

Bijlage 1. Geactualiseerd overzicht financiële opgaven januari 2026

Leeswijzer:

- Betreft het bijgewerkte overzicht van de financiële opgaven voor het Mobiliteitsfonds, Deltafonds en de beleidsbegroting van IenW (HXII) met een omvang groter dan de € 500 mln. huidige looptijd fondsen t/m 2039, tenzij anders is aangegeven.
- Het is een brede inventarisatie van tegenvallers en risico's, en bestuurlijke verplichtingen en/of verwachtingen waarvoor nog niet in dekking is voorzien en die tot keuzes zullen leiden voor een nieuw kabinet.
- Het gaat om een actueel bijgewerkt beeld (stand januari 2026) dat aan verandering onderhevig is.
- De bedragen zijn in prijspeil '25, tenzij anders wordt vermeld.
- Opgaven die nieuw of gewijzigd zijn ten opzichte van versie van het overzicht dat met de Kamer is gedeeld op 15 juli 2025 naar aanleiding van de toezegging destijds aan het lid Grinwis¹ bevatten de vermelding (*geactualiseerd*) onder de titel.
- In de beantwoording van vragen van de formatietafel is, ook ten aanzien van opgaven in het overzicht, financiële informatie (schattingen, ramingen en berekeningen door IenW) opgenomen die nog niet met de Tweede Kamer is gedeeld. Het gaat om nog onvoldoende gevalideerde financiële informatie om nu al met de Tweede Kamer te delen. Zodra dit wel het geval is zal deze informatie met de Kamer worden gedeeld via de reguliere wijze, door middel van voortgangsbrieven en begrotingstukken.
- De opgaven zijn verdeeld in twee categorieën:
 - A. Bijgewerkte financiële opgaven waarover de Tweede Kamer al eerder is geïnformeerd.
 - B. Nog niet financieel gevalideerde opgaven en alsmede opgaven met een gedeelde verantwoordelijkheid.
- Na de tabel wordt per opgave een nadere toelichting gegeven.
- Het overzicht is gedeeld met het ministerie van Financiën. Het ministerie van Financiën heeft de inventarisatie niet getoetst. De inventarisatie is primair de verantwoordelijkheid van IenW.

Titel opgave	Omvang (€ mln.)	Reeds bekend bij de Tweede Kamer
Categorie A		
~ waarvan Mobiliteitsfonds en Deltafonds		
1. Instandhouding Rijkswaterstaat (Hoofdwegennet, Hoofdvaarwegennet en Hoofdwater-systemen) 2024-2038 (<i>geactualiseerd</i>)	34.500	De Tweede Kamer is hierover op diverse momenten geïnformeerd. Op 1 juli 2025 is de Kamerbrief 'Meerjarenplan instandhouding Rijkswaterstaat-netwerken 2025-2030' aan de Tweede Kamer gestuurd (Kamerstuk 29 385 nr. 143). Hierin wordt verwezen naar het verantwoordingsonderzoek van de Algemene Rekenkamer: Resultaten verantwoordingsonderzoek 2024 ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (21-05-2025) waarin is aangegeven dat het verschil tussen het gevraagde en beschikbare budget in de periode 2024-2038 voor het HWS, HWN en HVWN gezamenlijk oploopt naar € 34,5 mld.
~ waarvan Mobiliteitsfonds		
2. Instandhouding spoor (<i>geactualiseerd</i>)	1.800 (indexering)	In het verantwoordingsonderzoek van de Algemene Rekenkamer: Resultaten verantwoordingsonderzoek 2024 ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (21-05-2025) is

¹Kamerstuk 36 600, nr. A-64

		aangegeven dat het verschil tussen het gevraagde en beschikbare budget in de periode 2024-2038 voor spoor € 1,8 mld. bedraagt.
3. Zuidasdok (ZAD) en het derde perron Amsterdam-Zuid <i>(geactualiseerd)</i>	1.150-1.300 + 139	De Tweede Kamer is op 13 januari 2026 via de MIRT-brief geïnformeerd over de opgelopen budgetspanning voor ZAD (Kamerstuk 36 800 A, nr. 11). De Tweede Kamer is op 12 juni 2025 geïnformeerd over een verwacht tekort van € 139 mln. voor het derde perron Amsterdam-Zuid (Kamerstuk 36 600-A-63).
4. A27 Houten–Hooipolder <i>(geactualiseerd)</i>	800-1.200 + PM	In de brief 'Nadere toelichting gevolgen Voorjaarsbesluitvorming voor het Mobiliteitsfonds' van 22 mei 2025 (Kamerstuk 36 725 A, nr. 4) is de Tweede Kamer geïnformeerd dat de Houtensebrug en Keizersveerbruggen op een later moment worden uitgevoerd. De inschatting van deze kosten liggen op € 800 tot € 1.200 mln. gebaseerd op verwachtingen uit de vroege ontwerpfase.
5. Zeventien gepauzeerde projecten (herprioritering 2023)	Ten minste 4.700	Diverse momenten, o.a. de Kamerbrief Herprioritering Mobiliteitsfonds/MIRT van 19 september 2023 (Kamerstuk 36 410 A, nr. 8).
6. Vijf gepauzeerde WoMo-wegprojecten (herprioritering 2025)	Ten minste 1.850	Diverse momenten, o.a. de Kamerbrief 'Nadere toelichting gevolgen Voorjaarsbesluitvorming voor het Mobiliteitsfonds' van 22 mei 2025 (Kamerstuk 36 725, nr. A).
7. Verkeersveiligheid Rijks-N wegen	Ten minste 850	De Tweede Kamer is hierover geïnformeerd in het commissiedebat over verkeersveiligheid, gehouden op 30 januari 2024 (Kamerstuk 29 398, nr. 1098).
8. Interdepartementaal Programma Bescherming Noordzee Infrastructuur (PBNI)	PM	Op 8 februari 2023 is de Tweede Kamer in reactie op motie Boswijk c.s. (Kamerstuk 35925-X, nr. 22) geïnformeerd dat wordt gewerkt aan een gezamenlijke interdepartementale strategie voor deze opgave en dat is gestart met het Programma Bescherming Noordzee Infrastructuur. De Tweede Kamer is op 10 juni 2024 geïnformeerd over het Actieplan Strategie ter bescherming Noordzee Infrastructuur en de financiering van het plan voor de jaren 2024 en 2025 (Kamerstuk 33450-128).
9.OV-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer (OVAH/Noord-Zuidlijn) <i>(geactualiseerd)</i>	3.000-6.000	De Tweede Kamer is op 13 januari 2026 geïnformeerd over de raming van € 4-7 mld., afhankelijk van de lengte van het tracé en nadere uitwerking. Voor de OV-verbinding is nog een bedrag van € 1.072 mln. beschikbaar. Met de Ontwerpbegroting 2026 is de Tweede Kamer geïnformeerd over de structurele reservering van € 200 mln. (2039 e.v.) voor de OV-verbinding Amsterdam – Haarlemmermeer (Kamerstuk 36800-A).
10. Landelijke uitrol European Rail Traffic	3.200 + PM (t/m 2050)	De Tweede Kamer is op diverse momenten geïnformeerd over de tekorten bij ERTMS.

