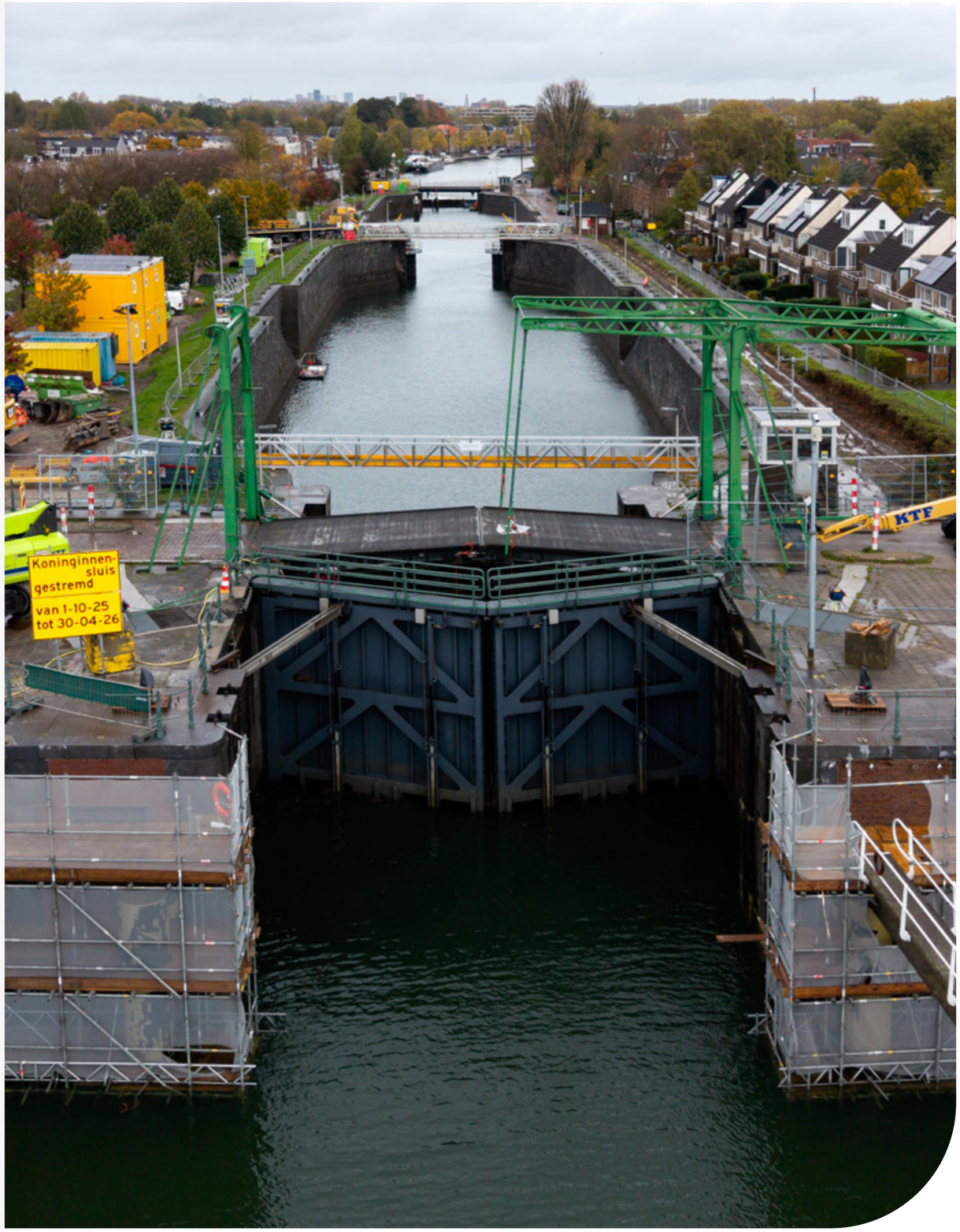
Aanvaringen veroorzaken verkeersstremmingen. Die leveren hinder op voor netwerkgebruikers. RWS spant zich in om deze hinder te beperken en schade zoveel mogelijk te herstellen. Ook analyseert RWS per object de aanvaarrisico’s, om die makkelijker te kunnen bestrijden.

Naar aanleiding van de toename in het aantal aanvaringen van bruggen en sluizen is de Onderzoeksraad voor Veiligheid een onderzoek gestart[30]. In het onderzoek ligt de focus op aanvaringen door binnenvaartschepen. Aanvaringen van pleziervaartuigen met bruggen en sluizen vallen buiten het onderzoek, omdat de schade bij deze aanvaringen doorgaans gering is.

30 Het Onderzoek naar aanvaringen van binnenvaartschepen met bruggen en sluizen - Onderzoeksraad voor Veiligheid is aangekondigd op 17 juli 2025

Aanvaringen en incidenten kunnen het netwerk verstoren. Hieronder enkele voorbeelden van incidenten die in 2025 druk legden op het HVWN:

- ***Paddenpoelsterbrug (Groningen)***. Na een aanvaring in 2018 is deze brug verwijderd. Sindsdien is de verbinding voor voetgangers, fietsers en bestemmingsverkeer niet hersteld.
- ***Gerrit Krolbrug (Groningen)***. Sinds een aanvaring in 2021 niet meer bruikbaar voor gemotoriseerd verkeer. Voor fietsers was het resterende deel van de brug jarenlang lastig te gebruiken, vanwege traptreden in de opritten. In 2024 plaatste RWS hellingbanen op een steigerconstructie. Sindsdien kunnen fietsers makkelijker naar de overkant.
- ***Dorkwerderbrug (Groningen)***. Op 7 november 2025 is deze brug aangevaren door een binnenvaartschip tijdens dichte mist. De onderkant van de brug raakte daarbij beschadigd. Bij een vervolginspectie werden ook breuken ontdekt in de staalkabels. Na een stremming van ruim vijf maanden was de brug in april 2026 weer begaanbaar voor het kruisende wegverkeer, nadat de staalkabels vervangen werden.
- ***Schipholbrug (Noord-Holland)***. In april 2025 is bij de Schipholbrug in de A9 een van de tandwielkasten ernstig beschadigd geraakt bij een veiligheidstest. De tandwielkasten zijn nodig om de brug te kunnen openen en sluiten voor scheepvaart. Uit onderzoek is gebleken dat de tandwielkasten niet zwaar genoeg zijn om tegen bepaalde omstandigheden zoals een zware storm of langdurig stroomuitval te kunnen. RWS heeft nieuwe en zwaardere tandwielkasten besteld. Totdat deze geïnstalleerd zijn is de doorgang gehinderd voor schepen hoger dan 6,25 meter.



4. Het Hoofdwatersysteem



Het areaal van HWS veroudert en voldoet ten aanzien van de waterveiligheid niet overal meer aan de eisen. De indicatoren voor de veiligheid door de stormvloedkeringen (‘matig’), primaire waterkeringen (‘matig’) en regionale waterkeringen (‘gemiddeld’) scoren allemaal lager dan in 2021. Ook de nieuwe indicatoren voor technische conditie laten zien dat het areaal niet overal op orde is. De indicatoren voor veiligheid door de kunstwerken (‘gemiddeld’) en kustlijn (‘goed’) en de beschikbaarheid van de kunstwerken (‘goed’) zijn stabiel gebleven sinds 2021. De indicator voor de veiligheid door de uiterwaarden is verbeterd.

In de tabel hieronder staan alle oordelen over het HWS in 2025. Na de tabel volgt een korte samenvatting van de ontwikkeling van het areaal. Daarna worden resultaten van de verschillende objectcategorieën beschreven, inclusief een duiding van het oordeel en de achterliggende data.

In het afsluitende deel van dit hoofdstuk komen vooral deze drie zaken aan bod: de verschillen met 2021, de effecten van deze verschillen op de instandhoudingsopgave, en belangrijke incidenten.

Tabel 15: Overzicht van de oordelen over het HWS

Objectcategorie	Criterium	Oordeel
1. Kunstwerken	Veiligheid	'Gemiddeld'
	Levensduur	Verwachte resterende levensduur*1 49% heeft <1/3 van de verwachte levensduur over
		Einde Technische Levensduur*1, 2 8 objecten - 5% - scoren ‘matig’
		Einde Economische Levensduur*1, 2 25 objecten - 11% - scoren ‘matig’
	Beschikbaarheid	'Goed'
	Technische conditie	IA-FIT*1 11 objecten - 55% - scoren ‘matig’
		Inspectieresultaten Kunstwerken*1, 2 79 objecten - 41% - scoren ‘matig’
2. Kustlijn	Veiligheid	'Goed'
3. Stormvloedkeringen	Veiligheid	'Matig'
	Levensduur	Verwachte resterende levensduur*1 0% heeft <1/3 van de verwachte levensduur over
4. Primaire waterkeringen	Veiligheid	'Matig'
5. Regionale waterkeringen	Veiligheid	'Gemiddeld'
6. Uiterwaarden	Veiligheid	'Gemiddeld'

**1 Voor deze indicator is wel data beschikbaar, maar geen norm om tot een oordeel te kunnen komen.*

**2 Deze indicator staat dit jaar voor het eerst in de ‘Staat van de Infrastructuur’.*

Ontwikkeling van het areaal

Sinds 2021 zijn dit de belangrijkste veranderingen op het areaal van HWS:

221 km2 minder (binnen)water

Er is minder water in het beheer van RWS.
Dit komt onder andere door:

- De afname rond het Markermeer (Strandeiland en Markerwadden), enerzijds door de aanleg van de wijk Strandeiland (gemeente Amsterdam) en anderzijds door het definitief intekenen in de systemen.
- Het wateroppervlak rond de BES-Eilanden. Dit komt door het herberekenen van de equidistantielijn[31] met de Verenigde Staten (United States Virgin Islands), in het kader van de onderhandelingen met de VS over deze grens.

Bij het Julianakanaal is het wateroppervlak toegenomen door de verbreding van het kanaal.

116 km minder niet-primaire Regionale waterkeringen

De lengte van de regionale keringen is afgenomen door een hernieuwde inventarisatie van de duinen (2022).

Twee objecten meer

In 2023 zijn de twee Roggebotsluizen (schutsluizen op het HVWN) in Dronten gesloopt en de classificatie van de twee objecten is overgegaan naar spuisluis.

Meer cijfers staan in Bijlage 2: Areaal van RWS.

Het Hoofdwatersysteem (HWS)



90.019 km²
Wateroppervlak incl. BES-eilanden

2.991 km²
Binnenwater

294 km
Kustlijnzorg

5.186 ha
Uiterwaarden

33 km
Primaire dijken

124 km
Primaire dammen

45 km
Primaire duinen

507 km
Niet-primaire dijken

20
Gemalen

6
Stormvloed-keringen

10
Stuwen

88
Spui- en uitwateringskolken

31 De equidistantielijn is de grenslijn tussen twee gebieden.

Objectcategorie 1: Kunstwerken

Veiligheid

Het oordeel over de veiligheid van de kunstwerken op het HWS is in 2025 ‘gemiddeld’, net als in de vier jaren daarvoor. Het oordeel ‘gemiddeld’ betekent dat we de veiligheid continu borgen door beheersmaatregelen te nemen, zoals een verhoogd inspectieregime. Dat laatste is onder meer van toepassing bij deze kunstwerken:

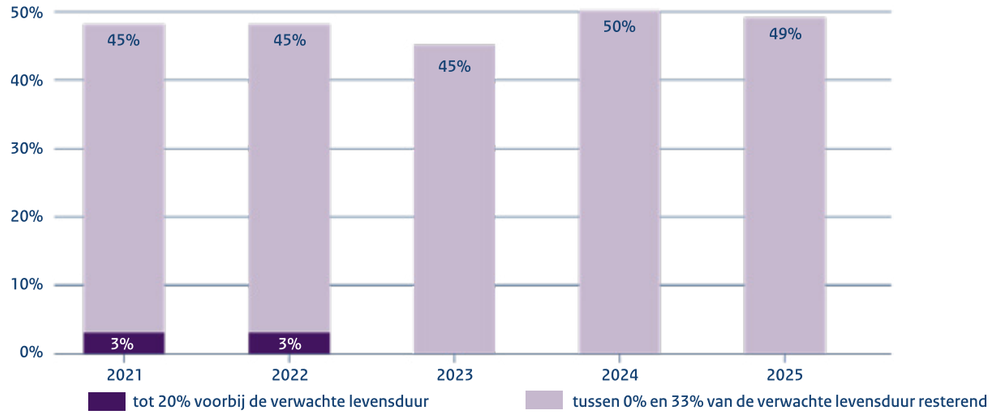
- ***Gemaal IJmuiden***. Bij dit gemaal ziet RWS diverse knelpunten waardoor het object zou kunnen falen. Zeker vier van de pompen, die dateren uit 1975, moeten worden vervangen. Ook zijn het bedieningssysteem en de stroomvoorziening verouderd. Daardoor wordt de kans op storingen steeds groter. Falen kan bij extreme neerslag leiden tot wateroverlast met grote maatschappelijke gevolgen. De tweede fase van de planstudie Vernieuwing Spui- en Gemaalcomplex IJmuiden is eind 2025 afgerond. Dat resulteerde in drie nader te onderzoeken oplossingsvarianten.
- ***Stuw Borgharen***. De bewegingswerken van deze stuw verkeren in slechte conditie en worden daarom bij elk vast onderhoudsmoment geïnspecteerd en aanvullend gemonitord op scheefloop. Gezien de degradatie-effecten als gevolg van het herhaaldelijk uitstellen van groot variabel onderhoud op het niet-zichtbare deel van de stuw, voert RWS jaarlijks, buiten de reguliere inspecties om, een uitgebreide onderwaterinspectie uit op betonconstructie, stuwvloer, drempels, aansluitingen, etc. In het project ‘Vernieuwing Stuwen Maas’ onderzoekt RWS wanneer deze en de andere zes stuwen in de toekomst hun einde levensduur bereiken. Dit resulteert in een strategie voor behoud van de stuwfunctie in de Maas. Daarna volgt een verdere uitwerking per stuw.

Levensduur – Verwachte resterende levensduur

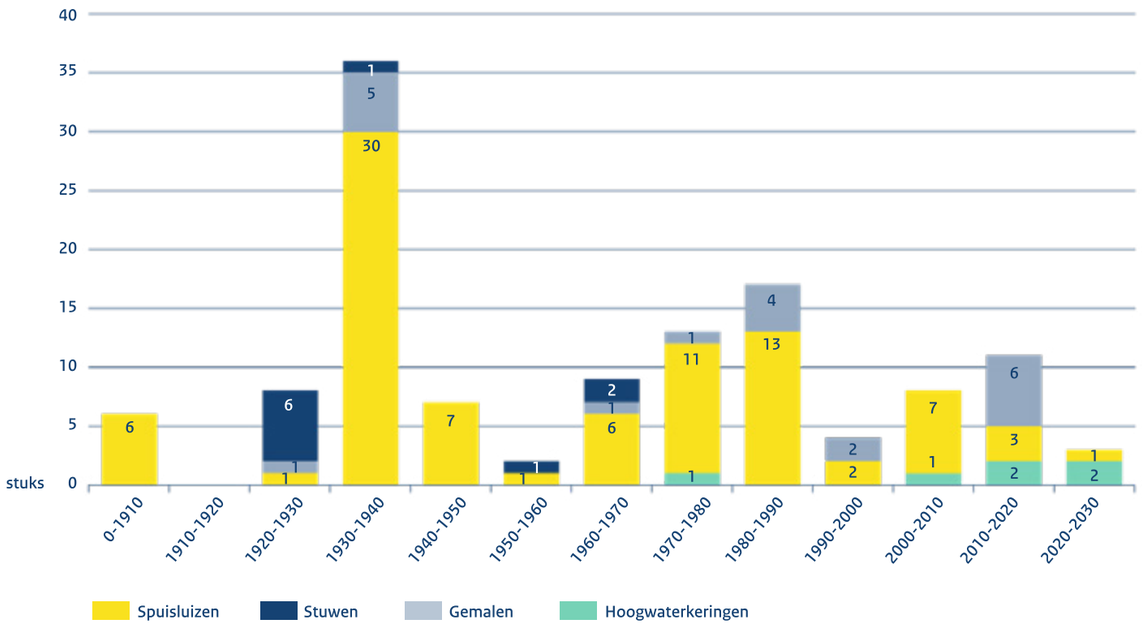
Op het HWS zijn de Standaard-Vervangings-Intervallen voor enkele objectsoorten, zoals spuisluizen en stuwen, aangepast. RWS kiest de afgelopen jaren steeds vaker voor renovatie of versterking van bestaande objecten (in plaats van verbreding of aanleg), zodat ze langer kunnen worden gebruikt. Analyses bevestigen dat deze objecten daardoor ook echt langer meegaan. In 2025 zien we dit terug in de cijfers.

Ten opzichte van 2021 is het aantal objecten dat de verwachte einde levensduur nadert weinig veranderd.In 2021 was dit 45%, in 2025 49%. Het aandeel dat de verwachte einde levensduur heeft overschreden is gedaald van 3% naar 0%. Figuur 23 laat de volgende gegevens zien voor 2025:

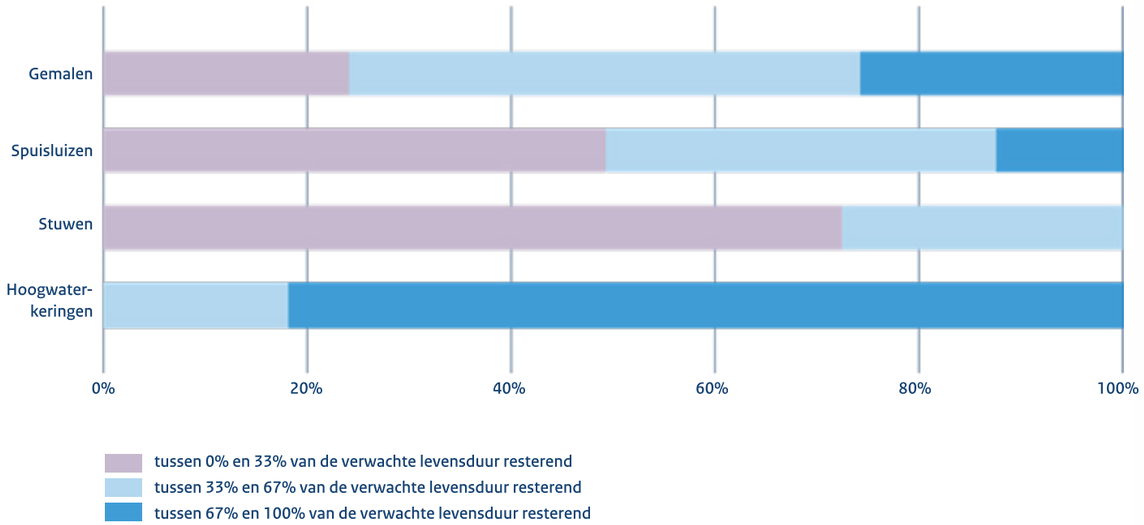
- 24% van de gemalen hebben nog 1/3 of minder van de verwachte resterende levensduur over;
- 49% van de spuisluizen hebben nog 1/3 of minder van de verwachte resterende levensduur over;
- 72% van de stuwen hebben nog 1/3 of minder van de verwachte resterende levensduur over.



Figuur 21: De ontwikkeling van de verwachte resterende levensduur op de kunstwerken van het HWS van 2021 t/m 2025



Figuur 22: Jaren van aanleg kunstwerken HWS (peildatum: 1 januari 2026)



Figuur 23: Verwachte resterende levensduur kunstwerken HWS gewogen naar Vervangingswaarde (peildatum: 1 januari 2026)

Levensduur – Einde Technische Levensduur (ETL)

Dit jaar wordt de ETL voor het eerst gerapporteerd in de 'Staat van de Infrastructuur'. Meerjarige trendcijfers zijn daarom nog niet beschikbaar. RWS velt geen oordeel over de ETL op het HWS. Wel worden de resultaten gedeeld in Tabel 16.

De ETL gaat over de kunstwerken van het HWS, niet over de (stormvloed)keringen.

8 objecten (5%) scoren 'matig' op deze indicator. Dat betekent dat deze 8 objecten binnen nu en vijf jaar vernieuwing nodig hebben. Dit betreft duikers en sifons die bijna allemaal in de Maas in Limburg liggen.

Tabel 16: Resultaten Einde Technische Levensduur op het HWS in 2025

Score	Goed	Gemiddeld	Matig
Aantal objecten	135	21	8
Percentage	82%	13%	5%

Levensduur – Einde Economische Levensduur (EELI)

Dit jaar wordt de EELI voor het eerst gerapporteerd in de 'Staat van de Infrastructuur'. Meerjarige trendcijfers zijn daarom nog niet beschikbaar. RWS velt geen oordeel over de EELI op het HWS. Wel worden de resultaten gedeeld in Tabel 17. De EELI gaat over de kunstwerken van het HWS, niet over de (stormvloed)keringen.

25 objecten (11%) scoren 'matig' op deze indicator. Dat betekent dat er bij deze 25 objecten sprake is van een LCC-negatief saldo bij het doorzetten van de huidige onderhoudsstrategie. Van de 'matig' scorende objecten zijn 21 waterreguleringswerken, met name inlaten. Dat zijn constructies in een dijk of waterkering om water gecontroleerd een polder of lagergelegen gebied in te laten. Het merendeel van deze inlaatwerken ligt bij het Twentekanaal.

Wanneer het niet mogelijk is een object te vernieuwen, zet RWS waar nodig beheers-maatregelen in of voert levensverlengend onderhoud uit.

Tabel 17: Resultaten Einde Economische Levensduur op het HWS in 2025

Score	Goed	Gemiddeld	Matig
Aantal objecten	161	42	25
Percentage	71%	18%	11%

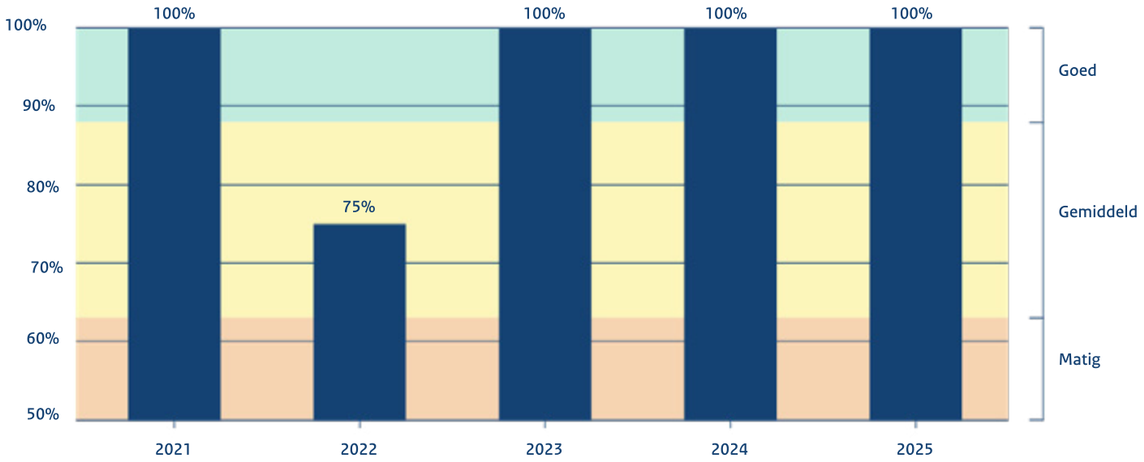
Beschikbaarheid

Het oordeel over de beschikbaarheid van kunstwerken in het HWS is in 2025 ‘goed’, net als vorig jaar. RWS beoordeelt de beschikbaarheid van kunstwerken in het HWS aan de hand van een indicator die is opgebouwd uit de volgende subindicatoren:

- Peilhandhaving. Deze indicator geeft aan in hoeverre de peilen binnen de afgesproken marges zijn gebleven.
- Verziltingsbestrijding. Deze indicator geeft aan in hoeverre chlorideconcentraties onder de afgesproken maxima zijn gebleven en zoutindringing kon worden beperkt.
- Hoogwaterbeheersing van kanalen en meren. Deze indicator geeft aan in hoeverre de infrastructuur van peilgereguleerde watersystemen (grote rivieren niet meegerekend) beschikbaar was voor hoogwaterafvoer in de tijdvensters met groot waterbezwaar.
- Wateraanvoer bij droogte. Deze indicator geeft aan in hoeverre de infrastructuur voor de wateraanvoer (o.a. stuwen, spuien, sifons en gemalen) beschikbaar was in de tijdvensters met droogte.

De score over 2025 is 100% aangezien de streefwaarden van alle subindicatoren zijn gehaald.

In Figuur 24 is te zien dat deze indicator niet ieder jaar 100% scoort. In 2022 voldeed de subindicator ‘Wateraanvoer’ niet, vanwege de situatie bij sluis Eefde. Het is enkele keren voorgekomen dat het aflaatwerk bij Eefde niet beschikbaar was bij een significante neerslagverwachting. Het aflaatwerk dat wordt ingezet om peiloverschrijding bij flinke neerslag te voorkomen werd geblokkeerd door een tijdelijke pompinstallatie die niet anders geplaatst kon worden. De tijdelijke pompinstallatie werd ingezet tijdens de droogteperiode om water naar het achterliggende kanaal te pompen en peilonderschrijding te voorkomen. De opstelling van de tijdelijke pompinstallatie heeft in de praktijk niet tot overlast geleid.



Figuur 24: De ontwikkeling van de beschikbaarheid op de kunstwerken van HWS van 2021 t/m 2025

Technische conditie – IA-FIT

Dit jaar wordt de indicator IA-FIT voor de tweede keer gerapporteerd in de ‘Staat van de Infrastructuur’. RWS velt geen oordeel over de technische conditie van kunstwerken op het HWS. Wel deelt RWS de resultaten van de FIT-testen (zie Tabel 18). De IA-FIT gaat over kunstwerken van het HWS, niet over de (stormvloed)keringen.

11 objecten (55%) scoren ‘matig’ voor IA-FIT. Dat betekent dat niet alle onderdelen die nodig zijn voor het functioneren van de beweegbare objecten voldoen aan de huidige eisen. De score is lager dan de IA-FIT-score in 2024. Toen scoorden 14 objecten (64%) ‘matig’.

Wanneer een object niet meer veilig te bedienen is, zet RWS beheersmaatregelen in om de veiligheid te waarborgen. Mogelijk past RWS bijvoorbeeld de bedieningswijze aan op basis van de onderzoeksbevindingen. In zo’n geval werkt RWS ‘om de oorzaak van het bedieningsprobleem heen’. Zo’n manier om de bediening weer veilig te maken, kan betekenen dat een object tijdelijk niet meer op afstand wordt bediend, maar lokaal. RWS handhaaft de beheersmaatregelen totdat (groot) onderhoud of vernieuwing de onderliggende oorzaak structureel heeft opgelost.

Tabel 18: Resultaten Functionele Inspecties en Testen (FIT’s) op het HWS in 2024 en 2025

Score	Goed		Gemiddeld		Matig	
Jaar	**2024**	**2025**	**2024**	**2025**	**2024**	**2025**
Gemalen	0	4	2	1	2	3
Keersluizen	Nvt	0	Nvt	0	Nvt	1
Spuisluizen	2	3	1	0	8	3
Stuwen	3	0	0	0	4	4
Percentage	**23%**	**35%**	**14%**	**10%**	**64%**	**55%**

**Als gevolg van de afronding telt het totaal van 2024 op tot 101%*

Technische conditie – Inspectieresultaten Kunstwerken

Dit jaar worden de Inspectieresultaten Kunstwerken voor het eerst gerapporteerd in de Staat van de Infrastructuur. Meerjarige trendcijfers zijn daarom nog niet beschikbaar. RWS velt geen oordeel over de inspectieresultaten. Wel worden de resultaten gedeeld in Tabel 19.

79 objecten (41%) hebben de score ‘matig’. Dat betekent dat uit de instandhoudingsinspecties is gebleken dat deze objecten een verhoogd risico hebben. De ‘matig’ scorende objecten zijn vooral spuisluizen en waterreguleringswerken. De spuisluizen zijn verdeeld over heel Nederland. Bij de waterreguleringswerken is er een concentratie te zien van inlaatwerken bij het Twentekanaal.

Elke ‘matige’ beoordeling vraagt om actie. Dit kan onderhoud of vernieuwing zijn, maar als dat (nog) niet mogelijk is, worden beheersmaatregelen ingezet om de veiligheid en werking te waarborgen.

Tabel 19: Resultaten Inspectieresultaten Kunstwerken op het HWS in 2025

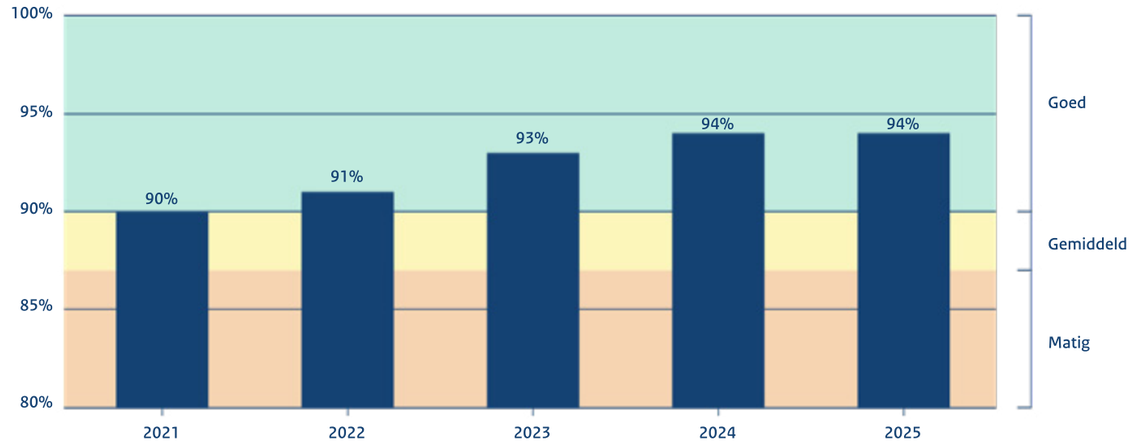
Score	Goed	Gemiddeld	Matig
Aantal objecten	97	15	79
Percentage	51%	8%	41%

Objectcategorie 2: Kustlijn

Veiligheid

Net als vorig jaar beoordeelt RWS de veiligheid door de kustlijn als ‘goed’. Jaarlijks wordt gemeten waar de kustlijn ligt ten opzichte van de wettelijk vastgestelde basiskustlijn (BKL). De ligging van de BKL wordt iedere zes jaar geëvalueerd en herzien. De meest recente herziening is in 2023 geweest. Het doel is dat minstens 90% van de kustlijn zich zeewaarts van de BKL bevindt. Sinds 2004 is de score steeds boven de 90%. De score over 2025 is 94%.

Het Nederlandse kustbeleid richt zich primair op twee doelstellingen: het achterland beschermen tegen overstromingen en het tegengaan van structurele erosie van de kustlijn. Met het bestrijden van de structurele erosie wordt de ‘zandbalans’ van de kust op orde gehouden. Dat gebeurt door zand toe te voegen aan het kustfundament, een proces dat bekendstaat als zandsuppletie. Ieder suppletieprogramma beslaat een periode van vier jaar. Jaarlijks wordt het programma geactualiseerd, nadat de kust opnieuw gemeten en beoordeeld is. In 2024 startte RWS de uitvoering van het Kustlijnsuppletieprogramma 2024-2027.



Figuur 25: De ontwikkeling van de veiligheid door de kustlijn van HWS van 2021 t/m 2025



Objectcategorie 3: Stormvloedkeringen

Veiligheid

RWS heeft het oordeel over de veiligheid van stormvloedkeringen naar beneden bijgesteld: van ‘gemiddeld’ in 2024 naar ‘matig’ in 2025. Op het peilmoment van 1 oktober 2025[32] voldeed één van de zes stormvloedkeringen niet aan de faalkans en kon voor één stormvloedkering geen oordeel worden uitgesproken. Het oordeel geeft aan of de waterkerende functie voldoet aan de wettelijke eisen[33].

