

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

Nr. 11 Brief van de minister en staatssecretaris van Infrastructuur en
Waterstaat

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 13 januari 2026

Een goede bereikbaarheid in en van Nederland is van groot belang. De winterse omstandigheden van afgelopen week hebben nog eens extra onderstreept hoe essentieel een goed werkend mobiliteitssysteem is in ons dagelijks leven. De fysieke infrastructuur in Nederland vormt de ruggengraat van onze samenleving én houdt onze delta veilig. Zonder infra geen nieuwe woningen, zonder infra geen militaire mobiliteit, en zonder infra geen economische ontwikkeling. Als we willen investeren in woningbouw, de weerbaarheid van Nederland en ons verdienvermogen, zijn ook investeringen in mobiliteit nodig.

De afgelopen jaren zijn scherpe keuzes noodzakelijk gebleken in het investeringsprogramma van het Mobiliteitsfonds (MF), onder meer vanwege financiële tegenvallers bij lopende projecten en programma's, onvoldoende stikstofruimte en krapte op de arbeidsmarkt. Door een deel van het investeringsprogramma te pauzeren, is het mogelijk geworden om basiskwaliteitsniveaus vast te stellen voor de instandhouding van de netwerken en verder te werken aan diverse aanlegprojecten in (naderende) realisatie. In de Miljoenennota 2026 heeft het kabinet besloten dat een deel van de prijsbijstelling tranche 2026 opnieuw wordt ingezet als dekking van structurele problematiek Rijksbreed.¹ Eerder is bij de Voorjaarsnota 2025 door het kabinet besloten om de helft van de prijsbijstelling tranche 2025 (€ 2,1 miljard) in te houden. De taakstellingen hebben een structurele doorwerking, omdat de verplichtingen meerjarig vastliggen. Indicatief betekent het inhouden van de prijsbijstelling dat tot en met 2039 (huidige looptijd fondsen) circa € 3,9 miljard aan prijsbijstelling wordt ingehouden op het MF en Deltafonds (DF) samen. Dit effect loopt ook na 2039 door. Dit leidt tot nieuwe keuzes binnen het MF. Uw Kamer wordt hierover bij de Voorjaarsnota 2026 geïnformeerd.

¹ Kamerstuk 36 800-XII

Zoals in de Kamerbrief Langetermijnperspectief infrastructuur en woningbouw is aangegeven, neemt het budgettair kader van het MF af en is er een steeds groter deel nodig voor de exploitatie, onderhoud en vernieuwing van infrastructuur.² Hierdoor is er nauwelijks ruimte om tegenvallers op te vangen en is er geen ruimte voor nieuwe investeringen binnen het MF. In juli jl. is de Kamer geïnformeerd over de financiële opgaven en beleidswensen op het MF die optellen tot tientallen miljarden euro's.³ Tegelijkertijd zijn er uitvoeringsbeperkingen, zoals onvoldoende stikstofruimte en de krapte op de arbeidsmarkt waardoor ook niet alles uitgevoerd kan worden. Dit terwijl er steeds meer beheersmaatregelen nodig zijn om de infrastructurele netwerken veilig en beschikbaar te houden, zoals onlangs aan de Kamer is gemeld in de Staat van de Infrastructuur.⁴

De bereikbaarheid en mobiliteit van Nederland staan hiermee onder toenemende druk. Als een nieuw kabinet een goed functionerend netwerk wil waarborgen, zijn voldoende structurele middelen een belangrijke randvoorwaarde, zowel voor instandhouding als voor nieuwe grootschalige structuurversterkende projecten. Tijdens de Bestuurlijke Overleggen MIRT hebben de regio's opnieuw opgeroepen om structureel meer geld voor aanleg en instandhouding van infrastructuur vrij te maken. Binnen de huidige financiële kaders kunnen urgente en maakbare instandhoudingopgaven van het MIRT-programma niet zoals gepland worden uitgevoerd. Dit kan onverwachte afsluitingen, omleidingen en vertragingen tot gevolg hebben. Ten aanzien van de capaciteit van Rijkswaterstaat (RWS) begrijpen de regio's de keuze van het prioritair inzetten van capaciteit op exploitatie en onderhoud alsmede vernieuwing. Ze vragen tijdens de bestuurlijke overleggen echter wel om meer inzicht in de afweging die gemaakt wordt bij de inzet van de capaciteit van RWS, ook omdat dit consequenties heeft voor (gepauzeerde) aanlegprojecten. Het rijk zal hierover in 2026 in gesprek gaan met de regio's om deze afweging en prioritering meer inzichtelijk te maken.

Ondanks de demissionaire status van het kabinet en de beperkende ontwikkelingen (o.a. beperkte stikstofruimte en beschikbare arbeidscapaciteit) blijft IenW werken aan de instandhouding van de netwerken en aan projecten die wél maakbaar zijn. Hiervoor werkt IenW samen met andere departementen, provincies, gemeenten, vervoerregio's en waterschappen. De langetermijninvesteringen in de bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid van Nederland zijn opgenomen in het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). Samen met de

³ Kamerstuk 29 435, nr. 270

⁴ Kamerstuk 36 800-A, nr. 9

vijf MIRT-regio's en de goederenvervoercorridorpartijen vinden elk jaar de BO's MIRT plaats. Deze overleggen vormen daarmee een belangrijk moment om opgaven te agenderen, te bespreken en afspraken te maken met regionale bestuurders, en om – waar mogelijk – (investerings)beslissingen te nemen over toekomstige projecten en programma's.

De combinatie van afnemende budgetten, toenemende instandhoudingsopgaven en grotere nationale behoeften aan mobiliteit voor woningbouw, economie en (militaire) weerbaarheid maakt een herziening van de MIRT-systematiek nodig. Met de MIRT-brief eind 2026 zal de Kamer over de voorgenomen richting worden geïnformeerd. Hierbij wordt voortgebouwd op de verkennende gesprekken die de afgelopen tijd zijn gevoerd met partijen die bij het MIRT betrokken zijn.⁵ Herziening van de MIRT-systematiek wordt in overleg met de regio's nader onderzocht om zo het MIRT toekomstvast vorm en inhoud te geven.

Van 5 tot en met 8 januari 2026 hebben de BO's MIRT plaatsgevonden. In deze BO's zijn afspraken gemaakt met de regio's over de € 2,5 miljard die vanuit het kabinet beschikbaar is gesteld voor de bereikbaarheid van nieuwe woningen, zowel in stedelijke gebieden als in kleinere kernen. De Kamer is eerder geïnformeerd over de verdeling van de middelen.⁶ € 1,3 miljard wordt ingezet voor voorstellen gericht op Woningbouw op Korte termijn (WoKT). Hiermee wordt de bouw van ongeveer 145.000 nieuwe bereikbare woningen ondersteund. € 1,2 miljard wordt gereserveerd voor bereikbaarheidsmaatregelen in de grootschalige woningbouwgebieden. Vanuit het Gebiedsbudget van het ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening (VRO) zal daarnaast nog € 877 miljoen worden geïnvesteerd in grootschalige woningbouwgebieden. Dit alles draagt bij aan de realisatie van ongeveer 128.000 woningen tot 2035.

Het geheel van afspraken is te vinden in de afsprakenlijst die bij deze brief is bijgevoegd.

Er zijn aanzienlijk meer, veelal kwalitatief goede, voorstellen ontvangen dan aan financiële middelen beschikbaar is. Dat betekent dat er ook veel goede voorstellen nu niet gehonoreerd zijn, zoals die van de in de Ontwerpnota Ruimte aangewezen nieuwe grootschalige woningbouwgebieden Alkmaar Kanaalzone, BSK Apeldoorn, Helmond Centrum+ en Spoorzone Hengelo-Enschede (SHE). Met deze gebieden

⁵ Kamerstuk 36 600-A, nr. 16

⁶ Kamerstuk 32 847, nr. 1389

blijven we in gesprek. Het is aan een nieuw kabinet hier keuzes op te maken, waarbij de ingediende proposities als basis kunnen dienen. Daarnaast is geconcludeerd dat het zinvol is om gezamenlijk met de regio te onderzoeken wat het effect is van het toepassen van generieke rendementseisen voor de landelijke WoKT-regeling op de WoKT-voorstellen in de provincies Groningen, Fryslân, Drenthe en Zeeland. Onderdeel van dit onderzoek is de vraag of een landelijke WoMo-regeling met generieke criteria recht kan doen aan de verschillen in woningbouwopgaven in verschillende regio's, mede in het licht van de activiteiten in het kader van Elke Regio Telt. De onderzoeksopzet hiervoor zal op korte termijn door het Rijk in samenwerking met de betreffende regio's worden uitgewerkt.

Verder is onder meer afgesproken een MIRT-verkenning te starten voor de N33 Appingedam – Eemshaven (uit kabinetsreactie “Nij Begun”) waarvoor € 252,5 miljoen beschikbaar is binnen het MF. Hiermee moet de verkeersveiligheid en bereikbaarheid van en naar de Eemsdelta verbeterd worden. Daarnaast is afgelopen oktober de A16 bij Rotterdam geopend. Hierdoor stroomt het verkeer vlotter door en wordt de leefbaarheid voor de bewoners langs de A13 en A20 versterkt. Ook is onlangs de startbeslissing genomen voor de Nedersaksenlijn. Met de komst van de Nedersaksenlijn verbetert de bereikbaarheid en ontstaan kansen voor verbetering van de ruimtelijk-economische ontwikkeling en brede welvaart in de regio. Verder zijn met regionale overheden onder meer afspraken gemaakt voor € 38 miljoen voor het streven om de komende tien jaar op de tien drukste knelpunten op het spoor en de weg de spits aan te pakken.

De Kamer wordt, mede namens de minister van VRO, geïnformeerd over de uitkomsten van de BO's MIRT voor zover die betrekking hebben op het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). De minister van VRO informeert de Kamer met een separate brief over de uitkomsten van de BO's ten aanzien van volkshuisvesting en ruimtelijke ordening. Een volledig overzicht van alle bestuurlijke afspraken is te vinden in de bijlage bij deze brief.

Met deze brief informeren we de Kamer over de volgende zaken:

1. Voortgang MIRT-projecten en -programma's
 - 1.1. Regio Oost
 - 1.2. Regio Noordwest
 - 1.3. Regio Zuidwest
 - 1.4. Regio Noord
 - 1.5. Regio Zuid

- 1.6. Goederenvervoercorridors
- 1.7. Algemeen/regio-overstijgend
- 2. Moties en toezeggingen in het kader van het MIRT
- 3. Slot

Voortgang MIRT-projecten en -programma's

Regio Oost

In het BO MIRT Oost is gesproken over verkeersveiligheid, doorstroming en bereikbaarheid van steden en het landelijk gebied. Ook kwam aan de orde dat er mogelijk infrastructurele opgaven kunnen voortvloeien uit het programma Ruimte voor Defensie, bijvoorbeeld bij Zeewolde. De ministeries van Defensie en IenW bezien waar deze opgaven al een plek hebben of kunnen krijgen in het MIRT. Daar waar de MIRT-systematiek niet passend is, zal gezamenlijk worden gekeken naar de mogelijkheden voor tijdige ingebruikname van benodigde infrastructuur gelet op de noodzakelijke versterking van de krijgsmacht. De betreffende regio's zullen daarbij worden betrokken.

Verder zijn er afspraken gemaakt voor grootschalige woningbouwgebieden in Nijmegen, Zwolle en Arnhem. Er is gesproken over de nieuwe grootschalige woningbouwgebieden. In landsdeel Oost betreft dat de gebieden Spoorzone Hengelo-Enschede (SHE) en Apeldoorn Binnenstad- Spoor en Kanaalzone (BSK), waar geen inframiddelen zijn toegekend. Rijk en regio gaan in het eerste kwartaal van 2026 verder met elkaar in gesprek over mogelijkheden binnen bestaande afspraken en richting de toekomst.

Voor woningbouw op korte termijn worden onder meer in de gemeenten Dalfsen, Doetinchem en Raalte middelen toegekend. Zowel via grootschalige woningbouwgebieden als woningbouw op korte termijn zijn er bijdragen afgesproken voor het realiseren van goed ontsloten woningbouw in verstedelijkingsgebieden in NOVEX-gebied Arnhem-Nijmegen-Foodvalley.

Vrije kruising Arnhem-Oost

Bij het BO MIRT 2022 is afgesproken om een MIRT-onderzoek uit te voeren naar een vrije spoorkruising ten oosten van Arnhem Velperpoort om het groeiende personenvervoer te accommoderen. Dit MIRT-onderzoek is in de afgelopen periode afgerond en als bijlage bijgevoegd. Uit het onderzoek en de bijbehorende participatiebijeenkomsten komt naar voren dat er zeker ruimtelijke kansen zijn te creëren bij het ontwerpen van een dergelijke vrije kruising middenin Arnhem, maar

dat er ook nog belangrijke knelpunten zijn. Het is dan ook belangrijk dat de omwonenden hier te zijner tijd goed bij betrokken worden. Vanwege de samenhang met het MIRT-onderzoek naar de gehele spoorcorridor Utrecht – Arnhem – Duitse grens waarvan de resultaten en bestuurlijke bespreking in 2026 worden verwacht, hebben de betrokken partijen nu geen vervolgafspraken gemaakt rondom de vrije kruising Arnhem-Oost.

