Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2025–2026

36 800 XII Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII) voor het jaar 2026

36 800 A Vaststelling van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2026

36 800 J Vaststelling van de begrotingsstaat van het Deltafonds voor het jaar 2026

Nr. 39 **BRIEF VAN DE MINISTER EN STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 19 juni 2026

Nederland heeft een van de beste infrastructuurnetwerken van de wereld. Onze infrastructuur is het fundament van onze samenleving en economie. Onze wegen, spoorlijnen, vaarwegen en waterwerken zorgen ervoor dat we naar ons werk kunnen, de pakketbezorger de voordeur bereikt, de supermarkt wordt bevoorraad en beschermt ons tegen overstromingen. Infrastructuur maakt onze maatschappij weerbaar, verbindt mensen en regio's, ook over de grens. Het is een harde voorwaarde voor veel zekerheden in het leven van elke Nederlander. Om die zekerheden te behouden voor nu en voor de toekomst werken we elke dag aan bereikbaarheid, waterveiligheid en het behoud van onze infrastructuur.

Dit kan doordat we het Mobiliteitsfonds en het Deltafonds hebben. Dankzij deze fondsen worden ieder jaar miljarden euro's geïnvesteerd in onze Nederlandse infrastructuur. Het rapport Wennink *De route naar toekomstige welvaart*[1] concludeert dat onder andere deze investeringen essentieel zijn voor het toekomstige economische verdienvermogen van Nederland. Het kabinet onderschrijft dit en investeert daarom incidenteel € 7 miljard en structureel € 0,5 miljard in onder andere instandhouding en ontsluiting van woningbouwprojecten.

Ook voorgaande kabinetten hebben flink geïnvesteerd infrastructuur; zo heeft kabinet Rutte IV 1,5 miljard euro structureel geïnvesteerd in beheer en onderhoud. In reactie hierop hebben uitvoeringsorganisaties ProRail en Rijkswaterstaat de afgelopen jaren hun productie fors verhoogd. Daardoor zien we nu dat het hen steeds beter lukt meer plannen tot uitvoering te brengen. Dat is goed nieuws.

[1] Kamerstuk 32 637, nr. 739

kst-36800-XII-39
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2026

Het fundament van onze infrastructuur is dus sterk. Tegelijkertijd is veel infrastructuur gebouwd in de jaren ’60 en ’70 en toe aan vernieuwing of groot onderhoud. Daarbij groeit de behoefte aan mobiliteit; door economische groei, nieuwe woonwijken, bevolkingsgroei en de noodzaak om onze maatschappij weerbaar te maken. Om de bereikbaarheid en waterveiligheid in Nederland goed op orde te houden moet er veel gebeuren. Er is daarom meer geld nodig voor instandhouding: de basis moet op orde. Tegelijkertijd zijn er ook andere grote opgaven die investeringen in (nieuwe) infrastructuur vergen, zoals de woningbouw.

De middelen die beschikbaar zijn in het Deltafonds en Mobiliteitsfonds en de beschikbare capaciteit in de uitvoering en markt (door onder andere schaarse arbeidskrachten) zijn helaas niet toereikend om alle opgaven en (nieuwe) ambities op het gebied van infrastructuur te bekostigen en uit te voeren. Niet alles kan tegelijkertijd. Dat betekent onvermijdelijk dat we scherpe keuzes moeten maken; wat doen we nu, wat later en wat doen we niet? We moeten prioriteren om te kunnen presteren. Door focus aan te brengen kan er ook tempo worden gemaakt. Dat tempo is niet alleen van belang voor infrastructurele opgaven, maar ook voor de andere opgaven van het kabinet zoals de woningbouw en militaire gereedheid. De keuzes omtrent de prioritering maken we nog dit jaar om de basis van onze infrastructuur weer op orde te krijgen en op deze goede basis uiteindelijk weer verder te kunnen bouwen.

De basis weer op orde

Op 16 maart jl., binnen een maand na het aantreden van dit kabinet, is de Kamer geïnformeerd over de grote opgaven binnen het Mobiliteitsfonds en het Deltafonds en de noodzaak om scherpe keuzes te maken: enerzijds wat we moeten en willen en anderzijds wat we kunnen met het geld dat we hebben.[2] We moeten prioriteren over álle infrastructurele projecten. Het gaat om exploitatie, onderhoud, vernieuwing én nieuwe aanleg. We bekijken dit niet per project, regio of fonds, maar over de gehele breedte van de opgave met als doel om het beschikbare geld zo goed en efficiënt mogelijk aan het werk te zetten voor Nederland.

