37 020 A Vaststelling van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2027

37 020 J Vaststelling van de begrotingsstaat van het Deltafonds voor het jaar 2027

Nr. 14 Brief van de minister en staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 16 oktober 2026

Na de Tweede Wereldoorlog, tijdens de wederopbouw en de jaren erna, is er in Nederland ontzettend veel infrastructuur aangelegd. Honderden bruggen, wegen, tunnels, sluizen, waterkeringen, spoorlijnen, viaducten en andere infrastructurele kunstwerken zijn uit de grond gestampt door de generaties voor ons - in de jaren ‘50, ‘60 en ‘70. We hebben er onze economie en samenleving op gebouwd en rijden er vandaag de dag nog steeds op en over naar ons werk, naar huis, naar klanten, naar familie en vrienden. Maar het staal en beton van toen is nu onvermijdelijk toe aan vernieuwing of aan (nog meer) onderhoud om de levensduur te verlengen.

Als we die investeringen in onderhoud en vernieuwing niet doen, zal het aantal verstoringen, zoals noodgedwongen beperkingen en afsluitingen uit hoofde van veiligheid, op het hoofdwegennet, spoornetwerk en hoofdvaarwegennet hand over hand toenemen, met niet alleen meer kosten tot gevolg, maar ook meer hinder en de daarmee gepaard gaande economische schade. Dit geldt natuurlijk ook voor het hoofdwatersysteem. Onderhoud en vernieuwing is hard nodig om ons land veilig te houden en om de waterverdeling ten tijde van droogte mogelijk te maken.

Tegelijkertijd blijven ook investeringen in de verdere ontwikkeling van infrastructuur en het mobiliteitssysteem nodig om de bereikbaarheid van nieuwe woningen mogelijk te maken, economische groei te faciliteren, het verdienvermogen op peil te houden en onze weerbaarheid te verbeteren.

Dat is de reden waarom in het Coalitieakkoord ‘Aan de slag’ over de looptijd van het Mobiliteitsfonds bijna € 10 miljard is uitgetrokken voor infrastructuur en met Prinsjesdag nog eens ruim € 1,5 miljard voor instandhouding, en € 300 miljoen structureel voor regionale mobiliteit en ontsluiting. Gegeven de grote omvang van de opgave blijven scherpe keuzes echter noodzakelijk. Niet alles kan en niet alles kan tegelijkertijd. Drie weken na onze beëdiging hebben we daarom een brief gestuurd naar de Tweede Kamer waarin we een prioritering binnen het Mobiliteitsfonds en Deltafonds hebben aangekondigd om de basis op orde te brengen in onze infrastructuur[1].

Met het zogenaamde afweegkader, dat samen met de Tweede Kamer is vormgegeven, hebben we deze zomer een concrete prioritering op projectniveau gemaakt. De uitkomst hiervan is dat we nu ca. **€ 18 miljard voor het benodigde onderhoud en de vernieuwing beschikbaar willen maken**. Dit bedrag wordt beschikbaar gemaakt t/m 2041. Hiermee starten we met de basis op orde te brengen van de Nederlandse infrastructuur voor ten minste de komende acht jaar en markeren hiermee het begin van een grootschalige

[1] Kamerstuk 36 800-A, nr. 39.

wederopbouw van de Nederlandse infrastructuur. Grote financiële tekorten voor instandhouding van onze infrastructuur leiden tot maatschappelijk zeer onwenselijke effecten, veel onrust in alle regio's en het geeft een enorme onzekerheid aan bouwers. Dit moet veranderen. Een dergelijke situatie gaan we met deze grote prioritering in de toekomst voorkomen.

Met deze brief informeren we u over de prioritering aan de hand van de zeven stappen in het afweegkader, waaronder een herprioritering van de MIRT-projecten. We informeren u ook dat we met minder kostenopdrijvende regelgeving en afspraken met de markt over meer standaardisatie, innovatie en versimpeling, meer werk willen realiseren met de beschikbare middelen. Om onze ambitie op dit punt te onderstrepen willen we hiervoor ook een besparing realiseren op de fondsen door een efficiencyslag te slaan. In deze brief treft u een eerste aanzet daartoe aan, en over de verdere invulling daarvan wordt u richting voorjaar 2027 nader geïnformeerd.

Daarnaast hebben wij oog gehad voor de balans tussen meer stedelijke gebieden en landelijke gebieden en voor zowel weg, water als OV en spoor. De extra middelen voor regionale mobiliteit die met de augustusbesluitvorming ter beschikking zijn gekomen hebben daar uiteraard bij geholpen.

De in deze brief opgenomen prioritering zal, na bespreking hiervan in de Kamer en BO MIRT en budgettaire verwerking in het voorjaar, verwerkt moeten worden in de meerjarenprogrammeringen van Rijkswaterstaat en ProRail en in het MIRT. Conform het afweegkader, zal de basiskwaliteit van de netwerken in dit opzicht ook weer prioriteit krijgen boven ontwikkeling (aanleg). Alle voorstellen in deze brief dienen vanzelfsprekend te worden ingepast binnen het huidige rijksbrede uitgavenkader (kasruimte). We zullen daarnaast scherp aan de wind moeten varen om de belangrijkste prioriteiten op korte termijn inpasbaar te maken binnen de kaders van het Mobiliteits- en Deltafonds. Bovendien houden we rekening met de grenzen van hetgeen jaarlijks maakbaar is. En soms zullen hiervoor ook overbruggingsmaatregelen nodig zijn.

Uitkomsten prioritering op Mobiliteits- en Deltafonds
We hebben ons bij de prioritering gebaseerd op het afweegkader, zoals opgesteld met input van de Tweede Kamer en besproken in het Kamerdebat van 22 juni jl. We lichten in deze brief de gemaakte keuzes en de uitkomsten per stap van het afweegkader toe.

We hebben ons uiterste best gedaan om binnen de mogelijkheden meekoppelende belangen met woningbouw en defensie te gebruiken[2]. Bij het aanwijzen van de vijf nieuwe grootschalige gebieden is door de minister van VRO, in nauwe coördinatie met ons, in augustus jl. gekozen voor locaties waar al voldoende ontsluitingsmogelijkheden zijn. Dit heeft daardoor de financiële opgave niet verder vergroot. Later in deze brief zullen we ook ingaan op de afspraken die zijn gemaakt met Defensie.

1. *Keuze over de reikwijdte van de prioritering: uitzonderen van juridische verplichtingen*
Wat betreft de reikwijdte van de prioritering, heeft het kabinet eenmalig over de volle breedte van de fondsen geprioriteerd, dus over zowel het Mobiliteitsfonds en Deltafonds. Daarbij is in de eerste stap van het afweegkader een uitzondering

[2] Kamerstuk TZ202606-264 en Kamerstuk 31 305, nr. 555.

gemaakt voor juridische verplichtingen. Dit betekent onder andere dat een aantal MIRT-realisatieprojecten en programma's zijn uitgezonderd van prioritering. Met als gevolg dat onvermijdelijke tekorten op deze MIRT-projecten van dekking zijn voorzien (zie tabel 1).

Tabel 1: Budgettaire effecten stap 1

Modaliteit	Project	Budgettair effect (€)
Multimodaal	Zuidasdok (Tunnel Zuid en Knooppunt Amstel Zuid)	400 mln.
OV en spoor	Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS)	378 mln.
Wegen	A27 Houten-Hooipolder (urgente deel)	1.000 mln.
Water (DF)	Bestaande Spuimiddelen Afsluitdijk Fase 1	123 mln.
Water (DF)	Vervolg KRW/Stroomgebiedbeheerplannen 2028-2033	250 mln.
Water (DF)	Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP)	250 mln.
	Totaal	**2.401 mln.**

Toelichting:

- Zuidasdok: Het Rijk stelt € 400 miljoen extra beschikbaar om het project Zuidasdok door te kunnen zetten. Met deze middelen wordt het mogelijk om het zuidelijke deel van het tracé (Tunnel Zuid + Knooppunt Amstel) te realiseren. De ambitie blijft om het gehele Tracébesluit te realiseren. Voor de aanleg van de Tunnel Noord en Amstel Noord zijn we in gesprek met de regio en worden de mogelijkheden verkend voor alternatieve bekostiging in combinatie met alternatieve financiering buiten het Mobiliteitsfonds. Die verkenning wordt komend voorjaar bestuurlijk besproken. Zuidasdok hangt ook samen met de OV-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer en het derde perron bij Amsterdam Zuid. Voor de OV-verbinding tot aan Schiphol geldt dat we de gereserveerde middelen behouden en de overige financiering zal bestaan uit alternatieve bekostiging.
- Programma Hoogfrequent Spoorvervoer: Dit programma kent een potentieel tekort en daar bovenop is duidelijk dat zich nog enkele tegenvallers gaan voordoen, waarvan de exacte financiële omvang nog niet bekend is maar waar nu wel alvast rekening mee moet worden gehouden. Met de aanvullende budgetten kan de hele scope van het programma naar huidig inzicht worden gerealiseerd.
- A27 Houten-Hooipolder/Merwedebrug: In mei 2026 is de Tweede Kamer geïnformeerd over de vorderingen en (financiële) besluiten rondom de Merwede- en Hagesteinsebruggen. Toen is ook aangegeven dat er nog diverse onzekerheden zijn, zoals de vervanging van de kunstwerken Steenenhoek en Palenweg, Merwedebrug Oost en prijs- en marktontwikkelingen. De € 1 miljard is reeds bij de Ontwerpbegroting 2027 gereserveerd zodat in 2027 extra verplichtingen aangegaan kunnen worden voor de bouw van urgente programmaonderdelen en geen verdere vertraging optreedt.
- Afsluitdijk: De spuisluizen in de Afsluitdijk moeten worden vernieuwd en de spuicapaciteit moet vanwege een hogere zeespiegel worden uitgebreid. De huidige inschatting is dat vier grote spuisluizen moeten worden gebouwd. Met deze € 123 miljoen - en na inzet van bestaande reservering – kan de

nieuwbouw van de eerste spuisluis worden bekostigd. Dit project maakt onderdeel uit van de oorspronkelijke versterkingsopgave Afsluitdijk.