Berlijntrein

ProRail heeft recent met IenW en de regio de tussenresultaten gedeeld van hun onderzoek naar de robuuste inpassing van de versnelde Berlijntrein en van 740 meter lange goederentreinen conform de TEN-T-verplichting op hetzelfde traject. ProRail heeft daarbij aangegeven dat voor station Deventer een extra onderzoeksslag nodig is. Hierover is met de regio een BO MIRT afspraak gemaakt.

Uit de tussenresultaten blijkt een vierde perron op station Deventer (€ 95-135 miljoen) en een snelheidsverhoging tussen Hengelo en Oldenzaal grens (€ 25-65 miljoen⁷) nodig om het huidige knelpunt bij Deventer op te lossen.⁸ Een vierde perron draagt ook bij aan meer/snellere (inter)nationale treinen en eventuele dubbelsporigheid Zwolle - Deventer.⁹ Van de snelheidsverhoging Hengelo - Oldenzaal profiteren ook de regionale treinen. Een snelheidsverhoging Amersfoort - Apeldoorn (€60-85 miljoen) zal de robuustheid en de reistijd verder verbeteren en de overstap op Amersfoort voor bijvoorbeeld reizigers uit Twente naar Schiphol versterken. Deze laatste maatregel is ook nodig voor verdere groei van treinfrequenties bovenop de PHS-dienstregeling.

Uit de studie volgt ook dat met aanpassingen op het emplacement Deventer het mogelijk wordt om aldaar 740 meter lange goederentreinen te faciliteren, waarmee zowel de Weesp-route als de IJssellijn geschikt worden voor 740 meter goederentreinen richting Bad Bentheim. In het Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer wordt deze aanpassing gezien als prioriteit. Aangezien binnen het huidige 740 meter programma geen financiële middelen beschikbaar zijn voor het emplacement Deventer zal, na oplevering van de studie in 2026, binnen de uitvoeringsagenda van het Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer met prioriteit worden gezocht naar financiële middelen om het project voort te zetten.

⁷ Exclusief eventueel benodigde maatregelen rondom overwegen en baanstabiliteit.

⁸ Kamerstuk 29 984, nr. 1201

⁹ Kamerstuk 36 600-A, nr. 63

Regio Noordwest

In het BO MIRT Noordwest zijn belangrijke besluiten genomen die een impuls geven aan de grote opgaven op het gebied van bereikbaarheid en woningbouw. Voor de Metropoolregio Utrecht (MRU) zijn afspraken gemaakt over de bereikbaarheid in relatie tot de grootschalige ontwikkeling van Groot Merwede en Rijnenburg. Daarbij is onder meer een voorlopig voorkeursalternatief vastgesteld voor de Merwedelijn in combinatie met stappen voor het hoofd- en onderliggend wegennet en het fietsnetwerk in Utrecht Zuidwest. Voor het gepauzeerde project A1/A28 knooppunt Hoevelaken is geconstateerd dat ondanks de breed gedeelde ambitie de randvoorwaarden nu niet kunnen worden ingevuld voor een (gefaseerde) herstart. Gezien de urgentie van het project en de wil van partijen om er de schouders onder te zetten, is afgesproken dat rijk en regio gezamenlijk de mogelijkheden in de aanpak van de stikstofopgave verkennen. Verder zijn onder meer de uitkomsten van de eindrapportage van het Gebiedsonderzoek Spoorzone Amersfoort en Heuvelrugzone onderschreven en zijn vervolgspraken gemaakt.

In de Metropoolregio Amsterdam (MRA) is afgesproken een MIRT-verkenning A27 Zeewolde – Eemnes te starten. Daarnaast zet het Rijk zich in om het project A6 Almere Oostvaarders – Lelystad op een gepast moment te herstarten. Voor beide projecten is door het Rijk (aanvullend) budget beschikbaar gesteld. Hiermee worden stappen gezet ter verbetering van de bereikbaarheid van Flevoland en de ontsluiting van de grote woningbouwopgave in deze provincie. De nieuw aangewezen grootschalige woningbouwlocatie Alkmaar krijgt een impuls door een bijdrage uit het gebiedsbudget van het ministerie van VRO. De regio heeft haar teleurstelling uitgesproken dat er vanuit het Rijk geen middelen zijn toegewezen voor de ontsluiting van het nieuw aangewezen grootschalig woningbouwgebied Alkmaars Kanaal. De regio Noord-Holland Noord heeft voorgesteld in de regio een gezamenlijke Rijk-regio pilot te starten met de inzet van drones bij incidentmanagement op de infrastructuurnetwerken. Het Rijk heeft toegezegd hierop terug te komen betreft mogelijkheden.

Tenslotte heeft de regio Noordwest aandacht gevraagd voor het beter benutten van Europese subsidies, zoals het Social Climate Fund, bijvoorbeeld voor investeringen in de passage van hoofdinfrastructuur door doorfietsroutes.

Zuidasdok

Er zijn verdere stappen gezet in de realisatie van het programma Zuidasdok. In de bijlage is de eerste halfjaarrapportage 2025 over het programma Zuidasdok opgenomen. In de eerste zes maanden van 2025 hebben grootschalige werkzaamheden plaatsgevonden aan de Openbaar Vervoer Terminal en Knooppunt De Nieuwe Meer. Op 31 oktober 2025 is Knooppunt Amstel gegund aan Boskalis, Mobilis en Van Gelder. Het integraal definitief ontwerp van de tunnel wordt opgesteld.

In december 2023 is een verwacht tekort op Zuidasdok van € 600 miljoen tot € 800 miljoen gerapporteerd. In 2024 zijn in opdracht van het bestuurlijk overleg Zuidasdok versoberingsmogelijkheden in beeld gebracht en is gekeken of onderdelen van het project kunnen worden getemporiseerd. Toen is afgesproken een taakstelling door te voeren van € 70 miljoen die behaald wordt door het soberder realiseren van de projectscope. Ook hebben de bestuurders verzocht de mogelijkheid van een robuustere bouwmethode te onderzoeken. Inmiddels is gebleken dat een aangepaste bouwmethode onvoldoende aanvullende besparing oplevert en deels niet veilig toepasbaar is. De opdrachtgevers blijven gericht op maatregelen om verdere kostenstijgingen te voorkomen. Met oog op de opdrachtverlening voor de tunnel hebben de opdrachtgevers in 2024 afgesproken hierover uiterlijk in de tweede helft van 2025 een besluit te nemen.

Tijdens de realisatie van het programma en het ontwerpproces van de tunnel is meer duidelijkheid ontstaan over risico's, planning en kosten. Ondanks de inzet op versoberingen en het voorkomen van meerkosten, is het verwachte tekort begin 2025 helaas verder toegenomen naar € 1.150 miljoen tot € 1.300 miljoen. De door het programma Zuidasdok gemelde oorzaken sluiten aan bij eerder gemelde factoren bij kostenstijgingen in het programma zoals inflatie, schaarste en risico-avers gedrag van de markt, toenemende indirecte kosten, de grote bouwcomplexiteit, de staat van het areaal en de ondergrond. Een structurele omstandigheid bij de kostenstijgingen is ook dat Zuidasdok in hoogstedelijk gebied gerealiseerd wordt. Het gebied moet tijdens de bouw op een veilige manier bereikbaar blijven. Het station en de snelweg blijven open terwijl ze worden uitgebreid. Het gaat om een kostenprognose die nog kan wijzigen en niet om onherroepelijke externe verplichtingen. Er zijn optimalisaties mogelijk, maar er kunnen ook nieuwe tegenvallers optreden. Er wordt in 2026 een externe toets uitgevoerd naar de door het programma Zuidasdok toegepaste processen, methoden en technieken voor het ontwerpen en beprijzen van het programma en welke waarborgen daaromheen zijn ingericht. De bouw van de Minervapassage

vertraagt, met gevolgen voor project tunnel en project OVT-3. De vertraging heeft gevolgen voor het risicoprofiel op de eindmijlpaal. Rekening houdend met deze onzekerheden verschuift de eindmijlpaal van Zuidasdok naar 2035-2037.

In een BO op 5 november hebben Rijk en regio de scope van Zuidasdok zoals opgenomen in het Tracébesluit Zuidasdok nogmaals bevestigd. Het is duidelijk geworden dat het besluit over de noordelijke tunnel en Knooppunt Amstel noord pas in 2026 nodig is. Eind 2026 is er ook meer zekerheid rondom de uitvoeringsprijs van de tunnel en het ontwerp voor Knooppunt Amstel Zuid. Ondertussen wordt doorgewerkt aan een integraal definitief ontwerp voor realisatie van tunnel zuid en tunnel noord, waarbij met het nu beschikbare budget in ieder geval tunnel zuid gerealiseerd wordt. Er is afgesproken dat het besluit over fasering en financiering van tunnel noord en KNA-noord uiterlijk eind 2026 wordt genomen. De gehele scope kan alleen worden gerealiseerd met aanvullend budget.

Herijking planning project A9 Badhoevedorp – Holendrecht

Het project A9 Badhoevedorp – Holendrecht is het laatste project van het wegbreidingsprogramma Schiphol – Amsterdam – Almere (SAA). Bij de opdrachtnemer is vertraging opgetreden bij de uitvoering van de werkzaamheden aan de verdiepte ligging nabij de gemeente Amstelveen. Oorzaken hiervan liggen in vertraagde vergunningen, gewijzigde wetgeving en onverwachte omstandigheden zoals het aantreffen van een oude onbekende weg. Hierdoor verschuift de openstellingsmijlpaal van zowel het project als het programma SAA van eind 2027 naar medio 2029.

OV-verbinding Amsterdam – Haarlemmermeer

Op 7 oktober jl. heeft een bestuurlijk overleg over de MIRT-verkenning OV-verbinding Amsterdam Haarlemmermeer (OVAH) plaatsgevonden. De opdrachtgevers (Vervoerregio Amsterdam, Schiphol, Schiphol Area Development Company (SADC), gemeenten Amsterdam, Haarlemmermeer, Provincie Noord-Holland, NS en ministerie van IenW) hebben met elkaar gesproken over de tussenresultaten van de MIRT-verkenning. In het BO MIRT 2024 is met elkaar afgesproken om te komen tot een richtinggevend conceptbesluit voor een voorlopig voorkeursalternatief.

Rijk en regio zijn het eens dat van de vijf alternatieven, zoals beschreven in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau, ingezet wordt op het alternatief 'bovengrondse

metro'. De huidige inschatting komt erop neer dat er in totaal € 4-7 miljard nodig is voor de OV-verbinding, afhankelijk van de lengte van het tracé en nadere uitwerking. Het is een uitdaging om gezamenlijk voldoende financiële middelen beschikbaar te hebben ter dekking van het voorlopig voorkeursalternatief. Rijk en regio gaan er de komende periode gezamenlijk aan werken om de financiering rond te krijgen. Vanaf 2039 wordt structureel € 200 miljoen vanuit de extrapolatie gereserveerd voor de OV-verbinding Amsterdam – Haarlemmermeer op de begroting van lenW. Het is aan een volgend kabinet om een vervolgbesluit te nemen voor dit project. De Voorkeursbeslissing is volgens de huidige planning eind 2026 voorzien.

Het belang en de urgentie van het project voor het (spoor)netwerk als geheel en voor de bereikbaarheid van Nederland staat niet ter discussie. Sterker nog, het project OVAH is noodzakelijk voor een goede bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties in de Metropoolregio Amsterdam, voor een toekomstvast spoornetwerk voor Nederland.

Groot Merwede en Rijnenburg

Rijk en regio zetten in op grootschalige ontwikkeling van in totaal 63.000 tot 75.000 woningen en 30.000 tot 41.000 arbeidsplaatsen in Groot Merwede en Rijnenburg. Grootschalige ontwikkeling is afhankelijk van diverse voorwaarden (bijvoorbeeld water, bodem en energie op orde) en van benodigde maatregelen en investeringen voor bereikbaarheid en leefbaarheid. Rijk en regio stellen daarom een ontwikkelstrategie op.