Op het peilmoment was de betrouwbaarheid van het sluiten van de sluisdeuren van de Hartelsluis, onderdeel van de Hartelkering, onvoldoende wegens een fout in het besturingssysteem. Normaal staan de sluisdeuren continu open, maar sinds medio januari 2026 staan ze tijdens het stormseizoen standaard dicht (in stormvloedkerende stand), totdat de fout verholpen is. Daarmee is het risico beheerst, maar wanneer een schip moet passeren, moeten de sluizen daarvoor eerst open worden gezet. De beheerder van de Hartelsluis verwacht de problemen met het besturingssysteem in de zomer van 2026 op te lossen.

Bij de Maeslantkering kon niet aantoonbaar worden gemaakt of deze op het peilmoment voldeed. De oorzaken waren onder andere technische problemen in de aandrijving van de dokdeuren en de zuiddeur die de Nieuwe Waterweg opduwt. De problemen rondom de zuiddeur zijn mogelijk in de zomer van 2026 verholpen. Een diagnose van de problemen in de dokdeuren is nog niet definitief gesteld. Begin 2026 is het oordeel over de Maeslantkering aangepast naar ‘voldoet niet’.

Terugkijkend was enkel in 2023 het oordeel ‘goed’. In 2021 en 2022 kon niet aantoonbaar gemaakt worden dat de Ramspolkering voldeed. In 2024 zakte de prestatie van Maeslantkering onder de wettelijke eisen.



32 De peildatum voor de veiligheid van stormvloedkeringen wijkt af van de peildatum van andere indicatoren in dit rapport (1 januari 2026), omdat de faalkansanalyses worden uitgevoerd voor de start van het stormseizoen.

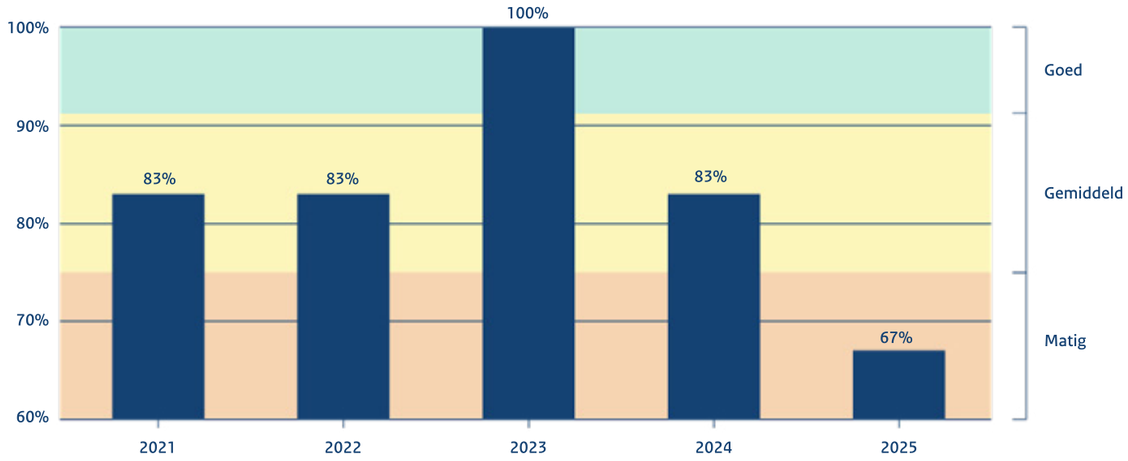
33 Aan stormvloedkeringen worden zeer hoge eisen gesteld, die ook in de (Omgevings)wet zijn vastgelegd.

De (komende) onderhoudsplanning van de stormvloedkeringen staat onder toenemende druk. Dit komt doordat uitgesteld en achterstallig onderhoud bovenop het reguliere onderhoud moet worden uitgevoerd. Niet alle gewenste onderhoudstaken of inspecties kunnen op het geplande moment worden uitgevoerd en worden daarom in de tijd doorgeschoven. Aangezien veel onderhoud alleen in de zomerperiode uitgevoerd kan worden, leidt dit tot een toename van uitgesteld en achterstallig onderhoud. Daarnaast leggen toekomstige klimaatverandering, zoals zeespiegelstijging, en de veroudering van de keringen extra druk op het onderhoud.

Stormvloedkeringen onder druk

Er zijn twee waarschuwingen afgegeven. Voor de Haringvlietsluizen is in oktober 2025 de prognose afgegeven dat er vanaf oktober 2026 geen prestatie kan worden afgegeven ‘door structureel uitstel van variabel onderhoud’. Ook de faalkansrapportage van de Oosterscheldekering geeft als prognose dat bij ongewijzigd beleid een positieve faalkans in 2026 niet te garanderen is door uitgesteld onderhoud aan werktuigbouwkundige installaties.





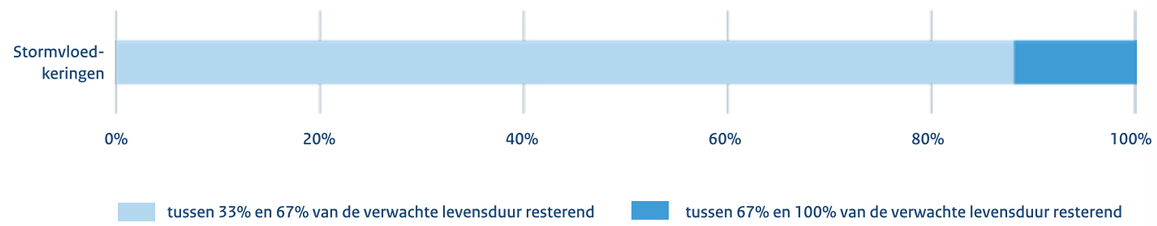
Figuur 26: De ontwikkeling van de veiligheid van de stormvloedkeringen van het HWS van 2021 t/m 2025

Levensduur – Verwachte resterende levensduur

Alle stormvloedkeringen hebben nog 33% tot 100% van de verwachte resterende levensduur over. Deze cijfers zijn gelijk aan die van 2021.

Een stormvloedkering is gebouwd voor een minimale levensduur van 100 jaar. Het vervangen of vernieuwen van systeemdelen is complex en kostbaar. Met beheer en onderhoud wordt de levensduur gemaximaliseerd.

Figuur 27: Jaren van aanleg stormvloedkeringen (peildatum: 1 januari 2026)



Figuur 28: Verwachte resterende levensduur stormvloedkeringen gewogen naar vervangingswaarde (peildatum: 1 januari 2026).

Objectcategorie 4: Primaire waterkeringen

Veiligheid

Het oordeel over de veiligheid van primaire waterkeringen[34] is in 2025 veranderd naar 'matig'. In 2024 scoorde deze nog 'goed'. Deze aanpassing heeft twee oorzaken: het aantal keringen dat niet aan de eisen voldoet is groter dan in 2024 werd ingeschat, en de uitvoer van de benodigde onderhouds- en beheersmaatregelen komt onvoldoende van de grond.

Uit de eerste landelijke beoordelingsronde van de primaire waterkeringen in 2022 bleek dat 9 (17%) van de 53 primaire waterkeringen die RWS beheert, niet voldeden aan de wettelijke veiligheidsnormen. De jaarlijkse beoordeling (zie kader hieronder) geeft een actueler beeld van de staat van het areaal.

Daaruit blijkt dat als de waterkeringbeheerder op 1 april 2026 een beoordeling op basis van *expert judgement* zou uitvoeren, 16 primaire waterkeringen (30%) niet aan de eisen zouden voldoen.

Om de primaire waterkeringen in de vereiste staat te brengen of te houden, zijn onderhouds- en beheersmaatregelen noodzakelijk. Door gebrek aan capaciteit en budget komt de uitvoering van een aantal kritische maatregelen onvoldoende van de grond. Voorbeelden hiervan:

- Het ontbreken of onvoldoende functioneren van noodstroomvoorzieningen
- Het niet volledig uitvoeren van inspecties en onderhoud aan de noodstroomvoorzieningen.
- Het niet (tijdig) uitvoeren van inspecties en onderhoud aan waterkerende kunstwerken.

Beoordelingen van de primaire waterkeringen

De beoordeling van de primaire waterkeringen wordt eens in de twaalf jaar uitgevoerd. De eerste landelijke beoordelingsronde van de primaire waterkeringen (LBO1) is in 2022 afgerond. De tweede landelijke beoordelingsronde (LBO2) startte op 1 januari 2023 en eindigt in 2035. Het is wenselijk om verrassingen te voorkomen en vaker dan eens per twaalf jaar een beeld op te halen of de primaire waterkeringen nog voldoen. Daarom evalueert RWS jaarlijks het oordeel van LBO1 in de 'beoordeling van de beoordeling'. Deze evaluatie van het meest recente wettelijke veiligheidsoordeel betreft een doorkijk op hoofdlijnen. Daarin wordt een inschatting gemaakt van het veiligheidsoordeel in de huidige situatie. Dit gebeurt aan de hand van actuele ontwikkelingen op gebied van het instrumentarium (BOI), nieuwe kennis en inzichten, de stand van zaken wat betreft de zorgplicht en eventuele fysieke wijzigingen in een object.

34 Primaire waterkeringen zijn dijken, dammen, duinen en de bouwwerken die daar deel van uit kunnen maken, zoals gemalen en sluizen.

Objectcategorie 5: Regionale waterkeringen

Veiligheid

Het oordeel over de veiligheid van de regionale waterkeringen is in 2025 ‘gemiddeld’. Voorgaande jaren was het oordeel ‘goed’.

Een regionale waterkering is een niet-primaire waterkering die is aangewezen in de provinciale omgevingsverordening. RWS beheert in totaal 507 kilometer aan regionale waterkeringen.

In de vorige rapportage stond dat 57 kilometer niet voldoet aan de normen, maar na gedetailleerde analyse is dit bijgesteld naar 42 kilometer. Van die 42 kilometer voldoen vooral kanaaldijken niet aan de normen.

Alle afgekeurde regionale waterkeringen moeten uiterlijk voor 2032 versterkt zijn. Deze deadline staat onder druk. Wegens capaciteitsproblemen is de planuitwerking nog niet ter hand genomen. Daarom is het oordeel bijgesteld van ‘goed’ naar ‘gemiddeld’. RWS zet zich in, zodat de belangrijkste regionale keringen in beheer van RWS voor 2032 zijn versterkt.

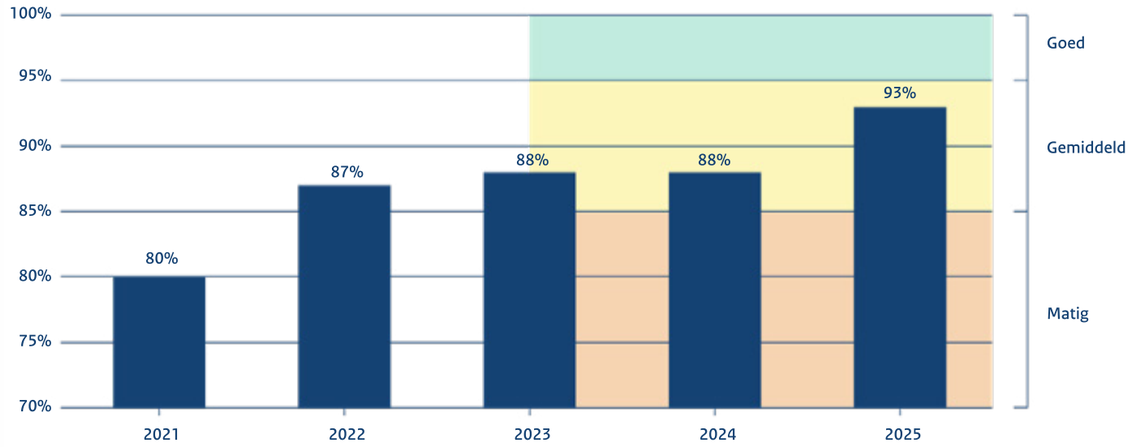


Objectcategorie 6: Uiterwaarden

Veiligheid

Het oordeel over de veiligheid van de uiterwaarden is ‘gemiddeld’ – net als vorig jaar. Uiterwaarden zijn de plekken tussen rivier en dijk die bij hoogwater overtollig water opvangen. Het water moet daar goed kunnen doorstromen, niet gehinderd door vegetatie. Vegetatie remt de stroomsnelheid namelijk af, waardoor de waterstand stijgt.

De score over 2025 ligt met 93% onder de streefwaarde van 95%, maar laat een stijgende trend zien sinds 2021. RWS heeft maatregelen in gang gezet om de uiterwaarden te verbeteren. Zo werkt RWS de onderhoudsachterstand stap voor stap weg. Door gerealiseerd werk, nauwkeurigere data en verbeterde rekenmodellen is de score sinds 2021 verbeterd.



Figuur 29: De ontwikkeling van de veiligheid op de uiterwaarden van HWS van 2021 t/m 2025

Afsluitend

Vergelijking met de vorige editie

Het areaal van HWS veroudert en voldoet ten aanzien van de waterveiligheid niet overal meer aan de eisen. De indicatoren voor de veiligheid door de stormvloedkeringen (‘matig’), primaire waterkeringen (‘matig’) en regionale waterkeringen (‘gemiddeld’) scoren allemaal lager dan in 2021. Ook de nieuwe indicatoren voor technische conditie laten zien dat het areaal niet overal op orde is. De veiligheid door de kunstwerken (‘gemiddeld’) en kustlijn (‘goed’) en de beschikbaarheid van de kunstwerken (‘goed’) zijn stabiel gebleven sinds 2021. De indicator voor de veiligheid door de uiterwaarden is verbeterd. De resultaten zijn als volgt:

Veiligheid
Voor veiligheid op het HWS heeft RWS meerdere indicatoren in deze rapportage opgenomen:

- De indicator ‘Veiligheid op de kunstwerken’ is sinds 2021 altijd ‘gemiddeld’.
- De indicator ‘Veiligheid door de stormvloedkeringen’ daalde naar ‘matig’. In 2024 voldeed de Maeslantkering niet aan de veiligheidseisen en ook in 2025 kon niet worden aangetoond

dat deze voldeed aan de wettelijke eisen. In 2025 kwam daar de Hartelkering bij, wegens een fout in het besturingssysteem van de deuren van de Hartelsluis. Tevens zijn twee ‘early warnings’ voor 2026 afgegeven (Haringvlietsluizen en Oosterscheldekering).

- De indicator ‘Veiligheid door primaire waterkeringen’ daalde van ‘goed’ naar ‘matig’. Door gebrek aan capaciteit en budget komt de uitvoering van een aantal kritische (beheers)-maatregelen onvoldoende van de grond.
- De indicator ‘Veiligheid door regionale waterkeringen’ daalde van ‘goed’ naar ‘gemiddeld’. Alle afgekeurde regionale waterkeringen moeten uiterlijk voor 2032 versterkt zijn, maar deze deadline staat onder druk. RWS zet zich in om de belangrijkste regionale keringen voor 2032 te versterken.
- De indicator ‘Veiligheid van de kustlijn’ was alle jaren ‘goed’, maar steeg wel van 90% naar 94%.
- De indicator ‘Veiligheid van de uiterwaarden’ is verbeterd. In 2021 was de score 80%, in 2025 93% (‘gemiddeld’).

Beschikbaarheid
De indicator ‘Beschikbaarheid van de kunstwerken’ scoorde bijna elk jaar ‘goed’, ook in 2025, met uitzondering van 2023. Toen was het oordeel ‘gemiddeld’.

Levensduur
Het areaal van HWS veroudert. 49% van de kunstwerken heeft nog 1/3 of minder van de verwachte levensduur over. De nieuwe indicatoren ondersteunen dit beeld: 8 objecten (5%) scoren ‘matig’ voor de ‘Einde Technische Levensduur’ en hebben binnen nu en vijf jaar groot onderhoud nodig. Het betreft vooral duikers en sifons, die bijna allemaal in de Maas in Limburg liggen. Voor ‘Einde Economische Levensduur’ scoren 25 objecten ‘matig’ (11%).

21 daarvan zijn zogenaamde waterreguleringswerken, met name de inlaten[35]. Het merendeel van deze inlaatwerken ligt bij het Twentekanaal. Het doorzetten van de huidige onderhoudsstrategie is duurder dan vernieuwen. Wanneer het niet mogelijk is een object te vernieuwen, zet RWS waar nodig beheersmaatregelen in of voert levensverlengend onderhoud uit.

Technische conditie
De technische conditie is niet overal meer op orde. Zo scoren 11 objecten (55%) ‘matig’ voor de indicator IA-FIT en 79 objecten (41%) scoren ‘matig’ voor de indicator ‘Inspectieresultaten’. RWS zet voor deze objecten beheersmaatregelen in, zodat ze veilig en beschikbaar blijven, tot er een structurele oplossing is doorgevoerd.

Groeiende instandhoudingsopgave

Uit de analyse van beschikbare gegevens blijkt dat de technische staat van de stormvloedkeringen en de kunstwerken achteruitgaat. Met name de veiligheid van de stormvloedkeringen staat onder druk en de waterveiligheid wordt steeds moeilijker te beheersen. Deze objecten zijn complex en vragen om specifieke expertise bij onderhoud. Daarnaast moet het merendeel van het onderhoud buiten het stormseizoen worden uitgevoerd, wat lastiger wordt naarmate werkzaamheden vooruit worden geschoven.

De technische staat van de kunstwerken gaat ook achteruit. Dit blijkt uit de cijfers over levensduur en de technische indicatoren, maar ook uit de kostenraming voor het uitgesteld onderhoud van het HWS. Deze neemt al een aantal jaar toe: van € 190 miljoen in 2021 naar € 377 miljoen in 2025 (zie ook het **jaarverslag IenW Deltafonds 2025** van RWS).

Incidenten op HWS

Op het HWS hebben in 2025 zich geen noemenswaardige incidenten voorgedaan.

35 Inlaten zijn constructies in een dijk of waterkering om water gecontroleerd een polder of lagergelegen gebied in te laten.



5. Het kaartmateriaal



De indicatoren uit de ‘Staat van de Infrastructuur’ blikken terug op de behaalde resultaten in 2025. Het kaartmateriaal in de bijlagen kijkt deels ook vooruit. De kaarten geven aan waar in 2027 beperkingen gelden, een verhoogd inspectieregime van toepassing is, onderhouds- en vernieuwingswerkzaamheden zijn gepland of uitgesteld, en welke instandhoudingsprojecten recent zijn afgerond.

De kaarten in deze rapportage zijn opgesteld op basis van de beschikbare informatie met peildatum 15 juli 2026. De programmering van onderhouds- en vernieuwingswerkzaamheden, evenals de beoordeling van risico’s en maatregelen, is een dynamisch proces en kan gedurende het jaar wijzigen. Op dit moment vindt bovendien een herprioritering van de instandhoudingsopgave plaats op basis van het afweegkader. De uitkomsten hiervan kunnen invloed hebben op de programmering en daarmee op de locaties die op de kaarten zijn weergegeven. De kaarten geven daarom een indicatie van de situatie zoals die voor 2027 wordt voorzien op de netwerken van Rijkswaterstaat.

Locaties op kaarten

Op de kaarten zijn de volgende aantallen locaties opgenomen. Een locatie kan betrekking hebben op één object, meerdere geclusterde objecten of een traject:

- **Kaart ‘Infrastructuur met beperkingen voor weg- en scheepvaartverkeer’**: 101 locaties.
- **Kaart ‘Verhoogd inspectieregime’**: 167 locaties.
- **Kaart ‘Uitgestelde werkzaamheden’**: 378 locaties, waarvan 158 op HWN, 176 op HVWN, en 44 op HWS. Deze staan op 3 afzonderlijke kaarten weergegeven.
- **Kaart ‘Gepland grootschalig onderhoud en vernieuwing’**: 89 locaties.
- **Kaart ‘Afgeronde instandhoudingsprojecten’**: 74 locaties.
- **Kaarten per MIRT-regio**, **‘Beperkingen en Verhoogd Inspectieregime’** en **‘Geplande en uitgestelde werkzaamheden’**: respectievelijk 235 en 442 locaties.

Het aantal items is op bijna alle kaarten toegenomen ten opzichte van de vorige editie, met name de uitgestelde werkzaamheden. Dit hangt samen met de toenemende instandhoudingsopgave, de beschikbare budgetten en de lopende herprioritering van de instandhoudingsopgave op basis van het afweegkader. De uitkomsten van deze herprioritering kunnen gevolgen hebben voor de programmering van onderhouds- en vernieuwingswerkzaamheden en daarmee voor de locaties die op de kaarten zijn opgenomen. Op de kaart over gepland grootschalig onderhoud is een afname te zien ten opzichte van de vorige editie. Dit is onder andere het gevolg van de lopende gesprekken over de prioritering.

Meer hinder door beperkingen

Beperkingen op of bij objecten komen voort uit de beheersmaatregelen die RWS neemt. Beheersmaatregelen borgen de veiligheid voor gebruikers van de infrastructuur, maar kunnen de beschikbaarheid van het netwerk verminderen. Enkele voorbeelden:

- Gewichtsbeperkingen.
- Snelheidsbeperkingen.
- Wegafsluitingen.
- Doorvaarthoogte beperkingen.
- Het niet of beperkt bedienen van een object.

Door dit soort maatregelen kunnen (vaar)wegen minder goed of niet beschikbaar zijn. Wegverkeer moet dan soms langzamer of via andere routes rijden. Voor scheepvaart geldt dat schepen moeten omvaren of achter elkaar moeten varen, in plaats van elkaar passeren. Zo wordt bijvoorbeeld bij harde wind de Van Brienenoordbrug niet bediend. Schepen die te hoog zijn om onder de brug door te varen, moeten dan een andere vaarweg vinden of wachten tot de wind gaat liggen.

Verhoogd inspectieregime

Objecten onder een verhoogd inspectieregime worden vaker of intensiever geïnspecteerd dan gebruikelijk. Dit gebeurt wanneer sprake is van een verhoogd technisch risico, gebreken zijn geconstateerd of onzekerheden zijn over de technische staat van een object. Door aanvullende inspecties en monitoring kan RWS de veiligheid en beschikbaarheid van de infrastructuur blijven borgen totdat onderhoud of vernieuwing plaatsvindt.

Enkele objecten die in 2027 onder een verhoogd inspectieregime staan:

- **Van Brienenoordbrug**: Deze brug is meer dan een halve eeuw oud. In die tijd is de brug belast door steeds meer en zwaarder verkeer. Om de veiligheid van de gebruikers te kunnen garanderen, geldt er een verhoogd inspectieregime en voert RWS herstel- en onderhoudswerkzaamheden uit tot de vernieuwing.
- **Vollenhoventunnel**: In 2024 bleek dat een tunneldeel enkele millimeters omhoog was gekomen. Dit kwam door de te hoge grondwaterstand. RWS heeft betonblokken geplaatst om de tunnel te stabiliseren. De tunnel staat onder verhoogd inspectieregime. Ook geldt er een snelheidsbeperking. Er is geconstateerd dat deze tunnel dezelfde risico's loopt als de Prinses Margriettunnel, waar de voorspanstaven[36] in de trek-/ankerpalen kapot zijn gegaan door spanningcorrosie. Er is onderhoud nodig om te voorkomen dat de voorspanstaven in de Vollenhoventunnel niet ook kapotgaan.
- **Merwedebrug**: In 2023 bleek tijdens een inspectie dat de hangkabels roestvorming vertoonden. Sindsdien staat de brug onder verhoogd inspectieregime. In 2023 voorzag RWS de kabels van een speciale beschermlaag ('*cableskin*'), zodat ze langer mee kunnen. Er geldt sinds 2026 ook een gewichtsbeperking voor zwaar verkeer.
- **Sluis Weurt**: De oostkolk van dit object is bijna 100 jaar oud. Die leeftijd levert risico op voor de goede werking van de sluis. De lage waterstanden dragen daar extra aan bij. Vernieuwing laat nog enkele jaren op zich wachten. Tot die tijd staat de sluis onder verhoogde inspectie.
- **Brug Goereesesluis**: Deze is voorbij het einde van de verwachte levensduur en moet worden vervangen. Tot die tijd geldt een verhoogd inspectieregime en is er vanwege beheersmaatregelen hinder voor de scheepvaart.
- **Spui- en gemaalcomplex IJmuiden**: Dit complex is kwetsbaar, omdat de spuigangen (bouwjaar 1940) en vier pompen (bouwjaar 1975) voorbij het einde van hun verwachte levensduur zijn. Dit verhoogt het risico op wateroverlast in een dichtbevolkte en economisch belangrijke gebied. Ook door klimaatverandering neemt het risico extra toe.
- **Stuw Borgharen**: De stuw is verouderd en storingsgevoelig. Hoewel dat ook geldt voor andere stuwen in de Maas, leidt het toenemende aantal incidenten bij Stuw Borgharen tot capaciteitsproblemen bij het reguliere onderhoud.

36 Voorspanstaven zijn stalen staven met een hoge sterkte die worden gebruikt om voorgespannen betonconstructies op druk te brengen. Ze komen vooral voor in bruggen, viaducten en andere kunstwerken. Door de staven op spanning te zetten, kan het beton grotere belastingen dragen en worden scheuren beperkt.

Werk in uitvoering

De kaarten laten zien dat Rijkswaterstaat ook in 2027 een omvangrijke instandhoudingsopgave heeft. Op het hoofdwegennet, hoofdvaarwegennet en hoofdwatersysteem zijn onderhouds- en vernieuwingswerkzaamheden gepland en uitgevoerd om de infrastructuur veilig, betrouwbaar en beschikbaar te houden.

De kaarten met '**Afgeronde Instandhoudingsprojecten**' tonen een selectie van de grootschalige instandhoudingswerkzaamheden die Rijkswaterstaat heeft afgerond in de periode juli 2025 tot en met juni 2026. Het gaat om werkzaamheden waarvan de uitvoering is voltooid en waarmee de functionaliteit, veiligheid en beschikbaarheid van de infrastructuur is hersteld of verbeterd. De kaarten geven daarmee inzicht in de gerealiseerde onderhouds- en vernieuwingsopgave op de netwerken van Rijkswaterstaat.

De werkzaamheden hebben betrekking op objecten, zoals bruggen, sluizen, tunnels, gemalen en stuwen, maar ook op trajecten waar werkzaamheden zijn uitgevoerd aan bijvoorbeeld verhardingen, verlichting of vaarwegen. Enkele voorbeelden van afgeronde werkzaamheden zijn:

- **HWN**: onderhoud aan verhardingen op onder meer de A7, A12, A15, A27, A58 en A73, de vernieuwing van verkeersregelinstallaties en wegkantstations en werkzaamheden aan objecten zoals de Prinses Margriettunnel, de Vlaketunnel en de Brug over de Noord.
- **HVWN**: werkzaamheden aan de Spijkenisserbrug, Brug Sluis Weurt, Kreekraksluizen, Brug Urmond, Brug Uitwellingerga en Sluis Helmond.
- **HWS**: werkzaamheden aan Stuw Borgharen, Stuw Hagestein, Stuw Amerongen en Stuw Driel.
- De kaart '**Gepland grootschalig onderhoud en vernieuwing**' laat zien welke werkzaamheden momenteel voor 2027 zijn geprogrammeerd.

Enkele voorbeelden van geplande werkzaamheden zijn:

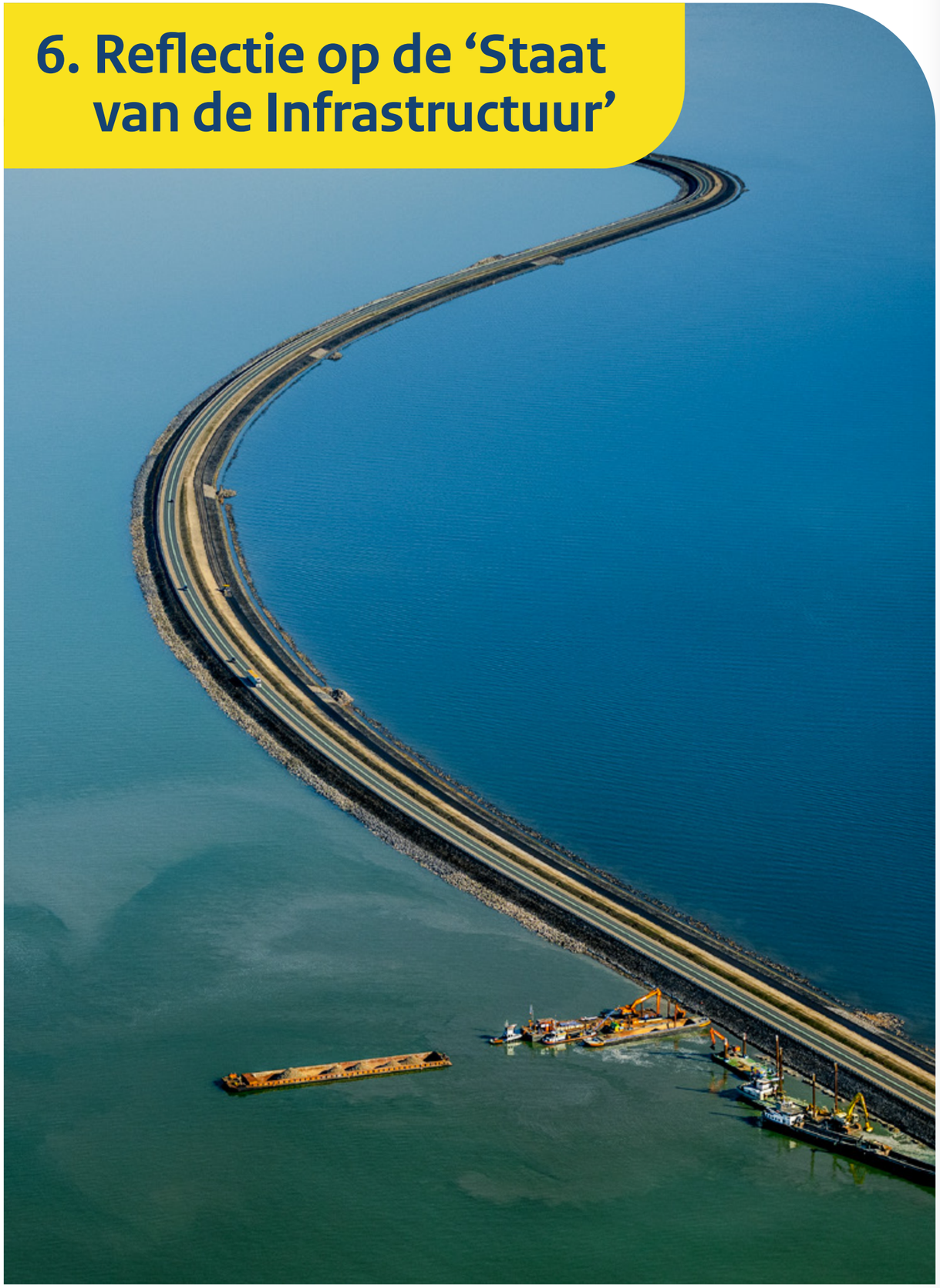
- **HWN**: onderhoud aan verhardingen, vernieuwing van de Kaagbruggen en vervanging van verlichting langs rijkswegen.
- **HVWN**: onderhoud aan de Kreekraksluizen en de Stadsbrug Venlo, en vernieuwing van de Koninginnesluis, de Krammersluizen en damwanden langs de hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl.
- **HWS**: onderhoud aan de Stormvloedkering Hollandsche IJssel en vernieuwing van het Gemaal Prinses Marijkesluis en regionale keringen langs het Amsterdam-Rijnkanaal en het Betuwepand.

Gebruikers van de infrastructuur zullen meer werkzaamheden zien en meer hinder ervaren, bijvoorbeeld door afsluitingen, omleidingen of tijdelijke beperkingen. RWS probeert dit te beperken met de hinderaanpak 'Slim Plannen, Slim Bouwen, Slim Reizen'. In deze aanpak zorgt RWS voor een zorgvuldige voorbereiding en afstemming van projecten, waarbij ze deze waar mogelijk combineert. Ook kiest RWS voor korte, volledige afsluitingen in plaats van langdurige, gedeeltelijke beperkingen. Bovendien stimuleert RWS alternatieven, zoals meer vanuit huis werken of reizen met de fiets en het openbaar vervoer om verkeersdrukte te verminderen.