- Stroomgebieden: De € 250 miljoen voor het vervolg Kaderrichtlijn Water (KRW)/Stroomgebiedbeheerplannen 2028-2033 is vrijgemaakt om te voldoen aan de Europese rechtelijke vereisten (juridische verplichting).
- Hoogwaterbeschermingsprogramma: Om op middellange termijn het tekort voor de realisatie van het Hoogwaterbeschermingsprogramma te dekken, zijn extra middelen nodig. Deze € 250 miljoen is de resterende rijksinleg om de inleg van de waterschappen te matchen en de realisatie op stoom te houden.

2. *Keuze over de periode van de prioritering: basiskwaliteitsniveau voor acht jaar*

Instandhouding van de infrastructuur heeft in het afweegkader prioriteit gekregen en er worden extra middelen voor exploitatie en onderhoud[3] voor beschikbaar gesteld[4]. De extra middelen moeten Rijkswaterstaat en ProRail de mogelijkheid gaan bieden om acht jaar vooruit te werken, het werk zo efficiënt mogelijk in te plannen en voor marktpartijen om zichzelf hierop voor te bereiden. Hiermee keren we de trend van het almaar oplopende uitgesteld onderhoud, met alsmaar oplopende kosten tot gevolg. De extra budgetten die worden ingezet om het basis kwaliteitsniveau (BKN) van dekking te voorzien worden weergegeven in tabel 2. De budgetbehoefte op instandhouding van RWS wordt op dit moment extern gevalideerd in het kader van de geplande midterm-review. De budgetbehoefte van ProRail op instandhouding wordt momenteel herijkt en zal volgend jaar extern worden gevalideerd. Ook voor deze middelen geldt dat deze vanzelfsprekend in het rijksbrede kader ingepast moeten worden. Dit betekent dat andere projecten mogelijk naar latere jaren schuiven.

Voor de Hogesnelheidslijn (HSL) wordt voorzien in de voorbereiding van de inbeheername van de HSL door ProRail in 2031 en de uitvoering van exploitatie en onderhoud vanaf de inbeheername. Voor meer informatie over de opgave op de HSL-Zuid verwijzen we u naar de brief van 27 augustus jl.[5]

Tabel 2: Budgettaire effecten stap 2 afweegkader

Modaliteit	Project	Budgettair effect (€)
OV en spoor	BKN 8 jaar spoor (incl. E&O HSL)	2.018 mln.
Wegen	BKN 8 jaar HWN	1.771 mln.
Vaarwegen	BKN 8 jaar HVWN	693 mln.
Water (DF)	BKN 8 jaar HWS (w.o. Stormvloedkeringen en Basiskustlijnzorg)	440 mln.
	Totaal	**4.922 mln.**

Voor de periode na deze acht jaar en het langere meerjarenperspectief wordt een interdepartementaal beleidsonderzoek (IBO) gestart om het handelingsperspectief voor instandhouding op lange termijn in beeld te brengen.

---

[3] Voor spoor gaat het hier naast exploitatie en onderhoud ook om vernieuwing. BKN spoor betreft namelijk ook vernieuwing. Voor RWS gaat het bij deze stap enkel om exploitatie en onderhoud.

[4] Het indexatieverschil is hierin niet meegenomen, omdat dit verschil sterk kan fluctueren afhankelijk van hoe kosten- en budgetindexen zich ten opzichte van elkaar ontwikkelen. Hiervoor wordt de reguliere werkwijze gevolgd, waarbij het korte termijn indexatietekort betrokken wordt bij de jaarlijkse voorjaarsbesluitvorming.

[5] Kamerstuk 22 026, nr. 528.

Dit onderzoek zal scenario's schetsen om de instandhoudingsopgave en de beschikbare middelen structureel in balans te brengen. Daarbij wordt ook een internationale vergelijking gemaakt[6].

Ten aanzien van vernieuwing worden al wel de noodzakelijke uitgaven voor vernieuwing geraamd waarvoor de komende jaren al verplichtingen moeten worden aangegaan. De uitkomst van het IBO zal worden betrokken bij de middelen en definitieve programmering voor vernieuwing. Daarnaast beschrijft het Rijk in de Nota Ruimte, de Mobiliteitsvisie en onderliggende netwerkvisies de functies van de hoofdinfrastructuur in de bereikbaarheid richting 2050. Zo wordt duidelijk waar welke vervoersstromen in de toekomst te verwachten zijn, hoe de mobiliteit eruit ziet (digitalisering, elektrificatie, etc.) en wat dat vraagt van infrastructuur. Het Rijk gebruikt de functies van de infrastructuur als criterium bij beoordeling van instandhoudingsopgaven om toekomstvaste keuzes te maken. Hiermee wordt invulling gegeven aan de motie Van Leijen[7] die heeft verzocht om te onderzoeken hoe de toekomstige rol van de bestaande infra kan worden meegenomen bij de instandhoudingsopgave en de motie Goudzwaard die heeft verzocht om de impact op bereikbaarheid mee te wegen bij de prioritering van de instandhoudingsopgave[8].

Waterkwaliteit
Om aan de juridische verplichtingen onder de Kaderrichtlijn Water (KRW), de onderdelen van de Vogel- en Habitatrichtlijn (VHR) en Natuurherstelverordening (NHV) die toezien op de grote wateren (inclusief een aantal overgangswateren en de Waddenzee) te voldoen, zetten we tot 2033 onverminderd in op de uitvoering van de Stroomgebiedbeheerplannen en uitvoering van de derde tranche van de Programmatische Aanpak Grote Wateren (PAGW).

Tegelijkertijd maken we, als bewindspersonen van IenW, de keuze om de middelen uit de vierde tranche voor de PAGW na 2033 te laten vervallen, zodat deze middelen voor urgentere projecten kunnen worden ingezet. Daarmee blijft de opgave, waar met deze middelen aan werd bijgedragen, ook na 2033 wel bestaan maar ontbreekt dan nu de financiële ruimte. Een oplossing hiervoor vergt een samenhangende benadering met de opgaven die voortvloeien uit de KRW, de VHR en NHV, aangezien deze ook bij de grote wateren (inclusief de overgangswateren en de Waddenzee) samenkomen. De komende periode wordt daarom samen met LVVN gewerkt aan een samenhangend perspectief op dit terrein, binnen de huidige budgettaire kaders, dat uiterlijk 2028 gereed zal zijn ten behoeve van verdere besluitvorming.

Een vergelijkbare aanpak wordt gevolgd voor het herstel van de mariene ecosystemen van de Noordzee waar, net als bij de grote wateren, de opgave vanuit de Kaderrichtlijn Marine Strategie (KRM) samenkomt met die vanuit VHR en NHV.

3. *Focus op minder regelgeving, meer tempo, innovatie en basisfunctionaliteit*
We voeren een koerswijziging door in de manier waarop we projecten aansturen, afspraken maken en omgaan met risico's. Het principe is vanaf nu dat het Rijk alleen de basiskwaliteit voor haar rekening neemt en eventuele aanvullende

[6] Kamerstuk 37 020 IX, nr. 6.
[7] Kamerstuk 31 305, nr. 560.
[8] Kamerstuk 36 800 A, nr. 57.

wensen en daarmee gepaard gaande risico’s voor lokale/regionale overheden of andere partijen zijn. We gaan hard sturen op de basisfunctionaliteit (‘bare minimum’) en het verhogen van de productiviteit bijvoorbeeld door middel van standaardisatie, om zoveel mogelijk resultaat te genereren voor Nederland uit de beschikbare middelen. We streven naar het realiseren van een besparing van ruim € 2 miljard (zie tabel 3) op beide fondsen. We hebben medeoverheden en de bouwsector hierbij hard nodig. Wij gaan daarom afspraken maken met de sector en andere opdrachtgevers over productiviteitsgroei in de markt, die we komende maanden verder uitwerken. Begin volgend jaar moeten deze uitgewerkte afspraken landen in een breed infra-akkoord met bouwers en leveranciers en wordt duidelijk hoe groot het realiseerbare besparingspotentieel echt is.