Management System (ERTMS) (geactualiseerd)		Het meest recent is op 29 september 2025 middels de 23^{ste} Voortgangsrapportage van het Programma ERTMS (Kamerstuk 33 652, nr. 108). De Tweede Kamer is bij de Ontwerpbegroting 2026 (Kamerstuk 36800, nr. A) geïnformeerd over het beschikbaar stellen van extra geld vanuit de extrapolatieruimte (2039 e.v.) voor de grote en structurele opgaven van ERTMS met structureel aanvullend € 200 mln. per jaar.
11. Plan emissievrij personenvervoer per trein (geactualiseerd)	1.278-1.877	De Tweede Kamer is op 13 januari 2026 geïnformeerd middels het ProRail plan emissievrij personenvervoer per trein. (Kamerstuk 36800-A-11 en bijlage).
12. Oude lijn (geactualiseerd)	2.000	De Tweede Kamer is op 13 januari 2026 geïnformeerd dat aanvullend € 2 mld. nodig is om de gehele schaa sprong te realiseren. Rijk en regio hebben een gezamenlijke verantwoordelijkheid om hiervoor financiering te vinden (Kamerstuk 36800-A-11).
13. Startpakket ten behoeve van vergroting militaire mobiliteit en weerbaarheid spoor (geactualiseerd)	600	Het startpakket vloeit voort uit de impactanalyse binnen het OFL-rapport. Het gaat hierbij om een combinatie van zowel infrastructurele als niet-infrastructurele maatregelen, waarvan de inschatting is dat ze impactvol, uitvoerbaar en maakbaar zijn. De Tweede Kamer is schriftelijk over het rapport, en het startpakket, geïnformeerd op 13 oktober in de kamerbrief 'Weerbaarheid en militaire mobiliteit spoor' (Kamerstuk 30 821, nr. 321).
14. Europese verplichtingen spoor (TEN-T)	12.700 (t/m 2040)	Deze raming tot en met 2040 komt voort uit de impactscan van ProRail bij de herziene TEN-T verordening 2024 (raming 2023, prijspeil 2022), waarover de Tweede Kamer is geïnformeerd op 17 oktober 2023 (Kamerstuk 29 984, nr. 1164).
15. Lelylijn (geactualiseerd)	14.500 + 220-435 per jaar voor beheer en onderhoud	De Tweede Kamer is op diverse momenten geïnformeerd over het tekort bij de Lelylijn. Het meest recent is op 31 maart 2025 middels de Kamerbrief 'Overwogen vervolgstappen Lelylijn en Nedersaksenlijn en Masterplan Lelylijn' (Kamerstuk 36600-A-6).
16. OV-knoop Brainport Eindhoven (geactualiseerd)	1.053	De Tweede Kamer is op 13 januari 2026 geïnformeerd over de bekostiging van stap 1 (emplacement West). Voor stap 3 (noord en zuid perron) en stap 2 (ongelijkvloerse kruising) zijn geen middelen beschikbaar (Kamerstuk 36800-A-11).
17. Prijsstijgingen lopende projecten	Ten minste 750 (genoemd bedrag is het deel	De Tweede Kamer is hierover op diverse momenten geïnformeerd.