Samengesteld overzicht per MIRT-regio

De samengestelde kaarten bieden per MIRT-regio een integraal overzicht van locaties met een actuele gebruiksbeperking of verhoogd inspectieregime, en van locaties waar groot onderhoud of vernieuwing is gepland of werkzaamheden zijn uitgesteld

6. Reflectie op de ‘Staat van de Infrastructuur’



In dit laatste hoofdstuk reflecteert RWS op de bevindingen uit deze rapportage. Door de indicatoren in samenhang te beschouwen krijgt RWS een overkoepelend beeld van de infrastructuur op de drie landelijke netwerken. De conclusie? Het areaal is verouderd, storingsgevoelig en voldoet niet overal aan de prestatieafspraken of normen. De indicatoren in dit rapport laten zien dat dit met name speelt op de kunstwerken (zoals bruggen en sluizen), en minder op de kustlijn en de (vaar) wegen zelf. Door beheersmaatregelen kan RWS de kunstwerken veilig houden, maar door de beperkingen lukt het niet meer overal om het areaal volledig beschikbaar te houden. Ten aanzien van de waterveiligheid wordt niet overal voldaan aan de wettelijke normen.

De effecten van uitgesteld onderhoud zichtbaar in de prestaties

De indicatoren voor veiligheid en bereikbaarheid scoorden de afgelopen jaren altijd ‘goed’ of ‘gemiddeld’. In 2025 verandert dit beeld. In 2025 scoren drie indicatoren voor het eerst ‘matig’: de indicator ‘Veiligheid door de stormvloedkeringen’, de indicator ‘Veiligheid door de primaire keringen’ en de indicator ‘Bereikbaarheid van de sluizen’. De voornaamste oorzaak voor de teruglopende scores is het uitgesteld onderhoud.

Ook de trend op de meeste indicatoren is negatief: van de 14 indicatoren waar een eindoordeel aan wordt gebonden, scoren er 8 niet ‘goed’ in 2025. In 2021 voldeden 7 van de 13 indicatoren met eindoordeel niet aan de eisen. De indicator ‘Verwachte einde levensduur’ van het Dynamisch Verkeersmanagement op het HWN loopt terug. De verkeerssignalering boven de wegen laat in 2025 vaker onbedoeld een zwart beeld zien dan in 2021. Op het HVWN neemt het aantal storingen op de maatgevende kolken toe, en de beschikbaarheid van de sluizen neemt hiermee af. Ook is er een toenemende trend zichtbaar in het aantal incidenten op de vaarwegen.

Het areaal veroudert, wat leidt tot een groeiende instandhoudingsopgave

RWS beheert een groot aantal infrastructurele objecten die in de jaren ’50 en ’60 zijn aangelegd. De rapportage laat zien dat 37% van de bruggen, 25% van de schutsluizen en 72% van de stuwen minder dan 1/3 verwachte resterende levensduur over heeft. De nieuwe indicatoren ‘Einde Technische Levensduur’ (ETL) en ‘Einde Economische Levensduur’ (EELI) ondersteunen dit beeld: 210 objecten[37] (4%) hebben binnen nu en vijf jaar groot onderhoud of vernieuwing nodig. Voor 334 objecten[38] (6%) geldt dat het doorzetten van de huidige onderhoudsstrategie duurder is dan het gehele object te vernieuwen. Wanneer het nog niet mogelijk is een object te vernieuwen, zet RWS waar nodig levensverlengend onderhoud in.

De afgelopen jaren zijn ook andere (nieuwe) problemen aan het licht gekomen, zoals waterstofverbrossing en de problematiek

37 Deze 232 objecten zijn de som van de objecten die ‘matig’ scoren op ETL voor het HWN (166) HVWN (58) en HWS (8).

38 Deze 334 objecten zijn de som van de objecten die ‘matig’ scoren op EELI voor het HWN (248) HVWN (61) en HWS (25).

met de tand-nokconstructies. Daarnaast verandert het klimaat, waardoor het risico op aanvaringen en het vastlopen van schepen groter wordt. Deze problemen vergroten de instandhoudingsopgave en de noodzaak tot vernieuwing.

Omdat veel objecten verouderd zijn, is er steeds meer vernieuwing nodig. Tegelijkertijd lukt het door een tekort aan middelen en capaciteit niet altijd om die tijdig uit te voeren. Wanneer een object niet tijdig wordt onderhouden of vernieuwd, brengt dit risico's met zich mee. Objecten kunnen bijvoorbeeld vaker last krijgen van storingen en stremmingen, waardoor de netwerkgebruiker mogelijk meer hinder ervaart. Ook wordt niet meer overal aan de gestelde eisen voldaan. Zo scoren in 2025 89 beweegbare objecten (62%) 'matig' op IA-FIT[39]. Ook 50 bruggen en 28 viaducten (2%) scoren 'matig' voor constructieve veiligheid. En ruim 2.000 objecten (37%) scoren 'matig' voor de inspectieresultaten[40]. Elke 'matige' beoordeling vormt een risico voor het netwerk.

Meer en dure inzet nodig voor exploitatie en onderhoud

Het kost dus steeds meer geld en tijd om de bereikbaarheid en veiligheid van de netwerken op peil te houden. Dat doet RWS, en dat is ook terug te zien in de indicatoren. De indicatoren voor de veiligheid op de kunstwerken scoren op alle drie de netwerken nog steeds 'gemiddeld'. Ook indicatoren voor de veiligheid (harde schadekenmerken op het wegdek) en beschikbaarheid (als gevolg van gepland onderhoud) van de wegen voldoen nog steeds aan de prestatieafspraken ('goed'). Op het HVWN is de veiligheid door de verkeersvoorzieningen verbeterd. De indicator ging van 'matig' naar 'goed' tussen 2022 en 2025. En op het HWS scoren de indicatoren voor veiligheid door de kustlijn en de uiterwaarden respectievelijk 'goed' en 'gemiddeld'. Daarnaast is de indicator voor beschikbaarheid van de HWS-kunstwerken (die nodig zijn voor peilbeheer) vrijwel ieder jaar 'goed'. Mede hierdoor wordt het achterland beschermd en kan RWS, waar nodig, het water de ruimte geven als het te veel stijgt in de rivieren.

Ook de toenemende beschikbaarheid van data helpt bij de aanpak van de instandhoudingsopgave, zoals de nieuwe technische indicatoren in dit rapport. De resultaten die volgen uit de verschillende soorten inspecties, berekeningen voor constructieve veiligheid en levensduurgegevens, helpen bij het maken van keuzes. Hetzelfde geldt voor het kaartmateriaal in de bijlage. Hoe duidelijker in beeld is welke objecten niet aan de eisen voldoen en waar al beheersmaatregelen worden toegepast, hoe beter RWS kan prioriteren.

Hoe nu verder?

Op 24 april 2026 is de beleidsbrief van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat verstuurd aan de Tweede Kamer. In de beleidsbrief staat onder andere dat dit kabinet de negatieve trend van langere gewichts- en doorvaartbeperkingen wil doorbreken. Ook het aantal ongeplande storingen en de achterstand in onderhoud moeten worden aangepakt. Daarnaast wil het kabinet weer voldoen aan de wettelijke eisen op het gebied van waterkeren door de crisisbeheersing, het kennismanagement en de informatiemanagementsystemen voor waterkerende objecten in beheer van RWS te verbeteren.

Door de rapportage steeds verder te ontwikkelen en indicatoren toe te voegen, zal RWS ook de komende jaren steeds beter in staat zijn om via de 'Staat van de Infrastructuur' feitelijke informatie over het areaal te bieden. Met die informatie kunnen IenW en RWS aan de slag om de infrastructuur van Nederland veilig en bereikbaar te houden of te maken.

39 RWS controleert met FIT's de technische staat van beweegbare objecten, in het bijzonder hoe goed de industriële automatisering (IA) van die objecten functioneert. De inspecties en testen richten zich onder meer op de noodstoppen, bediening en bewakingssystemen van bruggen, sluizen, gemalen en aanleginrichtingen.

40 Voor de indicatoren IA-FIT, Constructieve veiligheid en Inspectieresultaten zijn het aantal objecten die 'matig' scoren op het HWN, HVWN en HWS bij elkaar opgeteld.

Bijlage 1: Kaartmateriaal



Infrastructuur met beperkingen voor weg- en scheepvaartverkeer in 2027



Deze kaart toont een aanleginrichting, beweegbare en vaste bruggen, een onderdoorgang, schutsluizen, tunnels en viaducten van Rijkswaterstaat waarvan op de peildatum juli 2026 bekend is dat in 2027 een beperking geldt voor het weg- of scheepvaartverkeer. Voor het wegverkeer gaat het bijvoorbeeld om minder beschikbare rijstroken, een snelheidsbeperking of een gewichtsbeperking voor zwaar verkeer. Voor het scheepvaartverkeer kan het gaan om een verminderde vaardiepte of doorvaartbreedte, een stremming of het niet beschikbaar zijn van alle sluiskolken. Deze beperkingen zijn ingesteld om de veiligheid te waarborgen en schade te voorkomen. De kaart geeft de situatie weer zoals die op de peildatum bekend was. Na deze peildatum kunnen beperkingen worden aangepast, opgeheven of toegevoegd.

Beperking voor zowel het weg als scheepvaartverkeer

1 Gerrit Krolbrug (Korrebrug)
Volledig afgesloten voor wegverkeer en Beperkte scheepvaart (herindelen)
2 Uitwellingergabrug
Minder rijstroken beschikbaar, Snelheidsbeperking en Beperkte doorvaarthoogte
3 Brug Krabbersgatsluis
Gewichtsbeperking zwaar verkeer en Beperkte doorvaarthoogte
4 Giessenbrug (zuid)
Minder rijstroken beschikbaar, Gewichtsbeperking zwaar verkeer en Beperkte doorvaarthoogte
5 Giessenbaan
Minder rijstroken beschikbaar, Gewichtsbeperking zwaar verkeer en Beperkte doorvaarthoogte
6 Bruggen over Prinses Marijkesluis
Gesloten voor gemotoriseerd verkeer ivm renovatie en Verminderde doorvaartbreedte
7 Giessenbrug (noord)
Minder rijstroken beschikbaar, Gewichtsbeperking zwaar verkeer en Beperkte doorvaarthoogte
8 Merwedebrug
Gewichtsbeperking zwaar verkeer en Beperking bij harde wind
9 Verkeersbrug Dordrecht (Brug Oude Maas)
Gewichtsbeperking zwaar verkeer en Beperking bij harde wind
10 Brug Illikhoven
Gewichtsbeperking zwaar verkeer en Beperkte doorvaarthoogte
11 Brug sluis Born (west)
Gewichtsbeperking zwaar verkeer en Beperkte doorvaarthoogte
12 Brug Obbicht
Gewichtsbeperking zwaar verkeer en Beperkte doorvaarthoogte
13 Brug Stein
Gewichtsbeperking zwaar verkeer en Beperkte doorvaarthoogte
14 Brug Elsloo
Gewichtsbeperking zwaar verkeer en Beperkte doorvaarthoogte
15 Brug Geulle
Gewichtsbeperking zwaar verkeer en Beperkte doorvaarthoogte
16 Brug Itteren
Gewichtsbeperking zwaar verkeer en Beperkte doorvaarthoogte

Beperking voor het wegverkeer

17 Brug Gaarkeukensluis
Gewichtsbeperking zwaar verkeer
18 Slochtersluis
Gewichtsbeperking zwaar verkeer
19 Skûlenboarch
Gewichtsbeperking zwaar verkeer
20 Brug Oude Schouw
Gewichtsbeperking zwaar verkeer
21 Brug Spannenburg
Gewichtsbeperking zwaar verkeer
22 Viaduct Kamperhoekweg
Gewichtsbeperking zwaar verkeer
23 Leemslagenbrug
Gewichtsbeperking zwaar verkeer
24 Hoeselderbrug
Gewichtsbeperking zwaar verkeer
25 Vossenbrinkbrug
Gewichtsbeperking zwaar verkeer
26 Tankinkbrug
Gewichtsbeperking zwaar verkeer
27 Wilhelminabrug (over de IJssel)
Gewichtsbeperking zwaar verkeer
28 Kaagbruggen (noord, zuid)
Gewichtsbeperking zwaar verkeer
29 Hardenbergerbrug
Gewichtsbeperking zwaar verkeer
30 Diepenheimsebrug
Gewichtsbeperking zwaar verkeer
31 Grensbrug
Gewichtsbeperking zwaar verkeer
32 Dochterensebrug
Gewichtsbeperking zwaar verkeer
33 Moggezompsebrug
Volledig afgesloten voor wegverkeer
34 Vollenhoventunnel
Snelheidsbeperking
35 Viaduct Walterbosch
Minder rijstroken beschikbaar
36 Viaduct Velperbroek - Noordwest
Gewichtsbeperking zwaar verkeer
37 Knooppunt Velperbroek - Zuidwest
Gewichtsbeperking zwaar verkeer
38 Emmabrug (hoge brug)
Volledig afgesloten voor wegverkeer
39 Brug Rhenen
Volledig afgesloten voor wegverkeer
40 IJsselbrug (oost, west)
Minder rijstroken beschikbaar
41 Brug Westervoort (autobrug)
Gewichtsbeperking zwaar verkeer
42 Fietsviaduct Elshout (oost)
Gewichtsbeperking zwaar verkeer
43 Calandbrug
Minder rijstroken beschikbaar
44 Viaduct J.F.Kennedyweg
Minder rijstroken beschikbaar, Snelheidsbeperking, Gewichtsbeperking zwaar verkeer
45 Noordelijke brug over de Maas
Gewichtsbeperking zwaar verkeer
46 Brug Grave (J. Thompsonbrug)
Gewichtsbeperking zwaar verkeer
47 Brug Oude Maasje
Gewichtsbeperking zwaar verkeer
48 Brug Besoyen
Volledig afgesloten voor wegverkeer
49 Brug Salesdreef
Gewichtsbeperking zwaar verkeer
50 Vossemeersebrug
Gewichtsbeperking zwaar verkeer
51 Erpsebrug
Gewichtsbeperking zwaar verkeer
52 Bruggen over het Wilhelminakanaal
Gewichtsbeperking zwaar verkeer
53 Noordelijke brug in de rb. over het Wilhelminakanaal (hrr)
Gewichtsbeperking zwaar verkeer
54 Brug Wilhelminakanaal rb. (zuid)
Gewichtsbeperking zwaar verkeer
55 Viaduct Kerkeind 1966
Exeptioneel / zwaar transport wordt geweerd
56 Brug Wilhelminakanaal hfdrb. (zuid)
Gewichtsbeperking zwaar verkeer
57 Brug sluis 15 in de Molenberg
Gewichtsbeperking zwaar verkeer
58 Brug Maasbracht
Gewichtsbeperking zwaar verkeer
59 Brug Echt
Gewichtsbeperking zwaar verkeer
60 Brug Roosteren
Gewichtsbeperking zwaar verkeer
61 Viaduct over de Stationsstraat (oost)
Gewichtsbeperking zwaar verkeer
62 Wilhelminabrug (over de Maas)
Gewichtsbeperking zwaar verkeer

Beperking voor het scheepvaartverkeer

63 Grote Zeesluis Farmsum
Gestremd voor scheepvaart
64 Brug Scharsterrijn (noord, zuid)
Beperkte doorvaarthoogte
65 Houtribsluizen
Beperking bij harde wind
66 IJmuiden sluizen (kleine sluis)
Beperkte aanlegmogelijkheden
67 Brug over de Houtribsluizen
Beperking bij harde wind
68 Velserverkeerstunnel
Beperkte vaarsnelheid en sleepverplichting
69 IJmuiden sluizen (zuidersluis)
Beperkte aanlegmogelijkheden
70 Coentunnel CT2
Beperkte vaarsnelheid
71 IJmuiden sluizen (middensluis)
Beperking scheepslengte
72 Brug Buitenhuizen
Beperkte doorvaarthoogte
73 Coentunnel CT1
Beperkte vaarsnelheid
74 Schellingwouderbrug
Beperking bij harde wind
75 Buiten-IJ gebied bij Zeeburgertunnel
Verminderde vaardiepte, Verminderde doorvaartbreedte
76 Schinkelbrug (noord, zuid)
Beperkte doorvaarthoogte
77 Schipholbrug (noord, zuid)
Beperkte doorvaarthoogte
78 Nijkerkersluis
Verminderde doorvaartbreedte
79 Muntdraaibrug
Gestremd voor scheepvaart
80 Aanleginrichting Lekkanaal
Beperkte aanlegmogelijkheden
81 Koninginnensluis
Gestremd voor scheepvaart
82 Sluis Hagestein
Gestremd voor scheepvaart
83 Sluis Amerongen
Gestremd voor scheepvaart
84 Sluis Driel
Gestremd voor scheepvaart
85 Van Brienenoordbrug (west)
Beperking bij harde wind
86 Harmsenbrug
Beperkte doorvaarthoogte
87 Van Brienenoordbrug (oost)
Beperking bij harde wind
88 Sluis Weurt (oost, west)
Minder sluiskolken operationeel
89 Ophaalbrug binnenhoofd van de Goereesesluis
Opent/sluit trager, Bedieningsstop vanaf 6 Bft.
90 Sluis Grave zuid (oud)
Gestremd voor scheepvaart
91 Spuimiddel Sluis Empel
Verminderde schutcapaciteit
92 Jachtensluis in de Volkerakdam
Verminderde schutcapaciteit
93 Amertakbrug
Beperking bij harde wind
94 Volkerakbrug
Beperkte doorvaarthoogte
95 Bergsediepsluis
Verminderde schutcapaciteit
96 Brug over sluis V
Afgesloten afloopvoorzieningen
97 Schutsluis Belfeld (west)
Gestremd voor scheepvaart
98 Sluis Panheel (oude kolk)
Verminderde schutcapaciteit
99 Sluis Panheel (nieuwe kolk)
Verminderde schutcapaciteit
100 Brug sluis Born (oost en midden)
Beperkte doorvaarthoogte
101 Sluis Borgharen
Gestremd voor scheepvaart

Versie 2 2026-08-03

Verhoogd inspectieregime in 2027



Deze kaart toont locaties waar in 2027 een verhoogd inspectieregime van kracht is. Rijkswaterstaat inspecteert en monitort deze locaties intensiever omdat de technische staat daar aanleiding toe geeft. Zo kunnen veranderingen tijdig worden gesignaleerd en kan Rijkswaterstaat zo nodig maatregelen nemen.

- **Ronde symbolen:** objecten die als één locatie op de kaart worden weergegeven, zoals bruggen, sluizen, tunnels en stuwen.
- **Lijnen:** trajectdelen van wegen of vaarwegen, zoals verhardingen, verlichting en damwanden.

De kaart geeft de situatie voor 2027 weer zoals die op de peildatum in juli 2026 bekend was. Na deze peildatum kan het verhoogde inspectieregime worden ingesteld, aangepast of beëindigd.

Hoofdwegennet

1 Eelwerderbrug
2 Loopbrug Poort van Groningen
3 Viaduct Almenumerweg
4 Viaducten KP Werpsterhoek (KW 111–113, 121–125, 231–234)
5 Onderdoorgang de Kop
6 Aanleginrichting Den Helder - Texel
7 Brug Scharsterrijn (noord, zuid)
8 Kooybrug (orthotrope rvl)
9 Verhardingen A32 Havelterberg - Beheergrens Oost Nederland HR
10 Verhardingen A32 Beheergrens Oost Nederland - Havelterberg HR
11 Verhardingen A32 Havelterberg - KP Lankhorst HR+VWw
12 Ketelbrug (noord)
13 Avenhornerbrug (oost, west)
14 Verhardingen N36 rotonde Witte Paal - rotonde Ommen HRM
15 Verhardingen A28 Ommen (N340) - KP Lankhorst HR+VWg
16 Verhardingen A28 KP Lankhorst - Ommen (N340) HR+VWf
17 Verhardingen A6 Lelystad - KP Emmeloord HR
18 Verhardingen A6 Lelystad - KP Emmeloord HR
19 Verhardingen N35 Zwolle - Raalte (KP Bos) HR
20 Velserverkeerstunnel
21 Verhardingen A50 KP Hattemerbroek - Heerde HR+VWw
22 Verhardingen N35 Raalte (KP Veldhoen) - Nijverdal HR
23 Verhardingen N35 Nijverdal tunneltracé HR
24 Verhardingen A28 Ermelo Harderwijk - Epe HR
25 Buiten-IJ gebied bij Zeeburgertunnel
26 Brug Ringvaart Noord (noord, zuid)
27 Rozenoordbrug (zuid)
28 Schipholtunnel
29 Verhardingen A35 Wierden RW835 - KP Azelo HR
30 Brug over de Naardertrekvaart (noord, zuid)
31 Verhardingen A28 Ermelo Harderwijk - Nijkerk HR
32 Verhardingen A28 Nijkerk - Ermelo Harderwijk HR
33 Verkeerskundige draagconstructies (meerdere locaties)
34 Verhardingen A28 Ermelo Nijkerk - Harderwijk HR
35 Hardenbergerbrug
36 Kaagbruggen (noord, zuid)
37 Hoge brug over de Hoofdvaart
38 Spoorwegviadukt
39 Vollenhoventunnel
40 Viaducten Prins Clausplein (6 viaducten)
41 Onderdoorgang Waijensedijk (oost)
42 Spitsstrookcamera's A12 KP Gouwe - Zoetermeer
43 Houtensebrug (oost)
44 Spitsstrookcamera's A12 KP Zoetermeer - Gouwe
45 Viaduct Groenebrug (oost)
46 Hagesteinbrug (oost, west)
47 Terbregseweg hfd.rb. zuid
48 Duikers A20 (3 stuks)
49 Terbregseweg noord
50 IJsselbrug (oost, west)
51 Verhardingen A18 KP Oud Dijk - Doetinchem-Oost HR+VWg
52 Verdieptebak Spitsstrook A13 KP Kleinpolderplein - KP Kethelplein
53 Stadhoudersviaduct (zuid)
54 Suurhoffbrug
55 Terbregseweg hfd.rb. noord
56 Verhardingen A15 KP Ressen - Valburg HR+VWk,-f,-h
57 Giessenbruggen (noord, zuid, Giessenbaan)
58 Harmsenbrug
59 Calandbrug
60 Van Brienenoordbrug (oost, west)
61 Verhardingen A15 Valburg - KP Ressen HR+VWm,-i
62 Beneluxtunnel (oost, west)
63 Verhardingen A73 op- en afritten Wijchen - Malden HR
64 Viaduct J.F.Kennedyweg
65 Brug over de Noord
66 Brug Steenenhoek (oost, west)
67 1e Heinenoordtunnel
68 Papendrechtsebrug (Beneden-Merwede)
69 Merwedebrug
70 Noordelijke brug over de Maas
71 Verhardingen A73 op- en afritten Malden - Wijchen HR
72 Wantijbrug
73 Maasbrug Ravenstein (noord)
74 Viaduct Ketelpolder
75 Viaduct Verlatendijk
76 Brug Empel (oost, west)
77 Maasbrug Heumen (oost, west)
78 Haringvlietbrug
79 Taxandriatunnel
80 Viaduct Dirk de Botsdijk
81 Viaduct Gouden Leeuw
82 Viaduct West Brabant
83 Maasbrug (noord, zuid)
84 Brug over Volkeraksluizen
85 Viaduct Langeweg
86 Viaduct Klein Overveld
87 Oosterhoutse brug (noord, zuid)
88 Viaduct Turfvaart (oost, west)
89 Moskesbrug
90 Viaduct Cadettencamp (oost, west)
91 Viaduct Langenberg
92 Viaduct Elsakker (oost, west)
93 Bruggen over de Aa of Weerijs (oost en west)
94 Viaduct Effen
95 Viaduct Overa
96 Aquaduct Dampoort
97 Brug over het Wilhelminakanaal (oost)
98 Viaduct over tunnelbak Galder (noord, zuid)
99 Vlaketunnel
100 Viaduct De Gouwene (oost)
101 Spoorviadukt (noord, zuid)
102 Viaducten KP Leenderheide (4 viaducten)
103 Draaibrug Sluiskil
104 Viaduct Waelschenheuvel (oost, west)
105 Noordelijk viaduct in de Daelderweg
106 Viaduct Kunderberg (noord, zuid)

Hoofdvaarwegennet

107 Noordzeebrug (oost, west)
108 Walradar VTS Waddenzee
109 Walradar VTS Den Helder
110 Molenbrug
111 Brug Katerveer
112 IJmuiden sluizen (noord, midden, zuid)
113 Oranjesluizen (noord, midden, zuid)
114 Prins Willem-Alexandersluis (Oranjesluizen)
115 Schellingwouderbrug
116 Wilhelminabrug (over de IJssel)
117 Cortenoeverbrug
118 Aanleginrichting Lekkanaal
119 Damwand Berghaven
120 Goyerbrug
121 Sluis Amerongen
122 Sluis Hagestein
123 Sluis Driel
124 Brug Rhenen
125 Ravenswaaysebrug
126 Kade Maassluis
127 Rooyensteinsebrug
128 Vaargeul Stellendam - Noordzee
129 Damwand Piet Smitkade
130 Sluis Weurt (oost, west)
131 Waalbrug Nijmegen
132 Goereesesluis
133 Ophaalbrug binnenhoofd van de Goereesesluis
134 Verkeersbrug Dordrecht (Brug Oude Maas)
135 Spieringsluis
136 Brug Grave (J. Thompsonbrug)
137 Aanlegsteigers binnenhaven Stellendam
138 Sluis Heumen
139 Volkeraksluizen Sluis 1
140 Roompotsluis
141 Sluis III in het Wilhelminakanaal
142 Bergsediepsluis
143 Baggeren meerdere locaties de Maas
144 Noordbrug Oostsluis
145 Schutsluis Belfeld (oost, midden, west)
146 Brug Sluis 16 in de Kazernelaan
147 Draaibrug Sas van Gent
148 Sluis Roermond
149 Kelperbrug
150 Napoleonsbrug
151 Brug sluis Heel
152 Sluis Linne
153 Brug Echt
154 Brug Roosteren
155 Brug Illikhoven

Hoofdwatersysteem

156 Duiker Lorentzsluizen
157 Duiker Stevinsluizen
158 Gemaal IJmuiden
159 Haringvlietsluizen
160 Stuw Sambeek
161 Stuw Belfeld
162 Aftapduiker beneden sluis 15
163 Sifon Tungelroysebeek
164 Stuw Roermond
165 Gemaal Panheel
166 Stuw Linne
167 Stuw Borgharen

Versie 2 2026-08-03

Uitgestelde werkzaamheden hoofdwegennet in 2027



Deze kaart toont locaties waar noodzakelijke onderhouds- of vernieuwingswerkzaamheden in 2027 geheel of gedeeltelijk als uitgesteld gelden. Het gaat om werkzaamheden die al nodig zijn, maar waarvoor binnen de geldende planperiode geen uitvoering is gepland. Een locatie staat ook op deze kaart als slechts een deel van de noodzakelijke werkzaamheden is uitgesteld.

- **Ronde symbolen:** objecten die als één locatie op de kaart worden weergegeven, zoals bruggen, sluizen, tunnels en stuwen.
- **Lijnen:** trajectdelen van wegen of vaarwegen waar bijvoorbeeld werkzaamheden nodig zijn aan verhardingen, verlichting of damwanden.

De kaart geeft de situatie voor 2027 weer zoals die op de peildatum in juli 2026 bekend was. Na deze peildatum kunnen de planning en de status van de werkzaamheden wijzigen.