Stappen om te komen tot een prioritering

Om te komen tot een politiek gedragen en voor Nederland optimale uitkomst van deze prioritering zetten we vier stappen:

1. We hebben de Tweede Kamer gevraagd moties in te dienen met elementen die moeten meewegen in de afweging. We zijn de Kamer zeer erkentelijk dat zij dit heeft gedaan in het Tweeminutendebat op 26 maart. De aangenomen moties vindt u verderop in deze brief.
2. Op basis van de aangenomen moties stelt het kabinet een afweegkader op voor de volgorde waarin de beschikbare middelen worden ingezet voor instandhouding en ontwikkeling van nieuwe infrastructuur.
3. Na bespreking van dit afweegkader in het commissiedebat Strategische Keuzes Bereikbaarheid op 23 juni a.s. en verwerking van eventuele aangenomen moties door de Kamer stelt het kabinet het afweegkader vast. Op basis van het afweegkader wordt vervolgens een transparante en herleidbare prioritering opgesteld.
4. De besluitvorming over de prioritering van het MIRT vindt vervolgens plaats in de bestuurlijke overleggen MIRT dit najaar en het daaropvolgende commissiedebat met de Kamer. De budgettaire verwerking vindt plaats bij de Voorjaarsnota 2027. Uiteraard zijn we hierbij ook gebonden aan de rijksbrede budgettaire kaders.

[2] Kamerstuk 36 800 A, nr. 39

Deze brief geeft concreet invulling aan de hierboven beschreven tweede stap. Met deze brief geven we ook invulling aan de toezegging aan het lid Boelsma-Hoekstra om voorafgaand aan het commissiedebat Strategische Keuzes Bereikbaarheid de uitwerking van het afweegproces naar de Kamer te sturen.[3] Verder geeft deze brief invulling aan de toezegging aan het lid Heutink om in de brief ook in te gaan op hoe de beschikbare financiële middelen effectief aan het werk kunnen worden gezet.[4]

Herleidbaar en transparant proces

Tijdens het commissiedebat over de Staat van de Infrastructuur (van 19 maart jl.) en daarna in het Tweeminutendebat op 26 maart jl. heeft de Kamer haar wensen en overwegingen voor een samenhangende prioritering kenbaar gemaakt. Op basis van de objectiveerbare criteria die door de Tweede Kamer zijn aangedragen, zullen we via een afweegkader, een herprioritering maken. Hiermee beogen wij te waarborgen dat de uiteindelijke keuzes transparant, herleidbaar en zoveel als mogelijk politiek gedragen zijn, en tegelijkertijd leiden tot de best mogelijke uitkomst voor Nederland. Daarbij is nadrukkelijk gekozen voor een werkwijze waarin de inhoudelijke beoordeling centraal staat en niet de sterkste lobby bepalend wordt voor de uitkomsten van dit proces.

Betrokkenheid regio's

Naast de Kamer zijn, ook op nadrukkelijk verzoek van de Kamer, de regio's betrokken. We hebben de afgelopen periode meerdere gesprekken gevoerd met de gedeputeerden Mobiliteit van de provincies en de bestuurders van VNG, UvW, IPO en de vervoerregio's. De gevolgen van de herprioritering slaan immers neer in de regio's en de medeoverheden hebben ook een belangrijke verantwoordelijkheid als het gaat om bereikbaarheid en waterveiligheid. Er zijn onder andere concrete suggesties gedaan die wij hebben meegewogen in deze brief. Ook bij de vervolgstappen zullen wij de regio's blijven betrekken.

Betrokkenheid markt

Wegen-, water- en spoorbouwers, ingenieursbureaus, installateurs en leveranciers zijn onmisbare partners om de opgave aan te kunnen pakken waar we voor staan. De prioritering is mede bedoeld om deze partijen zo veel mogelijk voorspelbaarheid en zekerheid te bieden, wat het aantrekkelijker maakt om in Nederland opdrachten aan te nemen. Anderzijds hebben onze opgaven en de benodigde prioritering ook gevolgen voor de markt. Tegelijkertijd doet dit kabinet ook een groot beroep op de uitvoeringskracht van de markt, onder meer voor woningbouw en de energietransitie. Ook zij kampen met een tekort aan arbeidskrachten bij een overvloed aan werk in verschillende sectoren. Om deze redenen gaan we daarom nog met de marktpartijen in gesprek over de prioritering op het Mobiliteitsfonds en Deltafonds en manieren om de productiviteit in de keten te vergroten.

Perspectief

Op de korte termijn is een prioritering van investeringen noodzakelijk; wat doen we nu, wat doen we later en wat doen we niet? We willen daarnaast ook perspectief bieden. Dit hebben de medeoverheden ook expliciet aan ons gevraagd. Samen met hen gaan we aan de slag om ervoor te zorgen dat onze infrastructuur voor de komende decennia het fundament van