	instandhouding spoor)	In de Kamerbrief van 22 mei 'Nadere toelichting gevolgen van de Voorjaarsbesluitvorming voor het Mobiliteitsfonds' (Kamerstuk 36 725, nr. A) is de Tweede Kamer geïnformeerd over het feit dat de risicoreservering excessieve prijsstijgingen bijna is uitgeput. Tevens is kwalitatief specifiek ingegaan op de indexatieproblematiek instandhouding spoor bij de beantwoording van de schriftelijke vragen over jaarverantwoording 2024.
18. Indexatieproblematiek aanleg en instandhouding door taakstelling prijsbijstelling 2025 (geactualiseerd)	PM	De Tweede Kamer is hierover voor het Mobiliteitsfonds voor het eerst over geïnformeerd op 22 mei met de Kamerbrief 'Nadere toelichting gevolgen van de Voorjaarsbesluitvorming voor het Mobiliteitsfonds' (Kamerstuk 36 725, nr. A). Er is een bedrag van € 2,1 mld. t/m 2039 ingehouden.
~ waarvan Deltafonds		
19. Gemaal IJmuiden (geactualiseerd)	1.400-2.300	De Tweede Kamer is hier kwalitatief op gewezen in de bijlage bij de Kamerbrief Afsprakenlijst Bestuurlijke Overleggen Leefomgeving 2 10 en 11 juni 2025, Afsprakenlijst bestuurlijk overleggen leefomgeving 2025, nr. 7 Deltaprogramma deelgebied Centraal Holland' (Kamerstuk 34 682, nr. 228). In de Kamerbrief waarin invulling wordt gegeven aan de motie Grinwis en Schulz is de Kamer geïnformeerd over de kosteninschatting. (Kamerstukken II 2025-2026, 27 625, nr. 725).
20. Getij Grevelingen	650	De Tweede Kamer is kwalitatief medegedeeld dat de kosten nog niet in het Deltafonds zijn verwerkt (Kamerstuk 36 600 J nr. 6).
21. Integrale aanpakrivieren/Ruimte voor de Rivier 2.0	750-1.250 (t/m 2050)	De Tweede Kamer is hierover geïnformeerd met de Kamerbrief over het Ontwerp Programma Integraal Riviermanagement bijlage 'Kentallen kosten-batenanalyse' (Kamerstuk 31 710, nr. 84).
22. Hoogwater-beschermingsprogramma (HWBP)	2.250 (2037 t/m 2050)	De Tweede Kamer is geïnformeerd over bandbreedte in Kamerbrief over Hoogwaterbeschermingsprogramma (Kamerstuk 32 698, nr. 90). De middenwaarde van € 18,5 mld. is in achtergrond rapport Horvat genoemd als niet afgeronde € 18,4 mld. (P50-waarde).
~ waarvan beleidsbegroting IenW		
23. Brede doelluitkering Verkeer en Vervoer (BDU) (geactualiseerd)	Structureel 110 vanaf 2028	Met de Ontwerpbegroting 2026 (Kamerstuk 36800-A) is de Tweede Kamer geïnformeerd dat voor het jaar 2027 een derde van de korting vanuit het Rijk is gedekt en voor het resterende deel afspraken zijn gemaakt met de vervoerregio's die nog nader moeten worden ingevuld. Vanaf 2028 is de korting nog structureel in de begroting verwerkt.
24. Procedures luchtvaart	Onbekend	De Tweede Kamer is geïnformeerd over de verschillende lopende procedures van Luchtvaart. De Tweede Kamer is het meest recent geïnformeerd met de Kamerbrief over

		de Roadmap Schiphol (Kamerstuk 29665 nr. 564).
Categorie B		
~ waarvan Deltafonds en Mobiliteitsfonds		
25. Weerbaarheid tegen militaire en hybride dreigingen		De Tweede Kamer is door de minister van Justitie en Veiligheid, en de minister en staatssecretaris van Defensie geïnformeerd over wat nodig is om de weerbaarheid van Nederland tegen militaire en hybride dreigingen te versterken (Kamerstuk 30 821, nr. 249). Ook het ministerie van IenW heeft gewerkt aan een inventarisatie. Voor de uitvoering daarvan zullen, naast het startpakket bij spoor, extra financiële middelen nodig zijn.
26. Aangekondigde taakstelling prijsbijstelling 2026 (geactualiseerd)		In de Miljoenennota 2026 is het besluit van het kabinet gedeeld dat een deel van de prijsbijstelling tranche 2026 opnieuw wordt ingezet als dekking van structurele problematiek (Kamerstuk 36 800-XII). De Tweede Kamer is op 13 januari 2026 via de MIRT-brief geïnformeerd dat het inhouden van de prijsbijstelling 2025 én 2026 indicatief optelt tot circa € 3,9 mld. voor het Mobiliteitsfonds en Deltafonds samen (Kamerstuk 36 800 A, nr. 11).
~ waarvan Mobiliteitsfonds		
27. Verzorgingsplaatsen van de toekomst en toekomstbestendige netaansluitingen (geactualiseerd)		De Tweede Kamer heeft op 6 maart 2025 een Kamerbrief ontvangen met een update over de verzorgingsplaatsen (Kamerstuk 31 305, nr. 488). In het kader van dit programma is eind november de wet 'voorzieningen verzorgingsplaatsen' ter advisering aangeboden aan de Raad van State, zoals gemeld in de Kamerbrief "Stand van zaken van de verkeersveiligheid najaar 2025" (d.d. 4 december 2025). Beide brieven gaan niet in op de benodigde financiële middelen samenhangend met de verschillende opgaven.
28. Rijksrederij		De Tweede Kamer is op 31 januari 2024 geïnformeerd over deze opgave via Kamerbrief 31 409 nr. 435 'Stand van zaken vlootvervangingsprogramma Rijksrederij' en in reactie op de motie van het lid Flach over een voorstel voor besteding van de beschikbare middelen voor het vlootvervangingsprogramma van de Rijksrederij (Kamerstuk 31409-444).
29. Ring Utrecht		Over de omvang van de budgetspanning is de Tweede Kamer niet eerder geïnformeerd.
30. Areaaluitbreidingen in instandhoudingsbudget spoor (geactualiseerd)		Dit betreft instandhoudingskosten van toekomstige of nog in realisatie zijnde areaaluitbreidingen die nu nog niet (volledig) in de kostenreeksen opgenomen zijn en waarvan de omvang kan afwijken van eerdere inschattingen en reserveringen.
31. Hogesnelheidslijn (HSL)		De Tweede Kamer is op 11 december 2025 geïnformeerd over de renovatie van de