Hoofdwegennet

1 Onderdoorgang Marsum
2 Brug Marsumerdiep
3 Eelwerderbrug
4 Duiker N33 (2 stuks)
5 Noordelijk viaduct Winkelhoek (Knijpslaan)
6 Verhardingen A7 Westerbroek - KP Zuidbroek HR
7 Poptafiadukt
8 Brug Westerwoldsche Aa (noord, zuid)
9 Loopbrug Poort van Groningen
10 Koningsbrug
11 Viaduct Winkelhoek (zuid)
12 Viaduct Boerakkerweg (zuid)
13 Viaduct Kerkstraat
14 Brug Zuidbroek (oost, west)
15 Viaduct Almenumerweg
16 Fonejachtbrug (noord, zuid)
17 Duiker Trimunterwatergang
18 Viaducten KP Werpsterhoek (KW 111–113, 121–125, 231–234)
19 Onderdoorgang de Kop
20 Brug Buiten- en Voorhaven (Lorentzsluizen)
21 Kruiswaterbruggen (noord, zuid)
22 Verhardingen A28 KP Assen - De Punt HR
23 Verhardingen A7 Bushalte Folsgare - Beheergrens Midden-Nederland (A7) HR
24 Aquaduct de Geau
25 Krûsrak brug
26 Duiker Nijlandervaart
27 Levensverlengend onderhoud op meerdere locaties
28 Viaduct Duvelsrak
29 Oostelijke brug Kloosterveen
30 Hooivaartbrug
31 Aanleginrichting Texel - Den Helder
32 Westelijke brug Kloosterveen
33 Brug Heeresloot (noord)
34 Viaduct De Utgangen
35 Aanleginrichting Den Helder - Texel
36 Spoorviadukt
37 Brug Scharsterrijn (zuid)
38 Verhardingen A28 Westerbork - KP Assen
39 Brug Scharsterrijn (noord)
40 Verhardingen A32 KP Heerenveen - Beheergrens Oost-Nederland HR
41 Verhardingen A6 Beheergrens Midden-Nederland (A6) - KP Joure HR
42 Verhardingen A7 Middenmeer - Den Oever HR
43 Verhardingen A6 KP Joure - Beheergrens Midden-Nederland (A6) HR
44 Verhardingen A28 KP Westerbork - KP Hoogeveen HR
45 Onderdoorgang Erica
46 Verharding A28 KP Hoogeveen - Beheergrens Oost-Nederland
47 Brug Veeningerwijk
48 Verhardingen A28 KP Hoogeveen - Beheergrens Oost-Nederland
49 Vervanging route-informatiepanelen (meerdere locaties)
50 Vervanging lichtmasten (meerdere locaties)
51 Spitsstrookcamera's EOL (meerdere locaties)
52 Ketelbrug (noord)
53 IM camera's EOL (meerdere locaties)
54 Viaduct Kamperhoekweg
55 Verhardingen N36 rotonde Witte Paal - rotonde Ommen HRM
56 Verhardingen - Levensduur Verlengend Onderhoud (meerdere locaties)
57 Verhardingen N35 Zwolle - Raalte (KP Bos) HR
58 Velserverkeerstunnel
59 Wijkertunnel
60 Coentunnels (eerste en tweede)
61 Verhardingen A708 IJmuiden - Santpoort (A208L) HR
62 Verhardingen N35 Raalte (KP Veldhoen) - Nijverdal HR
63 Verhardingen A28 Ermelo Harderwijk - Epe HR
64 Viaduct Op Poten Westrandweg
65 Verhardingen A200 Haarlem - Kruispunt Halfweg HR
66 Buiten-IJ gebied bij Zeeburgertunnel
67 Verhardingen A35 Wierden RW835 - KP Azelo HR
68 Verhardingen A28 Nijkerk - Ermelo Harderwijk HR
69 Verhardingen A1 KP Muiderberg - KP Eemnes HR
70 Schipholtunnel
71 Verkeerskundige draagconstructies (meerdere locaties)
72 Verhardingen A28 Ermelo Nijkerk - Harderwijk HR
73 Verkeerssignalering (iWKS) A4 Aansluiting N11 - KP Burgerveen HR
74 Verkeerssignalering (iWKS) A4 KP Burgerveen - Aansluiting N11 HR
75 Verhardingen N11 HR
76 Verkeerssignalering (iWKS) N14 Leidschendam aansluiting A4 - Den Haag aansluiting N44 HR
77 Verkeerssignalering (iWKS) N14 Den Haag aansluiting N44 - Leidschendam aansluiting A4 HR
78 Vollenhoventunnel
79 Verhardingen N11 HR
80 Aquaduct Alphen a/d Rijn
81 Verhardingen A4 KP Ypenburg - Leidschendam HR
82 Verhardingen A12 KP Oudenrijn - KP Lunetten parallelbaan R
83 Verhardingen A4 Leidschendam - KP Ypenburg HR
84 Verhardingen A12 KP Lunetten - KP Oudenrijn parallelbaan L
85 Verhardingen A12 KP Oudenrijn - KP Lunetten HR
86 Aquaduct Gouwe
87 Viaducten Prins Clausplein
88 Verhardingen A12 KP Lunetten - KP Oudenrijn HR
89 Onderdoorgang Waijensedijk (oost)
90 Viaduct Groenebrug (oost)
91 IJsselbrug (oost)
92 Spitsstrookcamera's A13 Delft-Zuid - KP Kleinpolderplein
93 Hagesteinbrug (oost, west)
94 IJsselbrug (west)
95 Verhardingen A18 KP Oud Dijk - Doetinchem-Oost HR+VWg
96 Spitsstrookcamera's A13 KP Kleinpolderplein - Delft-Zuid
97 Duikers A20 (3 stuks)
98 Giessenbruggen (zuid, Giessenbaan)
99 Suurhoffbrug
100 Giessenbrug (noord)
101 Verhardingen A15 KP Ressen - Valburg HR+VWk,-f,-h
102 Harmsenbrug
103 Van Brienenoordbrug (oost, west)
104 Beneluxtunnel (oost, west)
105 Hartelkruis rotonde
106 Thomassentunnel
107 Verhardingen A15 Valburg - KP Ressen HR+VWm,-i
108 Tunnel onder de Noord
109 Aanpak langsonvlakheden A15/A16
110 Verkeerssignalering (iWKS) A15 KP Gorinchem - Papendrecht HR
111 Botlektunnel
112 Brug over de Noord
113 2e Heinenoordtunnel (oost)
114 Verhardingen A73 op- en afritten Wijchen - Malden HR
115 Verhardingen A29 Oud-Beijerland (N217) - Vaanplein HR
116 Verhardingen A16 KP Ridderkerk-Noord - 's-Gravendeel HR
117 Verkeerssignalering (iWKS) A15 Papendrecht - KP Gorinchem HR
118 Drechttunnel
119 Verhardingen A29 Vaanplein - Oud-Beijerland (N217) HR
120 Brouwersdam
121 Verhardingen A4 Willemstad - Oud-Beijerland HR
122 Verhardingen A73 op- en afritten Malden - Wijchen HR
123 Verhardingen A4 Oud-Beijerland - Willemstad HR
124 Verhardingen A2 KP Empel - Martinus Nijhoffbrug HR+VWn
125 Verhardingen A2 KP Empel - KP Hintham - samenvoeging A2/N2 KP Vught HR
126 Brug over Volkeraksluizen
127 Verhardingen A59 KP Zonzeel - KP Hooipolder HR
128 Verhardingen A17 KP Klaverpolder - KP Noordhoek HR + VWk
129 Verhardingen A59 KP Hooipolder - KP Zonzeel HR
130 Verhardingen A2 splitsing A2/N2/KP Vugt -KP Hintham - KP Empel VWn
131 Verhardingen A27 KP Hooipolder - KP St. Annabosch HR
132 Oosterhoutse brug (noord, zuid)
133 Viaduct Cadettencamp (oost, west)
134 Verhardingen A58 KP De Baars - KP St. Annabosch HR+VWt
135 Viaduct Heul
136 Verhardingen A50 KP Paalgraven - KP Ekkersrijt HR
137 Verhardingen A17KP De Stok - KP Noordhoek HR
138 Verhardingen A58 KP De Baars - KP Batadorp HR
139 Verhardingen A58 KP St. Annabosch - KP De Baars HR
140 Verhardingen A58 KP De Baars - KP St. Annabosch HR
141 Aquaduct Dampoort
142 Verhardingen A2 KP Ekkersweijer/A2/N2 splitsing - KP Batadorp VWm
143 Verhardingen A58 KP Batadorp - KP De Baars HR
144 Vlaketunnel
145 Verhardingen A2 KP Ekkersweijer/A2/N2 splitsing - KP Batadorp VWg
146 Verhardingen N2 KP Batadorp - KP De Hogt Vwe+VWn
147 Verhardingen A67 KP Leenderheide - KP Zaarderheiken HR
148 Verhardingen N2 parallelbaan KP De Hogt - KP Batadorp/Eindhoven VWn
149 Verhardingen N2 parallelbaan KP Leenderheide - KP De Hogt VWn
150 Verhardingen A67 De Hogt - Belgische Grens HR
151 Verhardingen A2 KP De Hogt - KP Leenderheide VWe
152 Verhardingen A2 parallelbaan KP De Hogt - KP Leenderheide VWm
153 Verhardingen A2 KP Het Vonderen - KP Leenderheide HR
154 Draaibrug Sluiskil
155 Tunnel Swalmen
156 Roertunnel
157 Viaduct Kunderberg (noord)
158 Koning Willem-Alexandertunnel

Versie 2026-08-03

Uitgestelde werkzaamheden hoofdvaarwegennet in 2027



Deze kaart toont locaties waar noodzakelijke onderhouds- of vernieuwingswerkzaamheden in 2027 geheel of gedeeltelijk als uitgesteld gelden. Het gaat om werkzaamheden die al nodig zijn, maar waarvoor binnen de geldende planperiode geen uitvoering is gepland. Een locatie staat ook op deze kaart als slechts een deel van de noodzakelijke werkzaamheden is uitgesteld.

- **Ronde symbolen:** objecten die als één locatie op de kaart worden weergegeven, zoals bruggen, sluizen, tunnels en stuwen.
- **Lijnen:** trajectdelen van wegen of vaarwegen waar bijvoorbeeld werkzaamheden nodig zijn aan verhardingen, verlichting of damwanden.

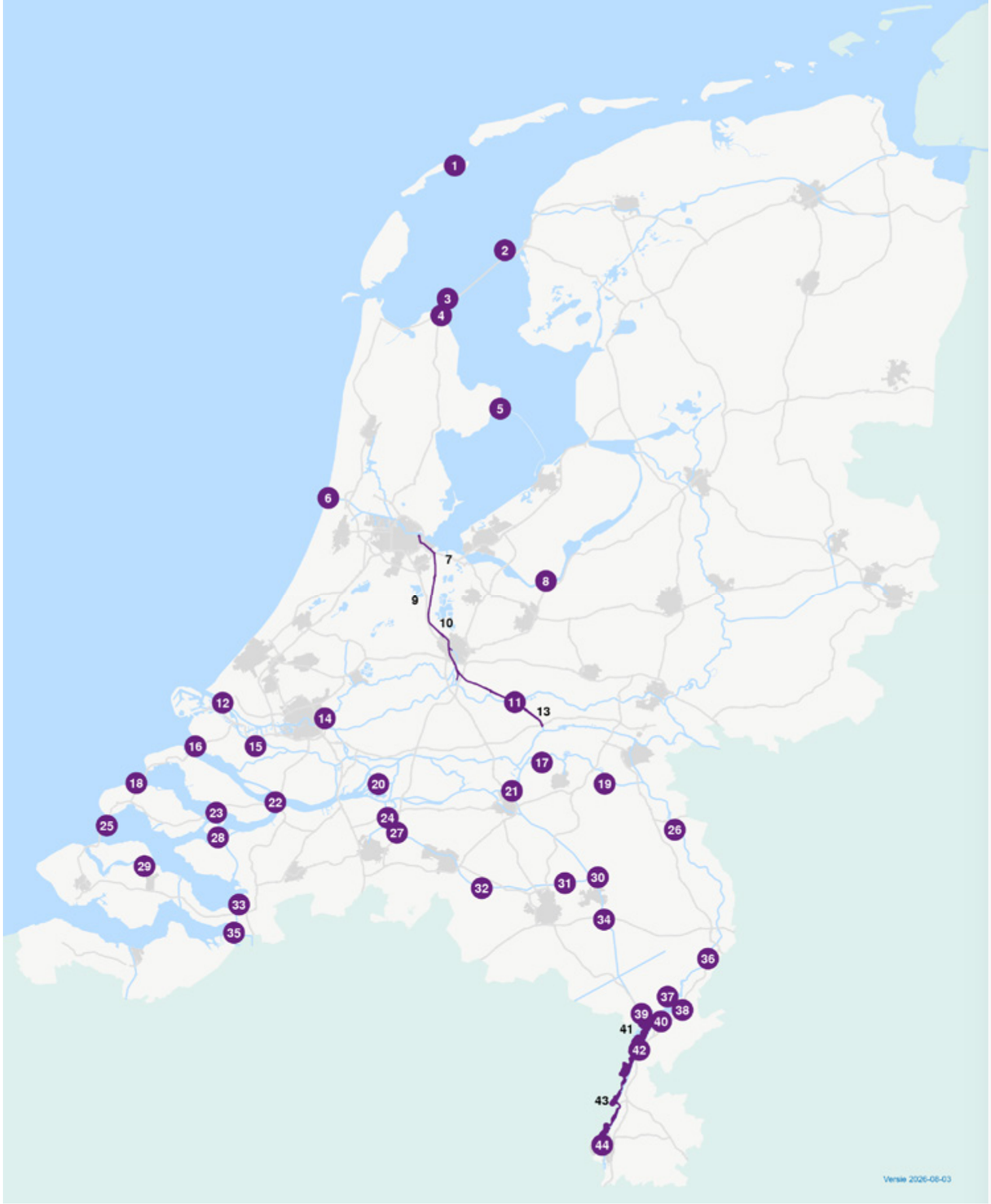
De kaart geeft de situatie voor 2027 weer zoals die op de peildatum in juli 2026 bekend was. Na deze peildatum kunnen de planning en de status van de werkzaamheden wijzigen.

Hoofdvaarwegennet

1 Walradar VTS Eems
2 Radarpost R3 Eemshaven
3 Grote en kleine Zeesluis Farmsum
4 Woldbrug
5 Bruggen zeesluis Farmsum (4 stuks)
6 Slochtersluis
7 Baggeren Eemskanaal
8 Brug benedenhoofd Oostersluis
9 Bloemhofbrug
10 Brug Zuidhorn
11 Gaarkeukensluis
12 Brug Aduard
13 Driebondsbrug
14 Brug Stroobos
15 Oostersluis
16 Borgbrug
17 Brug Kootstertille
18 Brug Gaarkeukensluis
19 Hoge wegbrug Zuidhorn
20 Brug Dorkwerd
21 Baggeren Eemskanaal: Woonschepenhaven
22 Eibersburen
23 Brug Blauwverlaat
24 Brug bovenhoofd Oostersluis
25 Brug Burgumerdaam
26 Skûlenboarch
27 Walradar VTS Waddenzee
28 Baggeren Prinses Margrietkanaal
29 Brug Oude Schouw
30 Lorentzsluizen
31 Terhornesluis
32 Walradar VTS Den Helder
33 Stevinsluizen
34 Brug Spannenburg
35 Prinses Margrietsluis
36 Brug Krabbersgatsluis
37 Naviduct Krabbersgat
38 Brug over Krabbersgatsluis
39 Baggerdepot IJsseloog
40 Houtribsluizen
41 Brug Katerveer
42 Brug over de Houtribsluizen
43 IJmuiden sluizen (zuidersluis)
44 IJmuiden sluizen (midden, noord, klein)
45 Brug Buitenhuizen
46 Oranjesluizen (noord, midden, zuid)
47 Schellingwouderbrug
48 Wilhelminabrug (over de IJssel)
49 Nijkerkersluis
50 Moggezompsebrug
51 Verhardingen langs Amsterdam-Rijnkanaal
52 Muntdraaibrug
53 Cortenoeverbrug
54 2e Sluis Bewesten Utrecht (Muntsluis)
55 Oeverconstructie Merwedekanaal
56 De Meernbrug
57 Noordersluis
58 Zuidersluis
59 Aanleginrichting Lekkanaal
60 Goyerbrug
61 Bodems en oevers Merwedekanaal
Nieuwegein
62 Sluis Amerongen
63 Sluis Hagestein
64 Prinses Irenesluis
65 Sluis Driel
66 Ravenswaaysebrug
67 Rooyensteinsebrug
68 Algerasluis
69 Damwanden Dordrecht - Krimpen a/d Lek
70 Brug Grote Brugse Grindweg
71 Sluis Weurt (oost)
72 Prins Bernhardsluis
73 Oeverwal Kuipersveer Oude Maas
74 Spijkenisserbrug
75 Sluis Weurt (west)
76 Goereesesluis
77 Waalbrug Nijmegen
78 Werkendam - Dordrecht
79 Ophaalbrug binnenhoofd van de Goereesesluis
80 Verkeersbegeleidingssystemen Dordrecht - Zwijndrecht
81 Helsluis
82 Biesboschsluis
83 Ottersluis
84 Sluis St. Andries
85 Aanlegsteigers binnenhaven Stellendam
86 Wilhelminasluis
87 Verkeersvoorzieningen Zwijndrecht - Spijkenisse
88 Sluis Lith (noord, zuid)
89 Brug Grave (J. Thompsonbrug)
90 Sluis Heumen
91 Brug Ooievaar
92 Spieringsluis
93 Sluis Empel
94 Sluis Grave noord (nieuw)
95 Vluchthaven 's-Gravendeel: bolders
96 Brug Hedel (Prinses Irene Brigadebrug)
97 Jachtensluis in de Volkerakdam
98 Volkeraksluizen Sluis 1
99 Brug Oude Maasje
100 Brug Besoyen
101 Marksluis
102 Brug Heerenbeek
103 Volkerakbrug
104 Brug Nijvelaar
105 Grevelingensluis
106 Brug over sluis I
107 Sluis Hintham
108 Schutsluis Sambeek (oost, midden, west)
109 Sluis Schijndel
110 Brug Heikantsebaan
111 Roompotsluis
112 Brug Salesdreef
113 Sluizen Wilhelminakanaal (I, II, III, IV)
114 Slaakbrug
115 Erpsebrug
116 Brug Lijnsheike
117 Brug Enschotsestraat
118 Schutsluis 5 in de Zuid-Willemsvaart
119 Brug Bosscheweg
120 Vossemeersebrug
121 Beeksebrug
122 Donksebrug
123 Brug Waalstraat
124 Brug Biesthoutakker
125 Brug over sluis V
126 Trappistenbrug
127 Brug Son
128 Brug Groenewoud
129 Brug Bosschdijk (west)
130 Bergsediepsluis
131 Brug Oranjelaan
132 Baggeren gehele Maas
133 Brug Stad van Gerwen
134 Postbrug
135 Brug Holenakker
136 Brug Houtens
137 Aarle-Rixtelsebrug
138 Brug Haghorst
139 Brug Heuvel
140 Brug Hooijdonk
141 Laarbrug
142 Sluis Hansweert (oost, west)
143 Sluis Helmond
144 Kreekrakbrug
145 Sluizen Zuid-Willemsvaart (1, 4, 10, 11, 12, 13, 16)
146 Bathsebrug
147 Noordbrug Oostsluis
148 Schutsluis Belfeld (oost, west)
149 Brug sluis 13
150 Zuidbrug Oostsluis
151 Sluis Hulsen
152 Brug Hulsen
153 Biesterbrug
154 Leveroysebrug
155 Brug sluis Heel
156 Brug sluis 15 in de Molenberg
157 Draaibrug Sas van Gent
158 Sluis Roermond
159 Ellbrug
160 Sluis Heel (oost, west)
161 Sluis Linne
162 Sluis Panheel (nieuw zuid, oud noord)
163 Brug Polbrug
164 Bediencentrale Maasbracht
165 Sluis Maasbracht (oost, midden, west)
166 Brug Maasbracht
167 Brug Illikhoven
168 Sluis Born (oost, midden, west)
169 Brug Obbicht
170 Brug Stein
171 Brug Geulle
172 Oevers de gehele Maas
173 Aanleg/afmeer voorzieningen en remmingwerken gehele Maas
174 Besturing IA component gehele Maas
175 St. Servaasbrug
176 Wilhelminabrug (over de Maas)

Versie 2 2026-08-03

Uitgestelde werkzaamheden hoofdwatersysteem in 2027



Deze kaart toont locaties waar noodzakelijke onderhouds- of vernieuwingswerkzaamheden in 2027 geheel of gedeeltelijk als uitgesteld gelden. Het gaat om werkzaamheden die al nodig zijn, maar waarvoor binnen de geldende planperiode geen uitvoering is gepland. Een locatie staat ook op deze kaart als slechts een deel van de noodzakelijke werkzaamheden is uitgesteld.

- **Ronde symbolen:** objecten die als één locatie op de kaart worden weergegeven, zoals bruggen, sluizen, tunnels en stuwen.
- **Lijnen:** trajectdelen van wegen of vaarwegen waar bijvoorbeeld werkzaamheden nodig zijn aan verhardingen, verlichting of damwanden.

De kaart geeft de situatie voor 2027 weer zoals die op de peildatum in juli 2026 bekend was. Na deze peildatum kunnen de planning en de status van de werkzaamheden wijzigen.

Hoofdwatersysteem

1 Verlengen 3 strekdammen Havenstrand Vlieland
2 Duiker Lorentzsluizen
3 Duiker Stevinsluizen
4 Stevinsluizen Vispassage
5 Krabbersgatsluis (oost)
6 Gemaal IJmuiden (overbrugging tot vernieuwing)
7 Bellenscherm Zeeburg
8 Spuisluis Nijkerkersluis (noord)
9 Wellen Noordpand Amsterdam Rijnkanaal
10 Regionale kering Noordpand ARK
11 Gemaal Prinses Marijkesluis
12 Maeslantkering
13 Regionale kering Betuwepand
14 Stormvloedkering Hollandsche IJssel
15 Hartelkering
16 Haringvlietsluizen
17 Stuw Lith
18 Brouwerssluis
19 Stuw Grave
20 Gemaal Spreeuw (Noordwaard)
21 Spuimiddel Sluis Empel
22 Inlaatsluis Volkerak 1
23 Flakkeese spuisluis
24 Gemaal Oosterhout
25 Stormvloedkering Oosterschelde
26 Stuw Sambeek
27 Spuiwerk nabij Oude Sluis I
28 Spuisluis Rammegors
29 Doorlaatwerk in de Zandkreekdam
30 De Schabbert
31 Dommelduiker
32 Sifon Wilhelminakanaal (11 stuks)
33 Gemaal Kreekrak
34 Sifon Zuid Willemsvaart (4 stuks)
35 Bathse Spuisluis
36 Stuw Belfeld
37 Duiker De Geer
38 Stuw Roermond
39 Gemaal Panheel
40 Stuw Linne
41 Bocht van Kotem bodem en oeverbescherming (de Maas)
42 Sifon Groenbeek Julianakanaal
43 Regionale keringen gehele Maas
44 Stuw Borgharen

Versie 2026-08-03

Gepland grootschalig onderhoud en vernieuwing in 2027



Deze kaart toont de locaties waar Rijkswaterstaat in 2027 grootschalig onderhoud of vernieuwing heeft gepland. De werkzaamheden kunnen hinder veroorzaken voor het weg- of scheepvaartverkeer.
• **Ronde symbolen:** objecten die als één locatie op de kaart worden weergegeven, zoals bruggen, sluizen, tunnels en stuwen.
• **Lijnen:** trajectdelen van wegen of vaarwegen waar bijvoorbeeld werkzaamheden plaatsvinden aan verhardingen, verlichting of damwanden.
Eén uitvoeringsproject kan bestaan uit meerdere trajectdelen, meerdere objecten of een combinatie daarvan.
De kaart geeft de planning voor 2027 weer zoals die op de peildatum in juli 2026 bekend was. Na deze peildatum kan de planning wijzigen, bijvoorbeeld door herprioritering of vertraging.

Actuele informatie over werkzaamheden en verkeershinder: **vananaarbeter.nl** (wegen) en **vaarweginformatie.nl** (vaarwegen).

Hoofdwegennet

Onderhoud
1 Aanleginrichting Nes
2 Aanleginrichting Texel - Den Helder
3 Aanleginrichting Den Helder - Texel
4 Verhardingen A6 KP Emmeloord - Lemmer HR
5 Verhardingen A6 Lemmer - KP Emmeloord HR
6 Verhardingen A6 Lelystad - KP Emmeloord HR
7 Verhardingen A6 Lelystad - KP Emmeloord HR
8 Verhardingen A44 KP Burgerveen - Leiden HR
9 Verhardingen A44 Leiden - KP Burgerveen HR
10 Verhardingen A44 Leiden - Aansluiting N44 Deijlerweg HR
11 Verhardingen A44 Aansluiting Deijlerweg - Leiden HR
12 Verhardingen A12 KP Prins Clausplein - Zoetermeer HR
13 Verhardingen A12 Zoetermeer - KP Prins Clausplein HR
14 Verhardingen A20 Maassluis - Westerlee HR
15 Verhardingen A20 KP Kleinpolderplein - KP Terbregseplein HR
16 Verhardingen A20 KP Kleinpolderplein - KP Kethelplein HR
17 Verhardingen A20 KP Terbregseplein - KP Kleinpolderplein HR
18 Verhardingen A20 KP Gouwe - KP Terbregseplein HR
19 Verhardingen A20 Maassluis - KP Kethelplein HR
20 Verhardingen A20 Westerlee - Maassluis HR
21 Verhardingen A2 KP Everdingen - KP Deil HR
22 Verhardingen A20 KP Kethelplein - KP Kleinpolderplein HR
23 Harmsenbrug
24 Verhardingen A20 KP Kethelplein - Maassluis HR
25 Brug Tiel
26 Verhardingen A2 Martinus Nijhoffbrug - KP Deil HR
27 Verhardingen A2 KP Deil - Martinus Nijhoffbrug HR
28 Papendrechtsebrug (Beneden-Merwede)

Vernieuwing
29 Verlichting vervangen meerdere locaties
30 Krûsrak brug
31 Schipholtunnel
32 Hoge brug over de Hoofdvaart
33 Kaagbruggen (noord, zuid)
34 Verlichting A4 Leidschendam - KP Ypenburg HR
35 Verlichting A4 KP Ypenburg - Leidschendam HR
36 Verlichting A4 Wippolderlaan (N211) - KP Ypenburg HR
37 Verlichting A4 KP Ypenburg - Wippolderlaan (N211) HR
38 Verlichting A15 Steenen Baakplein/Maasvlakte - Brielle (N57) HR
39 Viaduct Zoomweg (oost)
40 Viaduct Bijdorp (noord, zuid)
41 Verlichting A15 Brielle (N57) - Steenen Baakplein/ Maasvlakte HR
42 Verlichting A15 KP Benelux - KP Ridderkerk-Noord HR
43 Verlichting A15 KP Ridderkerk-Noord - Papendrecht HR
44 Verkeerssignalering (iWKS) A15 P Deil - KP Gorinchem HR
45 Verlichting A15 KP Gorinchem - KP Deil HR
46 Verlichting A15 Brielle (N57) - KP Benelux HR
47 Tunnel onder de Noord
48 Verlichting A15 KP Benelux - Brielle (N57) HR
49 Verlichting A15 KP Gorinchem - Papendrecht HR
50 Verlichting A15 KP Ridderkerk-Noord - KP Benelux HR
51 Verlichting A15 Papendrecht - KP Ridderkerk-Noord HR
52 Verkeerssignalering (iWKS) A15 KP Gorinchem - KP Deil HR
53 Verlichting A15 KP Deil - KP Gorinchem HR

Hoofdvaarwegennet

Onderhoud
54 Noordzeebrug (oost, west)
55 Brug Salesdreef
56 Vossemeersebrug
57 Trappistenbrug
58 Laarbrug
59 Brug Holenakker
60 Vlakebrug
61 Kreekraksluizen (oostsluis)
62 Kreekraksluizen (westsluis)
63 Stadsbrug Venlo
64 Trambrug
65 Brug Maasbracht
66 Brug Geulle

Vernieuwing
67 Damwanden Lemmer-Delfzijl, Groningen
68 Damwanden Lemmer-Delfzijl, Kootstertille
69 Damwanden Lemmer-Delfzijl Blauwverlaat
70 Prins Willem-Alexandersluis (Oranjesluizen)
71 Koninginnensluis
72 Emmabrug (hoge brug)
73 Bruggen over Prinses Marijkesluis
74 Prinses Marijkesluis (oost)
75 Amertakbrug
76 Krammersluizen: 2e Duwvaartsluis
77 Sluis I in het Wilhelminakanaal
78 Krammersluizen: 1e Duwvaartsluis
79 Sluis 4
80 Sluis II in het Wilhelminakanaal
81 Brug Dr. Deelenlaan
82 Zandkreeksluis
83 Brug Houtens
84 Sluis 10
85 Sluis 12

Hoofdwatersysteem

Onderhoud
86 Stormvloedkering Hollandsche IJssel

Vernieuwing
87 Regionale kering Noordpand ARK
88 Gemaal Prinses Marijkesluis
89 Regionale kering Betuwepand

Versie 2026-08-03

Afgeronde instandhoudingswerkzaamheden (juli - december 2025)



Deze kaart toont een selectie van de grootschalige instandhoudingswerkzaamheden die Rijkswaterstaat in de periode juli tot en met december 2025 heeft afgerond. Het gaat om werkzaamheden waarvan de uitvoering is voltooid en waarmee de functionaliteit van de infrastructuur is hersteld of verbeterd.

• **Ronde symbolen:** objecten die als één locatie op de kaart worden weergegeven, zoals bruggen, sluizen, tunnels en stuwen.

• **Lijnen:** trajectdelen van wegen of vaarwegen waar bijvoorbeeld werkzaamheden zijn uitgevoerd aan verhardingen of verlichting, of waar baggerwerk is uitgevoerd.

Gebruikte afkortingen: HR = Hoofdrijbaan, VW = Verbindingsweg

Hoofdwegennet

1	Verhardingen N33 KP Zuidbroek - Beheergrens Groningen HR	Er is integraal groot onderhoud uitgevoerd aan onder meer het asfalt, de geleiderails en de voegovergangen.	dec 2025
2	Verhardingen A7 KP Breezanddijk -Zurich HR	Werkzaamheden aan de wegverharding.	dec 2025
3	Verhardingen A7 Sneek-Oost - KP Joure HR	Er is integraal groot onderhoud uitgevoerd aan onder meer het asfalt, de geleiderails en de voegovergangen.	nov 2025
4	Prinses Margriettunnel	De constructie is volledig verankerd en het asfalt is vernieuwd.	sep 2025
5	Verhardingen A7 KP Joure - Sneek-Oost HR	Er is integraal groot onderhoud uitgevoerd aan onder meer het asfalt, de geleiderails en de voegovergangen.	nov 2025
6	N99 Kooypunt - Van Ewijcksluis	De N99 is opnieuw ingericht om de verkeersveiligheid te vergroten. De rotonde nabij de Kooybrug is omgebouwd tot een turborotonde voor een betere doorstroming. Verder is het asfalt vervangen.	dec 2025
7	Verhardingen A28 KP Hoogeveen - Westerbork HR	Er is integraal groot onderhoud uitgevoerd aan onder meer het asfalt, de geleiderails en de voegovergangen.	sep 2025
8	Spoortunnel Hoogeveen (oost)	Lekkages verholpen, nieuw asfalt, voegovergang en bemaling aangebracht.	sep 2025
9	Viaduct Hattemerbroek - Oost	Het viaduct is gerenoveerd en heeft naar verwachting een restlevensduur van 30 jaar.	nov 2025
10	Middelwetering	Het viaduct is gerenoveerd en heeft naar verwachting een restlevensduur van 30 jaar.	nov 2025
11	Groot onderhoud A10-oost (binnenring)	Het asfalt van de rechterrijbaan inclusief op- en afritten is vervangen zodat dit weer jaren meegaat. Verder zijn defecte verkeersborden en geleiderails gerepareerd of vervangen.	okt 2025
12	Wegkantstations en signaalgevers	Op de A1 tussen de knooppunten Muiderberg en Eemnes zijn in beide rijrichtingen de wegkantstations (WKS) vervangen door intelligente wegkantstations (iWKS).	nov 2025
13	Groot onderhoud A10-oost (buitenring)	Het asfalt van de rechterrijbaan en de bijbehorende op- en afritten is vervangen. Daarnaast zijn defecte verkeersborden en geleiderails gerepareerd of vervangen.	jul 2025
14	Groot onderhoud A4 knp De Hoek - knp Brugerveen	Het asfalt van de volledige rechterrijbaan is vervangen. Daarnaast zijn defecte verkeersborden en geleiderails gerepareerd of vervangen.	aug 2025
15	A1 Verhardingen Kootwijk - Stroe HR	Het asfalt is vervangen tussen hectometer 81,9 en 79,8 en tussen hectometer 72,0 en 64,1.	dec 2025
16	A1 Verhardingen hm 79.8-hm 81.9 en hm 64.1-hm 72.0	Asfalt pakket vervangen	okt 2025
17	Viaduct Immenberg	Het brugdek is versterkt en de opleggingen en voegen zijn vervangen.	jul 2025
18	Verhardingen A12 Bunnik-Lunetten HR	Er is groot onderhoud uitgevoerd aan de wegverharding.	okt 2025
19	Verhardingen A12 KP Gouwe - Den Haag Prins Clausplein HR	Er is groot onderhoud uitgevoerd aan het asfalt, de bermen, geleiderails en voegovergangen. Daarnaast zijn onderdelen van viaducten en bruggen onderhouden.	dec 2025
20	Viaduct Hoofdweg	Het oude viaduct in de A16 ter hoogte van de Hoofdweg is volledig gesloopt en vervangen door een nieuw, breder viaduct.	dec 2025
21	Verhardingen A15 Brielle (N57) - Steenen Baakplein/ Maasvlakte	Het asfalt is vervangen door zeer open asfaltbeton (ZOAB).	dec 2025
22	Verhardingen A15 Steenen Baakplein/Maasvlakte - Brielle (N57)	Het asfalt is vervangen door zeer open asfaltbeton (ZOAB).	dec 2025
23	Verhardingen A16 KP Terbregseplein - KP Ridderkerk-Noord	Er is groot onderhoud uitgevoerd aan het asfalt, de bermen en geleiderails. Daarnaast zijn voegovergangen onderhouden of vervangen.	dec 2025
24	Verhardingen A15 KP Rozenburg - KP Benelux	Het asfalt is vervangen door zeer open asfaltbeton (ZOAB).	dec 2025
25	Verhardingen A73	De tussenlaag en deklaag van het asfalt zijn vervangen en de fundering is verbeterd.	dec 2025
26	Verhardingen A15 KP Benelux - KP Rozenburg	Het asfalt op dit traject is vervangen door ZOAB.	dec 2025
27	Verhardingen A73	De tussenlaag en deklaag van het asfalt zijn vervangen en de riolering is vernieuwd.	dec 2025
28	Verhardingen A73 Nijmegen - Neerbosch HR+VWj	De tussenlaag en deklaag van het asfalt zijn vervangen en de riolering is vernieuwd.	dec 2025
29	Verhardingen A73 HR km87,900-85,400	Het asfalt is vervangen.	okt 2025
30	Verhardingen A27 KP St. Annabosch - KP Hooipolder HR	Het asfalt is vervangen.	sep 2025
31	A17 Verhardingen KP Noordhoek - De Stok HR	Het asfalt is vervangen.	nov 2025
32	Verhardingen A58 KP St. Annabosch - KP De Baars HR	Het asfalt is vervangen.	jul 2025
33	A58 Verhardingen KP De Stok - KP Princeville HR	Het asfalt is vervangen.	aug 2025
34	A58 Verhardingen KP KP Princeville - De Stok HR+VWr	Groot onderhoud verhardingen	aug 2025
35	Verhardingen A4 KP Markiezaat - Belgische grens HR + VWs	Het asfalt is vervangen.	jul 2025

Hoofdvaarwegennet

36	Brug Uitwellingerga	Er is een vaste brugklep geplaatst. Hierdoor kan de brug tot de geplande vernieuwing niet meer worden geopend.	sep 2025
37	Nieuw VTS-gebied Off Texel	Het nieuwe gebied voor Vessel Traffic Service (VTS), oftewel begeleiding van het scheepvaartverkeer, is operationeel en wordt bediend vanuit Verkeerscentrale Den Helder.	nov 2025
38	Sluis Helmond	De sluisdeuren zijn vervangen.	nov 2025

Hoofdwatersysteem

39	Stuw Hagestein	Het digitale bedieningssysteem, onderdeel van de industriële automatisering (IA), is vervangen.	dec 2025
40	Stuw Amerrongen	Het digitale bedieningssysteem, onderdeel van de industriële automatisering (IA), is vervangen.	dec 2025
41	Stuw Driel	Het digitale bedieningssysteem, onderdeel van de industriële automatisering (IA), is vervangen.	dec 2025

Versie 2026-08-03

Afgeronde instandhoudingswerkzaamheden (januari - juni 2026)



Deze kaart toont een selectie van de grootschalige instandhoudingswerkzaamheden die Rijkswaterstaat in de periode januari tot en met juni 2026 heeft afgerond. Het gaat om werkzaamheden waarvan de uitvoering is voltooid en waarmee de functionaliteit van de infrastructuur is hersteld of verbeterd.