[3] TZ202603-133
[4] TZ202603-135

onze economie en welvaart kan blijven. Hoewel de hoofdnetwerken hierin een centrale rol vervullen, gaat dit hand in hand met regionale bereikbaarheidsvraagstukken rondom woningbouw, werkgelegenheid, weerbaarheid en militaire gereedheid en voorzieningen. Zo creëren we meer mogelijkheden. Dit vraagt om een meer strategische aanpak met de regio's over de netwerken heen. Als onderdeel daarvan gaan we de MIRT-systematiek herzien. Ook onderzoeken we alternatieve bekostigingsmogelijkheden voor infrastructuur en de (structurele) opgave, waarbij er in brede zin gekeken wordt naar handelingsopties, kostenreductie en efficiency. We werken bovendien aan vermindering van de regeldruk en kijken naar mogelijkheden om te innoveren. Door regels te schrappen waar ze niet nodig zijn, kost het minder tijd en geld om een project te kunnen uitvoeren. Ook innovatie kan ons helpen om efficiënter gebruik te maken van bestaande netwerken en dus optimaal gebruik te maken van sporen, wegen en vaarwegen die we hebben. Verderop in deze brief lichten we dit perspectief nader toe.

Afweegkader

Met de brief van maart jl. hebben we de Kamer geïnformeerd over de grote financiële opgaven op de fondsen. Dit maakt een prioritering dus noodzakelijk; in welke volgorde gaan we het beschikbare geld uitgeven?

Deze prioritering van infrastructuurprojecten maken we op basis van verschillende keuzes en afwegingen. Achtereenvolgens gaat het om de volgende stappen:

1. Een keuze over de reikwijdte van de prioritering;
2. Een keuze over de periode van de prioritering;
3. Een focus op minder regelgeving, meer tempo, innovatie en basisfunctionaliteit;
4. Veiligheid voorop;
5. Levensduurverlenging waar het kan, vernieuwing waar het moet;
6. De bestaande afspraken over ontsluiting woningbouw nakomen;
7. Een prioritering binnen ontwikkeling (MIRT).

Met deze stappen brengen we de totale opgave over de looptijd van de fondsen terug tot concrete keuzes.

1. Keuze over de reikwijdte van de prioritering

Zoals in de Kamerbrief Prioritering Mobiliteitsfonds en Deltafonds aangekondigd, willen wij het begin van deze kabinetsperiode gebruiken om over de volle breedte van beide fondsen én de middelen uit het Coalitieakkoord keuzes te maken, zowel over de opgaven als over deze dekking hiervan.[5] We kijken naar exploitatie, onderhoud en vernieuwing van bestaande infrastructuur en naar de ontwikkeling van nieuwe infrastructuur. Er worden vooraf geen projecten of programma's uitgesloten van de prioritering, met uitzondering van de (deel)projecten waarbij reeds juridische verplichtingen zijn aangegaan. In de begrotingen van het Mobiliteitsfonds en Deltafonds is per artikel inzichtelijk gemaakt welk deel van het budget juridisch verplicht is.

2. Keuze over de periode van de prioritering

Onze inzet is om de budgetten in balans te brengen met de opgaven en tegelijk voldoende ruimte te creëren voor de prioritaire besluiten de komende jaren. Daarmee realiseren we deze kabinetsperiode maximaal

[5] Kamerstuk 36 800 A, nr. 39

resultaat. Deze inzet vergt op korte termijn nog steeds ingrijpende keuzes binnen het programma van het Mobiliteitsfonds en Deltafonds.

Het kabinet wil zo veel mogelijk zekerheid bieden aan Rijkswaterstaat en ProRail, medeoverheden, marktpartijen en de gebruikers. Daarom houden we ook rekening met de voorbereidingstijd die nodig is. Voor wat betreft het reguliere beheer en onderhoud van het areaal, is dat voor een periode van minimaal acht jaar. Deze periode biedt Rijkswaterstaat en ProRail namelijk de mogelijkheid het werk zo efficiënt mogelijk in te plannen en voor marktpartijen om zichzelf hierop voor te bereiden. Daarnaast willen we in deze kabinetsperiode de meest urgente instandhoudings- en MIRT-projecten van voldoende budget voorzien zodat deze kunnen worden voorbereid en kunnen worden uitgevoerd.

3. Focus op minder regelgeving, meer tempo, innovatie en basisfunctionaliteit

Het is van belang kritisch te kijken naar de kosten en beheersing van infrastructuurprojecten en in te zetten op innovaties die besparingen kunnen opleveren. De kosten van infrastructuurprojecten worden bepaald door de eisen en wensen die eraan worden gesteld. Deze eisen en wensen komen niet alleen uit de omgeving, politiek of uit Europa, maar ook vanuit de eigen organisatie. Om die kosten in de hand te houden en tempo te maken, moet er realistisch worden geraamd. We werken bovendien aan vermindering van de regeldruk en kijken kritisch naar de toegevoegde waarde van richtlijnen en kaders op het gebied van infrastructuur, omdat ze projecten duurder maken. Ook kijken we nadrukkelijk naar wat echt nodig is voor de basisfunctionaliteit van onze infrastructuur. De beleidsbrief Infrastructuur en Waterstaat bevat concrete doelstellingen voor de vermindering van regeldruk.[6] Parallel zetten we ook in op de noodzakelijke innovatie en productiviteitsverhoging in de infrasector. Ook dat is nodig om meer te kunnen presteren.