<i>(geactualiseerd)</i>		viaducten (Kamerstuk 22 026, nr. 527). Er is nog geen kostenraming beschikbaar voor de herstelopgave en de inbeheername door ProRail. Daarnaast doet ProRail onderzoek naar de totale opgave voor de HSL-Zuid, inclusief onderhoud en vervanging van de HSL.
32. Merwedelijn en Rijnenburglijn <i>(geactualiseerd)</i>		De Tweede Kamer is het meest recent op 13 januari 2026 geïnformeerd over de bekostiging van de Merwedelijn. Er wordt toegewerkt naar een voorkeursbesluit in het BO MIRT 2026. Daarnaast wordt een startbeslissing voorbereid voor een MIRT-verkenning naar het doortrekken van de Merwedelijn als 'Rijnenburglijn' naar Rijnenburg (Kamerstuk 36800-A-11). Hiervoor zijn geen middelen beschikbaar.
33. OV-verbinding Sloterdijk-Amsterdam Centrum (OVSA)		Hierover is de Tweede Kamer niet eerder geïnformeerd.
34. Spoorcapaciteit 2040 <i>(geactualiseerd)</i>		De Tweede Kamer is op 13 januari 2026 geïnformeerd over potentiële knelpunten voor het uitvoeren van de HRN-concessie om meer treinen mogelijk te maken. Ook voor ontwikkelingen in het reizigersvolume na 2033 zijn maatregelen nodig en hiervoor zijn geen middelen beschikbaar (Kamerstuk 36800-A-11). De aard en omvang van de benodigde extra middelen zal moeten blijken uit de in de MIRT-brief aangegeven analyse.
~ waarvan Deltafonds		
35. KRW-maatregelen (in stroomgebiedbeheerplannen 2028-2033 e.v.) <i>(geactualiseerd)</i>		Hierover is de Tweede Kamer niet eerder geïnformeerd.
36. Bestaande spuimiddelen Afsluitdijk		Over de bestaande spuimiddelen Afsluitdijk is de Tweede Kamer niet eerder geïnformeerd.
37. Stuwen		Hierover is de Tweede Kamer niet eerder geïnformeerd.
38. Stormvloedkeringen		Hierover is de Tweede Kamer niet eerder geïnformeerd.
39. Rijkskeringen		Hierover is de Tweede Kamer niet eerder geïnformeerd.
~ waarvan beleidsbegroting IenW		
40. Leefomgeving, veiligheid en circulaire economie		In de verschillende debatten met de Tweede Kamer over het milieu en circulaire economie komt de vraag naar middelen ook meermaals aan de orde. Dit ziet dan bijvoorbeeld op het vervolg van de actieagenda OvV, het Impulsprogramma Chemische Stoffen (aanpak van zeer zorgwekkende stoffen, waaronder PFAS) en Plan van Aanpak voor de aangescherpte Richtlijn Luchtkwaliteit. Ten aanzien van Circulaire Economie is ook specifiek gevraagd wat nodig is om de doelen te halen (Kamerstuk 22 343, nr. 408).