- **Ronde symbolen:** objecten die als één locatie op de kaart worden weergegeven, zoals bruggen, sluizen, tunnels en stuwen.
- **Lijnen:** trajectdelen van wegen of vaarwegen waar bijvoorbeeld werkzaamheden zijn uitgevoerd aan verhardingen of verlichting, of waar baggerwerk is uitgevoerd.

Gebruikte afkortingen: HR = Hoofdrijbaan, VW = Verbindingsweg

Hoofdwegennet

1	Verhardingen A7 KP Julianaplein - Hoogkerk HR	Er is integraal groot onderhoud uitgevoerd aan onder meer het asfalt, de geleiderails en de voegovergangen.	mei 2026
2	Verhardingen A7 KP Zuidbroek - Beheergrens Duitsland HR	Er is integraal groot onderhoud uitgevoerd aan onder meer het asfalt, de geleiderails en de voegovergangen.	mei 2026
3	Verhardingen A7 Hoogkerk - KP Julianaplein HR	Integraal groot onderhoud. Waaronder bijvoorbeeld: asfalt, geleiderail en voegovergangen en onderhoud kunstwerken.	mei 2026
4	N250 Vervanging VRI	Verkeersregelinstallatie (VRI) is vervangen door een iVRI-ready installatie.	apr 2026
5	Verhardingen A28 Westerbork - KP Assen	Er is integraal groot onderhoud uitgevoerd aan onder meer het asfalt, de geleiderails en de voegovergangen.	jun 2026
6	Verhardingen A28 KP Westerbork - KP Hoogeveen HR	Integraal groot onderhoud. Waaronder bijvoorbeeld: asfalt, geleiderail en voegovergangen en onderhoud kunstwerken.	jun 2026
7	Groot onderhoud A9 Kooimeerplein - Uitgeest	Het asfalt van de linkerrijbaan en enkele op- en afritten is vervangen. Daarnaast zijn defecte verkeersborden en geleiderails gerepareerd of vervangen.	jun 2026
8	Wegkantstations en signaalgevers	Op de A9 tussen de knooppunten Raasdorp en Velsen zijn op beide rijbanen de wegkantstations (WKS) vervangen door intelligente wegkantstations (iWKS).	jun 2026
9	N200 verkeersregelinstallaties (VRI)	Drie verkeersregelinstallaties (VRI's) zijn vervangen door iVRI-ready installaties.	apr 2026
10	Groot onderhoud A4 parallelbaan Hoofddorp	Het asfalt van de rechterparallelbaan en de op- en afritten bij Hoofddorp is vervangen. Daarnaast zijn defecte verkeersborden en geleiderails gerepareerd of vervangen.	mei 2026
11	Viaduct Watergoorsesteeg	Het viaduct is hersteld tot de oorspronkelijke belastbaarheid van 20 ton.	mrt 2026
12	Barneveld - Lunteren HR + Op en afritten	De tussenlaag en deklaag van het asfalt zijn vervangen en de riolering is vernieuwd.	mei 2026
13	Verlichting A12 Woerden - Den Haag HR	De lichtmasten, installatiekasten en armaturen zijn vervangen. Daarnaast is de verlichting vervangen door ledverlichting.	jun 2026
14	Verhardingen A12 Woerden - KP Gouwe HR	Groot onderhoud aan het asfalt, de bermen, vangrails, voegovergangen en viaducten en bruggen is uitgevoerd.	mei 2026
15	Verlichting A12 Den Haag - Woerden HR	De lichtmasten en installatiekasten zijn vervangen. Ook zijn de bestaande armaturen vervangen door ledarmaturen.	jun 2026
16	Verhardingen A2 KP Everdingen-KP Oudenrijn HR	Er is integraal groot onderhoud uitgevoerd.	mei 2026
17	Verhardingen A12 KP Gouwe - Woerden HR	Er is groot onderhoud uitgevoerd aan het asfalt, de bermen en geleiderails. Daarnaast zijn voegovergangen onderhouden of vervangen.	mei 2026
18	Verlichting N915 Hendrik-Ido-Ambacht - Alblasserdam (links en rechts)	De lichtmasten, installatiekasten en armaturen zijn vervangen. Daarnaast is de verlichting vervangen door ledverlichting.	jun 2026
19	Verhardingen A73 Wijchen - Ewijk HR+VWe	Tussenlaag en deklaag asfalt vervanging en vernieuwing van de riolering.	mrt 2026
20	Brug over de Noord	De bedienings- en besturingsinstallaties van het beweegbare deel van de Brug over de Noord zijn vervangen.	jun 2026
21	Verhardingen A73 HR km91,000-92,900	Het asfalt is vervangen.	apr 2026
22	Verhardingen A50 VWc km113,420-113,070	Groot onderhoud asfalt	mei 2026
23	Verhardingen A58 HR km14,100-13,400	Het asfalt is vervangen.	apr 2026
24	Vlaketunnel	Er is groot onderhoud uitgevoerd aan veiligheidskritische installaties die het einde van hun levensduur hadden bereikt of niet meer werden ondersteund. Daarnaast zijn het asfalt, de geleiderails, detectielussen, voegen en kolken vernieuwd.	apr 2026
25	Verhardingen A2 HR km182,550-183,800	Het asfalt is vervangen.	apr 2026

Hoofdvaarwegennet

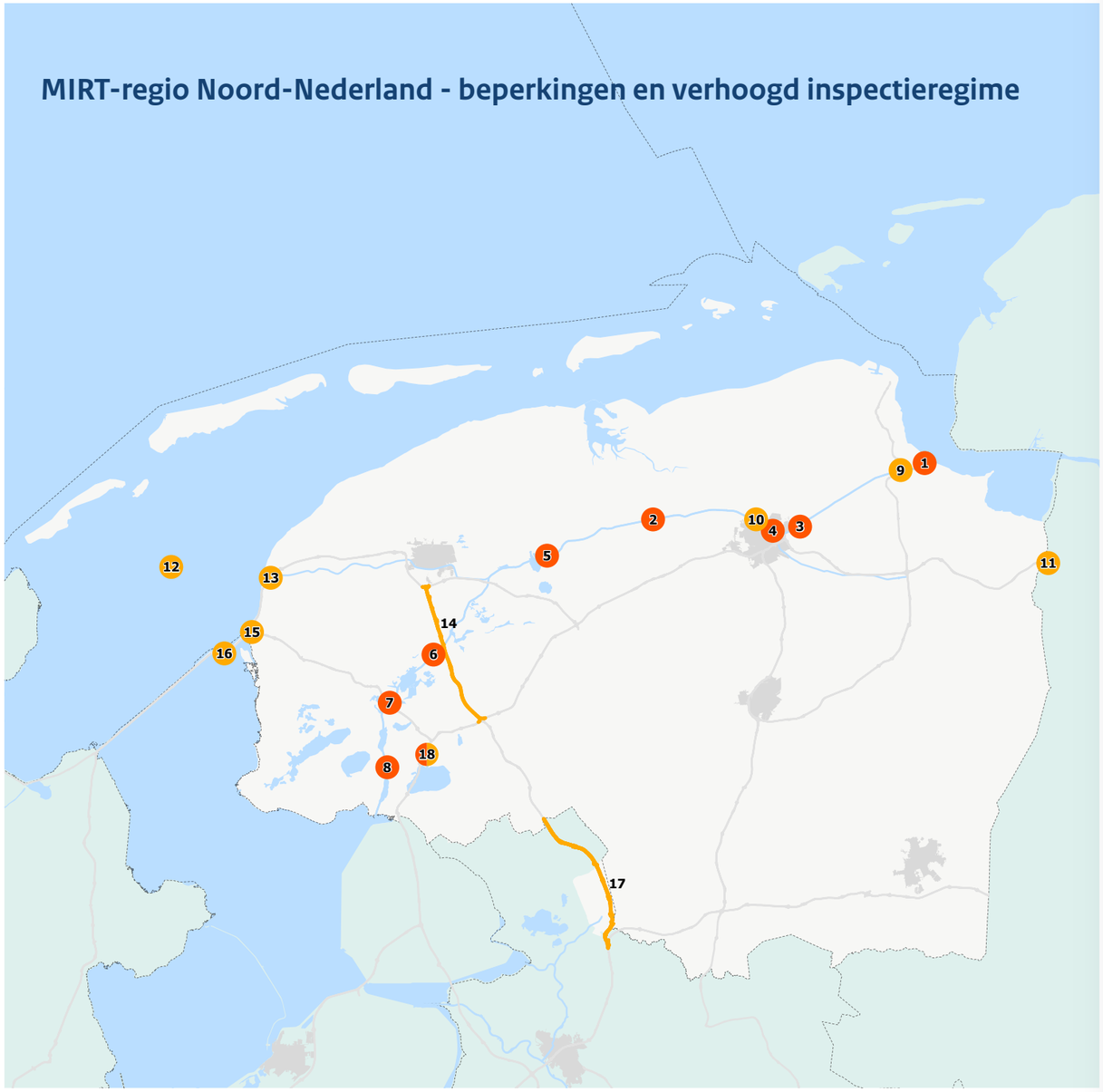
26	Radarinstallatie	De radarinstallaties op de vuurtorens van Schiermonnikoog en Ameland zijn vernieuwd en gemoderniseerd.	apr 2026
27	Spijkenisserbrug	De technische installaties en de systemen voor bediening, besturing en bewaking zijn deels vervangen en deels gerenoveerd.	jun 2026
28	Brug sluis Weurt	De aandrijflijnen van de hefbruggen zijn gerenoveerd.	apr 2026
29	Kreekraksluizen (Westsluis)	De sluisdeuren en haalkabels zijn onderhouden.	jun 2026
30	Kreekraksluizen (Oostsluis)	Groot onderhoud aan de sluisdeuren en haalkabels.	jun 2026
31	Sluis Panheel	De sluisdeuren van de oude kolk zijn vervangen.	mrt 2026
32	Brug Urmond	De hoofddraagconstructie is hersteld en versterkt. Daarnaast zijn betonreparaties en conserveringswerkzaamheden uitgevoerd.	apr 2026

Hoofdwatersysteem

33	Stuw Borgharen	De bodembescherming bij de stuw is grootschalig onderhouden.	apr 2026

Versie 2026-08-03

MIRT-regio Noord-Nederland - beperkingen en verhoogd inspectieregime



Kaart Beperkingen en Verhoogd Inspectieregime
Deze kaart toont alle objecten en trajecten waarvoor in 2027 sprake is van een actuele gebruiksbeperking of een verhoogd inspectieregime. De informatie is afkomstig uit de volgende kaarten van Rijkswaterstaat:

- **Kaart Infrastructuur met beperkingen voor weg- en scheepvaartverkeer**
  Objecten waarvoor een beperking geldt, zoals een gewichtsbeperking of doorvaarhoogtebeperking.
- **Kaart Verhoogd inspectieregime**
  Objecten en trajecten die onder verscherpt toezicht staan vanwege een verhoogd technisch risico of signalen die aanleiding geven tot aanvullende inspecties en monitoring.

Ronde symbolen: vaste objecten zoals bruggen, sluizen, tunnels en stuwen

- Beperkingen
- Verhoogd inspectieregime

Lijnen: trajectdelen van wegen of vaarwegen zoals verhardingen, verlichting en damwanden

- Beperkingen
- Verhoogd inspectieregime

Versie 2026-08-03

Beperkingen

1 Grote Zeesluis Farmsum
2 Brug Gaarkeukensluis
3 Slochtersluis
4 Gerrit Krolbrug (Korrebrug)
5 Skûlenboarch
6 Brug Oude Schouw
7 Uitwellingergabrug
8 Brug Spannenburg

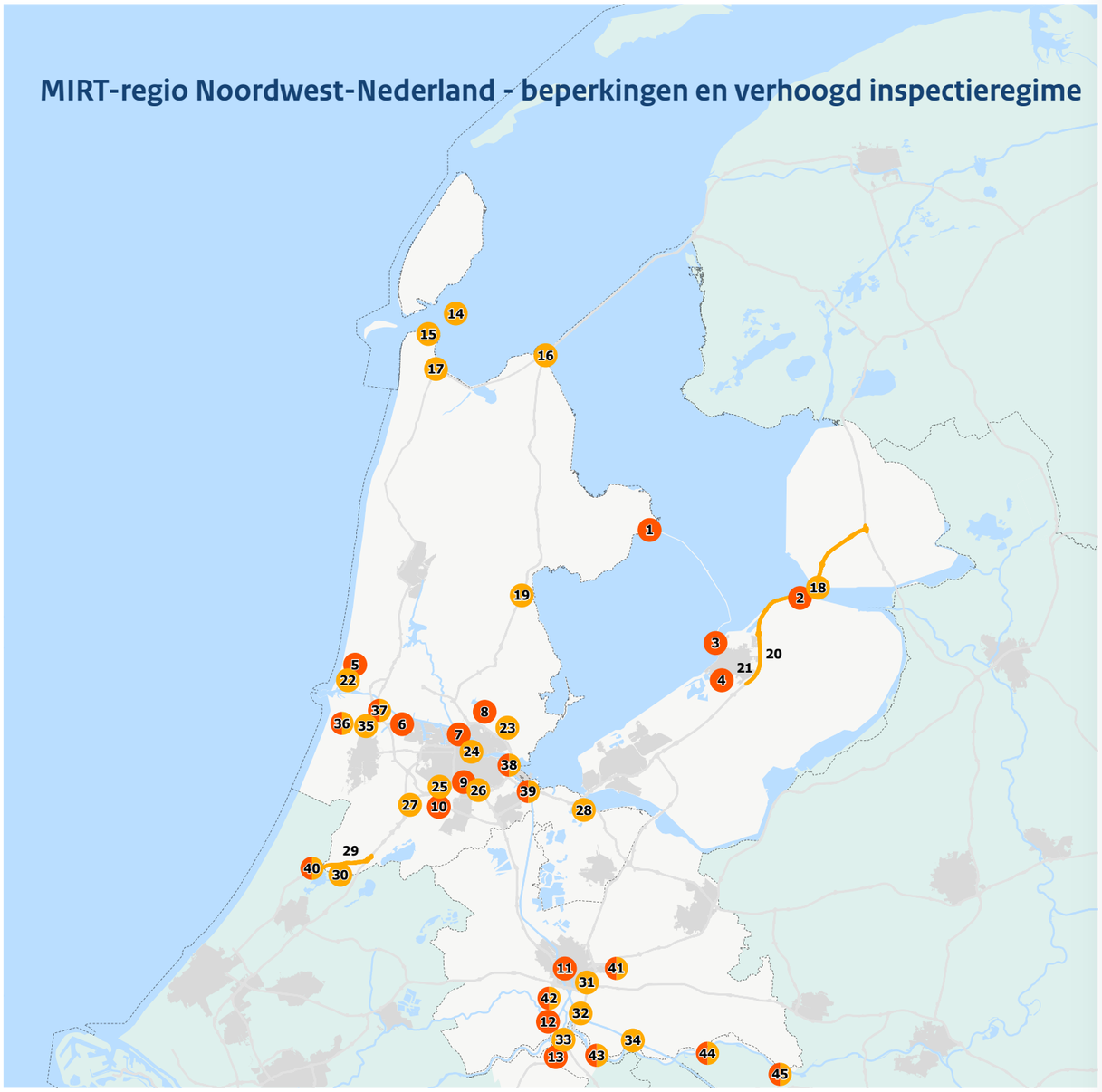
Verhoogd inspectieregime

9 Eelwerderbrug
10 Noordzeebrug (oost, west)
11 Loopbrug Poort van Groningen
12 Walradar VTS Waddenzee
13 Viaduct Almenumerweg
14 Viaducten KP Werpsterhoek (KW 111–113, 121–125, 231–234)
15 Onderdoorgang de Kop
16 Duiker Lorentzsluizen
17 Verhardingen A32 Havelterberg - KP Lankhorst HR+VWw

Beperkingen en Verhoogd Inspectieregime

18 Brug Scharsterrijn (noord, zuid)

MIRT-regio Noordwest-Nederland - beperkingen en verhoogd inspectieregime



Kaart Beperkingen en Verhoogd Inspectieregime
Deze kaart toont alle objecten en trajecten waarvoor in 2027 sprake is van een actuele gebruiksbeperking of een verhoogd inspectieregime. De informatie is afkomstig uit de volgende kaarten van Rijkswaterstaat:

- **Kaart Infrastructuur met beperkingen voor weg- en scheepvaartverkeer**
  Objecten waarvoor een beperking geldt, zoals een gewichtsbeperking of doorvaarhoogtebeperking.
- **Kaart Verhoogd inspectieregime**
  Objecten en trajecten die onder verscherpt toezicht staan vanwege een verhoogd technisch risico of signalen die aanleiding geven tot aanvullende inspecties en monitoring.

Ronde symbolen: vaste objecten zoals bruggen, sluizen, tunnels en stuwen

- Beperkingen
- Verhoogd inspectieregime

Lijnen: trajectdelen van wegen of vaarwegen zoals verhardingen, verlichting en damwanden

- Beperkingen
- Verhoogd inspectieregime

Versie 2026-08-03

Beperkingen

1 Brug Krabbersgatsluis
2 Viaduct Kamperhoekweg
3 Houtribsluizen
4 Brug over de Houtribsluizen
5 IJmuiden sluizen (kleine sluis)
6 Brug Buitenhuizen
7 Coentunnel CT1
8 Coentunnel CT2
9 Schinkelbrug (noord, zuid)
10 Schipholbrug (noord, zuid)
11 Muntdraaibrug
12 Koninginnensluis
13 Emmabrug (hoge brug)

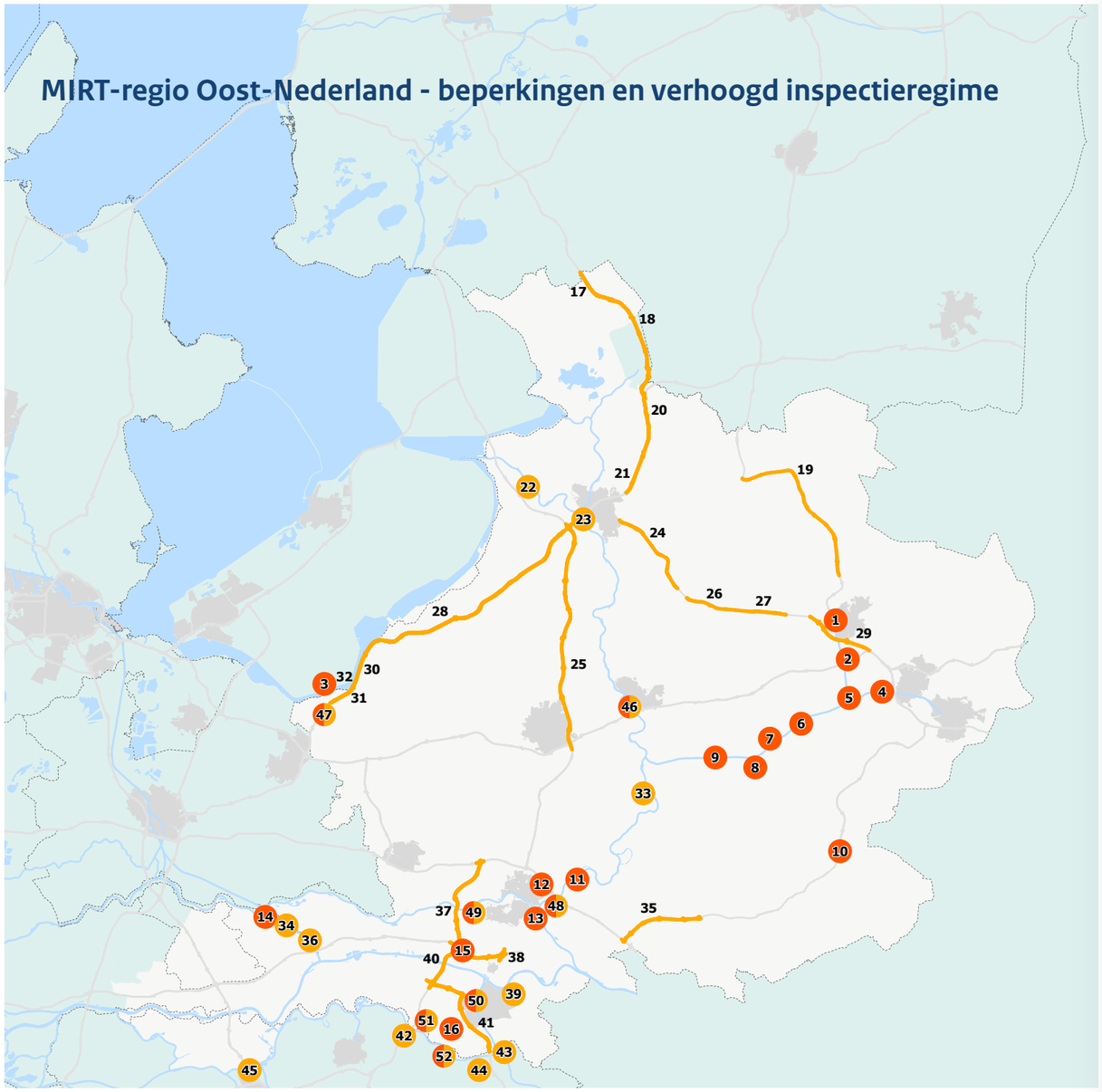
Verhoogd inspectieregime

14 Walradar VTS Den Helder
15 Aanleginrichting Den Helder - Texel
16 Duiker Stevinsluizen
17 Kooybrug (orthotrope rvl)
18 Ketelbrug (noord)
19 Avenhornerbrug (oost, west)
20 Verhardingen A6 Lelystad - KP Emmeloord HRR
21 Verhardingen A6 Lelystad - KP Emmeloord HRL
22 Gemaal IJmuiden
23 Oranjesluizen (noord, midden, zuid)
24 Prins Willem-Alexandersluis (Oranjesluizen)
25 Brug Ringvaart Noord (noord, zuid)
26 Rozenoordbrug (zuid)
27 Schipholtunnel
28 Brug over de Naardertrekvaart (noord, zuid)
29 Verkeerskundige draagconstructies (meerdere locaties)
30 Hoge brug over de Hoofdvaart
31 Onderdoorgang Waijensedijk (oost)
32 Houtensebrug (oost)
33 Hagesteinbrug (oost, west)
34 Goyerbrug
35 IJmuiden sluizen (noordersluis)

Beperkingen en Verhoogd Inspectieregime

36 IJmuiden sluizen (midden, zuid)
37 Velserverkeerstunnel
38 Schellingwouderbrug
39 Buiten-IJ gebied bij Zeeburgertunnel
40 Kaagbruggen (noord, zuid)
41 Vollenhoventunnel
42 Aanleginrichting Lekkanaal
43 Sluis Hagestein
44 Sluis Amerongen
45 Brug Rhenen

MIRT-regio Oost-Nederland - beperkingen en verhoogd inspectieregime



Kaart Beperkingen en Verhoogd Inspectieregime
Deze kaart toont alle objecten en trajecten waarvoor in 2027 sprake is van een actuele gebruiksbeperking of een verhoogd inspectieregime. De informatie is afkomstig uit de volgende kaarten van Rijkswaterstaat:

- **Kaart Infrastructuur met beperkingen voor weg- en scheepvaartverkeer**
  Objecten waarvoor een beperking geldt, zoals een gewichtsbeperking of doorvaarhoogtebeperking.
- **Kaart Verhoogd inspectieregime**
  Objecten en trajecten die onder verscherpt toezicht staan vanwege een verhoogd technisch risico of signalen die aanleiding geven tot aanvullende inspecties en monitoring.

Ronde symbolen: vaste objecten zoals bruggen, sluizen, tunnels en stuwen

- Beperkingen
- Verhoogd inspectieregime

Lijnen: trajectdelen van wegen of vaarwegen zoals verhardingen, verlichting en damwanden

- Beperkingen
- Verhoogd inspectieregime

Versie 2026-08-03

Beperkingen

1 Leemslagenbrug
2 Hoeselderbrug
3 Nijkerkersluis
4 Vossenbrinkbrug
5 Tankinkbrug
6 Diepenheimsebrug
7 Grensbrug
8 Moggezompsebrug
9 Dochterensebrug
10 Viaduct Walterbosch
11 Viaduct Velperbroek - Noordwest
12 Knooppunt Velperbroek - Zuidwest
13 Brug Westervoort (autobrug)
14 Bruggen over Prinses Marijkesluis
15 Fietsviaduct Elshout (oost)
16 Sluis Grave zuid (oud)

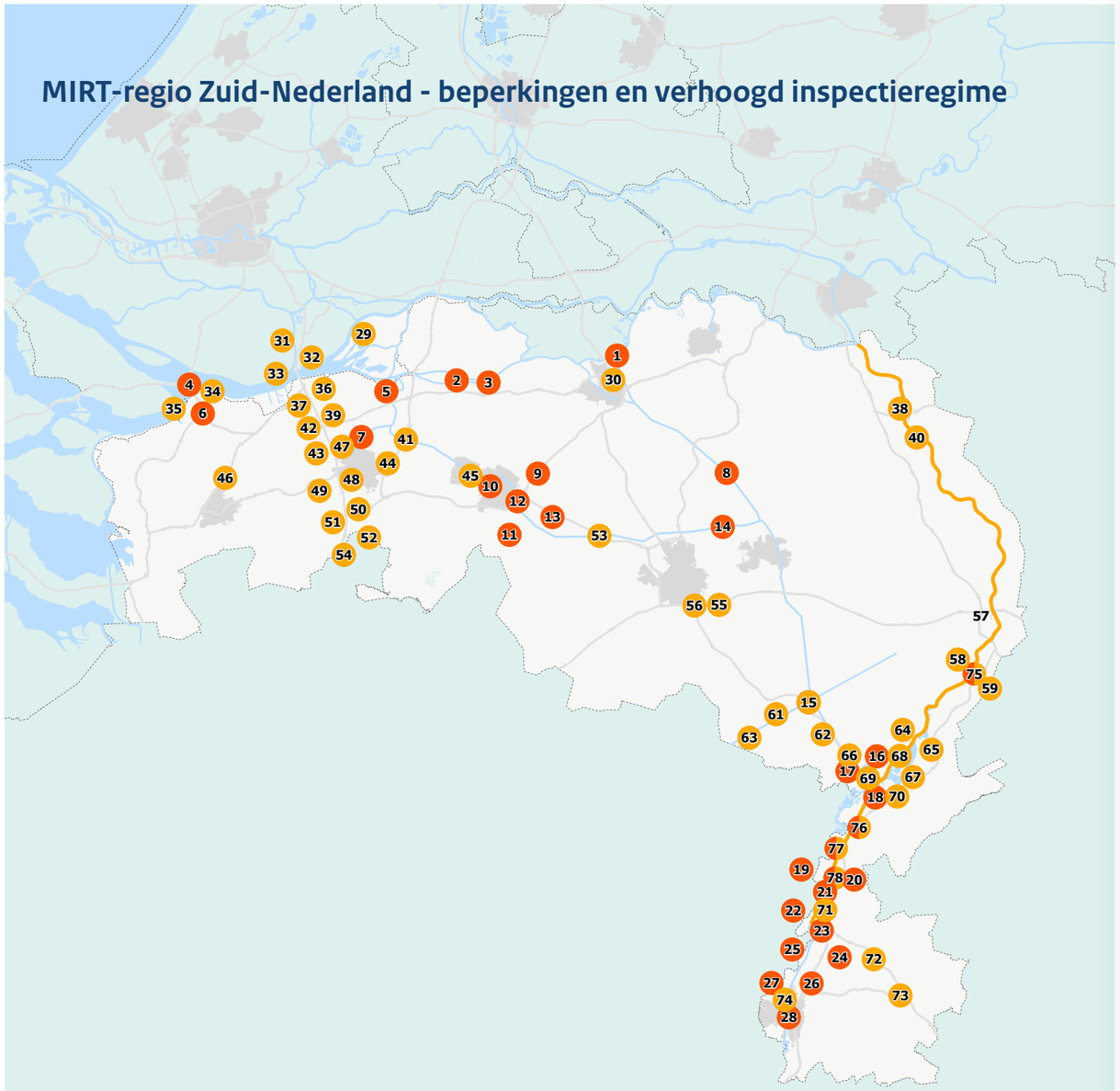
Verhoogd inspectieregime

17 Verhardingen A32 Beheergrens Oost Nederland - Havelterberg HR
18 Verhardingen A32 Havelterberg - Beheergrens Oost Nederland HR
19 Verhardingen N36 rotonde Witte Paal - rotonde Ommen HRM
20 Verhardingen A28 Ommen (N340) - KP Lankhorst HR+VWg
21 Verhardingen A28 KP Lankhorst - Ommen (N340) HR+VWf
22 Molenbrug
23 Brug Katerveer
24 Verhardingen N35 Zwolle - Raalte (KP Bos) HR
25 Verhardingen A50 KP Hattemerbroek - Heerde HR+VWw
26 Verhardingen N35 Raalte (KP Veldhoen) - Nijverdal HR
27 Verhardingen N35 Nijverdal tunneltracé HR
28 Verhardingen A28 Ermelo Harderwijk - Epe HR
29 Verhardingen A35 Wierden RW835 - KP Azelo HR
30 Verhardingen A28 Nijkerk - Ermelo Harderwijk HR
31 Verhardingen A28 Ermelo Nijkerk - Harderwijk HR
32 Verhardingen A28 Ermelo Harderwijk - Nijkerk HR
33 Cortenoeverbrug
34 Ravenswaaysebrug
35 Verhardingen A18 KP Oud Dijk - Doetinchem-Oost HR+VWg
36 Rooyensteinsebrug
37 Verhardingen A15 KP Ressen - Valburg HR+VWk,-f,-h
38 Verhardingen A15 Valburg - KP Ressen HR+VWm,-i
39 Waalbrug Nijmegen
40 Verhardingen A73 op- en afritten Wijchen - Malden HR
41 Verhardingen A73 op- en afritten Malden - Wijchen HR
42 Maasbrug Ravenstein (noord)
43 Sluis Heumen
44 Maasbrug Heumen (oost, west)
45 Brug Empel (oost, west)

Beperkingen en Verhoogd Inspectieregime

46 Wilhelminabrug (over de IJssel)
47 Hardenbergerbrug
48 IJsselbrug (oost, west)
49 Sluis Driel
50 Sluis Weurt (oost, west)
51 Noordelijke brug over de Maas
52 Brug Grave (J. Thompsonbrug)

MIRT-regio Zuid-Nederland - beperkingen en verhoogd inspectieregime



Kaart Beperkingen en Verhoogd Inspectieregime
Deze kaart toont alle objecten en trajecten waarvoor in 2027 sprake is van een actuele gebruiksbeperking of een verhoogd inspectieregime. De informatie is afkomstig uit de volgende kaarten van Rijkswaterstaat:

- **Kaart Infrastructuur met beperkingen voor weg- en scheepvaartverkeer**
  Objecten waarvoor een beperking geldt, zoals een gewichtsbeperking of doorvaarhoogtebeperking.
- **Kaart Verhoogd inspectieregime**
  Objecten en trajecten die onder verscherpt toezicht staan vanwege een verhoogd technisch risico of signalen die aanleiding geven tot aanvullende inspecties en monitoring.