Vooruitlopend op de ontwikkelstrategie en voortbouwend op zowel het MIRT-onderzoek A12-zone in samenhang met Rijnenburg als de MIRT-verkenning OV en Wonen, is op het BO MIRT afgesproken om vervolgonderzoek te doen naar de toekomstige OV- en autobereikbaarheid van Groot Merwede en Rijnenburg. Enerzijds wordt een startbeslissing voorbereid voor een MIRT-verkenning naar het doortrekken van de Merwedelijn als 'Rijnenburglijn' naar Rijnenburg. Anderzijds wordt vervolgonderzoek uitgevoerd naar de ontsluiting van Rijnenburg per auto in samenhang met het functioneren van het hoofdwegennet. Voor de maatregelen die uit beide vervolgonderzoeken volgen, is nog geen financiële dekking beschikbaar.

Voor de MIRT-verkenning OV en Wonen hebben Rijk en regio het voorlopig voorkeursalternatief vastgesteld van een Merwedelijn met een verdiepte ligging. Hiertoe reserveert het Rijk een taakstellend budget van € 562 miljoen inclusief btw

extra en de regio € 160 miljoen exclusief btw extra. Met het vaststellen van het voorlopig voorkeursalternatief worden vóór 2035 tenminste 10.000 extra woningen in Groot Merwede gerealiseerd, aanvullend op de 25.500 woningen die zijn afgesproken in het BO MIRT 2022. Daarnaast spant de regio zich in om vanaf 2035 te starten met het ontwikkelen van Rijnenburg (22.000 tot 25.000 woningen). Hiermee is ook uitvoering gegeven aan de motie van de leden Koerhuis en Minhas om afspraken met Utrecht en Nieuwegein te maken over de afspraken in het coalitieakkoord en het aantal te bouwen woningen vóór en na 2030.¹⁰ Rijk en regio werken toe naar een zo spoedig mogelijk voorkeursbesluit voor de MIRT-verkenning waarna de MIRT-planning en -studiefase kan starten.

ERTMS Schiphol – Amsterdam – Almere – Lelystad (SAAL)

In de afgelopen periode is met de regio gesproken over de landelijke uitrol van ERTMS en de frequentieverhoging op de SAAL-corridor. Daarbij is uitgebreid stilgestaan bij de complexiteit, onzekerheden en verwachtingen van de betrokken partijen. Het rijden van extra treinen in 2033 (conform Dienstregelingsmodel II) is de gezamenlijke ambitie, maar vormt een grote uitdaging. De uitrol van ERTMS op de SAAL-corridor is noodzakelijk om hoogfrequent vervoer mogelijk te maken.

De programmadirectie ERTMS werkt samen met partners in de spoorsector en de regio aan de verdere uitwerking hiervan. Daarnaast wordt gewerkt aan mogelijke alternatieve verbeteringen van de bereikbaarheid en wordt de ontwikkeling van het aantal reizigers onderzocht. Het streven is om in 2026 te komen tot verdere keuzes.

Regio Zuidwest

In het BO MIRT Zuidwest zijn voor € 276 miljoen in totaal 17 WoKT-afspraken gemaakt waarmee wordt bijgedragen aan de versnelde realisatie van ruim 30.000 woningen. Daarnaast zijn er afspraken gemaakt voor € 277 miljoen voor de goede bereikbaarheid en ontsluiting van de grootschalige woningbouwgebieden Rotterdam Oostflank, Den Haag CID Binckhorst en de Oude Lijn. Vanuit het gebiedsbudget is € 236 miljoen in Zuidwest toegekend. In totaal draagt dit bij aan de start realisatie van 18.650 extra woningen tot en met 2034 in de grootschalige woningbouwgebieden. In navolging van de WoKT-besluiten die zijn genomen met Zeeland en met de regio Noord wordt er een onderzoek gestart tussen Rijk en regio naar de effecten van de toepassing van rendementseisen voor de WoKT-regeling.

¹⁰ Kamerstuk 36 200-A, nr. 19

De regio heeft het belang van een goed functionerend infranetwerk benadrukt, ook vanwege de financiële tekorten en de vele ruimtelijke opgaven waaronder woningbouw. Vanuit de regio is aangegeven dat de prijsbijstelling op de indexatie vanuit het Rijk op termijn tot tekorten zal leiden en dit een opgave is. Hierbij is aandacht gevraagd voor de gepauzeerde wegenprojecten (A4 Haaglanden – N14, A4 Burgerveen – N14, A15 Papendrecht – Gorinchem, A16 Van Brienenoordcorridor) en een oproep gedaan strategische keuzes te maken bij de prioritering wanneer er weer geld (en stikstof en maakcapaciteit) beschikbaar is. Benoemd is ook de resterende gezamenlijke opgave om het eindbeeld van de gehele schaa sprong voor de Oude Lijn te kunnen realiseren. Voor de gebiedsontwikkeling Cortelande heeft de regio het belang van een nieuw station Zuidplas-Westergouwe benadrukt in verband met de regionale ambitie voor de modal shift van 5 procent. De regio neemt initiatief om na te gaan of een station bijdraagt aan deze ambitie. Het Rijk heeft aangegeven vanuit landelijke afweging nu geen nut en noodzaak van een nieuw station te zien. Het Rijk neemt daarom en vanwege het ontbreken van personele capaciteit niet deel aan onderzoek naar een station Zuidplas-Westergouwe.

Er is doorgepraat over de ruimtelijke keuzes (o.a. woningbouw, economie, energie, landbouw, water) die in het kader van Zeeland 2050 gemaakt moeten worden en de (mogelijke) implicaties daarvan voor de Midden Zeelandroute en de Zeelandbrug. Met de toekenning van € 20 miljoen voor de Deltaweg bij Goes, vanuit het budget voor 'kleine verbeteringen autonetwerk of doorstroming', kan Zeeland de verkeersdoorstroming verbeteren op één van de drukke delen van de Midden Zeelandroute. In deze route is de Zeelandbrug een belangrijke schakel, waarvan het einde van de technische levensduur dichterbij komt. Rijk en regio starten daarom gezamenlijk een variantenonderzoek naar de oeververbinding Oosterschelde.

Zeeland heeft aangegeven het gesprek over hun ambitie voor een vierde Intercity trein per uur vanuit Vlissingen te willen blijven voeren. Het Rijk doet hier ook onderzoek naar en staat open voor het gesprek. Daarnaast heeft Zeeland aandacht gevraagd voor de bereikbaarheid bij calamiteiten en onderhoud van Zeeland en specifiek voor stremmingen van de Vlaktetunnel. Afgesproken is om binnen de kaders van de Tunnelwet te kijken wat mogelijk is in de procedures en te kijken naar de aanleg van calamiteitendoorsteken. Ook bekijkt het Rijk wat mogelijk is in relatie tot de renovatie van de Vlaketunnel. Gesprekken hierover vinden binnen Zeeland Bereikbaar plaats.

Het Rijk, de provincie Zuid-Holland, de gemeente Rotterdam en het Havenbedrijf Rotterdam hebben afgesproken een verkenning te starten naar verschillende oplossingsrichtingen voor het ruimtegebrek in de haven en de impuls voor de leefomgeving van het Rotterdamse havengebied (NOVEX Rotterdamse Haven).¹¹

Hierbij staat niet de groei, maar de transitie van de haven centraal. Het toekomstbestendig maken van de haven is essentieel voor Nederland en Noordwest-Europa vanwege de bijdrage aan het verdienvermogen, de strategische autonomie, leveringszekerheid, Defensie en het realiseren van duurzaamheidsdoelstellingen.

Opening A16 Rotterdam

In oktober 2025 is een mijlpaal bereikt: de A16 Rotterdam is volledig in gebruik genomen. Op maandag 6 oktober reden de eerste auto's zuidwaarts richting Dordrecht en Breda over de gloednieuwe snelweg; drie weken later volgde de noordelijke rijrichting naar Delft en Den Haag. Met deze 11 kilometer lange verbinding tussen de A13 bij Rotterdam The Hague Airport en de A16 bij het Terbregseplein is de bereikbaarheid van Rotterdam en Lansingerland verbeterd. Het verkeer stroomt vlotter door en de leefbaarheid voor de bewoners langs de A13 en A20 is versterkt.

De A16 Rotterdam is bovendien innovatief aangelegd. Het is de eerste energieneutrale snelweg van ons land met tunnel: de 2,2 kilometer lange Rottemerentunnel draait volledig op zonne-energie, ondersteund door batterijen, en is tijdens de bouw al zoveel mogelijk emissieloos gerealiseerd. Het resultaat is een duurzame snelweg. Als ministerie van IenW zijn we er bijzonder trots op.

Oude Lijn

Rijk en regio zijn in 2022 gestart met de MIRT-verkenning Oude Lijn waarin verschillende alternatieven worden onderzocht voor een schaa sprong op de spoorlijn tussen Leiden en Dordrecht. Het betreft de opwaardering van vier bestaande stations, de toevoeging van vier nieuwe stations op verstedelijkingslocaties en de uitrol van een hoogfrequente citysprinter op het tracé van Den Haag Centraal naar Dordrecht. Deze schaa sprong is randvoorwaardelijk voor de bouw van ca. 200.000 woningen en ca. 85.000 arbeidsplaatsen in de Zuidelijke Randstad en kent een onge kend hoge maatschappelijke kosten-baten

¹¹ Het startdocument is te vinden op

<https://www.novexrotterdamsehaven.nl/downloads/startdocument>.

score. Alle opdrachtgevers onderschrijven het belang van deze schaalsprong. Om de gehele schaalsprong te realiseren is aanvullend ca. € 2 miljard nodig. Rijk en regio hebben een gezamenlijke verantwoordelijkheid om hiervoor financiering te vinden. Het is aan een volgend kabinet om een vervolgbesluit te nemen voor dit project.

Rijk en regio hebben afgesproken verder te werken aan alle onderdelen van de Oude Lijn. Dit betekent dat voor de bestaande stations Leiden Centraal, Den Haag Laan van NOI en Schiedam Centrum op korte termijn gestart kan worden met de planstudiefase. Voor knooppunt Dordrecht zijn partijen het eens over de benodigde maatregelen, maar moeten nadere afspraken worden gemaakt over de daarbij behorende kostenverdeling. Parallel wordt verder uitgewerkt wat nodig is voor frequentieverhoging naar 8 sprinters per uur. De verkenning naar de aanleg van de nieuwe stations Dordrecht Leerpark, Rijswijk Buiten, Schiedam Kethel en Rotterdam Van Nelle en de daarvoor benodigde spoorverdubbeling tussen Delft en Schiedam wordt in 2026 afgerond. Partijen houden een substantieel deel van het budget gereserveerd om hier volgend jaar verdere afspraken over te kunnen maken. Een deel van dat budget is geormerkt voor station Rijswijk Buiten. Afhankelijk van de besluitvorming over station Dordrecht wordt ook een reservering gemaakt voor het nieuwe station Dordrecht Leerpark.

MerwedeLingelijn

De MIRT-verkenning voor het project Inframaatregelen MerwedeLingelijn is in 2024 gestart met het uitbrengen van de startbeslissing. In de MIRT-verkenning worden de kansrijke oplossingsrichtingen verder uitgewerkt. Eind 2025 wordt de nota kansrijke oplossingen verwacht, waarna toegewerkt kan worden naar het uitwerken van een voorkeursvariant. De keuze hiervan is voorzien voor medio 2026.

BRT Leiden – Zoetermeer

Rijk en regio hebben afspraken gemaakt over de uitvoering van de aanleg van het traject Bus Rapid Transport (BRT) Leiden – Zoetermeer. Het project is van meerwaarde voor de ontwikkeling van het gebied tussen Leiden en Zoetermeer en voor de ontsluiting van woongebieden. De totale kosten worden geraamd op € 74 miljoen waarbij Rijk en regio ieder de helft bijdragen.

Suppletie Galgeplaat

De planuitwerking is afgerond voor het PAGW-project (Programmatische Aanpak Grote Wateren) zandsuppletie Galgeplaat en Slikken van den Dortsman. De planuitwerking resulteert in 2025 in een afgestemd ontwerp van de zandsuppletie Galgeplaat en omgeving. Het project wordt naar verwachting in de winter van 2026/2027 opgeleverd.

Regio Noord

In het BO MIRT Noord is het startdocument voor de verkenning gebiedsontwikkeling Nedersaksenlijn vastgesteld en is teruggeblikt op het nemen van de startbeslissing voor de MIRT-verkenning voor de Nedersaksenlijn op 6 oktober 2025. Ook is kort stilgestaan bij de stand van zaken van het Masterplan Lelylijn en vooruitgeblikt naar de presentatie van het advies van de Lelylijn-gezant Klaas Knot op 30 januari 2026.

Daarnaast is gesproken over de voortgang van de vervanging van de bruggen in de Hoofdvaarweg Lemmer – Delfzijl. De regio heeft daarbij haar zorgen uitgesproken over de staat van de Friese bruggen en de planning om tot vervanging van deze bruggen te komen. Er is ook doorgepraat over de Gerrit Krolbrug in Groningen en het besluit om geen tijdelijke verbinding te realiseren tijdens de bouw van de nieuwe brug.