Nadere toelichting bij de opgaven

1. *Instandhouding Rijkswaterstaat (Hoofdwegennet, Hoofdvaarwegennet en Hoofdwatersystemen) 2024-2038*: De Algemene Rekenkamer (ARK) heeft in haar rapport over de jaarverantwoording 2024 van het ministerie van IenW geconstateerd dat er een fors tekort zit tussen beschikbaar budget en de instandhoudingsbehoefte. In dit onderzoek is aangegeven dat het verschil tussen het gevraagde en beschikbare budget in de periode 2024-2038 voor het HWS, HWN en HVWN gezamenlijk oploopt naar € 34,5 mld. Hiervan is een groot deel maakbaar.
2. *Instandhouding spoor*: In het verantwoordingsonderzoek van de Algemene Rekenkamer: Resultaten verantwoordingsonderzoek 2024 ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (21-05-2025) is aangegeven dat het verschil tussen het gevraagde en beschikbare budget in de periode 2024-2038 voor spoor € 1,8 mld. (indexering) bedraagt. Op dit moment wordt een nieuwe berekening van het tekort opgesteld die naar alle waarschijnlijkheid hoger zal uitvallen. Er is tevens een berekening opgesteld van het totale tekort dat door ProRail maakbaar is.
3. *Zuidasdok en het derde perron Amsterdam-Zuid*: De budgetspanning van Zuidasdok is opgelopen. De bestuurlijke afspraak is dat het Rijk financiële tegenvallers bij Zuidasdok dekt uit het budget van de OV-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer (doortrekking Noord-Zuidlijn). Bestuurlijk is afgesproken dat het besluit over fasering en financiering van tunnel noord en KNA-noord uiterlijk eind 2026 wordt genomen. De gehele scope kan alleen worden gerealiseerd met aanvullend budget. Het Derde Perron Amsterdam-Zuid is onderdeel van het investeringspakket en kent tevens financiële opgave.
4. *A27 Houten – Hooipolder*: Bij het besluit om het project te faseren is een deel van de scope in tijd naar achter verplaatst. Het gaat om de Westelijke Houtensebrug en de Keizersveerbruggen die nu nog niet verbreed/vervangen worden. Deze bruggen maken onderdeel uit van het vastgestelde Tracébesluit. De inschatting van deze kosten liggen op € 800 tot € 1.200 mln. gebaseerd op verwachtingen uit de vroege ontwerpfase. Er is daarnaast een raming opgesteld voor twee vernieuwingsopgaven op dit tracé die er slechter aan toe blijken dan verwacht.
5. *Zeventien gepauzeerde projecten (herprioritering 2023)*: Als gevolg van een tekort aan financiële middelen, capaciteit en het uitblijven van een oplossing voor de stikstofproblematiek, zijn veertien weg- en drie vaarwegprojecten gepauzeerd in 2023. Omdat geen budget op deze projecten staat, worden deze ook niet geïndexeerd. De omvang hiervan is afhankelijk van het aantal jaren dat een project gepauzeerd staat en het percentage gemiste prijsbijstelling per jaar.
6. *Vijf gepauzeerde WoMo-wegprojecten (herprioritering 2025)*: Als gevolg van een tekort aan financiële middelen bij andere projecten en programma's binnen het Mobiliteitsfonds, capaciteit en het uitblijven van een oplossing voor de stikstofproblematiek, zijn vijf wegprojecten aanvullend gepauzeerd in 2025 en de middelen ingezet voor de dekkingsopgave op het MF. Deze projecten zouden o.a. bijdragen aan de bereikbaarheid van nieuwe én bestaande woningen rond stedelijke corridors waar veel gebouwd wordt. Omdat geen budget op deze projecten staat, worden deze ook niet geïndexeerd. De omvang hiervan is afhankelijk van het aantal jaren dat een project gepauzeerd staat en het percentage gemiste prijsbijstelling per jaar.
7. *Verkeersveiligheid Rijks N-wegen*: De € 200 mln. voor de aanpak van rijks-N-wegen vanuit het kabinet-Rutte IV was gebaseerd op een raming om de meest ernstige knelpunten te kunnen aanpakken. Begin 2024 is door IenW aangegeven dat aanvullend € 850 mln. nodig is om rijbaanscheiding op alle Rijks-N-wegen toe te kunnen passen. Dit betreft een inschatting op basis van kentallen voor de realisatie van fysieke rijbaanscheiding op rijks-N-wegen, excl. N36 en N50. Andere maatregelen die de verkeersveiligheid verbeteren, zoals een veiligere inrichting van berm, kruispunten of aansluitingen met het onderliggend wegennet, zijn in deze inschatting niet opgenomen. Bovendien zullen de daadwerkelijke ramingen naar verwachting vele malen hoger uitvallen (zie N36 en N50).
8. *Het interdepartementale Programma Bescherming Noordzee Infrastructuur (PBNI)*: De Tweede kamer zal worden geïnformeerd zodra meer duidelijkheid is over het vervolg. Dit is afhankelijk van definitieve besluitvorming over de aanpak en de financiering.
9. *OV-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer (OVAH/Noord-Zuidlijn)*: Uit het budget van de OV-

verbinding Amsterdam – Haarlemmermeer (ook wel doortrekking Noord/Zuidlijn) is driemaal budget uitgenomen: 1) € 1,350 mld. voor een Rijksbrede taakstelling, 2) € 313 mln. voor kostenstijgingen bij OV- en Spoor- dossiers en 3) € 179 mln. voor tegenvaller omtrent Zuidasdok. Na deze uitnames resteert heden € 1.072 mln. Het voorkeursbesluit wordt beoogd in 2026, rekening houdend met de MIRT-spelregels (o.a. 100% financiering).