Productiviteitsverhoging en efficiency in de bouw van infrastructuur
Met de marktpartijen in de infrasector gaan we samenwerken om de productiviteit en efficiency in de gehele infraketen te vergroten. Een belangrijke randvoorwaarde daarvoor is een voorspelbare opdrachtenstroom met een langjarige programmering, op basis waarvan bedrijven kunnen investeren in mensen, materieel, innovaties, digitalisering en scholing. Die voorspelbare en langjarige programmering maken we mogelijk door nu te prioriteren. Bij voorkeur wordt gewerkt met gebundelde opdrachten, waarin meerdere objecten zoveel mogelijk gestandaardiseerd en repetitief naar de markt worden gebracht. Om voortvarend aan de slag te gaan werken we aan een gezamenlijke productiviteitsagenda voor de sector, waarin deregulering, het inzetten op basisfunctionaliteit, standaardisatie en innovatie centraal staan. Ook is aandacht voor het opschalen van bewezen oplossingen en wordt bezien hoe risico’s het beste verdeeld kunnen worden. Het startschot voor de gezamenlijke productiviteitsagenda wordt nog dit jaar gegeven. Begin 2027 wordt deze agenda gepresenteerd.

We schrappen regels die projecten onnodig vertragen en duurder maken. Het betreft zowel regelgeving vanuit het Rijk alsook regels van gemeenten en provincies. Uit een eerste inventarisatie zijn de volgende thema’s kansrijk gebleken voor besparingen: o.a. inpassing in omgeving, producteisen en productierandvoorwaarden en (inter)nationale wet- en regelgeving. Het accent is te komen liggen op het voorkomen en beheersen van alle risico’s. Praktische vakkennis moet weer doorslaggevend worden. We moeten echt toe naar een totale cultuurverandering. Hiermee sluiten we ook aan bij de rijksbrede inzet om de regeldruk te verminderen wat ook in de Taskforce Slagvaardige Overheid wordt aangepakt.

Om concreet te sturen op zowel basisfunctionaliteit en het terugdringen van onnodig hoge kosten bij de planvorming en uitvoering van projecten, als kostenopdrijvende regelgeving te identificeren, wordt op het ministerie van IenW een team ‘Afdeling Deregulering Infra en Efficiënte Uitvoering’ (ADIEU) opgericht. Het team krijgt een toereikend mandaat om zo effectief mogelijk te zijn.

Er moeten concrete resultaten worden geboekt. Natuurlijk kost het voorbereiden van infrastructuurprojecten tijd, maar als er onvoldoende perspectief is op voortgang mag het geld niet op de plank blijven liggen. Dit uitgangspunt werd in de gesprekken die we gevoerd hebben met betrokken partijen, waaronder

regionale en lokale bestuurders, breed omarmd. Actief sturen op voortgang kan betekenen dat een project dat niet tijdig conform afspraken verloopt alsnog een lagere prioriteit krijgt ten faveure van een ander project.

Voorbeelden besparingspotentieel op regelgeving
Zowel de instandhouding als ontwikkeling (aanleg) heeft te maken met tal van regels. Vaak bedoeld om de veiligheid te waarborgen. Er zijn echter gevallen waarbij dit leidt tot disproportionele kostenstijgingen zonder dat het daadwerkelijk leidt tot veiliger situaties. Voorbeelden hiervan zijn de brandblusvoorzieningen die de komende jaren benodigd zijn op spooremplacementen en de verplichting tot het weghalen van pijlers van een brug in een vaarweg. Een ander voorbeeld is de Nederlandse toepassing van de Europese tunnelrichtlijn, waarbij we ons zelf verplichten om een bestaande tunnel bij renovatie aan te passen aan de huidige, strengere richtlijnen. Daarnaast moeten bestaande objecten soms worden aangepast aan de huidige regelgeving, ook als ze einde levensduur zijn en binnen enkele jaren worden gesloopt. Voorbeeld hiervan zijn de hekjes in de basculekelder van de Merwedebrug moeten worden vervangen omdat ze een paar centimeter lager zijn dan de huidige norm voorschrijft. Ook procedureel zien we besparingspotentieel. Zo moet op dit moment, ongeacht de grootte van het project, voor primaire waterkeringen een projectbesluit procedure worden doorlopen. Dit zorgt voor lange doorlooptijden van projecten en hoge procedurekosten.

We verwachten met deze aanpak ruim € 2 miljard te besparen. Op basis van de gesprekken die zijn gevoerd met RWS, ProRail, de regio's en bouwers hebben we er vertrouwen in dat deze besparing gerealiseerd kan worden. In het voorjaar zullen we de Tweede Kamer informeren over de meer gedetailleerde invulling en onderbouwing en over de voortgang van het programma waarmee regeldruk wordt verminderd. Hiermee geven we invulling aan de toezegging aan het lid Bikkers[9]. Dit is tevens een stimulans voor alle partijen die werken aan infrastructuur om voortgang te blijven maken met de realisatie van projecten. Hiermee ontstaat een premie op tempo.

Tabel 3: Budgettaire effecten stap 3 afweegkader

	Budgettaire ambitie (€)
Mobiliteitsfonds	Ca. 2.100 mln.
Deltafonds	Ca. 270 mln.
Totaal	**Ca. 2.370 mln.**

Als we besparingen weten te realiseren betekent dit dat we meer projecten kunnen uitvoeren met het bestaande budget. De 'zaaglijn' verschuift dan in de tabellen van de volgende stappen van het afweegkader[10]. Op dit moment is vanzelfsprekend nog geen besparing gerealiseerd, maar is er aan de zijde van IenW veel vertrouwen dat dit moet lukken. Ook ProRail heeft een eerste succesvolle inventarisatie gedaan. Vanzelfsprekend geldt ook dat projecten pas kunnen worden 'gedekt met het besparingspotentieel' als deze daadwerkelijk hard zijn onderbouwd of gerealiseerd.

[9] Kamerstuk TZ202606-263
[10] Zie voor toelichting op de 'zaaglijn' stap 7 verderop in de brief.

4. *Basisveiligheid voorop*

Er zijn diverse lagen in de bescherming en veiligheid van ons land. De basisveiligheid zorgt ervoor dat het land an sich kan functioneren. De constructieve en systeemveiligheid zorgen ervoor dat de netwerken blijven functioneren. Hiervoor is onder andere veelvuldig aandacht gevraagd door de Kamerleden Grinwis en Stoffer[11]. Om de basisveiligheid van onze laaggelegen delta te garanderen, bekostigen we de vernieuwing van het Gemaal IJmuiden. De spuisluis (uit 1940) en het gemaal (uit 1975) hebben een cruciale rol in het drooghouden van een gebied waar zo'n 4 miljoen Nederlanders leven. Hiervoor wordt € 2,3 miljard vrijgemaakt. Op het Deltafonds is gebleken dat dit gemaal onmogelijk van dekking kan worden voorzien vanwege de relatief beperkte omvang van het Deltafonds en de lopende realisatieprojecten en -programma's zoals de KRW en het Hoogwaterbeschermingsprogramma. Gezien de prioriteit die dit stuk infrastructuur heeft voor de droge voeten, en daarmee ook voor de bereikbaarheid, in een groot deel van Nederland, zal een deel van de middelen uit het Coalitieakkoord hiervoor worden ingezet.

Tabel 4: Budgettaire effecten stap 4 afweegkader

Modaliteit	Project	Budgettair effect (€)
Water	Gemaal IJmuiden	2.300 mln.

Systeemveiligheid (zoals ERTMS) en constructieve veiligheid van de kunstwerken van RWS zijn uiteindelijk verwerkt in stap 5, ten behoeve van de integrale besluitvorming over vernieuwingsopgaven.

5. *Prioritering binnen instandhouding: systeemveiligheid en vernieuwing*

a. ERTMS

Op het spoor is de treinbeveiliging vanzelfsprekend van vitaal belang, ook in het kader van weerbaarheid. Een tijdige vervanging van het treinbeveiligingssysteem door European Rail Traffic Management System (ERTMS) is essentieel om ook na 2040 het spoorsysteem te laten functioneren en de veiligheid te kunnen waarborgen. ProRail werkt daarom samen met de sector aan de uitrolstrategie van ERTMS. De Kamer[12] is in het voorjaar geïnformeerd dat indien ERTMS niet op tijd uitgerold wordt, er grote veiligheid- en beschikbaarheidsrisico's ontstaan voor het spoorsysteem. De huidige techniek is verouderd, kennis en onderdelen zijn steeds schaarser. Daarbij blijkt ook dat uitrol duurder en complexer is. De implementatie van ERTMS is dus essentieel voor het operationeel houden van het Nederlandse spoorwegnet. Dit kabinet maakt binnen de prioritering zo'n € 1,9 miljard vrij voor ERTMS en komt deze kabinetsperiode met de meerjarige programmering voor de landelijk uitrol. Deze middelen komen boven op de middelen die reeds bestemd zijn voor treinbeveiliging en implementatie ERTMS t/m 2040. Met deze aanpak kunnen volgende baanvakken worden omgebouwd, het rijdend materieel worden vernieuwd en waar nodig de huidige treinbeveiliging in bedrijf worden gehouden. Over de invulling van de landelijke uitrol en de getrechterde aanpak wordt u dit najaar nader geïnformeerd met een aparte Kamerbrief. Hierin wordt tevens invulling gegeven aan de toezegging aan de rapporteur, lid Heutink, in het CD Spoorveiligheid en ERTMS op 27 mei jl.[13]

---

[11] Kamerstuk 27 625, nr. 725 en Kamerstuk 36 800 A, nr. 48.
[12] Kamerstuk 33 652, nr. 110
[13] Kamerstuk 33 652, nr. 121.