In het kader van de prioritering zal daarom concreet gekeken worden naar waar binnen de fondsen bespaard kan worden. Daar waar sprake is van reeds aangegane juridische verplichtingen, is die ruimte beperkter. Toch blijven we ook bij projecten in de realisatiefase kritisch kijken naar de mogelijkheden om te besparen. Alleen voor onvermijdelijke kostenstijgingen zullen we dekking moeten vinden.

> *Voorbeeld: regelgeving met kostenverhogende werking*
>
> Er zijn veel regels, richtlijnen en kaders die exploitatie, onderhoud, vernieuwing en ontwikkeling van infrastructuur duurder maken. Deze hebben belangrijke maatschappelijke doelstellingen, zoals op het gebied van veiligheid en duurzaamheid. Zij zijn dan ook niet zonder reden tot stand gekomen. Tegelijkertijd is het van belang regelmatig kritisch te bezien of de maatschappelijke baten hiervan in specifieke gevallen ook opwegen tegen de kosten die zij met zich meebrengen. Denk bijvoorbeeld aan bruggen zonder pijlers over rivieren en kanalen. Deze verkleinen de kans op aanvaringen en vergroten daarmee de veiligheid, maar verhogen ook de kosten van bruggen. Niet in alle gevallen is dit een doelmatige keuze. Een ander voorbeeld is de Richtlijn Ontwerp Autosnelwegen. De richtlijnen zijn van toepassing op aanleg van nieuwe en reconstructie van bestaande wegen en kunnen kostenverhogingen met zich meebrengen, terwijl de relatieve toegevoegde waarde ervan beperkt kan zijn. Verder geeft ProRail aan op meerdere fronten regeldruk te

[6] Kamerstuk 36 800 XII, nr. 34

ervaren. Een voorbeeld wat zij aangeven is dat het huidige vergunningenstelsel voor rangeren met gevaarlijke stoffen leidt tot hoge uitvoeringslasten en ondoelmatige investeringen; omdat verschillende overheden verschillende eisen stellen zijn er verschillende eisen voor dezelfde risico's. Uniformering kan leiden tot doelmatigere investeringen zonder dat dit ten koste gaat van de veiligheid.

4. Veiligheid voorop

Nadat we op deze manier de totale financiële opgave hebben teruggebracht, zullen we allereerst de projecten van voldoende financiering voorzien waarbij anders de constructieve of waterveiligheid in het geding komt. De vastgestelde basiskwaliteitsniveaus blijven daarbij ons uitgangspunt. Nederland moet zich als laaggelegen kwetsbare delta blijven beschermen tegen overstromingen. Veiligheid is daarnaast de basis voor de bereikbaarheid en leveringszekerheid die nodig is voor de economische ontwikkeling van heel Nederland, onze maatschappelijke weerbaarheid en militaire gereedheid en bijvoorbeeld het bereikbaar houden en maken van bestaande en nieuwe woningen. Dit vertrekpunt wordt, zo bleek uit het commissiedebat van 19 maart jl., ook breed gedragen door de Kamer en is in lijn met de motie van de leden Grinwis en Stoffer.[7] Dit vertrekpunt is dan ook leidend voor de verdere prioritering van de instandhoudingsopgaven en de ontwikkelingsopgaven binnen het MIRT.

5. Prioritering binnen instandhouding: levensduurverlenging waar het kan, vernieuwing waar het moet

Vervolgens kijken we naar de noodzakelijke investeringen in vernieuwing. Hoewel de instandhouding van de infrastructuur voor ons voorop staat, zijn ook mét bovenstaande aanpak de vernieuwingsopgaven van Rijkswaterstaat en ProRail op korte termijn niet volledig uitvoerbaar gelet op beschikbare capaciteit, de hinder die dit zou opleveren voor weg- en spoorgebruikers en de financiële middelen die dit zou vergen.[8]

Wij hanteren daarom het principe: levensduurverlenging als het kan en economisch verstandig is en vernieuwing als dat nodig is. Per object worden de kosten van de levensduurverlengende investering vergeleken met een vernieuwingsinvestering. Daarbij moeten ongeplande maatregelen om infrastructuur veilig te kunnen blijven gebruiken zoveel mogelijk worden vermeden, omdat deze per definitie ondoelmatig zijn. Voor zowel exploitatie en onderhoud als voor vernieuwing geldt daarom dat dure correctieve maatregelen te allen tijde zoveel mogelijk moeten worden voorkomen. Dit is ook conform de motie van het lid Goudzwaard.[9]

Voorbeeld: levensduurverlenging

Stel een viaduct nadert einde levensduur en er zijn twee opties. Optie A is het viaduct nu vernieuwen zodat het 100 jaar mee kan en optie B is de levensduur van het viaduct te verlengen door nu een kleinere investering te doen, bijvoorbeeld door een tijdelijke ondersteuningsconstructie te plaatsen waardoor het viaduct de komende 15 jaar nog veilig kan worden gebruikt. Als blijkt dat optie B per jaar gemiddeld genomen goedkoper is, kiezen we optie B.