10. *Landelijke uitrol European Rail Traffic Management System (ERTMS)*: Voor de landelijke uitrol ERTMS is extra budget t/m 2050 nodig bovenop de huidige beschikbare programmabudgetten en de inzet om in totaal € 300 mln. per jaar te sparen in de extrapolatie op het Mobiliteitsfonds, zoals gemeld in de brief met de nadere toelichting gevolgen van de Voorjaarsbesluitvorming voor het Mobiliteitsfonds (Kamerstuk 36 725 A, nr. 4). De genoemde bedragen zijn schattingen en onder andere sterk afhankelijk van keuzes in het programma rondom tranchering en uitrolsnelheid, kostenontwikkelingen en efficiencyverbeteringen. De spoorsector werkt op dit moment aan het vaststellen van de eerste stappen van de landelijke uitrol van ERTMS na tranche 1. Hierbij wordt de financiële prognose nader uitgewerkt.
11. *Plan emissievrij personenvervoer per trein*: Nederland is volgens EU- en Nederlandse wetgeving verplicht om het spoor te verduurzamen. Mede naar aanleiding van de motie Pierik-De Hoop heeft IenW daarvoor ProRail onderzoek laten doen naar de verduurzaming van het personenverkeer per trein in Nederland. Uit dit onderzoek volgt een geschatte financieringsbehoefte van € 1.278-1.877 (Kamerstuk 36800-A-11 en bijlage).
12. *Oude lijn*: Rijk en regio zijn in 2022 gestart met de MIRT-verkenning Oude Lijn waarin verschillende alternatieven worden onderzocht voor een schaa sprong op de spoorlijn tussen Leiden en Dordrecht. In de MIRT afspraken van januari 2026 is aangegeven welke onderdelen zullen worden aangepakt met het beschikbare budget. Om de gehele schaa sprong te realiseren is aanvullend ca. € 2 mld. nodig. Rijk en regio hebben een gezamenlijke verantwoordelijkheid om hiervoor financiering te vinden.
13. *Startpakket ten behoeve van vergroting militaire mobiliteit en weerbaarheid spoor*: Het startpakket vloeit voort uit de impactanalyse binnen het OFL-rapport. Het gaat hierbij om een combinatie van zowel infrastructurele als niet-infrastructurele maatregelen, waarvan de inschatting is dat ze impactvol, uitvoerbaar en maakbaar zijn.
14. *Europese verplichtingen spoor (TEN-T)*: Sinds juli 2024 is de nieuwe TEN-T verordening (EU2024/1679) van kracht. Om de doelstellingen te bereiken stelt TEN-T eisen aan de spoorinfrastructuur die in fasen moeten worden gerealiseerd: 2030, 2040 en 2050. De vereisten uit de verordening introduceren een opgave op het gebied van maakbaarheid en financiën. Op dit moment werken het ministerie van IenW en ProRail samen ten behoeve van verdere besluitvorming aan een implementatiestrategie voor de TEN-T verordening. In maart wordt de Kamer nader geïnformeerd over de eerste stappen in dit proces om tot deze strategie te komen. In de brief TEN-T van 17 oktober 2023 is aangegeven dat € 2,6 mld. nodig is voor de implementatie tot 2030 (de meeste eisen op het kernnetwerk). Tot 2040 is additioneel circa € 10,1 mld. euro benodigd (enkele eisen op het kernnetwerk en het uitgebreid kernnetwerk) en tot 2050 additioneel € 2,7 mld. (het uitgebreide netwerk). De kosten voor ERTMS en de Lelylijn zijn hierin niet meegenomen. Het betreft investeringskosten, dus geen kosten voor EOv (exploitatie, onderhoud en vervanging).
15. *Lelylijn*: Voor een stap naar verkenning is volgens de huidige spelregels op dit moment onvoldoende budget. Daarnaast geldt dat Voorjaarsbesluitvorming 2025 is besloten de gereserveerde middelen voor de Lelylijn op de Aanvullende Post van het ministerie van Financiën grotendeels alternatief aan te wenden. Er resteert op de Aanvullende Post een bedrag van € 657 mln. Dit zorgt voor een groter tekort. Het genoemde bedrag is exclusief structurele dekking voor beheer en onderhoud (structureel jaarlijks € 220 – 435 mln., prijspeil 2025) en het internationale deel van de Lelylijn (€ 3 -6 mld.). Dit is gecommuniceerd met de Kamerbrief 36600-A-6.
16. *OV-knoop Brainport Eindhoven*: De deelverkenning naar de Spoorknoop Eindhoven bestaat uit drie stappen. De eerste stap (het westelijk emplacement) is volledig gefinancierd. Voor de tweede stap (a. vrije kruising Tongelre, en b. keervoorziening Helmond of Deurne) is een aantal alternatieven in beeld. De derde stap (extra perronsporen) lijkt uit te komen op het toevoegen van een noordelijk en zuidelijk zijperron.
17. *Prijsstijgingen lopende projecten*: Er is sprake van historische structurele tekorten door het verschil tussen indexering waarmee kosten stijgen versus de indexering waarmee de budgetten toenemen. Er is specifiek voor de indexatieproblematiek instandhouding spoor

eerder kwalitatief ingegaan bij de beantwoording van de schriftelijke vragen over jaarverantwoording 2024. Vanuit verschil tot en met prijspeil 2024 is voor de (toekomstige) jaren 2026 t/m 2039 nog € 750 mln. nodig voor instandhouding spoor. Ook bij de andere netwerken (hoofdwegennet, hoofvaarwegennet en hoofdwatersysteem) is sprake van historische indexatietekorten. Voor onvermijdelijke tegenvallers door excessieve prijsstijgingen is een risicoreservering getroffen. Deze risicoreservering is bijna uitgeput.