Verder is gesproken over de verdeling van de WoMo-middelen. De grootschalige woningbouwgebieden Groningen Suikerzijde en Groningen Stadshavens/Eemskanaalzone krijgen beide een bijdrage uit het gebiedsbudget. Voor de woningbouw op korte termijn worden in de gemeenten Leeuwarden, Midden-Drenthe en Westerkwartier middelen toegekend. De regio heeft haar teleurstelling uitgesproken over deze uitkomst. Er is geconcludeerd dat het zinvol is om gezamenlijk te onderzoeken wat het effect is van het toepassen van generieke rendementseisen voor de landelijke WoKT-regeling op de WoKT-voorstellen in de provincies Groningen, Fryslân, Drenthe en Zeeland. Onderdeel van dit onderzoek is de vraag of een landelijke WoMo-regeling met generieke criteria recht kan doen aan de verschillen in woningbouwopgaven in verschillende regio's, mede in het licht van de activiteiten in het kader van Elke Regio Telt. De onderzoeksopzet hiervoor zal op korte termijn door het Rijk en de betreffende regio's worden uitgewerkt.

N33

Rijk en regio hebben afgesproken om een Samenwerkingsovereenkomst (SOK) op te stellen om gezamenlijk invulling te geven aan de programmatische benadering voor de N33. Het streven is om de SOK najaar 2026 te ondertekenen.

3.1.1.1. Gefaseerde herstart N33 Midden (Zuidbroek – Appingedam)

In 2021 is het project N33 Midden stilgelegd vanwege een gebrek aan stikstofruimte en financiën.¹² In 2023 heeft het kabinet in het kader van “Nij Begun” € 145 miljoen aanvullend beschikbaar gesteld voor de N33 Midden, bovenop de door Rijk en regio al gereserveerde middelen.¹³ Afgelopen periode zijn Rijk en regio in overleg getreden over een gefaseerde herstart van de N33 Midden en de randvoorwaarden hiertoe, met daarbij een focus op de financiën, vergunningsruimte voor stikstof en maakcapaciteit. Afgesproken is dat de provincie Groningen een financiële bijdrage van € 39,8 miljoen levert aan de N33 Midden en het voortouw neemt om de benodigde vergunningsruimte voor realisatie van de weg te verwezenlijken. Ook is afgesproken om reeds gedane grondaankopen door de provincie bij het vervolg te betrekken. Het totale taakstellend budget voor de realisatie van de N33 Midden bedraagt € 201,9 miljoen.¹⁴ Partijen werken de komende periode verder aan de herstart van de planning- en studiefase van de N33 Midden. Hiervoor wordt een plan van aanpak opgesteld inclusief scenario's voor het omgaan met eventuele financiële tekorten.

3.1.1.2. Startbeslissing N33 Noord (Appingedam – Eemshaven)

De afgelopen twee jaar hebben Rijk en regio gezamenlijk gewerkt aan het MIRT-onderzoek N33 Noord. Tijdens het BO MIRT is afgesproken tot het starten van een MIRT-verkenning. Voor de oplossing is er een taakstellend budget van € 252,5 miljoen¹⁵ beschikbaar (op artikel 11 reserveringen van het MF). Zoals gebruikelijk bij een MIRT-verkenning zal er breed gekeken worden naar diverse oplossingsrichtingen, zowel voor de weg als voor de oeververbinding. Ook de samenhang met de ruimtelijke ontwikkeling in de Eemshaven, de Oostpolder en Delfzijl zal beschouwd worden. Het streven is om de startbeslissing van de verkenning uiterlijk eind Q2 2026 te publiceren. De uitkomsten van de MIRT-

¹² Kamerstuk 36 200-A, nr. 78

¹³ Kamerstuk 35 561, A

¹⁴ Van dit budget is reeds € 4,3 miljoen besteed aan voorbereidende werkzaamheden.

¹⁵ In 2023 heeft het kabinet in het kader van “Nij Begun” € 250 miljoen beschikbaar gesteld. Vanwege indexatie is dit bedrag inmiddels € 252,5 miljoen.

verkenning worden naar verwachting tijdens het BO MIRT van 2028 geagendeerd, met het doel om een (bestuurlijke) voorkeursbeslissing vast te stellen.

Haak om Leeuwarden Zuid – knooppunt Werpsterhoek

Op het knooppunt Werpsterhoek, dat een onderdeel vormt van de Haak om Leeuwarden Zuid, is sprake van scheurvorming in het wegdek en deformatie van de kunstwerken. Het project Haak om Leeuwarden Zuid is in 2014 gerealiseerd en opengesteld voor gebruik. Er lijken meerdere oorzaken voor de geconstateerde scheurvorming en deformatie te zijn, waaronder de wijze waarop destijds in het project staalslakken zijn toegepast. Op meerdere plekken zijn lokale uitlogingseffecten geconstateerd. Vanwege de civieltechnische en (potentiële) milieugevolgen, treft RWS beheersmaatregelen om de beschikbaarheid en veiligheid van het knooppunt te borgen en de milieu-impact op de directe omgeving te minimaliseren. Zo worden de constructies intensief gemonitord, wordt het verhoogde pH-water uit de terpen onttrokken en zijn er afrasteringen geplaatst. Over deze situatie en de getroffen maatregelen is afstemming met de bevoegd gezagen en belangrijkste stakeholders (gemeente Leeuwarden, Wetterskip Fryslân, Provincie Fryslân en ProRail).

Er wordt door RWS – in nauwe afstemming met de eerdergenoemde partijen – ook gewerkt aan een definitieve oplossing. Op dit moment worden nog meerdere scenario's onderzocht. Zodra er meer duidelijkheid is over het vervolg, wordt de Kamer hierover geïnformeerd. Over algemene informatie over staalslakken is de Kamer eerder geïnformeerd.¹⁶

MIRT-verkenning Bereikbaarheid Ameland

De Kamer is op 3 september jl. geïnformeerd over de voortgang van de MIRT-verkenning en de in te stellen commissie van onafhankelijke deskundigen.¹⁷ Dhr. Sander de Rouwe (burgemeester Kampen) is bereid gevonden om de commissie te leiden. De commissie bestaat verder uit de leden: dhr. Dirk Roukema Msc., Prof. Dr. Ir. Zheng Bing Wang en Prof. Dr. Erik Verhoef. Daarnaast krijgt de commissie ondersteuning van een secretaris. Tijdens de verkenning zal de commissie op de zeefmomenten (de zogenaamde "trechteringsmomenten" binnen de MIRT-verkenning) adviseren. Het ministerie van IenW zal het advies vanuit de commissie betrekken bij de verdere besluitvorming, ten einde een voorkeursbeslissing vast te

¹⁶ Kamerstuk 30 015, nr. 137

¹⁷ Kamerstuk 36 600-A, nr. 68

stellen. De opdracht van de commissie loopt af bij het uitbrengen van een two-pager over de voorkeursbeslissing. Dit is naar verwachting eind 2027.

HRMK-spoorbrug

Tijdens het BO MIRT 2024 hebben Rijk en regio geconstateerd dat het budget niet toereikend is voor het uitvoeren van een MIRT-verkenning. Hieruit is de afspraak gemaakt om de mogelijkheden voor aanvullende financiering in beeld te brengen om voor eind 2025 een eventuele MIRT-startbeslissing te kunnen nemen. Rijk en regio hebben zich in het afgelopen jaar ingezet om verschillende financieringsopties in beeld te brengen. Dit heeft niet geleid tot aanvullende middelen die wel nodig zijn om een MIRT-verkenning te starten.

Bruggen Hoofdvaarweg Lemmer – Delfzijl (HLD)

De afgelopen periode heeft lenW besluiten genomen over diverse bruggen van de Hoofdvaarweg Lemmer – Delfzijl (HLD). Afgelopen juni heeft lenW een voorkeursbesluit genomen voor de Friese bruggen Uitwellingerga, Spannenburg en Kootstertille. De bruggen blijven beweegbaar en krijgen een doorvaarhoogte van minimaal 7,40 meter. Hiermee is vervanging van deze bruggen een stap dichterbij gekomen. Daarnaast heeft lenW in september de projectbeslissing voor de Groningse Gerrit Krolburg genomen, waardoor de vervanging van deze brug de realisatiefase ingaat. De verwachting is dat de nieuwe brug eind 2029 af is, waarmee een belangrijke verbinding in de stad Groningen is hersteld.

Regio Zuid

In het BO MIRT Zuid zijn afspraken met de provincie Noord-Brabant en de gemeente 's-Hertogenbosch gemaakt over Bosch Centraal. Aanvullend op de middelen die dit project vanuit het programma Woningbouw en Mobiliteit ontvangt, wordt ook een extra bijdrage uit het MF beschikbaar gesteld. Hierdoor kan de MIRT-verkenning naar de volgende fase gebracht worden. Ook de regio verhoogt haar bijdrage aan het project. Het station 's-Hertogenbosch is een belangrijk knooppunt in het nationale spoornetwerk. Met deze bijdrage wordt onder andere een nieuw busstation, een brede en veilige Interwijkverbinding met toegang tot de perrons en verbreding van die perrons mogelijk gemaakt.

Met Limburg zijn afspraken gemaakt over het verder uitwerken van de Verstedelijkingsstrategie Limburg Centraal. Binnen 1,5 kilometer van de IC stations in Limburg is voldoende ruimte voor verdere verstedelijking en verdichting. Door die

tegelijk op te laten gaan met economische en sociale ontwikkeling, geven Rijk en regio invulling aan de VISTA-strategie van de Nota Ruimte.¹⁸ Hiermee benutten we de beschikbare capaciteit van het spoornetwerk ook beter. Rijk en regio blijven daarbij oog houden voor verdere ontwikkelpotentie van het spoor- en OV-netwerk, waarbij nadrukkelijk ook aandacht is voor het verbeteren van grensoverschrijdende verbindingen zoals naar Aken, Düsseldorf en Luik.

Brainport

In 2024 is het Beethovenconvenant gesloten. Daarmee benadrukt het kabinet het belang van de Brainportregio voor heel Nederland.¹⁹ Dit jaar is verder vervolg gegeven aan de afspraken uit het Beethovenconvenant tijdens het BO MIRT. In mei 2025 is de startbeslissing genomen voor de integrale MIRT-verkenning A2/N2, Brainportlijn en Noordwestelijke ontsluiting, waarbij het eerste besluit onder verantwoordelijkheid valt van het Rijk en de andere twee onder verantwoordelijkheid van de regio.²⁰ De verkenning naar de Noordwestelijke ontsluiting wordt versneld uitgevoerd. Dit is nodig vanwege de voorziene opening van de eerste fase van de uitbreiding van ASML op de Brainport Industries Campus Noord (BIC-Noord). Het Bus op Vluchstrook-traject A67 is gerealiseerd en vanaf januari 2026 kunnen er ook bussen op de vluchstrook bij de A2 tussen knooppunt Leenderheide en Leende rijden. Het Bus op Vluchstrooktraject op de A50 wordt in 2026 gerealiseerd. Voor het traject A58 Eindhoven - Tilburg zijn afspraken gemaakt over een doorstart en zijn voorbereidende werkzaamheden opgestart om de doorstart in 2027 mogelijk te maken. De regio heeft aandacht gevraagd voor de samenhang tussen de MIRT-verkenning A2/N2 Brainportlijn en Noordwestelijke ontsluiting en de A58 Eindhoven – Tilburg. In de bestuurlijke kerngroep over de MIRT-verkenning A2/N2 Brainportlijn en Noordwestelijke ontsluiting zullen rijk en regio nadrukkelijk aandacht aan de samenhang besteden. Gezien de snelle ontwikkeling van de Noordwestelijke ontsluiting en de fysieke verbinding met de verbreding A58, maken Rijk en regio nadere (financiële) afspraken in BKG hierover.

Voor het in 2023 gepauzeerde MIRT-project Leenderheide - Geldrop op de A67 zijn afspraken gemaakt over een pakket van mitigerende maatregelen. Dit vanwege het pauzeren van dit wegenproject.

¹⁸ Kamerstuk 29 435, K.

¹⁹ Kamerstuk 33 009, nr. 141

²⁰ Kamerstuk 36 600-A, nr. 61

Voor de MIRT-Verkenning Spoorknoop Eindhoven (SKE) heeft het Rijk aanvullend € 10 miljoen beschikbaar gesteld. Dit bedrag maakt het mogelijk om stap 1 van deze verkenning naar de planning- en studiefase te brengen. De gemeente Eindhoven heeft voor dit project aandacht gevraagd voor het tempo en de samenhang tussen de verschillende stappen van de MIRT-Verkenning naar de Spoorknoop en de Multimodale Knoop.