Ronde symbolen: vaste objecten zoals bruggen, sluizen, tunnels en stuwen

- Beperkingen
- Verhoogd inspectieregime

Lijnen: trajectdelen van wegen of vaarwegen zoals verhardingen, verlichting en damwanden

- Beperkingen
- Verhoogd inspectieregime

Versie 2026-08-03

Beperkingen

1 Spuimiddel Sluis Empel
2 Brug Oude Maasje
3 Brug Besoyen
4 Jachtensluis in de Volkerakdam
5 Amertakbrug
6 Volkerakbrug
7 Brug Salesdreef
8 Erpsebrug
9 Bruggen over het Wilhelminakanaal
10 Noordelijke brug in de rb. over het Wilhelminakanaal (hrr)
11 Brug Wilhelminakanaal hfdrb. (zuid)
12 Brug Wilhelminakanaal rb. (zuid)
13 Viaduct Kerkeind 1966
14 Brug over sluis V
15 Brug sluis 15 in de Molenberg
16 Sluis Panheel (oude kolk)
17 Sluis Panheel (nieuwe kolk)
18 Brug Maasbracht
19 Brug sluis Born (west)
20 Brug sluis Born (oost en midden)
21 Brug Obbicht
22 Brug Stein
23 Brug Elsloo
24 Viaduct over de Stationsstraat (oost)
25 Brug Geulle
26 Brug Itteren
27 Sluis Borgharen
28 Wilhelminabrug (over de Maas)

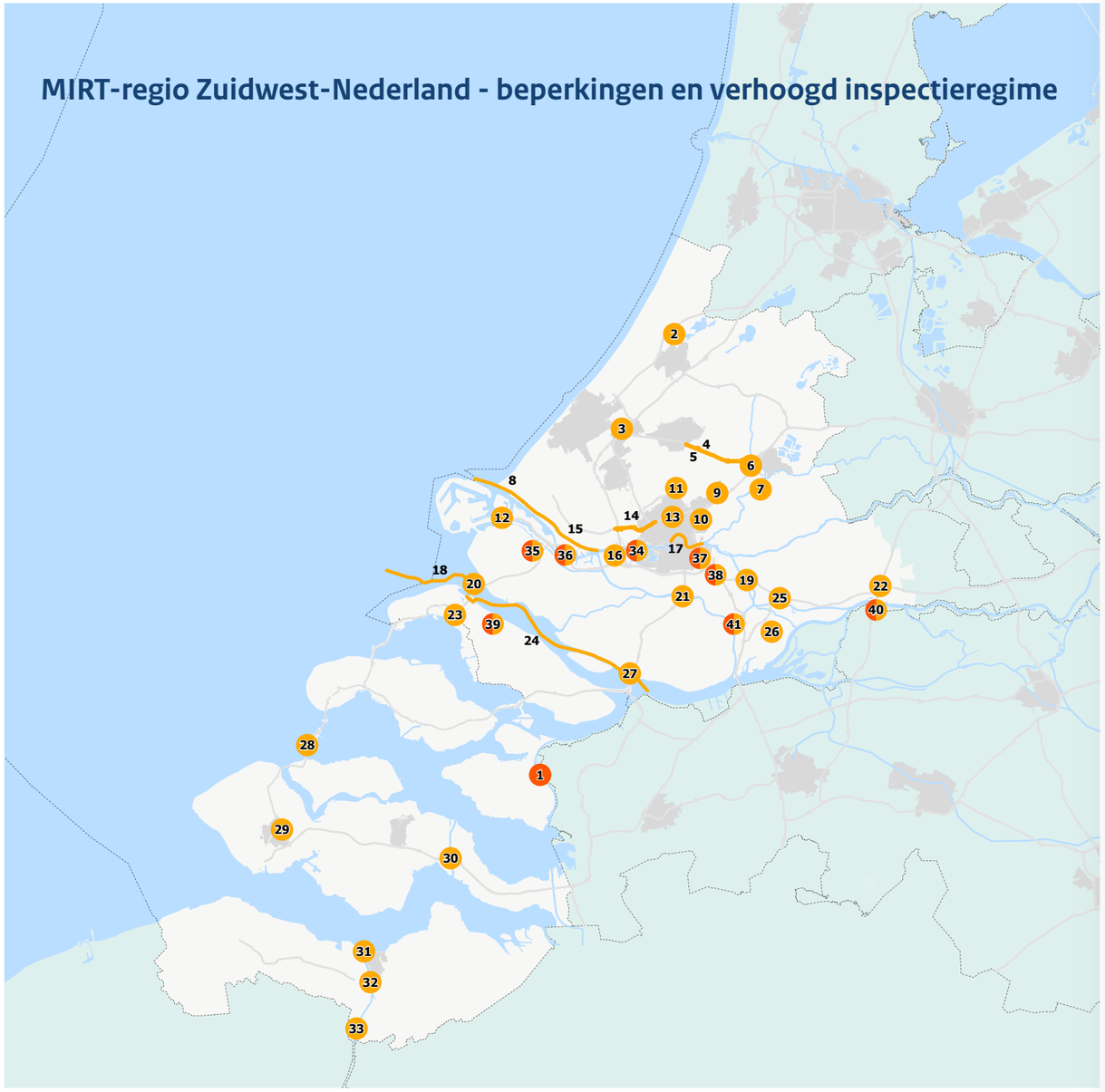
Verhoogd inspectieregime

29 Spieringsluis
30 Taxandriatunnel
31 Viaduct Ketelpolder
32 Viaduct Verlatendijk
33 Viaduct Dirk de Botsdijk
34 Volkeraksluizen Sluis 1
35 Brug over Volkeraksluizen
36 Viaduct Gouden Leeuw
37 Viaduct West Brabant
38 Maasbrug (noord, zuid)
39 Viaduct Langeweg
40 Stuw Sambeek
41 Oosterhoutse brug (noord, zuid)
42 Viaduct Klein Overveld
43 Moskesbrug
44 Viaduct Cadettencamp (oost, west)
45 Sluis III in het Wilhelminakanaal
46 Viaduct Langenberg
47 Viaduct Turfvaart (oost, west)
48 Viaduct Elsakker (oost, west)
49 Bruggen over de Aa of Weerijs (oost en west)
50 Viaduct Effen
51 Viaduct Overa
52 Viaduct over tunnelbak Galder (noord, zuid)
53 Brug over het Wilhelminakanaal (oost)
54 Viaduct De Gouwene (oost)
55 Spoorviadukt (noord, zuid)
56 Viaducten KP Leenderheide (4 viaducten)
57 Baggeren meerdere locaties de Maas
58 Schutsluis Belfeld (midden, oost)
59 Stuw Belfeld
60 Aftapduiker beneden sluis 15
61 Brug Sluis 16 in de Kazernelaan
62 Kelperbrug
63 Sifon Tungelroysebeek
64 Sluis Roermond
65 Stuw Roermond
66 Napoleonsbrug
67 Sluis Linne
68 Brug sluis Heel
69 Gemaal Panheel
70 Stuw Linne
71 Viaduct Waelschenheuvel (oost, west)
72 Noordelijk viaduct in de Daelderweg
73 Viaduct Kunderberg (noord, zuid)
74 Stuw Borgharen

Beperkingen en Verhoogd Inspectieregime

75 Schutsluis Belfeld (west)
76 Brug Echt
77 Brug Roosteren
78 Brug Illikhoven

MIRT-regio Zuidwest-Nederland - beperkingen en verhoogd inspectieregime



Kaart Beperkingen en Verhoogd Inspectieregime
Deze kaart toont alle objecten en trajecten waarvoor in 2027 sprake is van een actuele gebruiksbeperking of een verhoogd inspectieregime. De informatie is afkomstig uit de volgende kaarten van Rijkswaterstaat:

- **Kaart Infrastructuur met beperkingen voor weg- en scheepvaartverkeer**
  Objecten waarvoor een beperking geldt, zoals een gewichtsbeperking of doorvaarhoogtebeperking.
- **Kaart Verhoogd inspectieregime**
  Objecten en trajecten die onder verscherpt toezicht staan vanwege een verhoogd technisch risico of signalen die aanleiding geven tot aanvullende inspecties en monitoring.

Ronde symbolen: vaste objecten zoals bruggen, sluizen, tunnels en stuwen

- Beperkingen
- Verhoogd inspectieregime

Lijnen: trajectdelen van wegen of vaarwegen zoals verhardingen, verlichting en damwanden

- Beperkingen
- Verhoogd inspectieregime

Versie 2026-08-03

Beperkingen

1 Vossemeersebrug

Verhoogd Inspectieregime

2 Spoorwegviadukt
3 Viaducten Prins Clausplein (6 viaducten)
4 Spitsstrookcamera's A12 KP Gouwe - Zoetermeer
5 Spitsstrookcamera's A12 KP Zoetermeer - Gouwe
6 Viaduct Groenebrug (oost)
7 Duikers A20 (3 stuks)
8 Damwand Berghaven
9 Terbregseweg noord
10 Terbregseweg hfd.rb. noord
11 Terbregseweg hfd.rb. zuid
12 Suurhoffbrug
13 Stadhoudersviaduct (zuid)
14 Verdieptebak Spitsstrook A13 KP Kleinpolderplein - KP Kethelplein
15 Kade Maassluis
16 Beneluxtunnel (oost, west)
17 Damwand Piet Smitkade
18 Vaargeul Stellendam - Noordzee
19 Brug over de Noord
20 Haringvlietsluizen
21 1e Heinenoordtunnel
22 Brug Steenenhoek (oost, west)
23 Goereesesluis
24 Aanlegsteigers binnenhaven Stellendam
25 Papendrechtsebrug (Beneden-Merwede)
26 Wantijbrug
27 Haringvlietbrug
28 Roompotsluis
29 Aquaduct Dampoort
30 Vlaketunnel
31 Noordbrug Oostsluis
32 Draaibrug Sluiskil
33 Draaibrug Sas van Gent

Beperkingen en Verhoogd Inspectieregime

34 Giessenbruggen (noord, zuid, Giessenbaan)
35 Harmsenbrug
36 Calandbrug
37 Van Brienenoordbrug (oost, west)
38 Viaduct J.F.Kennedyweg
39 Ophaalbrug binnenhoofd van de Goereesesluis
40 Merwedebrug
41 Verkeersbrug Dordrecht (Brug Oude Maas)
42 Bergsediepsluis

MIRT-regio Noord-Nederland - geplande en uitgestelde werkzaamheden



Kaart Gepland en Uitgesteld Onderhoud
Deze kaart toont alle objecten en trajecten waarvoor in 2027 grootschalig onderhoud of vernieuwing is gepland, evenals locaties waar werkzaamheden zijn uitgesteld. De kaart geeft inzicht in de instandhoudingsopgave en de geplande uitvoering daarvan. De informatie is afkomstig uit de volgende kaarten van Rijkswaterstaat:

- **Kaart Gepland grootschalig onderhoud en vernieuwing**
  Objecten en trajecten waarvan de uitvoering is gepland in 2027.
- **Kaart Uitgestelde Werkzaamheden**
  Locaties waar onderhoud is uitgesteld en nog niet is ingepland binnen de planperiode.

Ronde symbolen: vaste objecten zoals bruggen, sluizen, tunnels en stuwen

- Gepland grootschalig onderhoud en vernieuwing
- Uitgestelde werkzaamheden

Lijnen: trajectdelen van wegen of vaarwegen zoals verhardingen, verlichting en damwanden

- Gepland grootschalig onderhoud en vernieuwing
- Uitgestelde werkzaamheden

Versie 2026-08-03

Gepland grootschalig onderhoud en vernieuwing

1 Aanleginrichting Nes
2 Damwanden Lemmer-Delfzijl, Groningen
3 Noordzeebrug (oost, west)
4 Damwanden Lemmer-Delfzijl, Kootstertille
5 Damwanden Lemmer-Delfzijl Blauwverlaat
6 Verlichting vervangen meerdere locaties

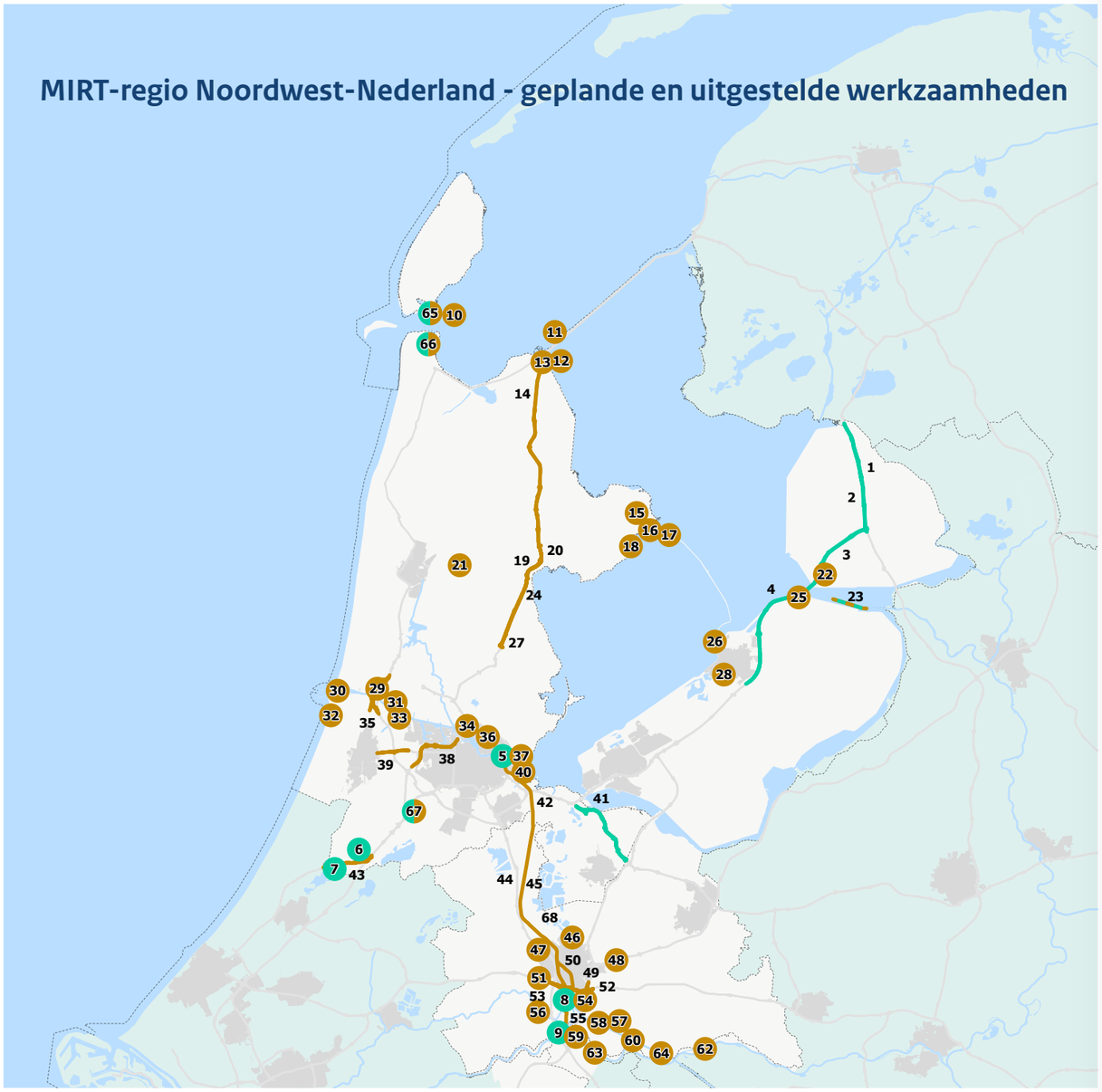
Uitgestelde werkzaamheden

7 Walradar VTS Eems
8 Radarpost R3 Eemshaven
9 Onderdoorgang Marsum
10 Grote en Kleine Zeesluis Farmsum
11 Brug Marsumerdiep
12 Woldbrug
13 Bruggen zeesluis Farmsum (4 stuks)
14 Eelwerderbrug
15 Slochtersluis
16 Baggeren Eemskanaal
17 Verlengen 3 strekdammen Havenstrand Vlieland
18 Brug benedenhoofd Oostersluis
19 Bloemhofbrug
20 Brug Zuidhorn
21 Duiker N33 (2 stuks)
22 Gaarkeukensluis
23 Brug Aduard
24 Driebondsbrug
25 Brug Stroobos
26 Oostersluis
27 Borgbrug
28 Brug Kootstertille
29 Brug Gaarkeukensluis
30 Hoge wegbrug Zuidhorn
31 Brug Dorkwerd
32 Baggeren Eemskanaal: Woonschepenhaven
33 Eibersburen
34 Brug Blauwverlaat
35 Brug bovenhoofd Oostersluis
36 Noordelijk viaduct Winkelhoek (Knijpslaan)
37 Verhardingen A7 Westerbroek - KP Zuidbroek HR
38 Poptafiadukt
39 Brug Burgumerdaam
40 Brug Westerwoldsche Aa (noord, zuid)
41 Loopbrug Poort van Groningen
42 Skûlenboarch
43 Walradar VTS Waddenzee
44 Koningsbrug
45 Viaduct Winkelhoek (zuid)
46 Viaduct Boerakkerweg (zuid)
47 Baggeren Prinses Margrietkanaal
48 Viaduct Kerkstraat
49 Brug Zuidbroek (oost, west)
50 Viaduct Almenumerweg
51 Fonejachtbrug (noord, zuid)
52 Duiker Trimunterwatergang
53 Viaducten KP Werpsterhoek (KW 111–113, 121–125, 231–234)
54 Onderdoorgang de Kop
55 Duiker Lorentzsluizen
56 Brug Buiten- en Voorhaven (Lorentzsluizen)
57 Kruiswaterbruggen (noord, zuid)
58 Brug Oude Schouw
59 Verhardingen A28 KP Assen - De Punt HR
60 Verhardingen A7 Bushalte Folsgare - Beheergrens Midden-Nederland (A7) HR
61 Aquaduct de Geau
62 Lorentzsluizen
63 Terhornesluis
64 Duiker Nijlandervaart
65 Levensverlengend onderhoud op meerdere locaties
66 Viaduct Duvelsrak
67 Oostelijke brug Kloosterveen
68 Hooivaartbrug
69 Westelijke brug Kloosterveen
70 Brug Heeresloot (noord)
71 Viaduct De Utgangen
72 Spoorviadukt
73 Scharsterrijn (noord, zuid)
74 Verhardingen A28 Westerbork - KP Assen
75 Verhardingen A32 KP Heerenveen - Beheergrens Oost-Nederland HR
76 Brug Spannenburg
77 Verhardingen A6 Beheergrens Midden-Nederland (A6) - KP Joure HR
78 Verhardingen A6 KP Joure - Beheergrens Midden-Nederland (A6) HR
79 Prinses Margrietsluis
80 Verhardingen A28 KP Westerbork - KP Hoogeveen HR
81 Onderdoorgang Erica
82 Verharding A28 KP Hoogeveen - Beheergrens Oost-Nederland
83 Brug Veeningerwijk
84 Verhardingen A28 KP Hoogeveen - Beheergrens Oost-Nederland

Gepland grootschalig onderhoud en vernieuwing en Uitgestelde wekzaamheden

85 Krûsrak brug

MIRT-regio Noordwest-Nederland - geplande en uitgestelde werkzaamheden



Kaart Gepland en Uitgesteld Onderhoud
Deze kaart toont alle objecten en trajecten waarvoor in 2027 grootschalig onderhoud of vernieuwing is gepland, evenals locaties waar werkzaamheden zijn uitgesteld. De kaart geeft inzicht in de instandhoudingsopgave en de geplande uitvoering daarvan. De informatie is afkomstig uit de volgende kaarten van Rijkswaterstaat:

- **Kaart Gepland grootschalig onderhoud en vernieuwing**
  Objecten en trajecten waarvan de uitvoering is gepland in 2027.
- **Kaart Uitgestelde Werkzaamheden**
  Locaties waar onderhoud is uitgesteld en nog niet is ingepland binnen de planperiode.

Ronde symbolen: vaste objecten zoals bruggen, sluizen, tunnels en stuwen

- Gepland grootschalig onderhoud en vernieuwing
- Uitgestelde werkzaamheden

Lijnen: trajectdelen van wegen of vaarwegen zoals verhardingen, verlichting en damwanden

- Gepland grootschalig onderhoud en vernieuwing
- Uitgestelde werkzaamheden

Versie 2026-08-03

Gepland grootschalig onderhoud en vernieuwing

1 Verhardingen A6 KP Emmeloord - Lemmer HR
2 Verhardingen A6 Lemmer - KP Emmeloord HRL
3 Verhardingen A6 Lelystad - KP Emmeloord HRR
4 Verhardingen A6 Lelystad - KP Emmeloord HRL
5 Prins Willem-Alexandersluis (Oranjesluizen)
6 Hoge brug over de Hoofdvaart
7 Kaagbruggen (noord, zuid)
8 Koninginnensluis
9 Emmabrug (hoge brug)

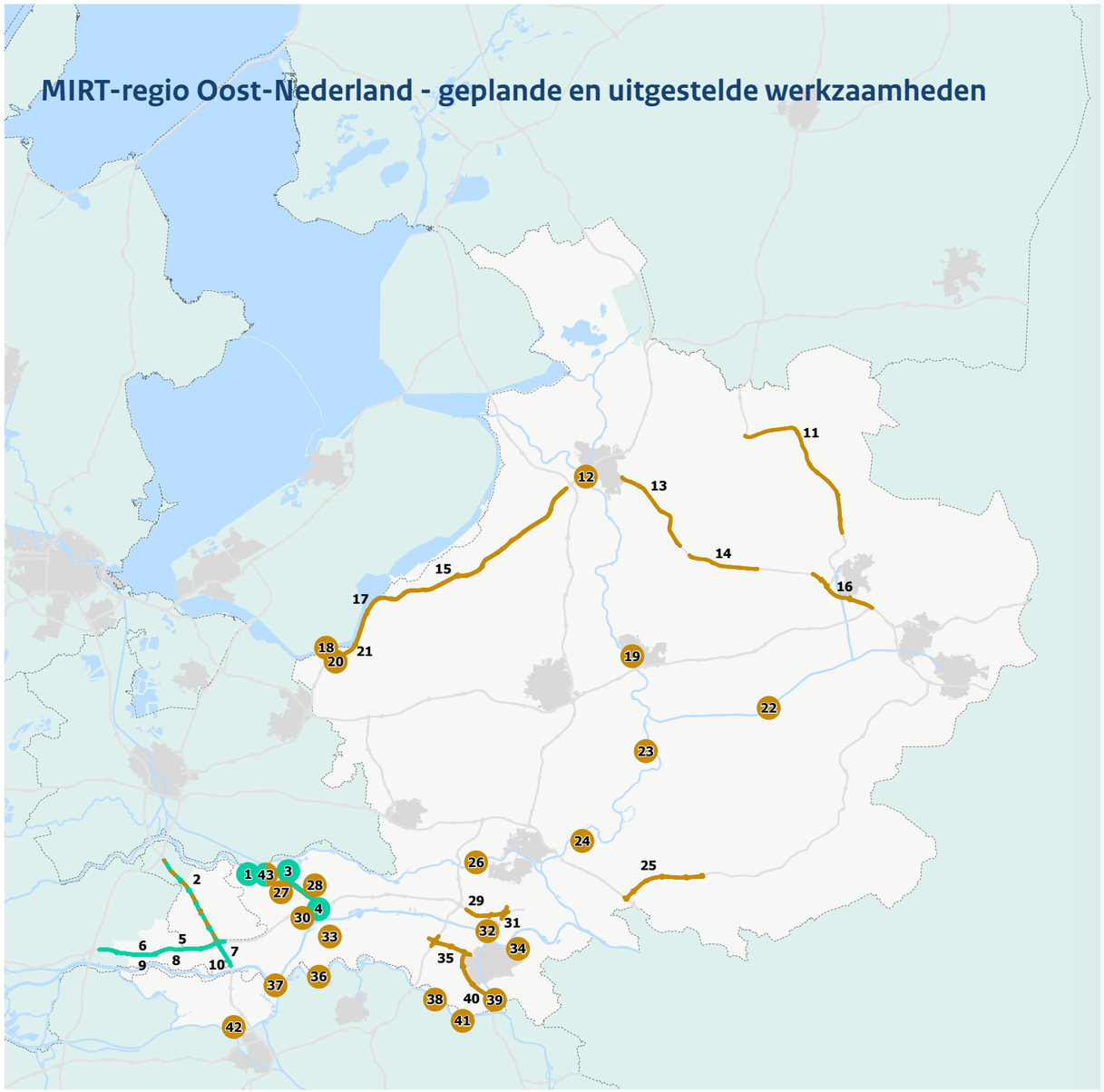
Uitgestelde werkzaamheden

10 Walradar VTS Den Helder
11 Duiker Stevinsluizen
12 Stevinsluizen
13 Stevinsluizen Vispassage
14 Verhardingen A7 Middenmeer - Den Oever HRR
15 Brug Krabbersgatsluis
16 Krabbersgatsluis (oost)
17 Naviduct Krabbersgat
18 Brug over Krabbersgatsluis
19 Vervanging route-informatiepanelen (meerdere locaties)
20 Vervanging lichtmasten (meerdere locaties)
21 Spitsstrookcamera's EOL (meerdere locaties)
22 Ketelbrug (noord)
23 Baggerdepot IJsseloog
24 IM camera's EOL (meerdere locaties)
25 Viaduct Kamperhoekweg
26 Houtribsluizen
27 Verhardingen - Levensduur Verlengend Onderhoud (meerdere locaties)
28 Brug over de Houtribsluizen
29 Velserverkeerstunnel
30 Gemaal IJmuiden (overbrugging tot vernieuwing)
31 Wijkertunnel
32 IJmuiden sluizen (midden, noord, zuid, kleine)
33 Brug Buitenhuizen
34 Coentunnels (eerste en tweede)
35 Verhardingen A708 IJmuiden - Santpoort (A208L) HRL
36 Oranjesluizen (noord, midden, zuid)
37 Schellingwouderbrug
38 Viaduct Op Poten Westrandweg
39 Verhardingen A200 Haarlem - Kruispunt Halfweg HRL
40 Buiten-IJ gebied bij Zeeburgertunnel
41 Verhardingen A1 KP Muiderberg - KP Eemnes HRR
42 Bellenscherm Zeeburg
43 Verkeerskundige draagconstructies (meerdere locaties)
44 Wellen Noordpand Amsterdam Rijnkanaal
45 Verhardingen langs Amsterdam-Rijnkanaal
46 Muntdraaibrug
47 2e Sluis Bewesten Utrecht (Muntsluis)
48 Vollenhoventunnel
49 Oeverconstructie Merwedekanaal
50 Verhardingen A12 KP Oudenrijn - KP Lunetten parallelbaan R
51 De Meernbrug
52 Verhardingen A12 KP Lunetten - KP Oudenrijn parallelbaan L
53 Verhardingen A12 KP Oudenrijn - KP Lunetten HRR
54 Noordersluis
55 Verhardingen A12 KP Lunetten - KP Oudenrijn HRL
56 Zuidersluis
57 Onderdoorgang Waijensedijk (oost)
58 Aanleginrichting Lekkanaal
59 Hagesteinbrug (oost, west)
60 Goyerbrug
61 Bodems en oevers Merwedekanaal Nieuwegein
62 Sluis Amerongen
63 Sluis Hagestein
64 Prinses Irenesluis

Gepland grootschalig onderhoud en vernieuwing en Uitgestelde wekzaamheden

65 Aanleginrichting Texel - Den Helder
66 Aanleginrichting Den Helder - Texel
67 Schipholtunnel
68 Regionale kering Noordpand ARK

MIRT-regio Oost-Nederland - geplande en uitgestelde werkzaamheden



Kaart Gepland en Uitgesteld Onderhoud
Deze kaart toont alle objecten en trajecten waarvoor in 2027 grootschalig onderhoud of vernieuwing is gepland, evenals locaties waar werkzaamheden zijn uitgesteld. De kaart geeft inzicht in de instandhoudingsopgave en de geplande uitvoering daarvan. De informatie is afkomstig uit de volgende kaarten van Rijkswaterstaat:

- **Kaart Gepland grootschalig onderhoud en vernieuwing**
  Objecten en trajecten waarvan de uitvoering is gepland in 2027.
- **Kaart Uitgestelde Werkzaamheden**
  Locaties waar onderhoud is uitgesteld en nog niet is ingepland binnen de planperiode.

Ronde symbolen: vaste objecten zoals bruggen, sluizen, tunnels en stuwen

- Gepland grootschalig onderhoud en vernieuwing
- Uitgestelde werkzaamheden

Lijnen: trajectdelen van wegen of vaarwegen zoals verharidingen, verlichting en damwanden

- Gepland grootschalig onderhoud en vernieuwing
- Uitgestelde werkzaamheden

Versie 2026-08-03

Gepland grootschalig onderhoud en vernieuwing

1 Bruggen over Prinses Marijkesluis
2 Verhardingen A2 KP Everdingen - KP Deil HRR
3 Prinses Marijkesluis (oost)
4 Brug Tiel
5 Verkeerssignalering (iWKS) A15 P Deil - KP Gorinchem HR
6 Verlichting A15 KP Gorinchem - KP Deil HR
7 Verhardingen A2 Martinus Nijhoffbrug - KP Deil HR
8 Verkeerssignalering (iWKS) A15 KP Gorinchem - KP Deil HR
9 Verlichting A15 KP Deil - KP Gorinchem HR
10 Verhardingen A2 KP Deil - Martinus Nijhoffbrug HR

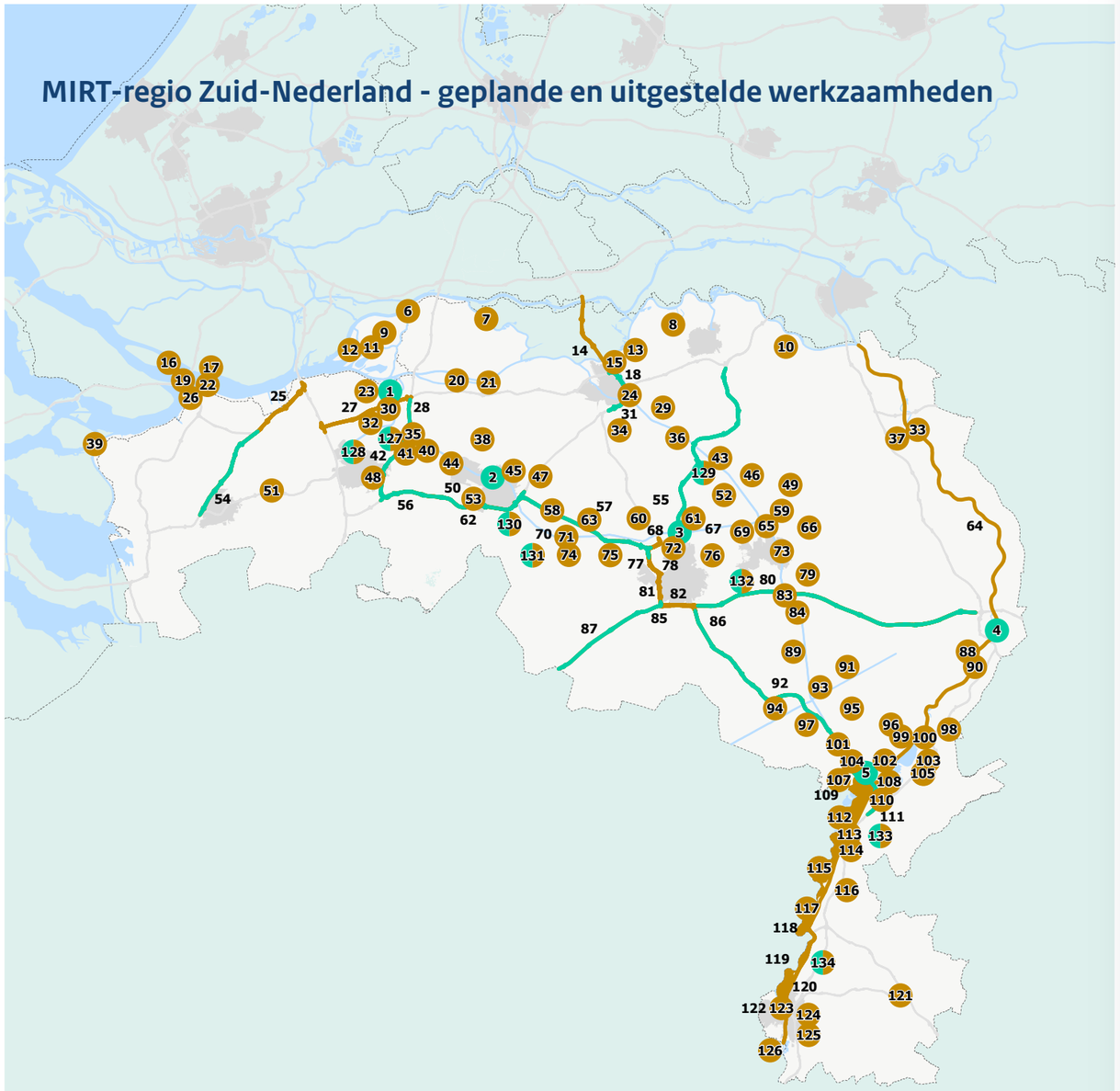
Uitgestelde werkzaamheden

11 Verhardingen N36 rotonde Witte Paal - rotonde Ommen HRM
12 Brug Katerveer
13 Verhardingen N35 Zwolle - Raalte (KP Bos) HR
14 Verhardingen N35 Raalte (KP Veldhoen) - Nijverdal HR
15 Verhardingen A28 Ermelo Harderwijk - Epe HR
16 Verhardingen A35 Wierden RW835 - KP Azelo HR
17 Verhardingen A28 Nijkerk - Ermelo Harderwijk HR
18 Spuisluis Nijkerkersluis (noord)
19 Wilhelminabrug (over de IJssel)
20 Nijkerkersluis
21 Verhardingen A28 Ermelo Nijkerk - Harderwijk HR
22 Moggezompsebrug
23 Cortenoeverbrug
24 IJsselbrug (oost, west)
25 Verhardingen A18 KP Oud Dijk - Doetinchem-Oost HR+VWg
26 Sluis Driel
27 Ravenswaaysebrug
28 Rooyensteinsebrug
29 Verhardingen A15 KP Ressen - Valburg HR+VWk,-f,-h
30 Brug Grote Brugse Grindweg
31 Verhardingen A15 Valburg - KP Ressen HR+VWm,-i
32 Sluis Weurt (oost, west)
33 Prins Bernhardsluis
34 Waalbrug Nijmegen
35 Verhardingen A73 op- en afritten Wijchen - Malden HR
36 Stuw Lith
37 Sluis St. Andries
38 Brug Grave (J. Thompsonbrug)
39 Sluis Heumen
40 Verhardingen A73 op- en afritten Malden - Wijchen HR
41 Sluis Grave noord (nieuw)
42 Brug Hedel (Prinses Irene Brigadebrug)

Gepland grootschalig onderhoud en vernieuwing en Uitgestelde wekzaamheden

43 Gemaal Prinses Marijkesluis
44 Regionale kering Betuwepand

MIRT-regio Zuid-Nederland - geplande en uitgestelde werkzaamheden



Kaart Gepland en Uitgesteld Onderhoud
Deze kaart toont alle objecten en trajecten waarvoor in 2027 grootschalig onderhoud of vernieuwing is gepland, evenals locaties waar werkzaamheden zijn uitgesteld. De kaart geeft inzicht in de instandhoudingsopgave en de geplande uitvoering daarvan. De informatie is afkomstig uit de volgende kaarten van Rijkswaterstaat:

- **Kaart Gepland grootschalig onderhoud en vernieuwing**
  Objecten en trajecten waarvan de uitvoering is gepland in 2027.
- **Kaart Uitgestelde Werkzaamheden**
  Locaties waar onderhoud is uitgesteld en nog niet is ingepland binnen de planperiode.