[7] Kamerstuk 36 800 A, nr. 48
[8] Kamerstuk 36 800 A, nr. 39
[9] Kamerstuk 36 800 A, nr. 58

Let wel dat er niet altijd mogelijkheden zijn om de levensduur te verlengen. Ook zijn er andere factoren dan alleen financiële overwegingen die een rol spelen bij de afweging. Denk bijvoorbeeld aan de afweging tussen eenmaal flinke verkeershinder versus tweemaal verkeershinder binnen een of enkele decennia.

Bij de prioritering moet en zal de constructieve veiligheid voorop staan. Bij de nadere keuzes in de prioritering van vernieuwing wordt ook rekening gehouden met de functies van de objecten en de mate waarin deze bijdragen aan de doelstellingen van IenW en de ambities van dit kabinet.[10] Conform de motie van het lid Goudzwaard wordt er ook gekeken naar de impact op de bereikbaarheid.[11]

Ondanks bovenstaande stappen zullen, gegeven de omvang van de vernieuwingsopgave bij Rijkswaterstaat en ProRail, de komende jaren in toenemende mate ook gebruiksbeperkingen nodig zijn om de objecten zo lang mogelijk veilig te kunnen gebruiken.

6. De bestaande afspraken over ontsluiting woningbouw nakomen

De woningbouw moet worden versneld. Doelstelling van het kabinet is om 100.000 woningen per jaar te realiseren. Dit vergt dat de bestaande bestuurlijke afspraken over de ontsluiting van nieuwe woningen, zoals deze in het kader van het programma Woningbouw en Mobiliteit op dit moment gelden, ook door alle partijen worden nagekomen. De hiermee verbonden budgetten zullen daarom niet worden geherprioriteerd en de bestaande beheersingsafspraken blijven van kracht. Een aanzienlijk deel van deze budgetten is overigens ook al juridisch verplicht. Deze stap past onder meer bij de motie van Bikkers over de periode waarbinnen de projecten kunnen worden gerealiseerd[12] en bij de motie Boelsma-Hoekstra om het meekoppelende belang van woningbouw mee te wegen.[13]

7. Prioritering binnen MIRT

De middelen die overblijven na het doorlopen van de hiervoor vermelde stappen, zullen worden gebruikt voor lopende MIRT-projecten. Om te bepalen welke MIRT-projecten als eerste hiervoor in aanmerking komen, kijken we (naast wettelijke verplichtingen) naar de volgende criteria:
– De uitvoerbaarheid van de projecten, gelet op het projectbudget, uitvoeringscapaciteit en stikstofproblematiek. Dit is conform de motie van het lid Van Leijen.[14]
– De periode waarbinnen de projecten kunnen worden gerealiseerd. Projecten die zich verder in het MIRT-proces bevinden, zijn dichter bij oplevering en scoren hoger dan projecten die zich nog in de beginfase van de verkenning bevinden. Dit is conform de motie van het lid Bikkers.[15]

---

[10] Voor het hoofdspoorwegennet, hoofdwegennet en hoofdvaarwegennet zijn deze criteria in grote lijnen vergelijkbaar. Er wordt gekeken naar de functie in het netwerk, de intensiteit (hoeveelheid verkeer), de robuustheid (de mate waarin het netwerk blijft functioneren bij verstoringen) en de veiligheid van de netwerkschakels. Voor het hoofdspoorwegennet en het hoofdwegennet wordt daarnaast ook gekeken naar de reistijdverliezen. Voor het hoofdwatersysteem ligt de nadruk op de hoofdfuncties van waterveiligheid, zoals overstromingsrisico's, zoetwatervoorziening en waterkwaliteit.
[11] Kamerstuk 36 800 A, nr. 57
[12] Kamerstuk 36 800 A, nr. 46
[13] Kamerstuk 36 800 A, nr. 54
[14] Kamerstuk 36 800 A, nr. 53
[15] Kamerstuk 36 800 A, nr. 46

– De mate waarin projecten bijdragen aan het nationaal belang van de economische ontwikkeling en het verdienvermogen van Nederland. Dit is conform de motie van het lid Bikkers.[16]
– De mate waarin projecten te koppelen zijn aan diverse nationale belangen van dit kabinet, zoals de bereikbaarheid van nieuwe en bestaande woningen, economie, de weerbaarheid en militaire gereedheid (zoals dual-use corridors). Het belang van woningbouw wordt ook in het Coalitieakkoord onderschreven. Dit is conform de motie van het lid Boelsma-Hoekstra c.s.[17] Deze nationale belangen moeten verweven worden met regionale belangen.
– De mate van cofinanciering bij projecten door medeoverheden en andere departementen.
– De totale kosten van het project, inclusief eventuele tekorten op dit moment.