Tot slot is het geactualiseerde MIRT-onderzoek Verstedelijking en Mobiliteit Brainport vastgesteld. Dit onderzoek geeft aan wat er voor 2040 (met een doorkijk naar 2050) nodig is op het gebied van wonen, werken, mobiliteit en energie om de schaa sprong van de Brainportregio mogelijk te maken.

A2 Het Vonderen – Kerensheide

Het project A2 Het Vonderen - Kerensheide wordt geconfronteerd met een aantal uitdagingen die tot € 178 miljoen aan extra kosten en twee jaar vertraging leiden. Het betreft onder meer het nemen van noodzakelijke maatregelen ten behoeve van een beschermde vleermuissoort en enkele tegenvallers door onder andere bodemsaneringen, bestrijding van ongewenste plant- en diersoorten en benodigd archeologisch onderzoek. Uit aanvullend ecologisch en juridisch onderzoek blijkt dat het project zonder de extra maatregelen voor de vleermuizen niet kan doorgaan. Daarom zijn de extra middelen vrijgemaakt uit het MF. De MIRT-mijlpaal openstelling ligt nu op eind 2029.

Ingebruikname tijdelijk spoor Vught

In het kader van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) is een belangrijke mijlpaal bereikt op de PHS Goederencorridor Zuid Nederland: in oktober is het tijdelijk spoor in Vught gerealiseerd waarmee het treinverkeer kan blijven rijden gedurende de bouw van de verdiepte ligging van het spoor. De ingebruikname van het tijdelijk spoor is een belangrijke mijlpaal in dit complexe project, waarbij in goede afstemming met de regionale partners en omgeving is gewerkt. Deze tijdelijke ligging van het spoor in Vught heeft helaas een aantal jaren forse impact in de gemeente Vught. Ook voor de dienstregeling levert dit een uitdaging op. Uiteindelijk zal er met de verdiepte ligging van het spoor in Vught en de extra sporen tussen Den Bosch en Vught meer capaciteit zijn op het spoor en minder impact op de omgeving, waarbij ook een aantal overwegen zal zijn verdwenen.

Goederenvervoercorridors

De internationale multimodale goederenvervoercorridors en de daaraan gelegen zeehavens en knooppunten in het achterland vormen de belangrijke ruggengraat van onze economie en logistieke stromen. Bij Voorjaarsnota is een bedrag van € 150 miljoen aanvullend vrijgemaakt voor veiligheid en goederenvervoer.²¹ Hiervan is € 43 miljoen gereserveerd voor truckparkings en € 79 miljoen voor het Impulsprogramma Goederenvervoer. Bij het BO Goederenvervoercorridors zijn afspraken over de besteding van deze middelen gemaakt om de internationale multimodale goederenvervoercorridors en knooppunten verder te versterken, de benutting ervan te vergroten en te verduurzamen.

Modal shift-aanpak

IenW heeft de afgelopen jaren verladers ondersteund bij het verplaatsen van transport van goederen via de weg naar spoor of vaarwegen. Voor de voortzetting van het stimuleren van een modal shift in het goederenvervoer op de corridors is voor 2026 en 2027 een bedrag beschikbaar gesteld van € 7 miljoen voor een modal shift van weg naar water en € 2 miljoen voor een modal shift van weg naar spoor. Deze middelen zijn bij Voorjaarsnota 2025 gereserveerd.

Kijfhoek

Binnen het Impulsprogramma Goederenvervoer is een bedrag van € 30 miljoen gereserveerd voor Kijfhoek. Met de beschikbaar gestelde middelen wordt een vernieuwd perspectief voor het wagenladingvervoer gecreëerd. ProRail kan hiermee een neutrale dienstvoorziening op Kijfhoek realiseren en heeft de ruimte om bij de vaststelling van het heuveltarief op Kijfhoek tot een voldoende concurrerend heuveltarief te komen. Verschraling van het vervoersaanbod op het spoor en een reverse modal shift van ladingstromen wordt hiermee voorkomen.

Bereikbaarheidsaanpak Haven Rotterdam

Door een sterk toegenomen verkeersaanbod, waaronder groeiend gecontaineriseerd goederenvervoer, zal naar verwachting de komende jaren de congestie op de aan- en afvoerwegen naar de Rotterdamse haven sterk toenemen. De bereikbaarheid van de haven, de logistieke efficiëntie en leveringszekerheid van bedrijven, en de toppositie van de Rotterdamse haven als de logistieke toegangspoort tot Europa, komen daarmee in het gedrang. Om blijvend een goede

²¹ Kamerstuk 36 725-A, nr. 4

bereikbaarheid te kunnen borgen werken IenW, Havenbedrijf Rotterdam, de Topsector logistiek en de logistieke sector aan een maatregelenpakket. Over dit pakket zullen in het voorjaar van 2026 met de sector nadere afspraken worden gemaakt. Voor de uitvoering van eerste maatregelen vanuit dit pakket is voor 2026 een budget van € 2 miljoen beschikbaar gesteld.

Emplacement IJsselmonde

Er kan uitvoering gegeven worden aan een pakket aan projecten op de Maasvlakte door de afspraak om middelen beschikbaar te stellen voor de uitplaatsing van een deel van het emplacement IJsselmonde. Het gaat om de aanleg van bundel 2 op Maasvlakte Zuid, elektrificatie van de Distridriehoek en aanpassing van de C2 bocht. Dit besluit biedt zo niet alleen ruimte voor de gebiedsontwikkeling van Feijenoord XL, maar draagt ook positief bij aan de capaciteit, verdere verduurzaming en de concurrentiepositie van het spoorgoederenvervoer.

Truckparkings

Voor vrachtwagenchauffeurs moeten er zowel op de korte als lange termijn meer veilige rustplekken komen. Dat komt de verkeersveiligheid ten goede en daarmee wordt invulling gegeven aan Europese regelgeving (TEN-T). Hierbij is het ook van belang dat er voldoende voorzieningen zijn voor chauffeurs. Hiervoor wordt in totaal € 43 miljoen gereserveerd vanaf 2027. De financiële middelen voor truckparkings zijn onder andere bedoeld voor de aankoop van nieuwe gronden en het uitbreiden en herinrichten van bestaande parkeerplaatsen om zo meer rustplekken voor chauffeurs te creëren.

Regeling Clean Energy Hubs

Het doel van de SPUK Clean Energy Hubs is om provincies te stimuleren de realisatie van Clean Energy Hubs te versnellen en daarmee bij te dragen aan de verduurzaming van zwaar wegtransport en de binnenvaart. De SPUK Clean Energy Hubs gaat van start op 1 april 2026 en de looptijd van de regeling is vijf jaar. Afgesproken is dat de provincies cofinanciering bijdragen, wat maakt dat de totaal beschikbare overheidsmiddelen daarmee om en nabij de € 40 miljoen zijn. Er geldt een prioritaire uitrol op de corridors en een verdeling van 50 procent voor de weg en 50 procent voor water.

Beter Benutten Last Mile Spoor

Door het gebruik van sensoren en camera's kan de capaciteit op emplacementen beter worden benut. Eerder zijn middelen beschikbaar gesteld voor pilotprojecten bij de spooremlacements Botlek, Maasvlakte West, Moerdijk en Amsterdam Houtrakpolder. Vanwege positieve resultaten wordt een bedrag van € 300.000 beschikbaar gesteld voor de verdere doorontwikkeling van de pilots in Moerdijk en Amsterdam Houtrakpolder met de ontwikkeling van een toepassing voor de verkeersleiding.

Haalbaarheidsonderzoek 740 meter Botlek

Het kabinet heeft eerder middelen beschikbaar gesteld voor diverse investeringen om het netwerk geschikt te maken voor het rijden met 740 meter lange treinen. Met de eerder door ProRail opgestelde uitrolstrategie wordt ingezet op het geschikt maken van de drukste corridors voor het rijden met 740 meter lange treinen en het doen van investeringen in een aantal herkomsten/bestemmingen met een grote 740 meter potentie, waaronder emplacement Botlek. Een bedrag van € 500.000 wordt door IenW beschikbaar gesteld voor de uitvoering van een haalbaarheidsonderzoek naar de realisatie van 740 meter lange sporen op Botlek. Het Havenbedrijf van Rotterdam draagt € 50.000 in-kind bij.

Optimalisatie WHK Kraaiven – Loven

IenW heeft besloten om vanuit het programma GVC een aanvullende bijdrage toe te kennen aan het project Optimalisatie WHK Kraaiven-Loven waarmee Tilburg zal worden ontsloten voor grote klasse IV schepen. De definitieve afspraken over de decentrale projectfinanciering van dit project en de reservering van € 10 miljoen voor een fonds gericht op het stimuleren van natte bedrijventerreinen zullen begin 2026 officieel door IenW, Noord-Brabant en Tilburg worden bekrachtigd.

SPUK Versterking havenvoorzieningen

De bestaande SPUK Versterking havenvoorzieningen draagt bij aan het (structureel) stimuleren van een modal shift van weg naar water door investeringen in haveninfrastructuur te ondersteunen. De SPUK Versterking Havenvoorzieningen GVC Oost en Zuidoost wordt met € 2 miljoen verhoogd ten behoeve van enkele aanpassingen, zoals de toevoeging van Corridor Zuid.

Knooppunten op de Realisatiepacten Multimodale Goederenvervoercorridors

Bij het BO MIRT zijn afspraken gemaakt over de uitvoering van de realisatiepacten bij de zeehavens van Amsterdam, Moerdijk, North Sea Ports en de logistieke knooppunten van Nijmegen en Sittard-Geleen/Stein. De realisatiepacten voor Tilburg, Venlo en Rotterdam gingen hen voor. In de realisatiepacten zijn logistieke afspraken tussen Rijk en regio gemaakt over gezamenlijke prioritaire opgaven. Hiermee gelden bij acht van de negen grote multimodale knooppunten op de achterlandverbindingen afspraken voor het versterken van de rol van het knooppunt als aanjager (regionaal en op de corridor) van efficiënt, snel, duurzaam en veilig goederenvervoer. Dit gebeurt vanuit de lokale situatie met inzet op het versterken van de hub-functie, 'het juiste bedrijf op de juiste locatie' in binnenhavens, het digitaliseren van het logistieke proces en het bevorderen van modal shift naar de binnenvaart en het spoor. Vanuit IenW wordt een bedrag van € 1 miljoen per pact bijgedragen. De regionale partijen zorgen voor cofinanciering van eveneens € 1 miljoen per knooppunt. De start van realisatiepact Tiel – als laatste grote multimodale knooppunt - is voorzien voor besluitvorming in 2026.

Algemeen/regio-overstijgend

Landelijke aanpak spitsspreiden en -mijden

Het Rijk gaat – samen met de regio – aan de slag met de uitwerking van de aanpak spitsspreiden en -mijden. Dit programma streeft ernaar de komende tien jaar op de tien drukste knelpunten op het spoor en de weg de spits aan te pakken. Met concrete oplossingen wordt gewerkt aan het spitsprobleem door het optimaler benutten van de bestaande netwerken. Lessen die daaruit getrokken kunnen worden, kunnen daarna een plaats krijgen in het reguliere bereikbaarheidsbeleid.

Het programma zet in op de stimulering van ander gedrag voor wie dat kan, zodat er ruimte ontstaat voor wie in de spits moet reizen. De motie van het lid Olger van Dijk verzoekt de regering om samen met werkgevers, werknemers en onderwijsinstellingen tot een landelijke aanpak te komen om woon-werkverkeer beter te spreiden over de dag en de week.²² De aanpak spitsspreiden en -mijden²³ geeft uitvoering aan deze motie. Daarbij wordt niemand beperkt in zijn mobiliteitskeuzes. De auto heeft en houdt een belangrijke plek in ons mobiliteitssysteem die we blijven faciliteren. Hiermee wordt uitvoering gegeven aan de motie van het lid Heutink die verzoekt de regering te erkennen dat het mijden

²² Kamerstuk 36 410-XII, nr. 43

²³ Programmaplan spitsspreiden en -mijden

van de spits niet voor iedereen is weggelegd en dat de overheid autogebruik, op welk moment dan ook, moet faciliteren.²⁴

We nemen initiatieven richting werkgevers en onderwijsinstellingen om werknemers en studenten buiten de spits te laten reizen als dat mogelijk is. Daarnaast werkt het Rijk samen met partners zoals RWS, ProRail en NS aan een landelijke aanpak waarin zij kijkt naar haar eigen rol als werkgever, reisalternatieven, fiscale mogelijkheden en communicatie. De campagne Rij spitsvrij wordt vervolgd, waarbij de inzichten uit de evaluatie van de eerste campagne worden meegenomen. De evaluatie van de campagne is in de bijlage te vinden. Het publiceren van de evaluatie geeft uitvoering aan de toezegging aan het lid Van Dijk om de evaluatie van de campagne Rij spitsvrij toe te sturen.²⁵

Gezien de nu beschikbare middelen zijn in de BO's MIRT afspraken gemaakt met de regio voor 2025, 2026 en 2027, met de intentie tot een vervolg voor 2028 en 2029. Op basis van de eerste resultaten zal omstreeks na twee jaar de aanpak worden verfijnd, en zal worden gezien welke mix van maatregelen kan worden doorontwikkeld. Daarnaast wordt onderzocht welke investeringen nodig zijn om de gestelde ambities verder in te vullen.