Ronde symbolen: vaste objecten zoals bruggen, sluizen, tunnels en stuwen

- Gepland grootschalig onderhoud en vernieuwing
- Uitgestelde werkzaamheden

Lijnen: trajectdelen van wegen of vaarwegen zoals verhardingen, verlichting en damwanden

- Gepland grootschalig onderhoud en vernieuwing
- Uitgestelde werkzaamheden

Versie 2026-08-03

Gepland grootschalig onderhoud en vernieuwing

1 Amertakbrug
2 Brug Dr. Deelenlaan
3 Brug Houtens
4 Stadsbrug Venlo
5 Trambrug

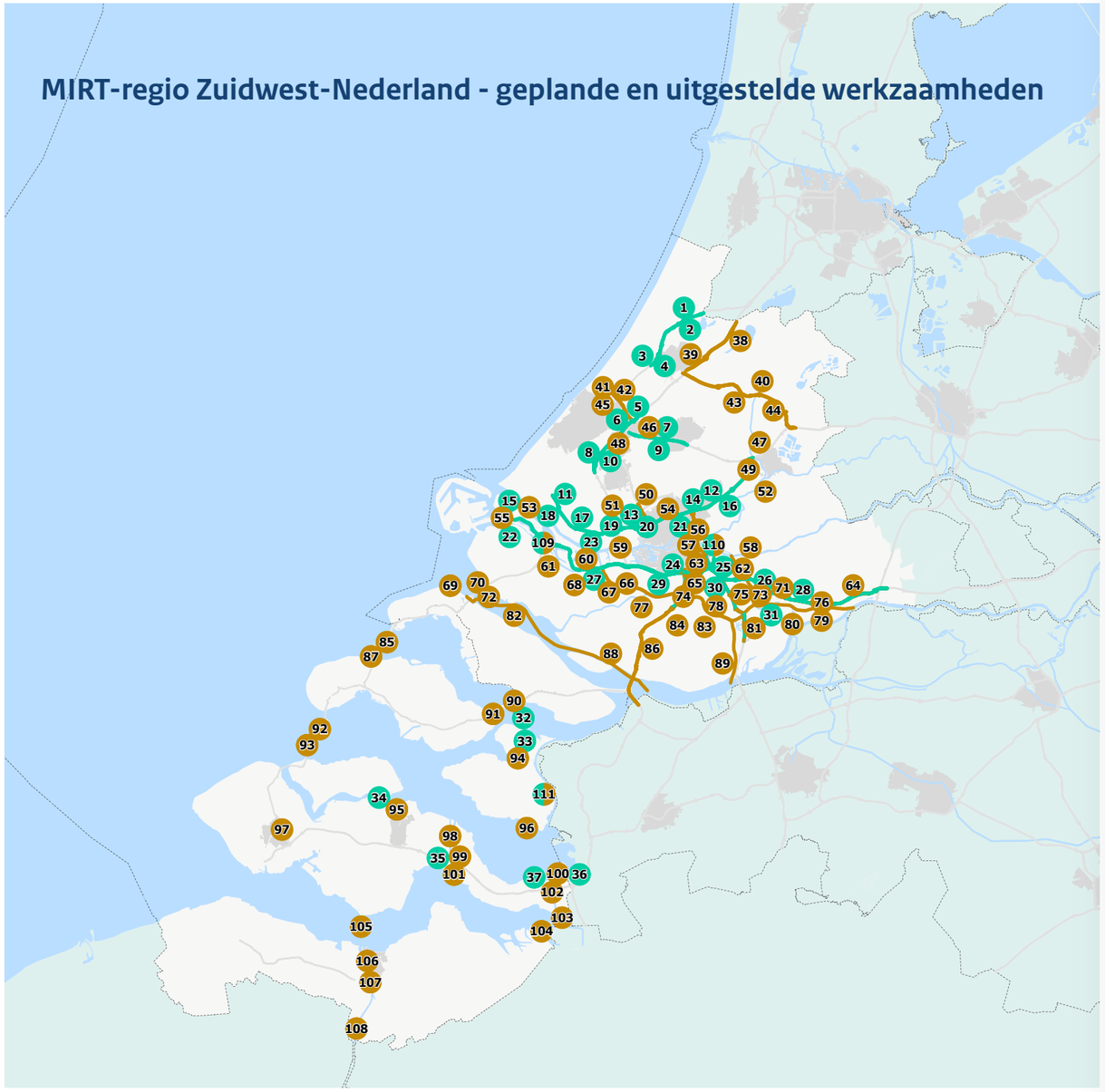
Uitgestelde werkzaamheden

6 Biesboschsluis
7 Wilhelminasluis
8 Sluis Lith (noord, zuid)
9 Brug Ooievaar
10 Stuw Grave
11 Gemaal Spreeuw (Noordwaard)
12 Spieringsluis
13 Sluis Empel
14 Verhardingen A2 KP Empel - Martinus Nijhoffbrug HR+VWn
15 Spuimiddel Sluis Empel
16 Jachtensluis in de Volkerakdam
17 Volkeraksluizen Sluis 1
18 Verhardingen A2 KP Empel - KP Hintham - samenvoeging A2/N2 KP Vught HRL
19 Inlaatsluis Volkerak 1
20 Brug Oude Maasje
21 Brug Besoyen
22 Brug over Volkeraksluizen
23 Marksluis
24 Brug Heerenbeek
25 Verhardingen A17 KP Klaverpolder - KP Noordhoek HR + VWk
26 Volkerakbrug
27 Verhardingen A59 KP Zonzeel - KP Hooipolder HRR
28 Verhardingen A59 KP Hooipolder - KP Zonzeel HR
29 Brug Nijvelaar
30 Gemaal Oosterhout
31 Verhardingen A2 splitsing A2/N2/KP Vugt -KP Hintham - KP Empel VWn
32 Brug over sluis I
33 Stuw Sambeek
34 Sluis Hintham
35 Spuiwerk nabij Oude Sluis I
36 Sluis Schijndel
37 Schutsluis Sambeek (oost, midden, west)
38 Brug Heikantsebaan
39 Slaakbrug
40 Oosterhoutse brug (noord, zuid)
41 Sluizen Wilhelminakanaal (III, IV)
42 Verhardingen A27 KP Hooipolder - KP St. Annabosch HR
43 Erpsebrug
44 Brug Lijnsheike
45 Brug Enschotsestraat
46 Schutsluis 5 in de Zuid-Willemsvaart
47 Brug Bosscheweg
48 Viaduct Cadettencamp (oost, west)
49 Beeksebrug
50 Verhardingen A58 KP De Baars - KP St. Annabosch HRR+VWt
51 Viaduct Heul
52 Donksebrug
53 Brug Waalstraat
54 Verhardingen A17KP De Stok - KP Noordhoek HR
55 Verhardingen A50 KP Paalgraven - KP Ekkersrijt HRL
56 Verhardingen A58 KP St. Annabosch - KP De Baars HRL
57 Verhardingen A58 KP De Baars - KP Batadorp HRL
58 Brug Biesthoutakker
59 Brug over sluis V
60 Brug Bosschdijk (west)
61 Brug Son
62 Verhardingen A58 KP De Baars - KP St. Annabosch HR
63 Brug Groenewoud
64 Baggeren gehele Maas
65 De Schabbert
66 Brug Oranjelaan
67 Dommelduiker
68 Verhardingen A2 KP Ekkersweijer/A2/N2 splitsing - KP Batadorp VWm
69 Brug Stad van Gerwen
70 Verhardingen A58 KP Batadorp - KP De Baars HR
71 Sifon Wilhelminakanaal (11 stuks)
72 Brug Houtens
73 Aarle-Rixtelsebrug
74 Brug Haghorst
75 Brug Heuvel
76 Brug Hooijdonk
77 Verhardingen A2 KP Ekkersweijer/A2/N2 splitsing - KP Batadorp VWg
78 Verhardingen N2 KP Batadorp - KP De Hogt Vwe+VWn
79 Sluis Helmond
80 Verhardingen A67 KP Leenderheide - KP Zaarderheiken HRR
81 Verhardingen N2 parallelbaan KP De Hogt - KP Batadorp/Eindhoven VWn
82 Verhardingen N2 parallelbaan KP Leenderheide - KP De Hogt VWn
83 Sifon Zuid Willemsvaart (4 stuks)
84 Sluizen Zuid-Willemsvaart (1, 4, 10, 11, 12, 13, 16)
85 Verhardingen A2 parallelbaan KP De Hogt - KP Leenderheide VWm
86 Verhardingen A2 KP De Hogt - KP Leenderheide VWe
87 Verhardingen A67 De Hogt - Belgische Grens HR
88 Schutsluis Belfeld (oost, west)
89 Brug sluis 13
90 Stuw Belfeld
91 Sluis Hulsen
92 Verhardingen A2 KP Het Vonderen - KP Leenderheide HRL
93 Brug Hulsen
94 Biesterbrug
95 Leveroysebrug
96 Brug sluis Heel
97 Brug sluis 15 in de Molenberg
98 Tunnel Swalmen
99 Duiker De Geer
100 Sluis Roermond
101 Ellbrug
102 Sluis Heel (oost, west)
103 Stuw Roermond
104 Gemaal Panheel
105 Sluis Linne
106 Roertunnel
107 Sluis Panheel (nieuw zuid, oud noord)
108 Stuw Linne
109 Bocht van Kotem bodem en oeverbescherming (de Maas)
110 Brug Polbrug
111 Bediencentrale Maasbracht
112 Sluis Maasbracht (oost, midden, west)
113 Sifon Groenbeek Julianakanaal
114 Brug Illikhoven
115 Sluis Born (oost, midden, west)
116 Brug Obbicht
117 Brug Stein
118 Regionale keringen gehele Maas
119 Oevers de gehele Maas
120 Aanleg/afmeer voorzieningen en remmingwerken gehele Maas
121 Viaduct Kunderberg (noord)
122 Besturing IA component gehele Maas
123 Stuw Borgharen
124 Koning Willem-Alexandertunnel
125 St. Servaasbrug
126 Wilhelminabrug (over de Maas)

Gepland grootschalig onderhoud en vernieuwing en Uitgestelde wekzaamheden

127 Sluizen Wilhelminakanaal (I, II)
128 Brug Salesdreef
129 Sluis 4 in de Zuid-Willemsvaart
130 Trappistenbrug
131 Brug Holenakker
132 Laarbrug
133 Brug Maasbracht
134 Brug Geulle

MIRT-regio Zuidwest-Nederland - geplande en uitgestelde werkzaamheden



Kaart Gepland en Uitgesteld Onderhoud
Deze kaart toont alle objecten en trajecten waarvoor in 2027 grootschalig onderhoud of vernieuwing is gepland, evenals locaties waar werkzaamheden zijn uitgesteld. De kaart geeft inzicht in de instandhoudingsopgave en de geplande uitvoering daarvan. De informatie is afkomstig uit de volgende kaarten van Rijkswaterstaat:

- **Kaart Gepland grootschalig onderhoud en vernieuwing**
  Objecten en trajecten waarvan de uitvoering is gepland in 2027.
- **Kaart Uitgestelde Werkzaamheden**
  Locaties waar onderhoud is uitgesteld en nog niet is ingepland binnen de planperiode.

Ronde symbolen: vaste objecten zoals bruggen, sluizen, tunnels en stuwen

- Gepland grootschalig onderhoud en vernieuwing
- Uitgestelde werkzaamheden

Lijnen: trajectdelen van wegen of vaarwegen zoals verhardingen, verlichting en damwanden

- Gepland grootschalig onderhoud en vernieuwing
- Uitgestelde werkzaamheden

Versie 2026-08-03

Gepland grootschalig onderhoud en vernieuwing

1 Verhardingen A44 KP Burgerveen - Leiden HR
2 Verhardingen A44 Leiden - KP Burgerveen HR
3 Verhardingen A44 Leiden - Aansluiting N44 Deijlerweg HR
4 Verhardingen A44 Aansluiting Deijlerweg - Leiden HR
5 Verlichting A4 Leidschendam - KP Ypenburg HR
6 Verlichting A4 KP Ypenburg - Leidschendam HR
7 Verhardingen A12 KP Prins Clausplein - Zoetermeer HR
8 Verlichting A4 Wippolderlaan (N211) - KP Ypenburg HR
9 Verhardingen A12 Zoetermeer - KP Prins Clausplein HR
10 Verlichting A4 KP Ypenburg - Wippolderlaan (N211) HR
11 Verhardingen A20 Maassluis - Westerlee HR
12 Verhardingen A20 KP Kleinpolderplein - KP Terbregseplein HR
13 Verhardingen A20 KP Kleinpolderplein - KP Kethelplein HRL
14 Verhardingen A20 KP Terbregseplein - KP Kleinpolderplein HR
15 Verlichting A15 Steenen Baakplein/Maasvlakte - Brielle (N57) HR
16 Verhardingen A20 KP Gouwe - KP Terbregseplein HR
17 Verhardingen A20 Maassluis - KP Kethelplein HR
18 Verhardingen A20 Westerlee - Maassluis HR
19 Viaduct Zoomweg (oost)
20 Viaduct Bijdorp (noord, zuid)
21 Verhardingen A20 KP Kethelplein - KP Kleinpolderplein HR
22 Verlichting A15 Brielle (N57) - Steenen Baakplein/Maasvlakte HR
23 Verhardingen A20 KP Kethelplein - Maassluis HR
24 Verlichting A15 KP Benelux - KP Ridderkerk-Noord HR
25 Verlichting A15 KP Ridderkerk-Noord - Papendrecht HR
26 Tunnel onder de Noord
27 Verlichting A15 KP Benelux - Brielle (N57) HR
28 Verlichting A15 KP Gorinchem - Papendrecht HR
29 Verlichting A15 KP Ridderkerk-Noord - KP Benelux HR
30 Verlichting A15 Papendrecht - KP Ridderkerk-Noord HR
31 Papendrechtsebrug (Beneden-Merwede)
32 Krammersluizen: 2e Duwvaartsluis
33 Krammersluizen: 1e Duwvaartsluis
34 Zandkreeksluis
35 Vlakebrug
36 Kreekraksluizen (oostsluis)
37 Kreekraksluizen (westsluis)

Gepland grootschalig onderhoud en vernieuwing en Uitgestelde wekzaamheden

109 Harmsenbrug
110 Stormvloedkering Hollandsche IJssel
111 Vossemeersebrug

Uitgestelde werkzaamheden

38 Verkeerssignalering (iWKS) A4 Aansluiting N11 - KP Burgerveen HR
39 Verkeerssignalering (iWKS) A4 KP Burgerveen - Aansluiting N11 HR
40 Verhardingen N11 HRR
41 Verkeerssignalering (iWKS) N14 Leidschendam aansluiting A4 - Den Haag aansluiting N44 HR
42 Verkeerssignalering (iWKS) N14 Den Haag aansluiting N44 - Leidschendam aansluiting A4 HR
43 Verhardingen N11 HRL
44 Aquaduct Alphen a/d Rijn
45 Verhardingen A4 KP Ypenburg - Leidschendam HRL
46 Verhardingen A4 Leidschendam - KP Ypenburg HRR
47 Aquaduct Gouwe
48 Viaducten Prins Clausplein
49 Viaduct Groenebrug (oost)
50 Spitsstrookcamera's A13 Delft-Zuid - KP Kleinpolderplein
51 Spitsstrookcamera's A13 KP Kleinpolderplein - Delft-Zuid
52 Duikers A20 (3 stuks)
53 Maeslantkering
54 Giessenbruggen (noord, zuid, Giessenbaan)
55 Suurhoffbrug
56 Algerasluis
57 Van Brienenoordbrug (oost, west)
58 Damwanden Dordrecht - Krimpen a/d Lek
59 Beneluxtunnel (oost, west)
60 Hartelkruis rotonde
61 Thomassentunnel
62 Tunnel onder de Noord
63 Aanpak langsonvlakheden A15/A16
64 Verkeerssignalering (iWKS) A15 KP Gorinchem - Papendrecht HR
65 Oeverwal Kuipersveer Oude Maas
66 Botlektunnel
67 Spijkenisserbrug
68 Hartelkering
69 Goereesesluis
70 Haringvlietsluizen
71 Werkendam - Dordrecht
72 Ophaalbrug binnenhoofd van de Goereesesluis
73 Brug over de Noord
74 2e Heinenoordtunnel (oost)
75 Verkeersbegeleidingssystemen Dordrecht - Zwijndrecht
76 Helsluis
77 Verhardingen A29 Oud-Beijerland (N217) - Vaanplein HR
78 Verhardingen A16 KP Ridderkerk-Noord - 's-Gravendeel HR
79 Verkeerssignalering (iWKS) A15 Papendrecht - KP Gorinchem HR
80 Ottersluis
81 Drechttunnel
82 Aanlegsteigers binnenhaven Stellendam
83 Verkeersvoorzieningen Zwijndrecht - Spijkenisse
84 Verhardingen A29 Vaanplein - Oud-Beijerland (N217) HR
85 Brouwersdam
86 Verhardingen A4 Willemstad - Oud-Beijerland HRL
87 Brouwerssluis
88 Verhardingen A4 Oud-Beijerland - Willemstad HRR
89 Vluchthaven 's-Gravendeel: bolders
90 Flakkeese spuisluis
91 Grevelingensluis
92 Stormvloedkering Oosterschelde
93 Roompotsluis
94 Spuisluis Rammegors
95 Doorlaatwerk in de Zandkreekdam
96 Bergsediepsluis
97 Aquaduct Dampoort
98 Postbrug
99 Vlaketunnel
100 Gemaal Kreekrak
101 Sluis Hansweert (oost, west)
102 Kreekrakbrug
103 Bathsebrug
104 Bathse Spuisluis
105 Noordbrug Oostsluis
106 Zuidbrug Oostsluis
107 Draaibrug Sluiskil
108 Draaibrug Sas van Gent

Bijlage 2: Areaal van RWS

De ‘Kerncijfers RWS Areaal’ is een samenvatting van de belangrijkste officiële kwantitatieve areaalcijfers van Rijkswaterstaat. Rijkswaterstaat krijgt geld uit de Rijksbegroting op basis van de hoeveelheid areaal dat Rijkswaterstaat moet beheren en onderhouden. RWS levert deze areaalcijfers aan voor de Rijksbegroting en de Jaarverantwoording voor de Tweede Kamer.

HWN - Hoofdwegennet

Wegen		JV-2021	JV-2025	
Objectsubcategorieën	**Objectype**	**1-1-2022**	**1-1-2026**	**Eenheid**
Weglengte		3.077	3.079	km
Baanlengte	Hoofdrijbanen-lengte	5.842	5.878	km
	Verbindingswegen-lengte	895	728	km
	Op- en afritten (a,b,c en d) lengte	899	905	km
	Subtotaal (VW + OpAf)	**1.794**	**1.632**	**km**
	Totaal (Baanlen excl. Verzb. en Ventw.)	**7.636**	**7.510**	**km**
	Ventwegen*		235	km
	Verzorgingsbanen-lengte	254	265	km
	Totaal (Baanlengte)	**7.890**	**8.010**	**km**
Baanoppervlakte	Hoofdrijbanen-opp.	77,2	77,9	km2
	Verbindingswegen-opp.	8,3	8,0	km2
	Op- en afritten (a,b,c,d) opp.	7,0	6,9	km2
	Subtotaal (VW + OpAf)	**15,3**	**14,9**	**km2**
	Totaal (Baanopp excl. Verzb. en Ventw.)	**92,5**	**92,8**	**km2**
	Ventwegen*		1,6	km2
	Verzorgingsbanen-opp.	2,9	2,7	km2
	Totaal (Baanoppervlakte)	**95,4**	**97,2**	**km2**

** Ventwegen telden tot en met 1-1-2022 mee bij de Verbindingswegen. Sinds 1-1-2023 tellen ze als aparte subcategorie.*

Kunstwerken		JV-2021	JV-2025	
Objectsubcategorieën	**Objectype**	**1-1-2022**	**1-1-2026**	**Eenheid**
Tunnel	Tunnelobjecten	28	32	st
	Tunnelcomplexen	20	23	st
Aquaducten		17	17	st
Viaducten		2.937	2.935	st
Bruggen beweegbaar	Droog	54	48	st
Bruggen vast	Droog	738	746	st
	Totaal (Bruggen beweegbaar + vast)	**792**	**794**	**st**
Aanleginrichtingen (Veren)		14	12	st

Landschap & Milieu		JV-2021	JV-2025	
Objectsubcategorieën	**Objectype**	**1-1-2022**	**1-1-2026**	**Eenheid**
Bermen en sloten		184	189	km2
Ecoduct-complexen**		47	38	st

*** Ecoducten werden tot en met 1-1-2023 per object geteld. Vanaf 1-1-2024 worden ze per complex geteld.*

Verkeersvoorzieningen		JV-2021	JV-2025	
Objectsubcategorieën	**Objectype**	**1-1-2022**	**1-1-2026**	**Eenheid**
Verkeerssignalering (RW)	Standaardfunctionaliteit (rijbaan)	2.914	3.036	km
Spitsstrook (Rechts)		159	121	km
Spitsstrook (Links)	(voorheen Plusstrook)	149	123	km
	Totaal (Spitsstroken R+L)	**308**	**244**	**km**
Verkeerscentrales	waarvan 1 landelijk	6	6	st

HVWN- Hoofdvaarwegennet / HWS- Hoofdwatersysteem

Vaarwegen		JV-2021	JV-2025	
Objectsubcategorieën	**Objectype**	**1-1-2022**	**1-1-2026**	**Eenheid**
Beheerde vaarwegen	HTA, HVW, OVW	3.426	3.413	km
	Zeecorridors / -toegangsgeulen	3.646	3.858	km
	Totaal (Beheerde vaarweg)	**7.071**	**7.271**	**km**

Dammen, Dijken, Duinen, Uiterwaarden		JV-2021	JV-2025	
Objectsubcategorieën	**Objectype**	**1-1-2022**	**1-1-2026**	**Eenheid**
Kustlijnzorg		293	294	km
Uiterwaarden		5.183	5.186	ha
Dijk/dam/duin/kw/oever primaire waterkering	Primaire waterkering dijk+dam	156	157	km
	Primaire waterkering duin	45	45	km
	Totaal (dijk + dam + duin)	**201**	**202**	**km**
Niet-primaire Regionale Waterkering		623	507	km

Verkeersvoorzieningen		JV-2021	JV-2025	
Objectsubcategorieën	**Objectype**	**1-1-2022**	**1-1-2026**	**Eenheid**
Verkeersposten		12	12	st
Verkeersbegeleiding		592	848	km
Vuurtorens		24	23	st

Water		JV-2021	JV-2025	
Objectsubcategorieën	**Objectype**	**1-1-2022**	**1-1-2026**	**Eenheid**
Water	Overig	46.382	46.328	km2
	BES Eilanden	22.320	22.207	km2
	Natuur-/ zeereservaat	21.485	21.484	km2
	Totaal (Water)	**90.187**	**90.019**	**km2**
Binnenwater		**3.044**	**2.991**	**km2**

Kunstwerken		JV-2021	JV-2025	
Objectsubcategorieën	**Objectype**	**1-1-2022**	**1-1-2026**	**Eenheid**
Schutsluis	Sluiskolken	130	126	st
	Sluiscomplexen	92	86	st
Bruggen beweegbaar	Nat	113	107	st
Bruggen vast	Nat	238	243	st
	Totaal (Bruggen beweegbaar + vast)	**351**	**350**	**st**
	Bediende objecten (Schutsluiskolken + Brug.beweegbaar)	**243**	**233**	**st**
Stuwcomplex		10	10	st
Spui-, uitwateringssluiskolken		86	88	st
Gemaal		20	20	st
	Totaal (Stuw + Spui/Uitw + Gemaal)	**116**	**118**	**st**
Stormvloedkering		6	6	st

Bron: NIS kerncijfers areaal

Peildatum: 1 januari 2026

Bijlage 3: Indicatoren – Beschrijving en bronnen

HWN - Hoofdwegennet

Object-categorie	Criterium	Indicator	Bron	Beschrijving
Kunstwerken	**Veiligheid**	**Veiligheid Kunstwerken HWN**	Beheerdersoordeel van RWS-experts	Voor deze indicator wordt wel een eindoordeel geveld, ondanks dat er geen landelijk optelbare gegevens aan ten grondslag liggen en er geen afspraken over lopen met Beleid. Dit oordeel wordt gemaakt op basis van het beheerdersoordeel van RWS-experts. Er is wel voldoende documentatie en informatie beschikbaar voor experts om een oordeel te kunnen vellen. Daarnaast vindt RWS de veiligheid op de kunstwerken belangrijk genoeg om met beheerdersoordeel een eindoordeel te vellen.
	Levensduur	**Verwachte resterende levensduur**	Data Informatie Systeem Kunstwerken (DISK), het RWS-registratiesysteem voor kunstwerken	Voor de verwachte resterende levensduur worden de volgende soorten informatie aangeleverd: • Aanlegjaren van de verschillende soorten kunstwerken. • De verwachte resterende levensduur per soort kunstwerk. In de visualisaties wordt het vervangingsjaar gewogen naar de vervangingswaarde. Hierbij gaat het om objectsoorten, niet om individuele objecten. De **vervangingswaarde** (het bedrag dat nodig is om een object te vervangen) is relevant, omdat deze een beeld geeft van de instandhoudingsopgave. Zijn er bijvoorbeeld relatief veel grote of dure kunstwerken aan het einde of voorbij hun verwachte resterende levensduur? Dan is er op kortere termijn ook meer budget nodig om de infrastructuur op hetzelfde niveau te houden. Waar nodig worden de **vervangingsjaren** jaarlijks geüpdatet. Dit kan worden gedaan naar aanleiding van bijvoorbeeld inspecties, onderzoek of na de afronding van renovaties. Ook het **bestand** verandert jaarlijks. Bijvoorbeeld als gevolg van sloop, aanleg of de overdracht van en naar provincies en waterschappen. Daarnaast kunnen kunstwerken in een andere categorie terechtkomen. Een beweegbare brug kan bijvoorbeeld vastgezet worden en vanaf dat moment een vaste brug zijn. Voor deze indicator wordt geen eindoordeel geveld. Een object dat het einde van zijn verwachte levensduur heeft bereikt, is niet per definitie onveilig of onbruikbaar. Wel is het risico op slijtage, storingen en incidenten groter naarmate er minder verwachte levensduur resteert. Dan wordt met onderzoek en monitoring bepaald wanneer vernieuwing nodig is. Dat hangt onder andere af van de bouw, de locatie en het gebruik van het object. En met verhoogde inspectieregimes en beheersmaatregelen blijft een object veilig, (soms deels) bereikbaar en worden de risico's beheerd tot vernieuwing wordt uitgevoerd. Daarnaast zijn er geen afspraken over zijn gemaakt tussen IenW en RWS.