Volgens de huidige inzichten moeten de laatste verplichtingen voor de periode tot 2035 uiterlijk in 2030 worden aangegaan. Tussen 2027 en 2030 worden hier definitieve keuzes over gemaakt; dat wil zeggen over de omvang en de wijze van financieren.

b. Vernieuwing RWS-netwerken

Specifiek binnen de instandhoudingsopgave van RWS maken we extra middelen vrij voor vernieuwing van de infrastructuur. Veel kunstwerken bij RWS zijn aan vervanging toe. De levensduur ervan kan niet verder worden verlengd. Vervanging is in deze gevallen dan de enige optie om zeer ingrijpende beperkingen, zoals bij de Suurhoffbrug nu, te voorkomen en veilig gebruik te kunnen garanderen.

We reserveren extra middelen om de in deze kabinetsperiode benodigde besluiten over de vernieuwing/vervanging van kunstwerken op de netwerken van RWS te kunnen nemen. We kunnen daarmee een aantal objecten vernieuwen waaronder de Haringvlietbrug, Prinses Irenesluis en Prins Bernardsluis. Bijlage 1 bevat de vernieuwingsprojecten waarover deze kabinetsperiode besloten kan worden door de middelen die met de prioritering naar vernieuwing gaan. Dit is geen statische lijst van projecten, er kunnen vanwege inspecties nieuwe projecten bijkomen die andere projecten weg kunnen drukken of vice versa wanneer uit onderzoek blijkt dat de levensduur van een object verlengd kan worden waardoor een ander object prioriteit kan krijgen. Deze (relatieve) flexibiliteit is goed en nodig.

Met deze impuls kunnen we een eerste grote noodzakelijke stap zetten. Voor het overige deel treffen we voor nu overbruggingsmaatregelen, zodat deze infrastructuur in ieder geval functioneel blijft totdat we deze op een later moment vernieuwen. Bijlage 1 geeft ook inzicht in de projecten waarvoor overbruggingsmaatregelen worden getroffen. Dit kunnen tijdelijke voorzieningen zijn waarmee we de objecten versterken of veiliger maken (zie kader hieronder). We reserveren hiervoor in totaal bijna € 2 miljard voor de RWS-netwerken. Het is echter niet overal mogelijk overbruggingsmaatregelen te nemen. We vernieuwen de objecten waarvoor overbrugging niet mogelijk is. Ook het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) heeft recent onderzoek gedaan naar de maatschappelijke kosten voor weggebruikers als gevolg van gebruiksbeperkingen op het hoofdwegennet[14]. Hieruit is gebleken dat het uitstellen van vernieuwing leidt tot aanzienlijke maatschappelijke kosten voor de weggebruiker en onderstreept daarmee de noodzaak tot grote investeringen in vernieuwing van onze infrastructuur. Helaas zullen nieuwe storingen en tijdelijke beperkingen met hinder tot gevolg niet altijd te voorkomen zijn. Ook gezien het feit dat er rekening moet worden gehouden met de maakbaarheid van de vernieuwingsopgave, onder andere door de capaciteit in de markt.

c. HSL-Zuid

De vernieuwing en het herstel van de tien viaducten op de HSL wordt in deze stap van dekking voorzien. Zoals met uw Kamer gedeeld in de Kamerbrief over de opgave HSL-Zuid[15] is de HSL een essentiële schakel in de Nederlandse en Europese spoorweginfrastructuur. Om de snelheid op de HSL naar 300 kilometer per uur te verhogen worden herstel- en reconstructiemaatregelen op alle tien de

[14] KiM notitie *Maatschappelijke kosten voor weggebruikers als gevolg van gebruiksbeperkingen op het hoofdwegennet. Een verkenning.*
[15] Kamerstuk 22 026, nr. 528.

viaducten tussen de Tunnel Groene Hart en Hoofddorp uitgevoerd. Daarnaast worden verschillende infrastructuurelementen en systemen van de bovenbouw, zoals de treinbeveiliging, de treindetectiesystemen en (de besturing van) de tunnel technische installaties die einde levensduur zijn, vervangen. Ook worden de verzakkingsproblemen op verschillende locaties langs de HSL-Zuid aangepakt. Vernieuwing op het spoor maakt verder onderdeel uit van het BKN (zie stap 2).

Met de gekozen prioritering op het Mobiliteitsfonds wordt binnen de bestaande civiele vernieuwingsopgaven voornamelijk geprioriteerd op de technische staat en constructieve veiligheid van objecten[16]. Deze uitgangspunten komen ook ten goede aan de opgave voor militaire mobiliteit[17].

Overbruggingsmaatregelen
Overbruggingsmaatregelen zijn tijdelijke voorzieningen of maatregelen waarmee we ervoor zorgen dat objecten die eigenlijk toe zijn aan vernieuwing toch nog enige tijd veilig in gebruik gehouden kunnen worden. Hier valt bijvoorbeeld te denken aan een tijdelijke ondersteuningsconstructie bij bruggen en viaducten. De oorspronkelijke vernieuwingsopgave verdwijnt hiermee niet, maar het moment waarop de daadwerkelijke vervanging of renovatie uiterlijk moet starten kan op deze manier worden uitgesteld, zodat tegen acceptabele kosten de functionaliteit van de betreffende infrastructuur langer kan worden blijven benut. In de regel gaat het hierbij om ongeveer 10% van de kosten van hetgeen één-op-één vervanging van het stuk infrastructuur zou hebben gekost.

Door de extra middelen en herprioritering kunnen we meer vernieuwingsprojecten uitvoeren. Rijkswaterstaat, ProRail en marktpartijen krijgen daarbij de benodigde ruimte voor een optimale planning van de werkzaamheden. De afgelopen periode heeft ook laten zien dat hierin flexibiliteit noodzakelijk is. Dit betekent ook dat sommige vernieuwingsopgaven vanwege onvoorziene omstandigheden eerder of later worden opgepakt. Op die manier laten we iedere euro werken en maximaal renderen. Ook hierbij zal rekening moeten worden gehouden met het rijksbrede uitgavenbeeld (kasruimte). Dit bepaalt wanneer projecten kunnen worden gerealiseerd.

Tabel 5: Budgettaire effecten stap 5 afweegkader

Modaliteit	Project	Budgettair effect (€)
OV en spoor	European Rail Traffic Management System (ERTMS) tranche 1 en landelijke uitrol	1.879 mln.
Wegen en vaarwegen	Vernieuwing (incl. overbruggingsmaatregelen) HWN en HVWN	6.645 mln.
Water (DF)	Onvermijdelijk levensduurverlengend onderhoud HWS en onuitstelbare vernieuwing	762 mln.

[16] Daarnaast wordt ook gekeken naar de functie in het netwerk.
[17] De hoofdopgave voor militaire mobiliteit is (in het kader van Host Nation Support) het zo snel en ongehinderd als mogelijk kunnen verplaatsen van militaire transporten over vooraf vastgestelde (door EU aangewezen) militaire corridors.

OV en spoor	Herstel viaducten en vernieuwing HSL	1.622 mln.
	Totaal	**10.908 mln.**

In onze aanpak zetten we het geld in voor de vernieuwingsprojecten waarvan wij verwachten dat in deze kabinetsperiode een besluit nodig is. Gezien de stijgende vernieuwingsopgave is dit ook een volgende grote stap om de benodigde productieverhoging te bewerkstelligen en ook de uitvoeringscapaciteit van de uitvoeringsorganisaties te bezien. Het is ook maar zeer de vraag of een groter deel in de komende jaren maakbaar zou zijn. Met de overbruggingsmaatregelen creëren we daarmee een beheerste situatie, waarop volgende kabinetten kunnen voortbouwen. Hiermee schuift een deel van de opgave ook door. Het eerder genoemde IBO Instandhouding zal hier mogelijk ook beleidsaanbevelingen voor doen.

6. *De bestaande afspraken over ontsluiting woningbouw nakomen*
Conform stap 6 van het afweegkader blijven de bestaande afspraken over de ontsluiting van woningbouw hierna buiten schot. De projecten zijn weergegeven in tabel 6. Voor de grootschalige woningbouwlocaties die eerder middelen vanuit het programma Woningbouw en Mobiliteit hebben ontvangen, geldt dat er elk jaar een voortgangsrapportage gepubliceerd wordt. De uitkomsten hiervan worden gepubliceerd met het verschijnen van de Kamerbrief over het MIRT. De overige gebieden worden gemonitord door het ministerie van BZK. Hiermee geven we invulling aan de toezegging van het lid Van Leijen[18]. Vanuit het programma zal, net zoals dat bij andere projecten gebeurt, ingegrepen worden als het proces te lang duurt waardoor een ander woningbouwproject eerder aangepakt kan worden. Ook behoort tot de mogelijkheden dat tot andere vormen van ontsluiting besloten wordt als die sneller gerealiseerd kunnen worden.

In deze stap wordt ook € 355 miljoen vrijgemaakt voor de vier grootschalige woningbouwgebieden uit 2025. Hiermee kan in Alkmaar, Apeldoorn, Helmond en Hengelo/Enschede ook gestart worden met het uitwerken van mobiliteitsmaatregelen. Hiermee wordt invulling gegeven aan de motie Boelsma-Hoekstra c.s.[19].