De Kamer is eerder geïnformeerd dat de motie van het lid Minhas c.s.²⁶ en de motie van de leden Van der Graaf en Krul²⁷ betrokken zouden worden bij het onderzoek naar het spreiden van reizigers en het verlichten van de spits.²⁸ In het najaar van 2024 heeft de Kamer een stand van zaken van deze moties ontvangen.²⁹ In de brief is vermeld dat het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) begin 2025 een onderzoek naar de reisbewegingen van studenten en scholieren is gestart. Naar verwachting wordt dit onderzoek begin 2026 afgerond, waarna het wordt gepubliceerd. Op basis van de uitkomsten van dit onderzoek, wordt verkend of nader onderzoek naar kortingen op abonnementen voor deze doelgroepen opportuun is en hoe uitvoering wordt gegeven aan beide moties.

²⁴ Kamerstuk 31 305, nr. 514

²⁵ TZ202504-063

²⁶ Kamerstuk 29 984, nr. 1143

²⁷ Kamerstuk 29 984, nr. 1150

²⁸ Kamerstuk 29 984, nr. 1176

²⁹ Kamerstuk 31 305, nr. 483

Kleine verbeteringen autonetwerk of doorstroming

Met de MIRT-regio's zijn afspraken gemaakt over het uitvoeren van kleine maatregelen, gericht op het verbeteren van het autonetwerk of de doorstroming op het nationale netwerk. Met de beschikbare Rijksbijdrage van € 280 miljoen worden 48 maatregelen, verdeeld over Nederland, gerealiseerd waar de weggebruiker positief effect van ervaart. Het gaat daarbij om maatregelen zoals het verbeteren van de afritten, het ongelijkvloers maken van enkele aansluitingen, het verbeteren van kruispunten/rotondes rond de snelwegen en het verbeteren van regionale verbindingswegen nabij de snelweg. Zo wordt onder meer in Oost Nederland voor € 16 miljoen de huidige aansluiting van de N35 met de Oostweg ongelijkvloers gemaakt, wat zorgt voor een verbeterde doorstroming en oplossing van een verkeersveiligheidsknelpunt. In Noordwest Nederland wordt voor € 25 miljoen een nieuwe verbindingsweg bij de A6 ten zuiden van Lelystad aangelegd, waarmee de doorstroming op delen van de A6 verbetert en er wordt bijgedragen aan de bereikbaarheid van gebiedsontwikkeling Zuiderhage. In Noord Nederland wordt € 17 miljoen bijgedragen aan de realisatie van een fly-over bij verkeersplein Gieten N34/N33. Afgesproken is dat de regionale partijen deze maatregelen in de periode tot 2030 zullen uitvoeren.

Toekomstperspectief Hoofdwegennet

Het Toekomstperspectief Hoofdwegennet is het langetermijnbeleidskader van IenW voor het beheren en ontwikkelen van het hoofdwegennet, in samenhang met de ruimtelijke ontwikkeling en met andere netwerken en vervoerswijzen, als onderdeel van de Mobiliteitsvisie en de Ontwerpnota Ruimte. Rijk en regio werken het Toekomstperspectief gebiedsgericht uit. Doel is in het BO MIRT 2026 een gezamenlijk beeld van de gewenste functie van de hoofdwegen vast te stellen en een eerste beeld van de belangrijkste opgaven (bereikbaarheid, betrouwbaarheid/robuustheid, veiligheid en leefomgeving) richting 2050 te bepalen. De werkzaamheden en resultaten worden ook benut voor de Rijk-regio inbreng in de Uitvoeringsagenda Nota Ruimte en de gezamenlijke programmering in de MIRT-gebiedsagenda's.

Rapportage dodelijke ongevallen en letselongevallen op rijkswegen in 2023

SWOV heeft recent haar jaarlijkse analyse van dodelijke verkeersongevallen op rijkswegen opgeleverd.³⁰ De Kamer wordt hierover normaal gesproken geïnformeerd via de verzamelbrief verkeersveiligheid, maar die verscheen hiervoor te vroeg. In aanvulling op voorgaande jaren onderzocht SWOV dit keer ook

³⁰ [SWOV \(2025\), Dodelijke ongevallen en letselongevallen op rijkswegen in 2023.](#)

letselongevallen op rijkswegen uit 2023, waarbij minstens één persoon in het ziekenhuis belandde. Het rapport geeft onder andere inzicht in hoeverre de infrastructuur een rol heeft gespeeld bij het ontstaan en de afloop van dodelijke ongevallen op rijkswegen.

Op basis van de aanvullende informatie van de politie heeft het SWOV geconcludeerd dat er in 2023 in totaal 59 dodelijke verkeersongevallen op een rijksweg plaats vonden, waarbij 68 verkeersdeelnemers kwamen te overlijden.³¹ Van deze 59 dodelijke ongevallen zijn kop-staartaanrijdingen het meest voorkomende type, gevolgd door obstakelongevallen en frontale ongevallen. Het aantal (en aandeel) obstakelongevallen was niet eerder zo laag als in 2023, terwijl het aandeel frontale aanrijdingen relatief hoog lag.

Net als in voorgaande jaren ontstonden de meeste dodelijke ongevallen door een combinatie van onoplettendheid of (bewust) risicogedrag van de weggebruiker en een weginrichting die weinig ruimte laat voor menselijke fouten. Infrastructurele aspecten die in 2023 het meest een rol speelden bij het ontstaan van ongevallen op rijkswegen waren een te smalle vluchtzone, het ontbreken van een fysieke rijrichtingscheiding op enkelbaanswegen en het ontbreken van openbare verlichting. De ernst van de afloop werd voor een belangrijk deel bepaald door de inrichting van de berm en het niet (correct) gebruik of functioneren van beveiligingsmiddelen zoals een motorhelm, airbags en gordels.

Bij de vergelijking met de bestudeerde letselongevallen valt op dat de letselongevallen vaker kop-staart of eenzijdige aanrijdingen zijn dan bij dodelijke ongevallen. Frontale ongevallen kwamen minder vaak voor bij de letselongevallen. De rol van de infrastructuur bij het ontstaan van de letselongevallen is vergelijkbaar met die bij de dodelijke verkeersongevallen.

Verkeersveiligheid Rijks-N-wegen

Er is binnen het MF € 200 miljoen beschikbaar voor het verbeteren van de verkeersveiligheid van Rijks-N-wegen. Hiermee worden maatregelen getroffen in

³¹ Volgens het Bestand geRegistreerde Ongevallen Nederland (BRON) vonden er in 2023 op rijkswegen 61 dodelijke verkeersongevallen plaats, waarbij 70 verkeersdeelnemers zijn overleden. Na correctie met RWS-data en het uitsluiten van ongevallen door suïcide, onwelwording of een ongeval dat niet op een rijksweg plaatsvond, concludeert SWOV dat in 2023 in totaal 59 dodelijke ongevallen waren op rijkswegen met 68 slachtoffers.

twee verschillende tranches.³² De Kamer wordt hierover jaarlijks geïnformeerd en in juni jl. is de Kamer geïnformeerd over de voortgang.³³ Enkele maatregelen uit de eerste tranche die afgelopen najaar zijn uitgevoerd, zijn de verkeersveiligheidsmaatregelen op de N57, N59 (in oktober), N33 (in oktober/november) en N99 (in november). Als onderdeel van tranche twee zijn ook maatregelen op de N44 voorzien. Onlangs is duidelijk geworden dat de oorspronkelijke scope (het aanleggen van een parallelbaan tussen de kruising bij Houtweg/Raaphorstlaan naar de Eikenlaan) niet haalbaar is gezien de beperkte fysieke ruimte en de wens om daar in het kader van het Meerjarenprogramma Geluidsanering geluidsschermen te plaatsen. Momenteel wordt verkend welke andere maatregelen een bijdrage kunnen leveren aan het verbeteren van de verkeersveiligheid op de N44. Hierbij wordt gedacht aan bijvoorbeeld maatregelen bij kruispunten om de gereden snelheid omlaag te brengen inclusief gedragsbeïnvloeding en mogelijk handhaving.

Spoorcapaciteit 2030

In de afgelopen periode is in het kader van het programma Spoorcapaciteit 2030 voortgang geboekt. Zo zijn maatregelen genomen om langere treinen in te kunnen zetten (zoals tussen Hoorn en Amsterdam) en de inzet van meer Intercity's Nieuwe Generatie (ICNG) mogelijk te maken in de dienstregeling 2026. Zo wordt de ICNG nu ingezet op Den Haag - Eindhoven, Breda -HSL-Amsterdam Zuid - Amersfoort Schothorst en als tweede IC Brussel met doorkoppeling over de HSL naar Amsterdam Zuid en Lelystad. Bovendien is op de trajecten Den Haag - Eindhoven en Rotterdam - Lelystad (over de HSL) op basis van monitoring mogelijk gemaakt dat de ICNG met 16 rijtuigen kan rijden, in tegenstelling tot de eerdere maximale hoeveelheid van 13. Dit biedt een verhoogde zitplaatskans op deze trajecten. Vanuit het programma Spoorcapaciteit 2030 zijn bovendien maatregelen aan de HSL verricht om de hogere frequenties met 200 km/u te rijden (de daadwerkelijke implementatie daarvan hangt af van het opheffen van de tijdelijke snelheidsbeperking op de HSL). Het is ook de bedoeling dat het ICNG-materieel in de toekomst verder doorrijdt naar het noorden en oosten van Nederland.

Behandelen & Opstellen

Het MIRT-programma Behandelen & Opstellen, bedoeld om emplacementscapaciteit te vergroten op meerdere locaties in Nederland, kent een taakstellend budget. Bij kostenoverschrijdingen betekent dit dat het programma in

³² Kamerstuk 29 398, nr. 1014

³³ Kamerstuk 36 600 A, nr.63

beginsel moet versoberen op de scope van de onderliggende projecten. Dit is in het verleden ook meermaals gebeurd, waarbij projecten uiteindelijk in hun totaliteit geschrapt zijn om het programmabudget weer sluitend te krijgen. Er zijn momenteel nog twee projecten die (definitief) over moeten naar realisatiefase, te weten Roosendaal en Rotterdam Noord Goederen. Vanwege het taakstellende budget en genoemde versoberingsexercities uit het verleden is de scope van deze projecten al zeer sober.

Het programma loopt momenteel aan tegen een budgetspanning van € 2,3 miljoen. Er wordt onderzocht of deze twee projecten nog verder versoberd kunnen worden, maar vanwege de voorgeschiedenis wordt dit een zeer lastige klus; er dient wel een werkbare scope over te blijven. Het integraal schrappen van één van de projecten is vanuit het spoorstelsel en de gewenste productstappen op het hoofdrailnet namelijk zeer onwenselijk. De prognose eindstand van het programma Behandelen & Opstellen is daarom nu niet sluitend.

Spoortrillingen

Zoals eerder met de Kamer gedeeld werkt IenW aan het in beeld brengen van mogelijkheden voor een landelijke aanpak van spoortrillingen.³⁴ In dat kader zal de Gezondheidsraad in 2026 op verzoek van het ministerie advies uitbrengen over een gezondheidskundige advieswaarde voor spoortrillingen. Ook zullen in een plan-mer-procedure de milieueffecten van verschillende mogelijkheden nader worden onderzocht. De resultaten van beide trajecten zullen worden betrokken in de afweging over een landelijke aanpak.

Plan van Aanpak Regionale Bereikbaarheidsanalyses en -profielen

In het kader van 'Bereikbaarheid op Peil' hebben Rijk en regio's de afspraak gemaakt dat de regio's komende periode regionale bereikbaarheidsanalyses gaan uitwerken.³⁵ Het doel hiervan is het centraal stellen van de bereikbaarheidsopgave in de onderlinge samenwerking tussen het Rijk en de regio's. Het nationale bereikbaarheidspeil en de nulmeting die daarvoor is gemaakt dienen als het referentiekader voor de analyses. Met de ontwikkeling van dat referentiekader is al inzichtelijk geworden dat voorzieningenbeleid en ruimtelijke ordening (nabijheid) naast mobiliteit cruciaal zijn bij het werken aan bereikbaarheidsopgaven. In het Plan van Aanpak, dat de onderlegger is van deze afspraak, is ook specifiek aandacht voor het meenemen van de belemmeringen die mensen ervaren om mobiel te zijn en

³⁴ Kamerstuk 29 984, nr. 1130

³⁵ Kamerstuk 31 305, nr. 489

dus bereikbaarheid te genieten. Hiermee wordt ook uitvoering gegeven aan de motie van het lid Pierik die de regering verzoekt om bij verdere uitwerking van de regionale ontwikkelstrategieën en MIRT-investeringen structureel rekening te houden met bereikbaarheidsongelijkheid.³⁶ Het Plan van Aanpak is als bijlage bij deze brief meegestuurd, zoals toegezegd aan het lid Van Dijk.³⁷ Op basis van het werken aan de regionale bereikbaarheidsanalyses zal komend jaar door Rijk en regio's samen een voorstel worden uitgewerkt over de invulling van de vervolgstap, waarin de analyse wordt omgezet in een handelingsperspectief.