Object-categorie	Criterium	Indicator	Bron	Beschrijving
Kunstwerken	**Levensduur**	**Einde Technische Levensduur**	TIN - Dashboard Einde Technische Levensduur	Met deze indicator wordt aangegeven wanneer de einde technische levensduur wordt bereikt. De ETL wordt in eerste instantie bepaald op basis van het stichtsjaar (bouwjaar) van het kunstwerk plus de ontwerplevensduur. Op basis van actuele informatie uit inspecties of herberekeningen wordt de ETL aangepast. De ETL is het verwachte moment waarop het kunstwerk vervangen of vernieuwd moet worden. Voor deze indicator zijn geen afspraken gemaakt tussen IenW en RWS. Wel wordt op basis van de ETL een eindoordeel gemaakt per object. De indicator geeft dus aan welk aandeel van de objecten 'goed', 'gemiddeld' of 'matig' scoort. **Goed** betekent dat grootschalige maatregelen worden verwacht na vijftien jaar en later of dat er geen bijzonderheden zijn geconstateerd uit inspecties of herberekeningen. **Gemiddeld** betekent dat grootschalige maatregelen worden verwacht tussen vijf en vijftien jaar vanaf nu. Ook objecten waar een herberekening voor nodig is en objecten met schadebeelden of vermoedens van ontwerp- en uitvoeringsfouten (uit bijvoorbeeld quick scans of inspecties) die tussen vijf en vijftien jaar maatregelen nodig hebben prestatie-eisen te voldoen tellen als 'gemiddeld'. **Matig** betekent dat grootschalige maatregelen worden verwacht binnen vijf jaar. Incidenten en objecten met schadebeelden of vermoedens van ontwerp- en uitvoeringsfouten (uit bijvoorbeeld quickscans of inspecties) die binnen 5 jaar en eerder maatregelen nodig hebben om aan de prestatie-eisen te voldoen tellen als 'matig'. Oorzaken voor het bereiken van het einde van de technische levensduur zijn: Normale veroudering, gewijzigd gebruik (bijvoorbeeld meer en+F7 zwaarder verkeer), veroudering van de toegepaste technieken (die niet meer worden ondersteund) en wijzigingen in normen voor constructieve veiligheid. Deze indicator gaat over de volgende kunstwerken: bruggen vast en beweegbaar, viaducten, onderdoorgangen, tunnels, aquaducten, schutsluizen, spuisluizen, keersluizen, gemalen, stuwen, duikers en sifons. De TIN gaat niet over overige kunstwerken en lijnobjecten.
		Einde Economische Levensduur	TIN - Dashboard Einde Economische Levensduur	De EELI is een verhoudingsgetal. Het geeft de verhouding aan tussen de kosten van het (blijven) onderhouden van een object en de vervanging ervan in het jaar van de ETL, ten opzichte van het per direct vernieuwen van het bestaande object met een identiek nieuw object met alleen maar nieuwe onderdelen. Voor deze indicator zijn geen afspraken gemaakt tussen IenW en RWS. Wel wordt op basis van de EELI-score een eindoordeel gemaakt per object. De indicator geeft dus aan welk aandeel van de objecten 'goed', 'gemiddeld' of 'matig' scoort. **Goed**: De EELI-waarde ligt onder 0,8. Onderhouden is voldoende. **Gemiddeld**: Een EELI-waarde van 0,8 tot 1 is een reden om beter te gaan kijken naar de samenhang van functionele veroudering, technische veroudering en uitgesteld onderhoud. **Matig**: De EELI-waarde ligt boven de 1. Het voortzetten van de huidige onderhoudsstrategie is financieel ongunstiger dan vernieuwing. De levenscycluskosten (LCC) blijken negatief, waardoor vernieuwing vanuit kostenoogpunt de voorkeur heeft. Deze indicator gaat over dezelfde kunstwerken als de ETL: bruggen vast en beweegbaar, viaducten, onderdoorgangen, tunnels, aquaducten, schutsluizen, spuisluizen, keersluizen, gemalen, stuwen, duikers en sifons. De indicator gaat niet over overige kunstwerken en lijnobjecten.

Object-categorie	Criterium	Indicator	Bron	Beschrijving
Kunstwerken	**Technische conditie**	**IA-FIT**	TIN - Dashboard IA-FIT	Om de werking van automatiseringssystemen te toetsen, laat RWS Functionele Inspecties en Testen (FIT's) uitvoeren. Dit wordt gedaan bij de dynamische objecten, zoals beweegbare bruggen, sluizen, stuwen, aanleginrichtingen en gemalen. Er wordt tijdens de inspectie gekeken naar de beschikbaarheid en het functioneren van de volgende elementen: **Noodstopfunctie**. Deze knop of voorziening zorgt ervoor dat een object, zoals een brug of sluis, onmiddellijk en veilig stopt bij een storing of noodsituatie. Bevindingen in deze categorie wegen zwaar mee in het oordeel. **Specifieke componenten (veiligheidsfuncties)**. Deze categorie omvat primaire veiligheidsfuncties, zoals vergrendelingen of blokkeringen die voorkomen dat een object in een gevaarlijke toestand terechtkomt. Bevindingen over deze functies zeggen veel over de technische veiligheid van een object. Ze tellen dan ook zwaar mee in het oordeel. **Bedienvormen**. Dit zijn de verschillende manieren om een object te bedienen – bijvoorbeeld via een lokale handbediening of een alternatieve schakelaar. FIT's checken onder meer of een object ook bij een storing nog veilig te bedienen is. Deze mogelijkheid is belangrijk voor de continuïteit en veiligheid van het systeem. **Audio- en videosystemen**. Deze systemen geven de bedienaar zicht op het object en maken het mogelijk om (weg)verkeer of scheepvaart te waarschuwen. **(Nood)stroomvoorzieningen**. Denk hierbij aan noodaggregaten of batterijback-ups voor bedienings- en veiligheidssystemen. FIT-bevindingen over een stroomvoorziening inclusief de back-up daarvan zeggen iets over de betrouwbaarheid van objecten én over de beschikbaarheid van veiligheidssystemen bij uitval van de netvoeding. **Voorzieningen voor storingsherstel**. Bevindingen over deze categorie gaan over de beschikbaarheid van middelen om storingen snel en effectief te verhelpen. Denk aan reserveonderdelen, herstelinstructies en toegang tot vaktechnisch personeel. Zulke voorzieningen zeggen niets over de technische staat van het object zelf, maar wel over de snelheid en slagkracht waarmee storingen zijn op te lossen. Voor deze indicator zijn geen afspraken gemaakt tussen IenW en RWS. Wel wordt op basis van de resultaten van de FIT en expert judgement een eindoordeel gemaakt per object. De indicator geeft dus aan welk aandeel van de objecten 'goed', 'gemiddeld' of 'matig' scoort. *Let op*: Tunnels en stormvloedkeringen worden niet geïnspecteerd middels IA-FIT. Deze hebben een ander testregime. Voor de tunnels: zie indicator 'Kwaliteitskader tunnels'.

Object-categorie	Criterium	Indicator	Bron	Beschrijving
Kunstwerken	**Technische conditie**	**Kwaliteitskader Tunnels**	Beheerdersoordeel	Bij tunnels worden jaarlijks door externe partijen functionele testen uitgevoerd op installaties die noodzakelijk zijn voor het functioneren en de veiligheid van de tunnels (bijv. ventilatie, de luchtkwaliteitsmeter, overdruk en verlichting) zodat er inzicht is in de status van de tunnel. Dit is vergelijkbaar met FIT. De uitkomst zegt alleen wat over de veiligheidssystemen van de tunnel. Niet over de civiele onderhoudstoestand, zoals de constructie van de tunnel, het beton, asfalt en staal. De resultaten van deze testen worden gebundeld in het Kwaliteitskader Tunnels. Hiermee wordt duidelijk is of een tunnel aantoonbaar veilig is. Er zijn 23 tunnelcomplexen in het HWN. 22 daarvan worden onderhouden en bediend door RWS. De meeste tunnelcomplexen bestaan uit één tunnel. Maar enkele tunnelcomplexen bestaan uit meerdere tunnels. In deze indicator worden de resultaten getoond op het niveau van tunnelcomplex, omdat het tunnelcomplex één operationele en/of functionele eenheid is. Voor deze indicator zijn geen afspraken gemaakt tussen IenW en RWS. Wel wordt op basis van de resultaten een eindoordeel gemaakt per object. De indicator geeft dus aan welk aandeel van de objecten 'goed', 'gemiddeld' of 'matig' scoort. **Goed** betekent dat alle systemen van de tunnels goed functioneren. **Gemiddeld** betekent dat de tunnel veilig is maar dat op termijn verbetermaatregelen nodig zijn. **Matig** betekent dat er direct verbetermaatregelen genomen moeten worden. De betekenis van "direct" kan variëren, afhankelijk van welk systeem faalt. In het slechtste geval moet de tunnel dicht.
		Inspectieresultaten Kunstwerken	TIN - dashboard Inspectieresultaten Kunstwerken	Deze indicator toont de resultaten van de instandhoudingsinspecties. Van elk kunstwerk wordt eens in de 6 jaar op basis van inspecties een instandhoudingsadvies opgesteld door een externe partij. Het instandhoudingsadvies bevat maatregel- en risicocombinaties op delen van het kunstwerk voor de komende 10 jaar. Uit de inspecties komen ook een risiconiveau en een toestandsindicator. Door combinatie van deze twee aspecten wordt de prioriteitsscore bepaald van 1 tot en met 9 bepaald, waarbij 1 het hoogste risico is. Hierbij wordt ook rekening gehouden met de datum waarop het risico moet worden opgelost moet zijn, of dat de werkzaamheden al zijn opgenomen in de programmering. Voor deze indicator zijn geen afspraken gemaakt tussen IenW en RWS. Wel wordt op basis van de inspectieresultaten en de bijbehorende prioriteitsscore een eindoordeel gemaakt per object. De indicator geeft dus aan welk aandeel van de objecten 'goed', 'gemiddeld' of 'matig' scoort. **Goed** betekent dat er geen risico's zijn aangetroffen en/of dat de risico's zijn afgedekt. **Gemiddeld** betekent dat het risiconiveau laag of zeer laag is. De prioriteitsscore is 7 t/m 9. Het gaat onder andere om voldoen aan eisen ten aanzien van vormgevingseisen, milieuhygiëne en duurzaamheid. **Matig** betekent dat het risiconiveau is verhoogd; hoog en zeer hoog. De prioriteitsscore is 1 t/m 6. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om het voldoen aan betrouwbaarheidseisen voor bewegende delen en installaties met een veiligheids- of transportfunctie, het voldoen aan constructieve eisen, het voorkomen van calamiteiten, het beveiligen van objecten en het voldoen aan ARBO-besluiten. In deze indicator zitten de viaducten, bruggen, sluizen, tunnels, duikers, geluidsweringen (op de kunstwerken), faunatunnels, aanleginrichtingen en ecoducten. De volgende objecten worden niet afgedekt met deze indicator: duikers met een diameter kleiner dan 1,5 meter, geluidsweringen die onderdeel zijn van een kunstwerk of weg, stormvloedkeringen, radarposten, vuurtorens en verkeerscentrales.

Object-categorie	Criterium	Indicator	Bron	Beschrijving
Kunstwerken	**Technische conditie**	**Constructieve veiligheid bruggen en viaducten**	TIN - dashboard Constructieve veiligheid	Middels deze indicator wordt aangegeven of een brug of viaduct constructief veilig is. Het kunstwerk voldoet aan de regels vastgelegd in het Besluit Bouwwerken Leefomgeving (BBL). Hiermee wordt de veiligheid van mensen en hun omgeving gewaarborgd. Dit betekent dat constructie aan de huidige eisen (van de Eurocodes, NEN 8700 serie en aan de Richtlijnen Beoordeling Kunstwerken van Rijkswaterstaat) moet voldoen en betrouwbaar moet zijn gedurende de levensduur ervan. Voor deze indicator zijn geen afspraken gemaakt tussen IenW en RWS. Wel wordt op basis van de resultaten van de berekeningen een eindoordeel gemaakt per object. De indicator geeft dus aan welk aandeel van de objecten 'goed', 'gemiddeld' of 'matig' scoort. **Goed** betekent dat het object constructief veilig is. Het gaat om objecten die zijn ontworpen volgens de geldende regelgeving (bouwjaar vanaf 2012), waarbij er geen informatie is uit technische inspecties of andere bevindingen die hebben geleid tot een risico-indicatie of beoordeling waaruit blijkt dat de er berekeningen moeten worden uitgevoerd om constructieve veiligheid van het object te bepalen. Een object is ook constructief veilig als het is herberekend en daar is uitgekomen dat het constructief veilig is. **Gemiddeld** betekent dat het object constructief veilig is als er beperkende beheersmaatregelen worden toegepast en gehandhaafd of als er een (verhoogd) inspectieregime wordt toegepast op (een deel van) het object. Beperkende beheersmaatregelen zijn bijvoorbeeld een aslast- of totaallastbeperking, een verbod voor zwaar transport of een beperking van de rijbreedte op het dek. Het kan ook zijn dat de constructieve veiligheid van het object nog niet is aangetoond, en er een nader onderzoek in gang is gezet waarmee de status bepaald kan worden. Gemiddeld kan ook betekenen dat er een bepaalde risico-indicatie is voor het object, maar dat er nog geen definitief oordeel over de constructieve veiligheid is. **Matig** betekent dat de constructieve veiligheid van het object niet kan worden aangetoond. De onderschrijding is onacceptabel en er zijn ernstige zorgen over de constructieve veiligheid van het object. Een tijdelijke onderschrijding van het minimale veiligheidsniveau wordt echter acceptabel geacht met het oog op een aanstaande renovatie of vervanging van het object. Er worden altijd beheersmaatregelen genomen om de veiligheid te garanderen. De indicator beslaat in 2025 22,6% van alle bruggen en viaducten, daarom is er ook een oordeel 'onbekend'. Een herberekening van een brug/viaduct kost gemiddeld minimaal 6 maanden (bij object van beton) of een jaar (bij staal). Met zo'n 5.000 bruggen in beheer is het niet mogelijk alle bruggen individueel door te rekenen. Daarom ontwikkelt RWS groepsaanpakken (op basis van enkele herberekeningen een uitspraak doen over een grotere groep objecten) en zogenaamde Automatische Rekenprocedures (ARP's). Dit zijn grotendeels geautomatiseerde berekeningen. Deze laatste zijn in ontwikkeling voor betonnen gewapende plaatviaducten en betonnen liggerviaducten, samen goed voor ongeveer de helft van het betonnen areaal van RWS. Het doel is om over circa 6 jaar alle objecten te hebben beoordeeld.

Object-categorie	Criterium	Indicator	Bron	Beschrijving
Verhardingen	**Veiligheid**	**Harde schadekenmerken en tijdig uitvoeren van maatregelen**	Tabel 67 (Prestatie-indicatoren) in 'Jaarverslag Mobiliteitsfonds 2025' van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat	Deze indicator is gebaseerd op de prestatieafspraak over het monitoren van harde schadekenmerken op het wegdek en het tijdig uitvoeren van maatregelen. Onder 'harde schadekenmerken' vallen de rijspoordiepte en de stroefheid van het wegdek. De streefwaarde die tussen IenW en RWS is afgestemd is 99,7%. Dat betekent dat er in 99,7% van de gevallen waar het wegdek niet aan de eisen voor harde schadekenmerken voldoet, tijdig veiligheidscompenserende maatregelen worden uitgevoerd. **Goed**: de score van de indicator is 99,7% of hoger. **Gemiddeld**: de score van de indicator ligt tussen 99,7% en 96,7% **Matig**: de score van de indicator ligt lager dan 96,7%
	Levensduur	**Verwachte levensduur**	Informatiesysteem VerhardingsONderhoud (IVON), het RWS-registratie systeem voor verhardingen	Voor de verwachte resterende levensduur worden de volgende soorten informatie aangeleverd: • Aanlegjaren van de verschillende soorten verhardingen. • De verwachte resterende levensduur per soort verharding. In de visualisaties wordt het vervangingsjaar gewogen naar de vervangingswaarde. De vervangingswaarde (het bedrag dat nodig is om een object te vervangen) is relevant, omdat deze een beeld geeft van de instandhoudingsopgave. Zijn er bijvoorbeeld relatief veel verhardingen aan het einde of voorbij hun verwachte resterende levensduur? Dan is er op kortere termijn ook meer budget nodig om de infrastructuur op hetzelfde niveau te houden. Waar nodig worden de vervangingsjaren jaarlijks geüpdatet. Dit kan worden gedaan naar aanleiding van bijvoorbeeld inspecties, onderzoek of na de afronding van reparaties aan het wegdek. Ook het bestand verandert jaarlijks. Bijvoorbeeld als wegen worden aangelegd of overgedragen naar andere organisaties of instellingen. Voor deze indicator wordt geen eindoordeel geveld. Een wegdek dat het einde van zijn verwachte levensduur heeft bereikt, is niet per definitie onveilig of onbruikbaar. Wel is het risico op schade en incidenten groter naarmate er minder verwachte levensduur resteert. Daarnaast zijn er geen afspraken over zijn gemaakt tussen IenW en RWS.
Dynamisch verkeers-management	**Veiligheid**	**Verkeerssignalering**	Database VWM	Met deze indicator wordt aangegeven op hoeveel plaatsen op het HWN verkeerssignalering al 30 dagen geen enkele 'beeldstand' tonen en op zwart staat. Denk hierbij aan snelheden, pijlen en kruizen. Wanneer verkeerssignalering niet functioneert valt de waarschuwingsfunctie weg. Dit vergroot het risico op kop-staart ongevallen, met name bij het naderen van files. De grens van 30 dagen heeft te maken met contractueel afgesproken hersteltijden waarbij 30 dagen de langste termijn is. Locaties kunnen rijbaanbreed zijn, dat wil zeggen over de volledige breedte van de weg in één rijrichting, of per rijstrook. Als op een rijbaan met vier rijstroken van hetzelfde portaal de verkeerssignalering van twee rijstroken buiten gebruik zijn telt dat als twee locaties. Doen ze het alle vier niet, dan valt dat onder rijbaanbreed. Deze indicator wordt in de rapportage over 2025 geïntroduceerd. Binnen RWS wordt deze informatie al sinds 2018 bijgehouden. Voor deze indicator zijn geen afspraken gemaakt tussen IenW en RWS.

Object-categorie	Criterium	Indicator	Bron	Beschrijving
Dynamisch verkeers-management	**Levensduur**	**Verwachte levensduur**	Data Informatie Systeem Kunstwerken (DISK), het RWS-registratiesysteem voor kunstwerken	Voor de verwachte resterende levensduur worden de volgende soorten informatie aangeleverd: • Aanlegjaren van de verschillende soorten DVM. • De verwachte resterende levensduur per soort DVM. In de visualisaties wordt het vervangingsjaar gewogen naar de vervangingswaarde. De vervangingswaarde (het bedrag dat nodig is om een object te vervangen) is relevant, omdat deze een beeld geeft van de instandhoudingsopgave. Zijn er bijvoorbeeld relatief veel onderdelen van het DVM aan het einde of voorbij hun verwachte resterende levensduur? Dan is er op kortere termijn ook meer budget nodig om de infrastructuur op hetzelfde niveau te houden. Voor deze indicator wordt geen eindoordeel geveld. Als de onderdelen van het DVM het einde van de verwachte levensduur hebben bereikt, is de weg niet per definitie onveilig of onbruikbaar. Wel is het risico op storingen (en als gevolg incidenten) groter naarmate er minder verwachte levensduur resteert. Daarnaast zijn er geen afspraken over zijn gemaakt tussen IenW en RWS.
Categorie-overstijgend	**Beschikbaarheid**	**Beschikbaarheid van de weg**	Tabel 67 (Prestatie-indicatoren) in 'Jaarverslag Mobiliteitsfonds 2025' van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat	Deze indicator is gebaseerd op de prestatieafspraak over de technische beschikbaarheid van de weg, zonder dat rij-of vluchtstroken zijn afgesloten als gevolg van aanlegwerkzaamheden of onderhoudswerkzaamheden. De streefwaarde die tussen IenW en RWS is afgestemd is 90%. **Goed**: de score van de indicator is 90% of hoger. **Gemiddeld**: de score van de indicator ligt tussen 90% en 87% **Matig**: de score van de indicator ligt lager dan 87%

HVWN- Hoofdvaarwegennet

Object-categorie	Criterium	Indicator	Bron	Beschrijving
Kunstwerken	**Veiligheid**	**Veiligheid Kunstwerken HVWN**	Beheerdersoordeel van RWS-experts	Zie beschrijving HWN - Kunstwerken - veiligheid - Veiligheid kunstwerken HWN
	Levensduur	**Verwachte levensduur**	Data Informatie Systeem Kunstwerken (DISK), het RWS-registratiesysteem voor kunstwerken	Zie beschrijving HWN - Kunstwerken - Levensduur - Verwachte levensduur
		Einde Technische Levensduur	TIN - Dashboard Einde Technische Levensduur	Zie beschrijving HWN - Kunstwerken - Levensduur - Einde Technische Levensduur
		Einde Economische Levensduur	TIN - Dashboard Einde Economische Levensduur	Zie beschrijving HWN - Kunstwerken - Levensduur - Einde Economische Levensduur
	Betrouw-baarheid	**Storingen HVWN**	IVS Next	Deze indicator toont het aantal storingen op beweegbare bruggen en sluizen van het HVWN. Deze worden geregistreerd in IVS-Next en binnen RWS beschikbaar gemaakt via het dashboard '*NIS HVWN Brug- en kolkstremmingen*'. De indicator toont zowel alle storingen/stremmingen als de storingen op maatgevende kolken binnen de bedientijden. Voor deze indicator zijn geen afspraken gemaakt tussen IenW en RWS. Er wordt ook geen oordeel aan verbonden.

Object-categorie	Criterium	Indicator	Bron	Beschrijving
Kunstwerken	**Beschik-baarheid**	**Geplande en ongeplande niet-beschikbaarheid van de beweegbare bruggen en sluizen**	Tabel 67 (Prestatie-indicatoren) in 'Jaarverslag Mobiliteitsfonds 2025' van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat	Deze indicator is gebaseerd op een prestatieafspraak over de beschikbaarheid van de maatgeven beweegbare bruggen en maatgevende sluiskolken op het HVWN. Het betreft de technische niet-beschikbaarheid als gevolg van gepland en ongepland onderhoud aan puntinfra (sluizen en beweegbare bruggen) waarop IVS Next aanwezig is. Deze technische niet-beschikbaarheid wordt uitgedrukt als percentage van het totaal aantal uren stremming als gevolg van gepland onderhoud, gedeeld door het aantal uren bediende tijd in een bepaald jaar. De streefwaarde die is afgestemd tussen IenW en RWS deze indicator is 1%, waarvan 0,8% a.g.v. gepland onderhoud en 0,2% a.g.v. ongepland onderhoud. **Goed**: de score van de indicator is 1% of lager. **Gemiddeld**: de score van de indicator ligt tussen 1% en 4% **Matig**: de score van de indicator ligt hoger dan 4%
	Technische conditie	**IA-FIT**	Beheerdersoordeel in combinatie met de IA-FIT-database (gebaseerd op de inspectieresultaten uit de onderhouds-contracten)	Zie beschrijving HWN - Kunstwerken - Technische conditie - IA-FIT
		Inspectieresultaten Kunstwerken	TIN - dashboard Inspectieresultaten Kunstwerken	Zie beschrijving HWN - Kunstwerken - Technische conditie - Inspectieresultaten Kunstwerken
		Constructieve veiligheid bruggen en viaducten	TIN-dashboard Constructieve veiligheid	Zie beschrijving HWN - Kunstwerken - Technische conditie - Constructieve veiligheid bruggen en viaducten

Object-categorie	Criterium	Indicator	Bron	Beschrijving
Verkeers-voorzieningen	**Veiligheid**	**Vaarwegmarkering op orde**	Tabel 67 (Prestatie-indicatoren) in 'Jaarverslag Mobiliteitsfonds 2025' van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat	Deze indicator is gebaseerd op een prestatieafspraak over de vaarwegmarkeringen op het HVWN. De indicator geeft het percentage van de vaarwateren waarvan de drijvende en vaste vaarwegmarkering voor de beroepsvaart en de recreatievaart – die wordt onderhouden door RWS - voldoet aan de IALA-normering. De streefwaarde die tussen IenW en RWS is afgestemd is 95%. **Goed**: de score van de indicator is 95% of hoger. **Gemiddeld**: de score van de indicator ligt tussen 95% en 92% **Matig**: de score van de indicator ligt lager dan 92%
Bodems vaargeul	**Technische conditie**	**Vaargeul op orde**	Tabel 67 (Prestatie-indicatoren) in 'Jaarverslag Mobiliteitsfonds 2025' van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat	Deze indicator is gebaseerd op een prestatieafspraak over de vaargeulen op het HVWN. De indicator geeft het percentage van het oppervlak van de vaargeul dat voldoet aan de nautisch gegarandeerde diepte voor de beroepsvaart. Er wordt bepaald in welke mate het oppervlak (lengte x breedte) van de vaargeul op het moment van rapporteren voldoet aan de nautisch gegarandeerde diepte (NGD), het vastgestelde vaarwegprofiel voor de binnenvaart en de zeevaart. De indicator rapporteert voor de verschillende soorten vaarwegen: Toegangsgeulen (TG), hoofdtransportassen (HTA), hoofdvaarwegen (HVW) en overige vaarwegen (OVW). De streefwaarde die tussen IenW en RWS is afgestemd hangt af van het type vaarweg: TG 99%, HTA 95%, HVW 85%, OVW 85%. **Goed**: de score van de indicator is gelijk aan de streefwaarde of hoger. **Gemiddeld**: de score van de indicator ligt tussen streefwaarde en streefwaarde-3% **Matig**: de score van de indicator ligt lager dan streefwaarde-3%

HWS- Hoofdwatersysteem

Object-categorie	Criterium	Indicator	Bron	Beschrijving
Kunstwerken	**Veiligheid**	**Veiligheid Kunstwerken HWS**	Beheerdersoordeel van RWS-experts	Zie beschrijving HWN - Kunstwerken - Veiligheid - Veiligheid kunstwerken HWN
	Levensduur	**Verwachte levensduur**	Data Informatie Systeem Kunstwerken (DISK), het RWS-registratiesysteem voor kunstwerken	Zie beschrijving HWN - Kunstwerken - Levensduur - Verwachte levensduur
		Einde Technische Levensduur	TIN - Dashboard Einde Technische Levensduur	Zie beschrijving HWN - Kunstwerken - Levensduur - Einde Technische Levensduur
		Einde Economische Levensduur	TIN - Dashboard Einde Economische Levensduur	Zie beschrijving HWN - Kunstwerken - Levensduur - Einde Economische Levensduur

Object-categorie	Criterium	Indicator	Bron	Beschrijving
Kunstwerken	**Beschik-baarheid**	**Samengestelde indicator voor Peilhandhaving, verziltings-bestrijding, hoogwater-beheersing en wateraanvoer**	Tabel 38 (Prestatie-indicatoren) in 'Jaarverslag Deltafonds 2025' van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat	Deze indicator is gebaseerd op een viertal prestatieafspraken die gezamenlijk iets zeggen over de beschikbaarheid van de Kunstwerken, namelijk: **Peilhandhaving kanalen en meren**: Dit toont het percentage van alle peilgereguleerde netwerkschakels waar de infrastructuur in staat is gebleken om de afgesproken (streef)peilen binnen de operationele marge en onder normale hydrologische omstandigheden te realiseren. **Hoogwaterbeheersing kanalen en meren**: Dit toont het percentage peilgereguleerde netwerkschakels – de grote rivieren niet meegerekend – waar de infrastructuur voor hoogwaterafvoer beschikbaar was in de tijdvensters met groot waterbezwaar. **Wateraanvoer**: Dit toont het percentage netwerkschakels Wateraanvoer bij droogte waar de infrastructuur voor de wateraanvoer (o.a. stuwen, spuien, sifons en gemalen) beschikbaar waren in de tijdvensters met droogte. **Verziltingsbestrijding**: Dit toont óf de chloridengehaltes conform de Waterakkoorden zijn gehandhaafd in de netwerkschakels voor het tegengaan van zoutindringing, en of daar hetzij de reguliere infrastructuur, hetzij nood-infrastructuur voor nodig waren. De streefwaarde die tussen IenW en RWS is afgestemd is gelijk voor elk voor deze afspraken, namelijk 98%. Voor het eindoordeel wordt gekeken naar het percentage onderliggende indicatoren dat voldoet (0%, 25%, 50%, 75%, 100%). **Goed**: 100% **Gemiddeld**: 75% **Matig**: 50% of lager
	Technische conditie	**IA-FIT**	Beheerdersoordeel in combinatie met de IA-FIT-database (gebaseerd op de inspectieresultaten uit de onderhouds-contracten)	Zie beschrijving HWN - Kunstwerken - Technische conditie - IA-FIT
		Inspectieresultaten Kunstwerken	TIN - dashboard Inspectieresultaten Kunstwerken	Zie beschrijving HWN - Kunstwerken - Technische conditie - Inspectieresultaten Kunstwerken

Object-categorie	Criterium	Indicator	Bron	Beschrijving
Kustlijn	**Veiligheid**	**Kustlijnzorg**	Tabel 38 (Prestatie-indicatoren) in 'Jaarverslag Deltafonds 2025' van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat	Deze indicator is gebaseerd op een prestatieafspraak die aangeeft of er voldoende zand in de kustlijn beschikbaar is om de veiligheid van Nederland te waarborgen. Het toont in hoeverre de kustlijn voldoet aan het niveau van de basiskustlijn. De streefwaarde die tussen IenW en RWS is afgestemd is 90%. **Goed**: de score van de indicator is 90% of hoger. **Gemiddeld**: de score van de indicator ligt tussen 90% en 87% **Matig**: de score van de indicator ligt lager dan 87%
Stormvloed-keringen	**Veiligheid**	**Voldoen stormvloedkeringen aan de faalkanseis**	Tabel 38 (Prestatie-indicatoren) in 'Jaarverslag Deltafonds 2025' van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat	Deze indicator is gebaseerd op een prestatieafspraak die aangeeft hoeveel van de stormvloedkeringen in het stormseizoen voldoen aan de maximaal afgesproken faalkanseis of voldoen aan de toetsing op de wettelijk vastgestelde eis m.b.t. het overstromingsrisico (Oosterscheldekering, Haringvlietsluizen). Een norm voor de faalkans is bijvoorbeeld 1:100. Dat wil zeggen dat één op de 100 keer dat een kering moet sluiten (er een sluitvraag is) de kering kan falen (niet helemaal dicht gaat). Met deze afgesproken faalkanseis voldoet het betreffende dijktraject incl. de stormvloedkering aan het wettelijk beschermingsniveau. De streefwaarde die tussen IenW en RWS is afgestemd is 100%. Dat betekent dat alle stormvloedkeringen aan de eisen moeten voldoen. Deze indicator volgt niet de 3% afwijking voor het oordeel 'gemiddeld'. Omdat het om slechts zes objecten gaat, zou het oordeel al 'matig' zijn als één object niet voldoet. Daarom is de indeling hier: **Goed**: 100% **Gemiddeld**: 83% **Matig**: 66% of lager.
	Levensduur	**Verwachte levensduur**	Data Informatie Systeem Kunstwerken (DISK), het RWS-registratiesysteem voor kunstwerken	Zie beschrijving HWN - Kunstwerken - Levensduur - Verwachte levensduur *Aanvulling*: de huidige stormvloedkeringen hebben een relatief lange resterende verwachte levensduur in vergelijking met de andere kunstwerken in het HWS. Dat komt deels doordat ze ontworpen zijn om langer gebruikt te worden.

Object-categorie	Criterium	Indicator	Bron	Beschrijving
Primaire waterkeringen	**Veiligheid**	**Veiligheid primaire waterkeringen**	Beheerdersoordeel van RWS-experts; Rapportage Zorgplicht Primaire Waterkeringen RWS 2025	Deze indicator zegt iets over of de primaire keringen (dijken, dammen, duinen en kunstwerken met een waterkerende functie, zoals sluizen, duikers en gemalen) de veiligheid van Nederland voldoende borgen. Hierbij wordt gekeken of de keringen voldoen aan de veiligheidsnormen. Op plekken waar beheersmaatregelen van toepassing zijn wordt bepaald of deze voldoende zijn om de veiligheid te borgen Voor deze indicator zijn geen afspraken gemaakt tussen IenW en RWS, maar er wordt wel een eindoordeel geveld op basis van een beheerdersoordeel.
Regionale waterkeringen	**Veiligheid**	**Veiligheid regionale waterkeringen**	Beheerdersoordeel van RWS-experts	Deze indicator zegt iets over of de regionale keringen de veiligheid van Nederland voldoende borgen. Hierbij wordt gekeken of de keringen voldoen aan de veiligheidsnormen. Op plekken waar beheersmaatregelen van toepassing zijn wordt bepaald of deze voldoende zijn om de veiligheid te borgen. Voor deze indicator zijn geen afspraken gemaakt tussen IenW en RWS, maar er wordt wel een eindoordeel geveld op basis van een beheerdersoordeel.
Uiterwaarden	**Veiligheid**	**Veiligheid Uiterwaarden**	Tabel 38 (Prestatie-indicatoren) in 'Jaarverslag Deltafonds 2025' van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat	Deze indicator is gebaseerd op een prestatieafspraak die aangeeft welk percentage van het areaal aan vegetatie in het uiterwaardengebied de norm in de Vegetatielegger niet overschrijdt. De streefwaarde die tussen IenW en RWS is afgestemd is 95% en wordt sinds 2024 gehanteerd. **Goed**: de score van de indicator is 95% of hoger. **Gemiddeld**: de score van de indicator ligt tussen 95% en 92% **Matig**: de score van de indicator ligt lager dan 92%"


A50 Re
193,2