Zo werken we verder aan de brede kabinetsdoelstelling voor het realiseren van 100.000 woningen per jaar. We gaan dus actiever sturen op voortgang en een voorspoedige realisatie. Leidend daarbij zijn de gemaakte afspraken met de regio's en de uitgangspunten uit het 'Plan van Aanpak Beheersing programma Woningbouw en Mobiliteit uit januari 2026'[20]. Dit biedt de basis om rijksbijdragen (deels) terug te vorderen indien afspraken niet worden gerealiseerd. Eventuele vrijgevallen middelen binnen het programma WoMo kunnen - binnen bestaande voorwaarden - ingezet worden voor eventuele tekorten bij andere projecten uit het programma WoMo. Mochten er binnen het totale WoMo-budget uiteindelijk middelen vrijvallen, dan grijpen we dit moment aan om elke beschikbare euro doelmatig ingezet te krijgen.

Tabel 6: Stap 6 afweegkader - WoMo afspraken blijven intact

Modaliteit	Project (huidige gereserveerde middelen in €)
OV en spoor	Oostflank Rotterdam (incl. Stadionpark) (858 mln.)

[18] Kamerstuk TZ202606-265
[19] Kamerstuk 36 800 A, nr. 32.
[20] Kamerstuk 36 800 A, nr. 11.

OV en spoor	De Vlietlijn (359 mln.)
OV en spoor	RegioExpres (91 mln.)
OV en spoor	Veluwelijn (101 mln.)
OV en spoor	Oude Lijn (incl. BRT/HOV LeiZo) (1.622 mln.)
OV en spoor	Station Groningen Suiker (100 mln.)
OV en spoor	OV en wonen Utrecht (Merwedelijn) (1.506 mln.)
OV en spoor	Hub 's-Hertogenbosch (253 mln.)
OV en spoor	EuregioRail: Zwolle-Twente-Münster (32 mln.)
OV en spoor	HOV lijn Almere Pampus en/of Oosterwold (60 mln.)
OV en spoor	Spoorcapaciteit 2030 (72 mln.)
OV en spoor	OV-knooppunt Nijmegen Centrumzijde (63 mln.)
OV en spoor	Brainport: Spoorknoop Eindhoven (159 mln.)
OV en spoor	Brainport: Multimodale Knoop (718 mln.)
Wegen	Brainport: A58 Eindhoven-Tilburg (594 mln.)
Wegen	A6 Almere Oostvaarders-Lelystad (157 mln.)
Multimodaal	Maatregelen woningbouwlocaties Alkmaar, Apeldoorn, Helmond, Hengelo/Enschede (+355 mln.)

7. *Prioritering binnen MIRT*

De voorgaande stappen in het afweegkader hebben geleid tot een flinke impuls aan instandhouding en het dekken van tekorten op MIRT-realisatieprojecten. Vanwege de grote opgaven op instandhouding en de tekorten op lopende realisatieprojecten zou het zonder de augustusmiddelen noodzakelijk zijn om bijna het gehele pakket aan MIRT-verkenningen en -planuitwerkingen stop te zetten. De aanvullende middelen die bij Prinsjesdag o.a. voor regionale mobiliteit en ontsluiting bekend zijn gemaakt, hebben ervoor gezorgd dat een deel van deze projecten toch wel kan worden doorgezet. Projecten die niet door kunnen gaan worden niet geschrapt, maar gepauzeerd.

Bij de keuze voor projecten die nu door kunnen gaan is het met de Tweede Kamer vormgegeven afweegkader gevolgd, inclusief de moties die naar aanleiding van het debat CD Strategische Keuzes Bereikbaarheid van juni 2026 zijn aangenomen. Twee projecten zijn op voorhand van dekking voorzien vanwege internationale verplichtingen en afspraken bij inzet van het Klimaatfonds. Dit betreft Rail Gent-Terneuzen (die ook gedekt is vanuit de 2e ronde van het Nationaal Groeifonds) en Verduurzaming Zutphen-Hengelo-Oldenzaal.

Score MIRT-projecten

Binnen stap 7 van het afweegkader zijn vervolgens de MIRT-projecten op het Mobiliteitsfonds gescoord. Dit is gebeurd op basis van diverse criteria waarvoor de inbreng van de Kamer in de afgelopen debatten over de prioritering is gebruikt. De leden Grinwis c.s. vroegen per motie om regionale economische en ruimtelijke effecten mee te nemen[21]. Het lid Bikkers heeft verzocht expliciet rekening te houden met de bijdrage die projecten leveren aan de economische ontwikkeling en het verdienvermogen van Nederland[22]. Deze moties zijn gevat in de criteria 'economische ontwikkeling' en 'mobiliteit'. De leden Boelsma-Hoekstra c.s. verzochten om meekoppelende belangen mee te wegen, onder meer op het gebied van woningbouw[23]. Dit is gevat in het criterium 'woningbouw'. Leden

[21] Kamerstuk 31 305, nr. 550.
[22] Kamerstuk 36 800 A, nr. 47.
[23] Kamerstuk 36 800 A, nr. 54. Deze motie gaat ook in op regionale economie, weerbaarheid en dual-use. Toelichting is verderop opgenomen in de brief.

Stoffer c.s. benadrukten het belang van verkeersveiligheid in het kader van de prioritering[24]. Dit is gevat in het criterium ‘veiligheid’. Leden De Hoop en Grinwis hebben verzocht om interdepartementaal af te stemmen over de projecten die niet gedekt zouden kunnen worden en welke zwaarwegende nationale belangen hiermee in het gedrang komen[25]. Dit is interdepartementaal besproken en afgestemd in de Ministerraad. Om het nationaal belang mee te wegen, is het criterium ‘impact op de hoofdnetwerken’ toegevoegd. Het lid Van der Plas heeft verzocht regionale bereikbaarheid en het ontbreken van goede alternatieven mee te wegen[26]. Dit is gevat in het criterium ‘geen beschikbaarheid alternatieven’.

De MIRT-projecten op het Mobiliteitsfonds zijn gescoord op deze criteria en dit heeft geleid tot een ranking. Op basis van beschikbaar budget (na stap 1 t/m 6 van het afweegkader) wordt een zogenaamde ‘zaaglijn’ bepaald. Projecten boven de zaaglijn gaan door, maar zijn afhankelijk van dekking en beschikbaar budget (al dan niet met alternatieve bekostiging). Projecten boven de ‘zaaglijn’ die niet uitvoerbaar zijn blijven gepauzeerd. Alle reeds gepauzeerde projecten zijn wel gerangschikt.

De extra middelen die beschikbaar zijn gekomen met Prinsjesdag voor regionale mobiliteit en ontsluiting, zijn in stap 7 ingezet bij de prioritering. Projecten die voor dit budget in aanmerking komen, zijn apart gelabeld conform de volgorde van de rangschikking. In de tabellen 7 en 8 is dit per desbetreffend project aangegeven. Vanwege het specifieke oogmerk van deze middelen is expliciet gekeken naar:

- Het betreft projecten of programma’s in de regio die bijdragen aan het vergroten van de personenmobiliteit.
- Alleen projecten die naar huidig inzicht uitvoerbaar zijn, in het kader van dat het beschikbare geld moet werken voor Nederland[27].

De facto ontstaat met deze middelen een pakket van € 3,9 miljard tot en met 2041. Dit gaat om weg-, ov- en spoorprojecten. Daarmee kan ook een deel van de projecten die onder de zaaglijn dreigde te belanden doorgaan.

Bijlage 2 bij deze brief bevat een rangorde van alle MIRT-projecten op het Mobiliteitsfonds in planuitwerking, verkenning of gepauzeerd[28]. De ranking dient als leidraad bij het opstarten of pauzeren van projecten.

Binnen het Deltafonds is het Deltaprogramma Zoetwater in deze stap opgenomen. Rond het Deltaprogramma Zoetwater voert het Rijk de geplande maatregelen in het hoofdwatersysteem met urgentie uit, waaronder het opvoergemaal bij Eefde en het verbeteren van de stuwen bij Linne en Borgharen. De medeoverheden kunnen dit met de maatregelen in hun regio doen. Daarnaast ondersteunt het Rijk in de kennisontwikkeling door een voortrekkersrol te vervullen met het kennisprogramma waterbeschikbaarheid, met onder meer aandacht voor het omgaan met verzilting in de Rijn-Maasmonding en het verbeteren van de laagwatervoorspelling voor de Rijn en Maas. Vanuit IenW zullen we op korte termijn het bredere gesprek specifiek met de waterschappen aangaan over de opgaven de komende tijd en richting de toekomst.

---

[24] Kamerstuk 31 305, nr. 552.
[25] Kamerstuk 31 305, nr. 544
[26] Kamerstuk 31 305, nr. 549.
[27] Kamerstuk 36 800 A, nr. 46 en Kamerstuk 36 800 A, nr. 53.
[28] Kamerstuk 31 305, nr. 556.