Prijsindexatie MIRT-overzicht

De Kamer heeft in september jl. het MIRT-overzicht 2026 ontvangen. Het MIRT-overzicht geeft inzicht in de achtergrond, de voortgang en de planning van de Rijksprojecten en Rijksprogramma's uit het MIRT. In de financiële tabellen van de eerdere versie van dit overzicht is bij enkele projecten de laatste prijsindexatie nog niet helemaal correct verwerkt. Op www.mirtoverzicht.nl zijn de meest recente cijfers te vinden.

Moties en toezeggingen in het kader van het MIRT

Instandhouding in het MIRT

Waar er vernieuwingswerkzaamheden worden uitgevoerd, is weergegeven in het jaarlijkse MIRT overzicht dat in september naar de Kamer wordt gestuurd. Ook wordt ieder jaar de Staat van de Infrastructuur met de Kamer gedeeld waarmee zichtbaar is waar RWS aan de slag gaat en/of waar hinder voorzien is, hetzij door werkzaamheden hetzij door gebruiksbependingen.³⁸ Daarnaast beschrijft het Meerjarenplan Instandhouding voor de infrastructuur, in beheer bij RWS, het plan van aanpak en de urgentie voor de instandhoudingsopgave. Dit plan is voor de zomer met de Kamer gedeeld.³⁹

De omvang en impact van de instandhoudingsopgave neemt toe. Ook wordt een belangrijk deel van de middelen uit het mobiliteits- en deltafonds hieraan besteed. Borging van de rol en inspraak van regionale partners bij de instandhouding van de

³⁶ Kamerstuk 31 305, nr. 494

³⁷ TZ202507-083

³⁸ Kamerstuk 36 800-A, nr. 9

³⁹ Kamerstuk 29 385, nr. 143

infrastructuur is daarom van belang. In dit licht verzoekt de motie Krul en Van der Graaf het kabinet de instandhoudingsopgave te integreren in de MIRT-cyclus.⁴⁰

Over de uitvoering van de motie is de Kamer eerder geïnformeerd.⁴¹ RWS heeft de aanpak verder doorontwikkeld. De bespreking van de programmering met de decentrale overheden is hierbij geïntegreerd in de relevante bestaande overlegstructuren, zoals de gebiedstafels. Ook de hinderaanpak wordt daarin tot op detailniveau besproken, inclusief de afstemming met ProRail. Waar nodig kunnen de onderwerpen vervolgens worden ingebracht in de reguliere directeuren- en bestuurlijke MIRT-overleggen.

Beheersing Programma Woningbouw en Mobiliteit

De investeringsruimte voor goede ontsluiting van woningbouwlocaties is beperkt. Dit maakt dat Rijk en regio zich maximaal inspannen om de gemaakte afspraken over de inzet van € 2,5 miljard voor infrastructurele maatregelen ten behoeve van woningbouw goed te monitoren en gezamenlijk te sturen op resultaat. Voor de afspraken voor het ontsluiten en goed bereikbaar maken van nieuwe woningen vormt de reguliere verantwoordelijkheidsverdeling tussen de overheden de basis. De financiële risico's voor de uitvoering van maatregelen die via de SPUK-regeling worden uitgekeerd, liggen bij de decentrale overheden. Hierbij zijn de bedragen vastgesteld op prijspeil 2025 incl. btw, tenzij anders is aangegeven. Tot aan het moment van uitkeren wordt de Rijksbijdrage jaarlijks geïndexeerd met het door het ministerie van Financiën uitgekeerde IBOI-percentages. Het btw-compensabele deel van de Rijksbijdrage wordt uitgekeerd aan het btw-compensatiefonds.

De voortgang van de gemaakte afspraken voor zowel de eerder verdeelde € 7,5 miljard als de nieuw gemaakte afspraken voor de € 2,5 miljard aan woningbouw en mobiliteit, worden beheerst en gemonitord volgens de kaders van het Plan van Aanpak Beheersing Woningbouw en Mobiliteit. De voortgang van de nieuwe afspraken wordt separaat inzichtelijk gemaakt en toegevoegd aan de jaarlijkse voortgangsrapportage Woningbouw en Mobiliteit. Deze wordt jaarlijks met de Tweede Kamer gedeeld, zoals bij de voortgangsrapportage over 2024 is onlangs gebeurd.⁴² De bestaande programmabeheersing is ook van toepassing op de nieuwe afspraken die onderdeel uitmaken van de € 2,5 miljard. Dit betekent dat de Rijksbijdrage taakstellend is en dat gemeenten verantwoordelijk zijn voor de uitvoering van de infrastructurele maatregelen en de realisatie van de

⁴⁰ Kamerstuk 29 385, nr. 131

⁴¹ Kamerstuk 36 600-A, nr. 16

⁴² Kamerstuk 32847, nr. 1399

woningbouwaantallen. Het plan van aanpak beheersing programma Woningbouw en Mobiliteit is geactualiseerd met de toevoeging van de € 2,5 miljard en is als bijlage toegevoegd aan deze MIRT-brief. Ook voor de nieuwe afspraken worden er periodiek voortgangsgesprekken gevoerd met de betrokken gemeenten en projectorganisaties, over de uitvoering van de mobiliteitsmaatregelen en de voortgang van de woningbouw. Tijdens deze gesprekken is er aandacht voor het mitigeren van risico's en het benutten van kansen. Op specifieke thema's, zoals mobiliteitshubs, kunnen experts worden ingezet om andere inzichten en oplossingsrichtingen te verkennen en eventuele knelpunten te verhelpen.

Evaluatierapport 'Vinger aan de pols' werkwijze programma Woningbouw en Mobiliteit

Het eerste externe evaluatierapport 'Vinger aan de pols' programma Woningbouw en Mobiliteit is met grote waardering ontvangen. De partijen Arcadis en Berenschot hebben in opdracht van IenW de werkwijze en werking van het programma WoMo geëvalueerd. Het doel hiervan is om te leren als organisatie en verbeteringen aan te brengen in de uitvoering van het meerjarige programma. De bevindingen en conclusies die in het evaluatierapport zijn opgenomen, worden door het programmateam herkend en sluiten aan op de ervaringen in de samenwerking tussen Rijk en regio.

Gedurende de evaluatie zijn belangrijke leerpunten doorgevoerd in het recente proces van het beoordelen van nieuwe proposities die onderdeel uitmaken van de € 2,5 miljard voor de ontsluiting van nieuwe woningen. Voorbeelden hiervan zijn het vroegtijdig betrekken van provincies en gemeenten bij de vastgestelde criteria en afweegkaders, het toetsen van de uitvoerbaarheid van plannen door RWS en ProRail en door te werken aan meer flexibiliteit in de programmabeheersing.

Zoals toegezegd aan de rapporteur Woningbouw en mobiliteit⁴³ zal IenW op basis van de aanbevelingen van het evaluatierapport de komende jaren verder investeren in de samenwerking met andere ministeries en regiopartners om het doelbereik van het programma WoMo te vergroten. Het programmateam zal de werkwijze periodiek blijven evalueren, om zo effectief mogelijk te kunnen sturen op de realisatie van infrastructurele maatregelen ten behoeve van goed bereikbare woningen. Het evaluatierapport is als bijlage toegevoegd aan deze MIRT-brief.

⁴³ TZ202501-051

Restbudgetten gepauzeerde WoMo-projecten

Aan het lid Veltman is toegezegd, voor het notaoverleg MIRT, verder in te gaan op de vijf extra gepauzeerde wegenprojecten.⁴⁴ IenW heeft deze projecten toegevoegd aan de aanpak herstart. Deze projecten kennen hiermee dezelfde herstartvoorwaarden als de zeventien in 2023 gepauzeerde projecten. Op 22 mei jl. is de Kamer geïnformeerd dat nog € 357 miljoen aan middelen vanuit de vijf gepauzeerde wegenprojecten resteert.⁴⁵ Deze middelen zijn afkomstig uit de € 7,5 miljard voor Woningbouw en Mobiliteit van het kabinet Rutte IV. De resterende € 357 miljoen is herbestemd, evenals een eerdere WoMo-reservering van € 17 miljoen.

- Ten eerste wordt een deel van de middelen ingezet om tekorten binnen het bestaande WoMo-programma op te vangen, bij de projecten OV-knoop Haarlem Nieuw-Zuid (€ 14 miljoen) en gebiedsontwikkeling Maasterras (€ 25 miljoen). Bij de BO's Leefomgeving 2025 zijn hier al afspraken over gemaakt door Rijk en regio.⁴⁶
- Ten tweede heeft het kabinet in 2025 besloten om de helft van de prijsbijstelling uit te keren en het resterende deel in te zetten voor Rijksbrede problematiek. Hierdoor heeft IenW € 2,1 miljard minder aan prijsbijstelling ontvangen voor de projecten en programma's in het MF. Ook is er in het Regeerprogramma een budgetkorting van 10 procent op specifieke uitkeringen (SPUK's) opgenomen. Hierdoor is er op het bestaande WoMo-programma budgetspanning ontstaan: € 77 miljoen (inhouden prijsbijstelling tranche 2025) en € 53 miljoen (SPUK-taakstelling). Deze spanning diende opgelost te worden om uitvoering te kunnen geven aan afspraken met regionale partijen.
- Ten derde reserveert het Rijk € 131 miljoen vanuit de resterende WoMo-middelen voor een toekomstige herstart van het in 2025 gepauzeerde project A6 Almere Oostvaarders-Lelystad, mede met het oog op de ontwikkeling van woningbouw in Lelystad. In combinatie met de nog bij RWS aanwezige middelen is een taakstellend, planflexibel budget van € 152,8 miljoen voor het project A6 beschikbaar. Rijk en regio zijn in overleg over de stikstofopgave en benodigde personele capaciteit.
- Tot slot wordt een bedrag van € 59 miljoen toegevoegd aan het budget voor woningbouw en mobiliteit om het mogelijk te maken dat rekening houdend met programmakosten nog steeds € 2,5 miljard geïnvesteerd kan worden in de realisatie van bereikbare nieuwe woningen.
- De resterende € 15 miljoen komt weer beschikbaar voor het programma Woningbouw en Mobiliteit.

⁴⁴ TZ202507-065

⁴⁵ Kamerstuk 36 725 A, nr. 4

⁴⁶ Kamerstuk 36 600-A, nr. 63

De toezegging aan het lid Veltman is hiermee uitgevoerd.

Verkeersveiligheidsmaatregelen N36 en N50

De motie van het lid Pierik verzoekt de regering te onderzoeken hoe en op welke manier op de gehele N50 (Kampen - Ramspol) en de gehele N36 (Wierden - Ommen) de rijbanen veiliger gemaakt kunnen worden, en hiervoor concrete plannen en ook een tijdspad op te stellen.⁴⁷ RWS beziet op dit moment of het met versoberingen mogelijk is om de rijbanen op de N50 Kampen - Ramspol en de gehele N36 veiliger te maken. Ook de € 115 miljoen die voor de N36 (Almelo/Wierden – Ommen) extra beschikbaar is gekomen met de Voorjaarsnota 2025 is namelijk niet volledig toereikend om de hele N36 volgens de richtlijnen in te richten. Daarom zal naast de gedeeltelijke aanpak van de N36 (volgens de huidige plannen) ook gekeken worden naar manieren om het project goedkoper te maken zonder substantieel in te leveren op de verkeersveiligheid, door op delen van de N36 te werken met fysieke rijbaanscheidingen die niet voldoen aan de RWS-richtlijnen, maar wel frontale ongevallen voorkomen. Ook voor de N50 geldt dat het beschikbare budget van € 21 miljoen onvoldoende is om dit gehele wegvak te voorzien van fysieke rijbaanscheiding. Daarom wordt ook daar gekeken naar mogelijkheden om te versoberen. Wanneer de resultaten van deze versoberingsonderzoeken beschikbaar zijn, zal lenW in overleg treden met de regionale partijen.