> *Voorbeeld: prioritering MIRT*
>
> Een MIRT-verkenning zonder cofinanciering, waarvan de uitvoering onder druk staat en die beperkt bijdraagt aan de economische ontwikkeling, bereikbaarheid, weerbaarheid en militaire gereedheid, krijgt in dit afwegingskader geen hoge prioriteit.

De verschillende afwegingscriteria zullen zo goed als mogelijk worden geoperationaliseerd en gewogen voor gedragen politieke besluitvorming. Het kabinet hecht er aan dit zo objectief mogelijk te doen. De uitkomst zal aan de effecten op brede welvaart, waaronder ook voor de functionaliteit van de hoofdnetwerken, worden getoetst. Daarbij zal de spreiding van de projecten over het land in de weging een plaats krijgen. Op deze manier willen wij invulling geven aan de motie van de leden Boelsma-Hoekstra en De Hoop om in het afweegkader voor prioritering het bredewelvaartskader mee te wegen.[18]

Tijdens het commissiedebat Staat van de Infrastructuur van 19 maart jl. is er aan het lid Van Leijen toegezegd om de opportuniteitskosten van projecten die onderdeel zijn van de prioritering in kaart te brengen. Hieronder worden de kosten verstaan van het niet of later uitvoeren van MIRT-projecten en uitstel van instandhouding. Bij de eerdergenoemde toets op bredewelvaartseffecten zullen we ook aandacht besteden aan deze opportuniteitskosten. Het kabinet hecht er wel aan te benadrukken dat ook als de opportuniteitskosten hoog zijn, er nog steeds wel middelen beschikbaar moeten zijn om deze te voorkomen.

Perspectief

Er is ook perspectief op de langere termijn nodig. Met dit kabinet willen we tempo maken en daarbij ruimte bieden aan innovatieve en vernieuwende oplossingen. Om ons systeem niet te laten vastlopen moeten we nu acteren. Infrastructuur is immers een structurerende randvoorwaarde voor onder andere onze economie, woningbouw en militaire paraatheid. Het rapport Wennink *De route naar toekomstige welvaart* [19] concludeert dat investeringen essentieel zijn voor het toekomstige economische verdienvermogen van Nederland. Doen we niets, dan gaan we op termijn een hoge prijs betalen en nu actie ondernemen zal later zijn vruchten afwerpen. Het bekostigen van infrastructuur is namelijk geen consumptieve uitgave; het is een investering die zich op lange termijn terugbetaalt

[16] Kamerstuk 36 800 A, nr. 47
[17] Kamerstuk 36 800 A, nr. 54
[18] Kamerstuk 36 800 A, nr. 55
[19] Kamerstuk 32 637, nr. 739

door structurele economische en maatschappelijke meerwaarde. Daarom blijven we de komende jaren fors investeren, via het Mobiliteitsfonds en Deltafonds, in de Nederlandse infrastructuur en heeft het kabinet hiervoor extra middelen uitgetrokken in het coalitieakkoord. Onze infrastructuur is immers het fundament onder onze welvaart en economie.

Omdat infrastructurele objecten vele decennia gebruikt worden, moeten we rekening houden met langjarige economische en demografische trends, ontwikkelingen in de ruimtelijke ordening en voorzieningen, technologie en innovaties, maar ook met nieuwe en zelfs toekomstige (klimaat)eisen. Als laaggelegen delta zal Nederland de komende decennia blijvend moeten investeren in waterveiligheid, waterkwaliteit en het klimaatadaptatief maken van de spoor- wegen en vaarwegennetwerken. We hebben namelijk te maken met zeespiegelstijging, extremere neerslag, langere droogteperioden. Er is ook toenemende druk op de beschikbaarheid van zoet water. Dit vraagt eveneens om wijzigingen en investeringen in het watersysteem. Wij hebben een verantwoordelijkheid om ervoor te zorgen dat ook toekomstige generaties in deze laaggelegen delta kunnen blijven wonen, werken en recreëren.

Financieel perspectief voor de infrastructuur op lange termijn

Om Nederland bereikbaar te houden is in de toekomst meer financiële armslag nodig. Op dit moment zetten we daarom vol in op het onderzoeken van nieuwe alternatieve bekostigingsmogelijkheden. Tijdens het commissiedebat Staat van de Infrastructuur is aan het lid Van Leijen toegezegd om hier nader op in te gaan.[20] In de bijlage bij de Kamerbrief over het langetermijnperspectief infrastructuur en woningbouw van 17 oktober 2025 is een overzicht opgenomen van verschillende vormen van alternatieve bekostiging.[21] We hebben dit overzicht verder aangevuld en zijn nu concreet aan het onderzoeken welke stappen we kunnen nemen. Het onderzoek richt zich op:

- Het koppelen van infrastructuurgerelateerde voorzieningen aan commerciële aanbestedingen.
- Het bekostigen van infrastructuurinvesteringen door het introduceren van een specifieke bijdrage om de infrastructuur te financieren die specifiek meerwaarde heeft voor deze locatie.
- Het onderzoeken van fiscale systemen met als doel om middelen voor infrastructuurinvesteringen te genereren, zoals ook in Oostenrijk gebeurt.
- Het privaat financieren, exploiteren en bekostigen van specifieke infrastructuur (tunnel, brug), zoals ook in Frankrijk gebeurt.