Onderstaande tabel laat zien voor welke projecten het budget gehandhaafd blijft en/of een intensivering plaatsvindt. Een deel van deze projecten is afhankelijk van het realiseren van het besparingspotentieel uit stap 3. Op dit moment is zoals eerder aangegeven nog geen besparing gerealiseerd, maar is er wel veel vertrouwen dat dit moet lukken. Vanzelfsprekend geldt ook dat projecten pas kunnen worden gedekt met 'het besparingspotentieel' als dit ook daadwerkelijk hard onderbouwd of gerealiseerd is. Richting de Voorjaarnota 2027 – waar de prioritering wordt verwerkt in de begroting - moet daarnaast worden gekeken op welke termijn de projecten kunnen worden uitgevoerd: niet alles kan tegelijk, en in geval van krapte ligt de prioriteit bij de opgaven uit de eerdere stappen uit het afweegkader.

Tabel 7: MIRT-projecten waarvoor budget intact blijft

Modaliteit	Projecten	Totaal budget op fonds na prioritering in €[29]
Mobiliteitsfonds		
OV en spoor	Rail Gent Terneuzen (int. afspraak)	115 mln.
OV en spoor	Verduurzaming Zutphen-Hengelo-Oldenzaal (Klimaatfonds)	119 mln.
Wegen	A20 Nieuwerkerk - Gouwe	482 mln. (+262 mln.)
OV en spoor	Nedersaksenlijn*	2.039 mln.
Multimodaal	Mobiliteitspakket Brainport Eindhoven (excl. stap 6)	1.060 mln. (+635 mln.)
OV en spoor	Spoor- en perroncapaciteit Meppel*	183 mln.
OV en spoor	Derde Perron Amsterdam Zuid	639 mln. (+202 mln.)
OV en spoor	OV-verbinding Amsterdam - Haarlemmermeer	1.282 mln. (+ alternatieve bekostiging)
OV en spoor	Calandbrug (Theemswegtracé)	278 mln.
Vaarwegen	Hoofdvaarweg Lemmer - Delfzijl, fase 2	741 mln. (+200 mln.)
Wegen	N33 Zuidbroek – Appingedam*	203 mln.
Wegen	N50 Kampen - Kampen Zuid*	18 mln.
Wegen	A67/A73 knooppunt Zaarderheiken*	6 mln.

[29] Het bedrag tussen de haakjes betreft het budget dat wordt toegevoegd bij de prioritering.

OV en spoor	Grensoverschrijdend spoorvervoer*	229 mln. (+18 mln.)
Wegen	N35 Wijthmen-Nijverdal*	115 mln.
OV en spoor	MerwedeLingelijn*	58 mln.
Deltafonds		
Water	Deltaprogramma Zoetwater[30]	284 mln.

* Deze projecten worden van dekking voorzien vanuit de structurele reeks voor regionale mobiliteit en ontsluiting.

Tabel 7 laat de projecten zien waarvoor het budget met de prioritering intact blijft. Projecten die stuk voor stuk onder de aandacht zijn gebracht door de verschillende regio's en in de afgelopen jaren in de Kamer zijn besproken. Zo is onder andere, met verschillende moties en amendementen[31] aandacht gevraagd voor spoorknooppunt Meppel, en is in 2024 kamerbreed de motie Pierik en van Dijk[32] aangenomen om de MIRT-verkenning naar de Nedersaksenlijn op te starten.

Daarnaast is met het amendement Heutink c.s.[33] het belang onderstreept voor aanpassing van de weg bij Mariënheem (N35 Wijthmen-Nijverdal). In het Notaoverleg van 26 januari 2026 is kamerbreed verzocht om met de Brainport Eindhoven in gesprek te gaan over de vervolgstappen en financiering van infrastructuur in deze regio. Deze gesprekken hebben we parallel aan de prioritering gevoerd en daarbij is met de Brainport Eindhoven afgesproken om extra te investeren in het mobiliteitspakket aldaar, cruciaal voor de economische ontwikkeling en woningbouw in deze belangrijke regio.

Naast bovenstaande projecten wordt het onderzoek naar de Lelylijn voortgezet. De Kamer ontvangt gelijktijdig met de prioritering hierover ook een aparte brief. Voorgesteld wordt een adviescommissie in te stellen die het komend jaar het kabinet moet adviseren over het vervolg. In de prioritering zijn de budgetten die nog beschikbaar zijn op de aanvullende post bij Financiën niet voor andere zaken ingezet.

Overige prioriteiten

In stap 7 zijn ook middelen gereserveerd voor een aantal overige prioriteiten (zie tabel 8 hieronder). Dit zijn met name programma's die een bijdrage leveren aan de brede welvaart, zoals verkeersveiligheid en sociale veiligheid op stations. De uitvoering hiervan is niet afhankelijk van het te realiseren besparingspotentieel. Met de overige prioriteiten wordt verder invulling gegeven aan de motie van de leden Boelsma-Hoekstra en De Hoop ten aanzien van brede welvaart[34]. Onderstaande prioriteiten in tabel 8 zijn onderwerpen waarvan het belang ook in de debatten door de Kamer is onderstreept, zoals de motie van de leden Goudzwaard c.s. t.a.v. het Meerjaren Innovatieprogramma Maritiem[35]. Daarnaast is - vanuit de toevoeging van € 300 miljoen structureel voor regionale mobiliteit

[30] Dit project is niet afhankelijk van het besparingspotentieel. Voor het DF zijn de budgetten voor sifons en duikers bij de Brabantse kanalen afhankelijk van het besparingspotentieel.
[31] Kamerstuk 36 410 A, nr. 28.
[32] Kamerstuk 36 600 XII, nr. 42.
[33] Kamerstuk 36 410 A, nr. 27.
[34] Kamerstuk 36 800 A, nr. 55.
[35] Kamerstuk 31 409, nr. 514.

en ontsluiting - een totaalbudget van € 800 miljoen t/m 2041 opgenomen om te investeren in de regionale bereikbaarheid. Hierin is onder andere een budget voorzien voor publieke mobiliteit en fietsvoorzieningen[36]. Dit zorgt ervoor dat nu echt een stap kan worden gemaakt om het regionaal OV nog meer toekomstbestendig in te richten.

Onderdeel van de overige prioriteiten is ook een post voor weerbaarheidsmaatregelen op het spoor. Daarover zijn we in gesprek met Defensie. Tijdens het Commissiedebat Strategische Keuzes Bereikbaarheid is de toezegging gedaan aan de leden Grinwis en Stoffer om met Defensie en andere departementen het gesprek te voeren over de vraag hoe zij financieel kunnen bijdragen aan het onderhoud en de aanleg van infrastructuur. Daarbij is gevraagd om de Kamer hier vóór de begrotingsbehandeling over te informeren.

Een gesprek met Defensie over de bredere infraopgaven voor Defensie voor militaire mobiliteit en het Nationaal Programma Ruimte voor Defensie, waar ook Staphorst onderdeel van is, is eind oktober gepland. Over de uitkomsten van dat overleg informeren wij de Kamer graag via de MIRT-brief, die voorafgaand aan het in december geplande Notaoverleg MIRT verzonden zal worden. In dit kader heeft de Algemene Rekenkamer recent ook een focusonderzoek[37] opgeleverd waarin ze aangeven dat, alhoewel militaire transporten nu vrijwel altijd doorgang kunnen vinden, de infrastructuur nog niet geheel klaar is voor langdurige en grootschalige verplaatsingen van exceptioneel zwaar vervoer. Het onderzoek heeft onze aandacht. Daarom voeren we ook actief gesprekken met Defensie.

Tot slot zetten we ons in voor het Pakket Zeeland (‘Wind in de Zeilen’). Er wordt € 25 miljoen extra uitgetrokken om uitbreiding van de treindienst vanuit Zeeland naar de Randstad mogelijk te kunnen maken. Er is een tekort op dit programma. De volledige lijst van overige prioriteiten is opgenomen in de tabel hieronder. Voor een aantal hiervan volgt inhoudelijke uitwerking in de komende maanden.

Tabel 8: Inzet op overige prioriteiten

Modaliteit	Overige prioriteiten	Totaal budget op fonds na prioritering in €[38]
Multimodaal	Investeren in regionale bereikbaarheid*	800 mln. (+800 mln.)
Multimodaal	Innovatieprogramma logistiek 2027-2030 (vervolg op topsector logistiek)	45 mln. (+45 mln.)
Maritiem/Vaarwegen	Meerjaren Innovatieprogramma Maritiem 2027-2030 (MIP)	20 mln. (+20 mln.)
OV en spoor	Weerbaarheidsmaatregelen spoor en TEN-T	197 mln. (+197 mln.)
OV en spoor	Pakket Zeeland (Wind in de Zeilen)*	98 mln. (+25 mln.)
OV en spoor	Suïcidepreventie spoor	52 mln. (+30 mln.)
OV en spoor	Sociale veiligheid stations	36 mln. (+20 mln.)

[36] Kamerstuk 31 305, nr. 568.
[37] Focusonderzoek Algemene Rekenkamer *Focus op militaire mobiliteit*
[38] Het bedrag tussen de haakjes betreft het budget dat wordt toegevoegd bij de prioritering.

Wegen	Verkeersveiligheid (Rijks-N-)wegen, w.o. N36 en N50 Kampen-Kampen Ramspol*	357 mln. (+40 mln.)
Wegen	Impuls verkeersveiligheid	60 mln. (+60 mln.)
Water (DF)	Klimaatadaptatie en Bonaire, St. Eustatius, Saba	100 mln. (+100 mln.)