18. *Indexatieproblematiek aanleg en instandhouding door taakstelling prijsbijstelling 2025*: Vorig voorjaar is besloten om de helft van de prijsbijstelling uit te keren en de rest apart te houden voor rijksbrede problematiek. Voor het Mobiliteitsfonds gaat het om een bedrag van € 2,1 mld. Het inhouden van de prijsbijstelling is een korting op infrastructuur omdat de kosten van investeringen en instandhouding met het prijspeil meegroeien. Directe gevolgen van deze afroaming voor deze programma's zijn nu nog niet bekend, maar op termijn kan dit leiden tot het later behalen van doelen of moet worden geherprioriteerd binnen programma's of projecten. Door inzet van de investeringsruimte resteert minder ruimte voor het afdekken van tegenvallers en risico's waarvoor later mogelijk ook geherprioriteerd moet worden.
19. *Gemaal IJmuiden*: Vervanging van het huidige gemaal is noodzakelijk vanwege de einde levensduur van de huidige pompen en uitbreiding van het gemaal is nodig vanwege het vervallen van spui mogelijkheid als gevolg van zeespiegelstijging.
20. *Getij Grevelingen*: Rijk en regio zetten zich in om de water- en natuurkwaliteit van het Grevelingenmeer te verbeteren door getijslag in te voeren. De kosten en de effecten van het project zijn afhankelijk van de maatvoering van de te nemen maatregelen. Eind mei 2025 is aan Rijkswaterstaat opdracht gegeven voor het uitvoeren van aanvullend onderzoek naar de noodzakelijke maatregelen. De verwachting is dat de kosten rond € 650 mln. liggen.
21. *Integrale aanpakrivieren/Ruimte voor de Rivier 2.0*: Binnen het programma Ruimte voor de Rivier 2.0 wordt gewerkt aan het toekomstbestendig inrichten van het rivierengebied. De rivierbodem moet gestabiliseerd worden én waar nodig en mogelijk weer omhoog gebracht. Op dit moment is er op het DF € 685 mln. beschikbaar. Hiermee kan een betekenisvolle eerste stap worden gezet. De verwachting is dat tot 2050 in ieder geval € 1 mld. (+/- € 250 mln.) nodig is, maar waarschijnlijk meer.
22. *Hoogwater-beschermingsprogramma (HWBP)*: Uit de herijking van de beoordeling van de primaire keringen in 2024 komt naar voren dat ongeveer 1.400 km dijk moet worden aangepakt in het kader van het HWBP. De totale kosten van het HWBP komen hiermee uit op € 14 - 23 mld., met als middenwaarde € 18,5 mld. Dit is € 6,5 mld. méér dan het aanvankelijk beschikbare budget van € 12 mld. De helft van dit tekort van € 6,5 mld. komt voor rekening van het Rijk. Bij Voorjaarsnota 2025 is hiervan € 1,0 mld. gedekt als beleidsreservering voor projecten in de periode 2031-2036. Tot 2050 is het resterende tekort ongeveer € 2,25 mld. Hiervan is € 250 mln. nodig in de periode 2031-2036 nodig.
23. *Brede doeluitkering Verkeer en Vervoer (BDU)*: Vanaf 2028 is de korting nog structureel in de begroting verwerkt.
24. *Procedures luchtvaart*: De Tweede Kamer is geïnformeerd over de verschillende lopende procedures rondom luchtvaart. De meeste recente is de voorlopige voorziening die is aangevraagd door enkele luchtvaartmaatschappijen en brancheorganisaties tegen de versnelde wijziging van het LVB. De Tweede Kamer zal worden geïnformeerd over de uitspraak zodra deze bekend is. Het is op dit moment niet bekend wat de financiële gevolgen voor zijn.
25. *Weerbaarheid tegen militaire en hybride dreigingen (modaliteitoverstijgend)*: Het ministerie van IenW brengt in kaart welke inspanningen benodigd zijn om de weerbaarheid tegen militaire en hybride dreigingen te versterken. Zonder aanvullende middelen zijn nieuwe maatregelen echter niet mogelijk.
26. *Aangekondigde taakstelling prijsbijstelling 2026*: In de Miljoenennota 2026 is het besluit van het kabinet gedeeld dat een deel van de prijsbijstelling tranche 2026 opnieuw wordt ingezet als dekking van structurele problematiek (Kamerstuk 36 800-XII).
27. *Verzorgingsplaats van de toekomst en toekomstbestendige netaansluitingen*: Het is nodig om de bestaande verzorgingsplaatsen en netaansluitingen voor de toekomst te bestendigen. IenW verkent samen met het ministerie van Financiën of de ontvangsten die gegeneerd zullen worden ingezet kunnen worden voor de herinrichting van de verzorgingsplaatsen van de toekomst en de aanleg van toekomstbestendige netaansluitingen.
28. *Rijksrederij*: Dit dossier valt onder de verantwoordelijkheid van meerdere ministeries. De omvang van het tekort is voorsnog onbekend.