We rekenen ons niet rijk. Alternatieve bekostiging is kansrijk, maar kan ook nadelen hebben en zal lang niet de volledige kosten dekken. Daarnaast kunnen ook andere beperkingen een rol spelen, zoals een tekort aan uitvoeringscapaciteit en vergunningsruimte. Ook vergen sommige oplossingen aanpassen van wet- en regelgeving. Het mag dus geen vluchtheuvel zijn voor het prioriteren op korte termijn.

Naast het onderzoeken van concrete alternatieve bekostigingsmogelijkheden zullen we onderzoeken hoe er toegewerkt kan worden naar een meer robuust financieel fundament onder de lange termijn uitbreiding en instandhouding van onze infrastructuur en een afweeginstrument waarmee het belang van infrastructuur voor duurzame economische groei beter naar voren komt. Dit is een uitgebreider onderzoek waarbij er in brede zin gekeken wordt naar handelingsopties, bijvoorbeeld op basis van

[20] TZ202603-155
[21] Kamerstuk 29 435, nr. 270

buitenlandse voorbeelden en ervaringen. Daarbij wordt ook gekeken naar opties voor kostenreductie en efficiency.

Tijdens het commissiedebat Staat van de Infrastructuur is aan het lid Van Leijen ook toegezegd om in te gaan op de mogelijkheden voor Europese financiering.[22] Met name de Connecting Europe Facility (CEF) biedt kansen voor investeringen in transportinfrastructuur (TEN-T). We bereiden ons voor om in de periode 2028–2034 de mogelijkheden van het CEF te benutten binnen het volgende Meerjarig Financieel Kader (MFK) van de EU. De doelen voor de onderdelen transport en militaire mobiliteit uit de conceptverordening van het CEF,[23] vormen een kader voor de voorbereiding op deze periode. Ten opzichte van de financiële opgave waar we met het Mobiliteitsfonds voor staan zal het echter om een beperkte Europese bijdrage gaan. Om gebruik te kunnen maken van het CEF zal bovendien altijd sprake zijn van Nederlandse cofinanciering, dus daar moeten we zelf ook geld tegenover stellen. Naast het CEF raken ook andere onderdelen van het MFK aan transportinvesteringen, namelijk het European Competitiveness Fund (ECF) en het National and Regional Partnership Plan (NRPP).

Integraal en gebiedsgericht werken

Het uitgangspunt voor de toekomst is om de opgave breder te benaderen. Ten eerste zoeken we daarbij de verbinding tussen de hoofnetwerken en regionale bereikbaarheid. Een voorbeeld hiervan zijn de groene hubs in Zeeland, waarin alle vormen van mobiliteit worden verbonden. Uit recent onderzoek blijkt dat de kosten voor het exploitatie, onderhoud en vernieuwing van de bestaande lokale en regionale infrastructuur ook aanzienlijk toenemen.[24] In dit en eventueel vervolgonderzoek trekken IenW en de regio's samen op. Ook de exploitatie van het regionaal openbaar vervoer staat onder druk. Medeoverheden staan dus voor dezelfde typen uitdagingen als het Rijk. Dat medeoverheden voor vergelijkbare opgaven staan, biedt ook kansen om als overheden planningen beter op elkaar af te stemmen, meer gezamenlijk aan te besteden en als één opdrachtgever op te trekken richting de markt. Wegen hoeven daardoor niet meerdere keren open; werkzaamheden worden gebundeld en hinder wordt beperkt.

Ten tweede zoeken we de verbreding binnen het fysieke en maatschappelijke domein. De ruimte in Nederland is schaars. In de nieuwe Nationale Omgevingsvisie, de Nota Ruimte, geeft het kabinet richting aan de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland richting 2050 en verder. Bereikbaarheid en waterveiligheid zijn hierin meer dan voorheen een gezamenlijke verantwoordelijkheid van het kabinet en de medeoverheden. Door domeinoverstijgend te werk te gaan, kunnen we koppelkansen met bijvoorbeeld woningbouw, economie en defensie benutten. Bijvoorbeeld door (grootschalige) woningbouw meer te programmeren in nabijheid van daar waar mobiliteit, economie en energie-infrastructuur reeds beschikbaar is.

Inzet op betere benutting, publieke mobiliteit, innovatie en digitalisering

Niet elk bereikbaarheidsvraagstuk vraagt om een mobiliteitsoplossing. En niet ieder mobiliteitsvraagstuk vraagt om een infrastructurele oplossing.