* Deze projecten worden van dekking voorzien vanuit de structurele reeks voor regionale mobiliteit en ontsluiting.

Ten aanzien van de infrastructuur en fysieke leefomgeving van Bonaire, Sint Eustatius en Saba wordt uw Kamer op korte termijn geïnformeerd over de voortgang van de actielijnen genoemd in de brief van 7 november 2025[39].

Projecten met onvoldoende budget
Onderstaande tabel bevat de lijst van projecten en reserveringen waarvan het budget wordt gebruikt ter dekking van de opgaven zoals beschreven per stap uit het afweegkader. Deze MIRT-projecten worden gepauzeerd maar niet geschrapt. Het pauzeren doet natuurlijk pijn, maar dit is de enige manier om de grote instandhoudingsopgave uit te voeren. Zoals aangegeven zetten we daarbij ook in op minder regelgeving, innovatie en bare minimum. Hoe meer we besparen hoe meer we mogelijk kunnen maken. Om dit succesvol te doen moeten we dit samen met de medeoverheden en andere partijen oppakken.

Voor de projecten in onderzoek en verkenning geldt dat we deze fase zo goed mogelijk afronden. Dit betekent dat als er weer perspectief ontstaat, deze projecten weer kunnen worden opgepakt. Dit geldt bijvoorbeeld voor de verkenning vaarverbinding Ameland. Dat geeft ons ook het inzicht in hoeverre de baggerwerkzaamheden op termijn houdbaar zijn en opwegen tegen investeringen in een nieuwe verbinding. In tabel 9 is per project dat wordt gepauzeerd een toelichting opgenomen[40].

Tabel 9: Overzicht projecten en reserveringen waarvan budget wordt bijgesteld

Modaliteit	**Projecten**	**Beschikbaar planflexibel budget na prioritering in €[41]**	**Toelichting**
Mobiliteitsfonds			
OV en spoor	Randstadrail/ Metronet	0 (-270 mln.)	Het betreft een project van de Metropoolregio Rotterdam – Den Haag (MRDH) voor het vergroten van de capaciteit van de Randstadrail en het metronet in Rotterdam, waarvoor een rijksbijdrage was afgesproken.
Wegen	A27 Zeewolde - Eemnes	0 (-204 mln.)	Begin 2026 is een besluit genomen om de verkenning te starten. De rijksbijdrage wordt bijgesteld naar 0,

[39] Kamerstuk 36 800 IV, nr. 21.
[40] Kamerstuk 31 305, nr. 544.
[41] Het bedrag tussen de haakjes betreft het budget dat wordt ingezet voor de prioritering.

			maar we gaan de verkenning wel afronden waarbij specifiek wordt gekeken naar de woningbouwopgave en de komst van de kazerne in Zeewolde. Met de prioritering is het budget naar nul bijgesteld.
Wegen	A28 Amersfoort - Hoogeveen	0 (-35 mln.)	Het betreft een maatregelenpakket gericht op de A28. De regio voert al een maatregelenpakket uit gericht op mobiliteitsmanagement, OV, fiets en logistiek (circa 27 mln.).
Vaarwegen	Bovenloop IJssel (IJsselkop - Zutphen)	8 (-35 mln.)	Met het verruimen van de vaargeul wordt bijgedragen aan een vlotte, efficiënte en veilige scheepvaartafwikkeling. Het project is niet of moeilijk uitvoerbaar vanwege stikstof, capaciteit en financiën. Het resterende budget is bestemd voor het vaarwegen deel van het project Klimaat Rivierpark IJssel (Deltafonds).
Vaarwegen	Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen IJssel	0 (-34 mln.)	Het aanleggen van ligplaatsen op de IJssel draagt bij aan een veilige en efficiënte scheepvaart. Het project is niet of moeilijk uitvoerbaar vanwege stikstof, capaciteit en financiën.
Vaarwegen	Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen A'dam-Lemmer	0 (-7 mln.)	Het aanleggen van ligplaatsen op de IJssel draagt bij aan een veilige en efficiënte scheepvaart. Het project is niet of moeilijk uitvoerbaar vanwege stikstof, capaciteit en financiën.
Wegen	Bereikbaarheid Ameland	0 (-251 mln.)	Voor de bereikbaarheid van Ameland loopt de verkenning. De rijksbijdrage wordt voor dit moment bijgesteld naar 0, maar we gaan de verkenning wel afronden. De uitkomsten van de verkenning verwachten we eind 2027. Hiermee zorgen we ervoor dat de beslisinformatie voor het vervolg beschikbaar is. Dit gaat in ieder geval over haalbaarheid van de oplossingsrichtingen en de kosten. Op korte tot middellange termijn zijn er geen problemen voor de bereikbaarheid van Ameland.
Wegen	N33 Appingedam - Eemshaven	0 (-259 mln.)	Begin 2026 is een besluit genomen om de verkenning te starten. Met de prioritering is het budget naar nul bijgesteld. De verkenning wordt alsnog uitgevoerd vanwege het belang voor Defensie. Dit project kent samenhang met planstudie N33 Zuidbroek-Appingedam. Het project is onderdeel van Nij Begun.

Wegen	N35 Nijverdal - Wierden	0 (-22 mln.)	Dit betreft een rijksproject gericht op regionale bereikbaarheidsproblematiek en verkeersveiligheid met meer dan de helft cofinanciering regio. In 2020 is het Tracébesluit vernietigd vanwege stikstof. Het project is niet of moeilijk uitvoerbaar vanwege stikstof en RWS-capaciteit.
Vaarwegen	Sluiscomplex Kornwerder-zand (vernieuwing met bascule-bruggen loopt wel mee in de vernieuwings-opgave RWS)	0 (-522 mln.)	Onderdeel van het gehele project Kornwerderzand is het vernieuwen van de huidige bruggen door basculebruggen, waardoor het gehele project in de toekomst mogelijk blijft. De vernieuwing van de bruggen is uitvoerbaar en zal ook ter hand worden genomen. Parallel zullen rijk en regio samen onderzoek doen naar technisch werkbare oplossingen voor onder andere de sluisverruiming, de verziltingsopgave, morfologische ontwikkelingen van de Waddenzee en de stikstof-opgave. Dit met het oog op mogelijke toekomstige realisatie van het gehele project. Op dit moment is de volledige projectscope niet uitvoerbaar. In afwachting van dit onderzoek wordt de rijksbijdrage voor de sluis op nul gezet.
Vaarwegen	Pont Nieuwer ter Aa	0 (-22 mln.)	Het project betrof een lumpsum bijdrage van IenW aan de provincie Utrecht voor de bouw van een fiets- en voetgangersbrug, ter vervanging van de huidige pontverbinding.
OV en spoor	Quickscan Decentraal Spoor Oost	0 (-19 mln.)	Het betreft restbudget van een project met maatregelen ter verbetering van de regionale bereikbaarheid en benutting van bestaande spoorinfrastructuur, waar momenteel geen concrete afspraken over bestemming tegenover staan.
OV en spoor	HRMK Spoorbrug	0 (-83 mln.)	Het gaat om de vroegtijdige vervanging van een spoorbrug. Het project wordt gepauzeerd vanwege ontbreken nut- en noodzaak op het hoofdspoornetwerk. De spoorbrug is nog niet aan vervanging toe.
Deltafonds			
Water	Getij Grevelingen	0 (-172 mln.)	Het betreft een rijksproject gericht op herstel van de waterkwaliteit- en natuur in de Grevelingen (rijkswater). De financiering van het project was

			niet rond, de te schrappen middelen betreffen slechts een deel van het benodigde budget. De komende periode breng ik (minister) met LVVN de omvang van de opgave voor het herstel van de waterkwaliteit en natuur in het Grevelingenmeer in kaart. Daarbij zal tevens in beeld gebracht worden wat de economische effecten zijn van het uitstellen of juist uitvoeren van systeemmaatregelen. Mocht blijken dat het project realiseerbaar is met een bijdrage vanuit LVVN, dan zet IenW erop in het in de prioritering onttrokken deel alsnog vrij te maken uit het Deltafonds.
Water	Reservering Deltaprogram ma Zoetwater	284 (-284 mln.)	Dit programma bestaat uit maatregelen en activiteiten gericht op het voorkomen van droogte. Het Deltaprogramma Zoetwater gaat door met 50% van de initiële reservering, gericht op het hoofdwatersysteem. Dit is gekoppeld aan klimaatadaptatie. Bijdragen/subsidies voor het onderliggend watersysteem worden gestopt. De huidige fase wordt conform plan afgerond.
Water	Reservering Programma-tische Aanpak Grote Wateren (PAGW)	0 (-567 mln.)	Het programma heeft betrekking op de verbetering van de ecologische waterkwaliteit van voornamelijk Rijkswateren. Zoals toegelicht in de brief (p. 5) vervallen de middelen uit de vierde tranche voor de PAGW na 2033. Daarmee blijft de opgave, waar met deze middelen aan werd bijgedragen, ook na 2033 wel bestaan maar ontbreekt hiervoor dan nu de financiële ruimte. Een oplossing hiervoor vergt een samenhangende benadering met de opgaven die voortvloeien uit de KRW, de VHR en NHV, aangezien deze ook bij de grote wateren (inclusief de overgangswateren en de Waddenzee) samenkomen. De komende periode wordt daarom samen met LVVN gewerkt aan een samenhangend perspectief op dit terrein, binnen de huidige budgettaire kaders, dat uiterlijk 2028

			gereed zal zijn ten behoeve van verdere besluitvorming.
Inzet resterende budgetten			
Wegen	Ring Utrecht	0 (-999 mln.)	Het Tracébesluit is vernietigd. Het budget is bijgesteld naar 0. Alleen voor de wettelijke geluidssanering en noodzakelijk onderhoud zijn nog middelen beschikbaar. In de komende periode wordt bekeken in welke vorm nog een vervolg kan worden gegeven aan de opgave rondom Utrecht.
Wegen	N65 Vught-Haaren	0 (-81 mln.)	De bestemmingsplannen zijn vernietigd. De eerder gereserveerde middelen voor de korte termijn maatregelen blijven beschikbaar.