29. *Ring Utrecht*: Op verzoek van de Raad van State (RvS) heeft IenW een nadere motivatie van het Tracébesluit gegeven. Het is nu aan de RvS om tot een oordeel te komen. Gezien de lange tijd dus vaststellen Tracébesluit en definitieve uitspraak (en excessieve prijsstijgingen), is het beschikbare budget onvoldoende. Er is grove schatting van het minimale tekort.
30. *Areaaluitbreidingen in instandhoudingsbudget spoor*: Betreft areaalgroei vanaf 2031 t/m 2038 voor o.a. bovenleidingportalen, HSL-Zuid, PHS en ERTMS.
31. *Hogesnelheidslijn (HSL)*: Er zijn gebreken op een deel van de HSL geconstateerd welke hersteld moeten worden. Na 2031 speelt een bredere vernieuwingsopgave op de HSL (25 jaar na oplevering).
32. *Merwedelijn en Rijnenburglijn*: In 2025 is een WoMo-propositie voor de Merwedelijn ingediend van € 562 mln., die is gehonoreerd. Daarmee is voldoende budget (€ 1,79 mld.) om een voorlopig voorkeursalternatief vast te stellen voor de Merwedelijn. Het streven is om een voorkeursbesluit voor de MIRT-verkenning te nemen in het BO MIRT najaar 2026, waarna de MIRT-planning- en studiefase kan starten. In het BO MIRT 2025 is afgesproken een startbeslissing voor te bereiden voor het doortrekken van de Merwedelijn naar Rijnenburg als Rijnenburglijn. Hiervoor zijn geen middelen beschikbaar.
33. *OV-verbinding Sloterdijk-Amsterdam Centrum (OVSA)*: Momenteel richt de MIRT verkenning zich alleen op de ontsluiting van de eerste fase van Havenstad, waarbij toekomstvastheid (eindbeeld) als beoordelingscriteria mee is genomen. Hiervoor hebben Rijk en Regio € 394 mln. (prijsspeil 2022) beschikbaar gesteld. Zowel Rijk als regio hadden bij het afsluiten van de BO MIRT afspraken niet de financiële middelen om voor de meest voor de hand liggende (totale) oplossing ad. € 1,9 mld. (prijsspeil 2022) een MIRT verkenning af te spreken.
34. *Spoorcapaciteit 2040*: In het commissiedebat spoor van 18 december 2025 is aan de Kamer toegezegd een eerste beeld te schetsen van potentiële knelpunten voor het uitvoeren van de HRN-concessie. Een dergelijk pakket zal een mix van investeringen bevatten die met gerichte ingrepen spoornetwerk (waar nodig ook buiten het HRN) naar een hoger capaciteitsniveau kunnen tillen en onze spoorinfra qua capaciteit en robuustheid gereed maakt voor het volgende decennium (tijdshorizon 2040). Dit legt ook de basis voor verdere doorgroei van het spoornetwerk richting het Toekomstbeeld OV. Hiermee kunnen ook de nog niet gedekte frequentieverhogingen in de HRN concessie 2025-2033 mogelijk worden gemaakt. De aard en omvang van de benodigde extra middelen zal moeten blijken uit de in de MIRT-brief aangegeven analyse. Er is reeds een schatting opgesteld.
35. *KRW-maatregelen in stroomgebiedbeheerplannen 2028-2033 e.v.*: De Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) heeft als doelstelling het realiseren en behouden van chemisch schoon en ecologisch gezond oppervlaktewater, en schoon en voldoende grondwater. De KRW schrijft voor dat iedere zes jaar stroomgebiedbeheerplannen worden opgesteld, met onder meer een beschrijving van onze wateren, de doelen voor een goede waterkwaliteit en de voorziene maatregelen om deze doelen te bereiken of te behouden. Hiermee wordt tevens aan de Europese Commissie gerapporteerd over de voortgang. In de stroomgebiedbeheerplannen 2028-2033 zal verantwoording worden afgelegd over het gerealiseerde doelbereik in 2027 en worden het beleid en de maatregelen beschreven voor de periode 2028-2033. Deze plannen zullen eind 2026 in ontwerp worden vastgesteld, in samenhang met het Nationaal Water Programma (NWP). De Kamer is hierover geïnformeerd in de brief van 18 juli 2025 (Kamerstukken 27 625, nr. 716). Onderdeel van deze plannen is de actualisatie van het KRW-maatregelenpakket voor de rijkswateren in beheer van Rijkswaterstaat. De hiervoor benodigde KRW-maatregelen worden momenteel nader uitgewerkt, inclusief het benodigde budget.
36. *Bestaande spuinmiddelen Afsluitdijk*: Renovatie van de zogenaamde bestaande spuinmiddelen bij Kornwerderzand en Den Oever blijkt technisch niet mogelijk. In plaats daarvan is nieuwbouw nodig. Er wordt onderzoek voorbereid naar de benodigde spuicapaciteit. Na afronding hiervan (verwacht 2026) zal meer duidelijkheid zijn over de te nemen maatregelen en daarmee samenhangende kosten.
37. *Stuwen*: De stuwen in de maas zijn sterk verouderd en moeten worden vernieuwd (renoveren of mogelijk vervangen). Het betreft zeven stuwen. Indicatie van het aantal stuwen dat mogelijk per direct moet worden vervangen volgt in 2027. De planfase voor de stuwen is gepland in de periode 2029-2031 en de realisatiefase zal na 2031 plaatsvinden (2031-2039). Dit betreft een verbijzondering binnen het genoemde tekort van € 34,5 mld. op instandhouding onder opgave 1.
38. *Stormvloedkeringen*: De zes stormvloedkeringen voldoen nu nog aan de norm, maar deze

fondsperiode is meer budget nodig om de waterveiligheid te blijven borgen op langere termijn. De kosten hiervoor lopen in de periode tot einde fondsperiode (2039) op. Dit betreft een verbijzondering binnen het genoemde tekort van € 34,5 mld. op instandhouding onder opgave 1.

39. *Rijkskeringen*: Betreft primaire en regionale keringen in beheer van het Rijk. Wettelijke verplichting voor een 12-jaarlijkse beoordeling naar de staat van de keringen. Eerstkomende beoordeling start 2035. Hier worden (verbeter)maatregelen verwacht waarvoor nog geen financiering is opgenomen.
40. *Leefomgeving, veiligheid en circulaire economie*: Ten aanzien van deze onderwerpen is sprake van teruglopende budgetten (bijvoorbeeld 20% van het structurele budget bij circulaire economie). Dat maakt bijvoorbeeld dat de beleidsdoelen op circulaire economie nog verder uit het zicht raken. Hierover is meermaals met de Tweede Kamer gesproken, onder meer op basis van de Integrale CE rapportage van het PBL (Kamerstuk 32852, nr. 352). Ook de constatering dat meer nodig is om de doelen te realiseren dan op dit moment in het Nationaal Programma CE is opgenomen (Kamerstuk 32852, nr. 225) is gemeld, evenals dat het aan een volgend kabinet is om te besluiten over het beschikbaar stellen van middelen (Kamerstuk 32 852, nr. 294). Daarnaast komen extra behoeften zoals ten aanzien van de actieagenda OvV en het impulsprogramma chemische stoffen (aanpak van zeer zorgwekkende stoffen, waaronder PFAS). Om de leefomgeving en de veiligheid te borgen, is het belangrijk dat we hier stappen op kunnen zetten. Zonder aanvullende middelen is dat niet mogelijk. Eind 2025 heeft de Kamer een brief ontvangen met het vervolg van de actieagenda OvV en wat hiervoor nodig is aan financiële middelen en capaciteit. De Tweede Kamer zal een brief ontvangen over de implementatie van de herziene Europese Richtlijn Luchtkwaliteit en de aanpak die nodig is voor het halen van de aangescherpte normen per 2030. Hierin zal eveneens een beeld worden geschetst wat aan middelen nodig is. Tot slot heeft de Adviescommissie Maatwerkafspraken Verduurzaming Industrie geadviseerd om manieren te vinden om projecten te financieren die niet uit het Klimaatfonds kunnen worden gesubsidieerd maar wel een belangrijke positieve impact op de leefomgeving van bedrijven hebben. Mogelijkheden hiervoor en de benodigde middelen worden momenteel in kaart gebracht.