---

[22] TZ202603-155

[23] Een gedeeltelijke algemene oriëntatie is bereikt in december 2025. Onderhandelingen tussen het Europees parlement en de Raad starten naar verwachting in het vierde kwartaal van 2026.

[24] IPO, VNG en IenW (2026). Vernieuwing, beheer en onderhoud infrastructuur decentrale overheden

Door inzet van andere instrumentenkunnen we zonder dure infrastructurele ingrepen, toch zo goed als mogelijk verlichting in de opgaven brengen. Door het meer beïnvloeden van vraag en aanbod kunnen we de doorstroming op de hoofdnetwerken verbeteren en de bereikbaarheid van belangrijke voorzieningen, in alle regio's, op peil houden.

Dat vraagt naast nationaal beleid ook om een concrete aanpak per gebied. Denk daarbij aan het doorontwikkelen van publieke mobiliteit, waarbij integratie van openbaar vervoer en doelgroepenvervoer door provincies en gemeenten goede mogelijkheden kan bieden om een effectiever, toegankelijker en inclusiever vervoerssysteem voor de reizigers te realiseren. Met de Minister van VWS wordt momenteel onderzocht welke doelgroepenvervoer reizigers kunnen reizen met publieke mobiliteit en wat dit betekent voor de financiering van het totale mobiliteitssysteem. Een geïntegreerd mobiliteitssysteem is immers ook gebaat bij een geïntegreerd bekostigingssysteem. Onze inzet is om deze ook beter aan te laten sluiten op de hoofdnetwerken, zoals het spoor. Binnenkort komt het kabinet met een reactie op de interdepartementale verkenning.

Andere voorbeelden waar de komende tijd op zal worden doorgepakt zijn de inzet op fietsen, deelmobiliteit en spitsspreiden en -mijden. Meer technische innovaties en digitalisering dragen verder op allerlei manieren bij aan meer veiligheid en een betere bereikbaarheid, zowel door het ontwikkelen van nieuwe toepassingen zoals autonoom vervoer en sterkere en duurzamere materialen als het vinden van oplossingen voor maatschappelijke problemen als netcongestie.

Blik op de toekomstige opgaven

Door een groeiende bevolking en economie kunnen in de toekomst nieuwe (infrastructurele) knelpunten ontstaan. Met de IMA houden we hier zicht op. De Nota Ruimte geeft met een lijst van structuurversterkende infrastructuur een langetermijnperspectief. Zoals eerder aan de Kamer gemeld, is in de toekomst daarbij wel randvoorwaardelijk dat er structureel voldoende middelen in een realistisch kasritme beschikbaar zijn en dat wordt ingezet op voldoende structurele uitvoeringscapaciteit en productiviteitsgroei.[25] Dit jaar stellen we een door de infrastructuursector gedragen plan op voor productiviteitsverhoging.

Herziening MIRT-systematiek

Gelijktijdig met de herprioritering loopt de herziening van de MIRT-systematiek, want de hiervoor genoemde ontwikkelingen maken ook dat er een fundamentele herziening hiervan nodig is. Het doel van de herziening van de MIRT-systematiek is om een toekomstbestendige samenwerking over infrastructuur, mobiliteit en bereikbaarheid neer te zetten die past bij de brede ontwikkelingen in de fysieke leefomgeving. Gezien de actuele ontwikkelingen ten aanzien van de veiligheidssituatie in Europa zal in deze herziening worden meegenomen hoe defensiegereedheid een plek kan krijgen bij de opgavenduiding en afweging voor investeringen binnen het MIRT. Zo wordt de samenhang met militaire corridors en de realisatie van het Nationaal Programma Ruimte voor Defensie (NPRD) geborgd.

In 2021 is het Infrastructuurfonds vervangen door het Mobiliteitsfonds. Daarmee is de focus verschoven van modaliteit naar mobiliteit. De Wet Mobiliteitsfonds wordt in 2026 geëvalueerd. Wij zullen de Tweede Kamer eind 2026 informeren over de uitkomsten van deze evaluatie en over de

[25] Kamerstuk 29 435, nr. 270

mogelijkheden om de bekostiging en uitvoering van infrastructuurprojecten van nationaal belang te verbeteren.

Overige moties en toezeggingen

Met deze brief geven we invulling aan de toezegging aan het lid Boelsma-Hoekstra om voorafgaand aan het commissiedebat Strategische Keuzes Bereikbaarheid de uitwerking van het afweegproces naar de Kamer te sturen.[26] Verder geeft deze brief invulling aan de toezegging aan het lid Heutink om in de brief ook in te gaan op hoe de beschikbare financiële middelen effectief aan het werk kunnen worden gezet.[27]

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
V.P.G. Karremans

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
A.W.H. Bertram

[26] TZ202603-133
[27] TZ202603-135