Perspectief
Met de prioritering maken we ingrijpende keuzes. We zetten vol in op instandhouding. Dit moet de negatieve trend keren van achterstallig onderhoud, stijgende storingen en meer en langer durende beperkingen op onze infrastructuur. Maar daarmee zijn we er nog niet. Naast deze extra inzet is de komende decennia meer nodig om onze huidige infrastructuur op peil te houden.

Voor instandhouding wordt, zoals genoemd, een interdepartementaal beleidsonderzoek gestart om scenario's te schetsen om de beschikbare middelen, uitvoeringscapaciteit en ambities op instandhouding structureel in balans te brengen. De onafhankelijke werkgroep zal worden gevraagd de resultaten in de zomer van 2027 met uw Kamer te delen.

De projecten die nu nog niet uitgevoerd worden, zijn niet uit beeld. Dit geldt ook voor de projecten die eerder al gepauzeerd waren. Alle MIRT-projecten hebben we gerangschikt. Dit bestaat uit projecten die door kunnen gaan, maar ook de projecten die nu of al eerder waren gepauzeerd. Voordat daadwerkelijk nieuwe projecten kunnen worden opgestart is uitvoerbaarheid, denk aan stikstof, een harde randvoorwaarde. Zo kan een project op basis van belang voor bereikbaarheid hoog op de ranglijst staan, denk aan de aanpak van het hoofdwegennet rond knooppunt Hoevelaken, maar om die reden toch niet als eerste aan de beurt komen.

Als we deze grote veranderingen niet in gang gaan zetten, is het toekomstbeeld voor aanlegprojecten die de economie of (regionale) bereikbaarheid aanjagen, niet rooskleurig. Daarbij willen we ook aan de slag met een perspectief voor de periode na de prioritering. We gaan daarin meer sturen op voortgang van projecten. Dat betekent dat het budget van projecten die langdurig stil komen te liggen voor andere zaken kan worden ingezet. Hiermee houden we het geld aan het werk.

Vanuit economie en woningbouw zien we ook op lange termijn opgaven ontstaan voor nieuwe verbindingen en ontsluitingen. In lijn met de Nota Ruimte kan het nadenken over de structuurversterkende projecten van de toekomst, zoals de Rijnenburglijn en (inter)nationale bereikbaarheid van economische kerngebieden (o.a. Brainport en Rotterdamse haven), niet stil komen te liggen. Samen met het ministerie van BZK en medeoverheden geven we hier invulling aan. We zorgen er

hiermee voor dat de beslisinformatie over de toekomstige opgaven op tafel komt in lijn met de strategie in de Nota Ruimte en om zo deze projecten op termijn uit te kunnen voeren[42]. Hiermee zorgen we er onder meer voor dat grote woningbouwplannen van nationaal belang niet onnodig tot stilstand worden gebracht.

Omgevingsplannen voor woningbouw kunnen stranden in juridische procedures als bijvoorbeeld de bereikbaarheid onvoldoende is. Nu investeringen in nieuwe infrastructuur onder druk staan vanwege de omvangrijke instandhoudingsopgave, is steeds meer een nadrukkelijke weging aan de orde in welke mate we een zwaardere belasting van de mobiliteitsnetwerken als gevolg van woningbouw zullen moeten accepteren. Het heeft vanuit dit oogpunt de voorkeur om daar te bouwen waar ruimte is op de netwerken, er nabijheid tussen wonen, werken en voorzieningen georganiseerd kan worden en om slim mobiliteitsgedrag te stimuleren om deze negatieve effecten zoveel mogelijk te beperken.

Alternatieve bekostiging en financiering
Daarnaast kijken we kritisch naar hoe we de bekostiging en financiering van onze infrastructuur en ons bereikbaarheidssysteem hebben vormgegeven. Voor een aantal projecten willen we hier ook al ervaring mee opdoen. Dit betreft projecten in de metropoolregio Amsterdam (MRA). Daar zijn op dit moment de mogelijkheden voor alternatieve bekostiging het meest reëel. Dit kan gaan over een bijdrage door gebruikers of baathebbers in de regio. Ook kan hier naar het voorbeeld van diverse andere luchthavens in de wereld gekeken worden of met een extra heffing de OV-verbinding van Schiphol naar Amsterdam kan worden gerealiseerd. In verschillende Europese steden is dit heel normaal, variërend van een tarief van € 3 in Madrid tot zo’n € 17 in Londen.

De mogelijkheden van alternatieve bekostiging gaan we komende periode verder uitwerken. Dit is voor veel projecten namelijk geen oplossing voor het hier en nu, maar moet op termijn weer lucht geven. Eén van de varianten die we daarbij nader verkennen is het Oostenrijkse model, waarbij infra-uitgaven apart worden gezet van de overheid. We weten ook uit eerdere onderzoeken wel dat alternatieve bekostiging veelal maar een deel van de oplossing kan zijn. Sommige varianten vragen daarbij om aanzienlijke institutionele wijzigingen. Het is dus niet altijd zaligmakend. Bij het perspectief zullen we ook de mogelijkheden verkennen voor alternatieve financiering. Specifiek zullen we onderzoeken in hoeverre pensioenfondsen mee willen investeren in de verbouwing van de infrastructuur van Nederland, bijvoorbeeld door met een stuk voorfinanciering bij te dragen. Hiermee kunnen we eerder een groter deel van de instandhoudingsopgave oppakken. Voor het einde van het jaar komen we voor het onderzoek naar alternatieve bekostiging en financiering met een plan van aanpak, in lijn met de toezegging aan het lid van Leijen[43]. In de eerste helft van 2027 verwachten we een uitgebreider voorstel voor dit onderzoek met de Kamer te kunnen delen. Op deze manier werken we zowel aan het vrijspelen van meer middelen op lange termijn als het meer doen met de middelen die we hebben.

In het plan van aanpak zullen we ook ingaan op de diverse moties die over dit

[42] Conform Kamerstuk 29 435, nr. 270 en dan in ieder geval voor Utrecht Groot Merwede Rijnenburg (zowel voor weg als OV en spoor), vervolgfase Oude Lijn (Leiden -Dordrecht), ringlijn Amsterdam, de IJmeerverbinding Amsterdam-Almere en A27 Zeewolde-Eemnes.
[43] Commissiedebat strategische keuzes bereikbaarheid, juni 2026

onderwerp zijn aangenomen. De Kamer heeft daarnaast gevraagd om te reageren op een brief over de Nationale Investeringsinstelling (NII)[44]. Zoals hierboven aangegeven zijn we enthousiast om alternatieve bekostiging op te pakken, hier meer ervaring mee op te doen en het te laten werken ook voor Nederland. Het kabinet heeft in september de Kamer geïnformeerd over de NII. Dit kabinet maakt bewust scherpe keuzes in de focus van de NII: een instelling die alle problemen van Nederland moet oplossen, lost uiteindelijk geen enkel probleem goed op. Nationale publieke taken blijven een verantwoordelijkheid van de overheid. De aanpak van dergelijke investeringen verloopt primair via de Rijksbegroting. Zoals eerder aangegeven in deze brief zullen we wel de mogelijkheden bekijken van alternatieve financiering door private partijen.

Tot slot
Met deze brief hebben we de prioritering op het Mobiliteits- en Deltafonds gepresenteerd en hebben we inzicht gegeven in hoe wij de instandhoudingsopgave het hoofd bieden. Richting Voorjaarsnota 2027 gaan wij verder met het vastleggen van een programmering die past binnen het uitgavenkader van de fondsen. Hiermee zorgen we ervoor dat we de komende jaren de onderhoud- en vernieuwingsopgave stabiliseren en dat Nederland niet stil komt te staan.

In de aankomende periode zullen we de prioritering agenderen in de bestuurlijk overleggen MIRT. Deze vinden begin november plaats. Hierover wordt de Kamer per brief geïnformeerd. Uw Kamer kan overwegen de uitkomsten van de prioritering zoals uiteengezet in deze brief en de bijlage te betrekken bij de begrotingsbehandeling van IenW op 28 en 29 oktober a.s. De budgettaire verwerking volgt deels bij Voorjaarsnota 2027 en na de uitkomsten van het IBO bij de Ontwerpbegroting 2028.

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

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

[44] Brief over de Nationale Investeringsbank op www.nationaleinvesteringsbank.nl

Bijlagen
Bijlage 1: Overzicht van vernieuwingsprojecten
Bijlage 2: Rangorde MIRT-projecten op het Mobiliteitsfonds