De motie van het lid Veltman c.s. verzoekt de regering om in overleg met de regio het perspectief voor de verbetering van de verkeersveiligheid van de gehele N36 uit te werken met een beschrijving van concrete vervolgstappen en dit nadrukkelijk mee te nemen in de bredere afweging binnen het Mobiliteitsfonds.⁴⁸ Met de bij Voorjaarsnota 2025 extra beschikbaar gekomen € 115 miljoen voor de aanpak van de N36, is nu in totaal € 240 miljoen beschikbaar. In overeenstemming met de motie van het lid Pierik⁴⁹ zal worden bekeken op welke manier de gehele N36 verkeersveiliger gemaakt kan worden met dit budget. Dit betekent dat niet overal rijbaanscheiding volgens richtlijnen toegepast zal gaan worden. De resultaten van dit nadere onderzoek maken onderdeel uit van het toekomstperspectief op de N36. Eind mei is met de regionale bestuurders gesproken over de aanpak van de N36 en ook in het vervolg zijn we blijvend in overleg met de regionale bestuurders. Medio 2026 zal naar verwachting een besluit worden genomen over de definitieve aanpak van de N36. De Kamer zal hier per brief over worden geïnformeerd.

⁴⁷ Kamerstuk 29 398, nr. 1168

⁴⁸ Kamerstuk 36 600-A, nr. 30

⁴⁹ Kamerstuk 29 398, nr. 1168

Aan het lid Veltman is toegezegd om in gesprek te gaan met de regio over mogelijkheden voor een realistische variant van het aanpakken van de N36 en de Kamer hierover te informeren voor het NO MIRT.⁵⁰ IenW is blijvend in overleg met de regionale partijen over de aanpak van de N36. De regio zal ook betrokken worden bij de uitwerking van het onderzoek naar versoberingen voor de N36, dat op dit moment uitgevoerd wordt. Medio 2026 verwacht IenW hierover – in overleg met de regionale partijen – een besluit te nemen.

Bodegravenboog

De motie van het lid Veltman c.s. verzoekt de regering met de regio in overleg te treden over de optie van een korte lus voor de verbinding van de A12 naar de N11, en dit te betrekken bij de gesprekken over kleinere maatregelen in het kader van de inzet van restbudgetten (zie ook paragraaf 1.7.2).⁵¹ De regio zuidwest heeft de zogenoemde ‘korte lus voor de verbinding van de A12 naar de N11’ niet ingediend als maatregel voor de besteding van het restbudget van € 280 miljoen voor kleine verbeteringen aan het autonetwerk. De regio heeft prioriteit gegeven aan onder meer de Deltaweg in Zeeland en de N57 ten zuiden van de A15. Hiermee wordt de motie als afgehandeld beschouwd.

Aan het lid Vedder is toegezegd om langs te gaan bij het project Bodegravenboog en de Kamer te informeren over de uitkomsten van die gesprekken.⁵² Op verzoek van de Kamer, is de regio bezocht en de problematiek besproken met de provincie Zuid-Holland en gemeente Bodegraven - Reeuwijk. Er is geconcludeerd dat er op dit moment geen budget, personele capaciteit en stikstofruimte beschikbaar is om de Bodegravenboog aan te leggen. Hiermee wordt de toezegging als afgehandeld beschouwd.

Hoevelaken

De Kamer heeft via meerdere moties de regering verzocht om Knooppunt Hoevelaken onverkort en met urgentie uit te voeren en een plan van aanpak op te stellen voor een mogelijk gefaseerde aanpak.⁵³ In lijn met deze moties en in vervolg op de afspraken uit de BO's Leefomgeving van juni 2025 heeft het Rijk, in

⁵⁰ TZ202507-091

⁵¹ Kamerstuk 36 600-A, nr. 32

⁵² TZ202507-095

⁵³ Kamerstukken 36 410-XII, nr. 58; 36 600-A, nr. 31; 31 305, nr. 493

afstemming met de regio, een plan van aanpak opgesteld. Hierin zijn de vervolgstappen opgenomen om de A1/A28 Knooppunt Hoevelaken-variant 4 uit te werken naar een projectbesluit. Daarbij dient zicht gehouden te worden op realisatie van het gehele MIRT-project A1/A28 knooppunt Hoevelaken.

Rijk en regio onderkennen nogmaals dat de urgentie van de realisatie van het MIRT-project A1/A28 Knooppunt Hoevelaken onverminderd groot blijft voor de (nationale) opgaven rondom woningbouw, werkgelegenheid, bereikbaarheid, verkeersveiligheid, leefbaarheid en ontwikkelingen van defensie in de regio. Voor het starten van een projectprocedure moet voldoende perspectief zijn op de randvoorwaarden stikstofruimte, financiën en maakcapaciteit. Dit perspectief ontbreekt echter, waardoor de breed gedeelde ambitie om Knooppunt Hoevelaken versneld (gefaseerd) aan te pakken, niet gehaald wordt. De huidige moties zijn daarmee op dit moment niet volledig uitvoerbaar, maar blijven het uitgangspunt voor het vervolg. Actieve inspanning is nodig om alle randvoorwaarden op orde te brengen, om te komen tot (gefaseerde) herstart van het project. Gezien de urgentie van dit project en de wil van Rijk en regio om er de schouders onder te zetten, worden gezamenlijk de mogelijkheden in de aanpak van de stikstofopgave verkend. Daarbij worden de voor de opgave benodigde provincies betrokken.

Vooruitlopend op een herstart, zal het Rijk ook verkennen welke ontwerpstappen voor variant 4 mogelijk zijn, zodat er tijdig een ontwerp ligt dat als basis kan dienen voor het vervolg.

Gepauzeerde projecten

In 2023 en 2025 heeft lenW besloten om respectievelijk zeventien en vijf MIRT-projecten te pauzeren, omdat er geen oplossing in beeld is voor de stikstofopgave, gebrek aan maakcapaciteit en grote budgetspanning op het MF.⁵⁴ Conform de motie van het lid Krul wordt de Kamer jaarlijks geïnformeerd over de stand van zaken.⁵⁵

Onlangs heeft de Kamer een aanpak herstart zeventien gepauzeerde MIRT-projecten ontvangen.⁵⁶ Voor de mogelijkheden van een herstart kijkt lenW naar de kansen die er zijn ten aanzien van de randvoorwaarden stikstof, financiën en maakcapaciteit. In het licht van de beperkingen is het de ambitie van lenW ieder jaar één gepauzeerd project op te starten, mits voldaan kan worden aan deze

⁵⁴ Op dit moment zijn hiervan nog veertien projecten gepauzeerd.

⁵⁵ Kamerstuk 29 385, nr. 132

⁵⁶ Bijlage bij Kamerstuk 36 600 A, nr. 63

randvoorwaarden. Het streven is om in het voorjaar van 2026 de kennisgeving van de verkenning A27 Zeewolde – Eemnes te publiceren waarna gestart kan worden met de verkenning en daarvoor de gereserveerde € 200 miljoen vanuit de restbudgetten van de in 2023 gepauzeerde wegprojecten in te zetten.

In lijn met de motie van de leden Grinwis en Vedder⁵⁷ en de toezegging aan het lid Pierik⁵⁸ verkent lenW de mogelijkheid om projecten gefaseerd op te pakken. Voor de A1/A28 Knooppunt Hoevelaken is een Plan van Aanpak opgeleverd (zie paragraaf 2.7). Voor de A2 Deil-Vught is lenW samen met de regio een onderzoek gestart naar alternatieve oplossingsrichtingen voor de wegverbreding. De resultaten hiervan worden volgend voorjaar verwacht.

Ring Utrecht

Aan het lid Bamenga is toegezegd dat de minister van lenW zich zal verdiepen in het alternatief voor Amelisweerd en in gesprek zal gaan met de regionale bestuurders,⁵⁹ en aan de leden Van Dijk, Bamenga en Kostic om nogmaals met de provincie Utrecht in gesprek te gaan over het alternatief voor de A27 en daarbij specifiek aandacht te besteden aan de verkeersveiligheid, de capaciteit van het onderliggend wegennet, het onderzoek van Arcadis, financiën, impact, gezondheid en draagvlak.⁶⁰

Tussen lenW en de regio is gesproken over het regio-alternatief en de kabinetsreactie hierop. Het Tracébesluit ligt bij de rechter. Het is nu aan de rechter om tot een oordeel te komen. Op verzoek van de Raad van State heeft lenW een nadere motivatie van het Tracébesluit gegeven. Na een positief besluit van de Raad van State gaat de schop nog niet in de grond. De voorbereiding kost naar verwachting minimaal 2 jaar. Op verzoek van de Kamer wordt de Kamer n.a.v. de nog op te stellen hernieuwde raming geïnformeerd. Over de bredere mobiliteitsopgaven blijven Rijk, provincie en gemeente met elkaar in gesprek. Gelet op de grote gezamenlijke opgave op het gebied van onder andere woningbouw en bereikbaarheid hebben de bestuurders gezamenlijk geconcludeerd dat nauwe onderlinge samenwerking nodig blijft. Hiermee is uitvoering gegeven aan beide toezeggingen.

⁵⁷ Kamerstuk 31 305, nr. 492

⁵⁸ In de toezegging aan het lid Pierik (TZ202507-084) zijn ook de projecten Amelisweerd/A27 en N50 benoemd. Dit zijn echter geen gepauzeerde MIRT-projecten. Zie paragraaf 2.5 en 2.9 voor meer informatie over deze projecten.

⁵⁹ TZ202507-089

⁶⁰ TZ202501-059

Afsluitdijk

Het werk op en aan de Afsluitdijk gaat onverminderd door de komende jaren, waaronder vernieuwing van de draaibruggen, de aanleg van de nieuwe spuimiddelen en onderhoud aan de bestaande spuimiddelen.

Tijdelijke fietsbruggen

De motie van de leden Grinwis c.s. verzoekt de regering om de Kamer te informeren over de mogelijkheid tot aanleg van tijdelijke fietsbruggen als alternatief voor de huidige fietsbussen.⁶¹ Dit onderzoek is uitgevoerd en hieruit volgt dat het realiseren van tijdelijke fietsbruggen complex maar technisch mogelijk is. Het gaat om het plaatsen van wegneembare bruggdelen op een stalen constructie. Deze bruggdelen moeten bij een grote storm worden weggenomen. Realisatie van deze tijdelijke bruggen is op zijn vroegst mogelijk in 2027, omdat eerst de werkzaamheden aan de nieuwe spuimiddelen en pompgemalen in Den Oever afgerond moeten zijn. Ook moeten de pijlers van de bestaande spuimiddelen in Kornwerderzand worden versterkt, aangezien deze nu niet geschikt zijn voor het dragen van tijdelijke fietsbruggen. De kosten voor het aanleggen van tijdelijke fietsbruggen tot 2035 zijn lager (huidige raming ca. € 5 miljoen) dan het blijven financieren van een fietsbus (€ 14 miljoen tot en met 2035).

Daarom is besloten tot de aanleg van de tijdelijke fietsbruggen vanaf 2027.

Vanaf dan kan na jaren weer gefietst worden over de volledige 32 kilometer van de Afsluitdijk. Tegelijk worden er de komende jaren nog veel werkzaamheden aan de Afsluitdijk verricht. Om de veiligheid van zowel de werknemers als de fietsers te garanderen tijdens deze werkzaamheden worden verkeersmaatregelen getroffen, zoals het plaatsen van verkeerslichten en inzet van verkeersregelaars.

Bestaande spuimiddelen Afsluitdijk

In mei 2022 is de Kamer geïnformeerd over het feit dat de renovatie en versterking van de bestaande spuimiddelen (BSM) uit de DBFM-overeenkomst met bouwconsortium LEVVEL is gehaald. Er is door RWS vervolgens nader onderzoek gedaan naar de bestaande spuimiddelen. Tijdens deze nadere uitwerking van de renovatieopgave is gebleken dat de uitvoeringsrisico's groot zijn. Ook zal renoveren niet leiden tot een toekomstbestendige oplossing als gevolg van klimaatverandering

⁶¹ Kamerstuk 36 600-A, nr. 43. Er is ook een toezegging aan het lid Grinwis gedaan (TZ202507-086) om de Kamer hierover te informeren.

en zeespiegelstijging. Dit terwijl de kostenraming voor de renovatie verder toeneemt. Op dit moment wordt levensduur-verlengend onderhoud uitgevoerd aan de bestaande spuimiddelen en gelijktijdig wordt gekeken naar een passend vervolgtraject, ook in het licht van de extra afvoercapaciteit die in de toekomst nodig is. Daarbij wordt rekening gehouden met de samenhang met andere opgaven, effecten en keuzes elders in het watersysteem, zoals in de afvoerverdeling Rijntakken en het peilbeheer van het IJsselmeer en Markermeer.

OV-verbinding Amsterdam – Haarlemmermeer

Aan het lid Bamenga is toegezegd de Kamer voor het Notaoverleg MIRT te informeren over hoe er budgettair zal worden omgegaan met het project Noord/Zuidlijn.⁶² In de Miljoenennota is aan de Kamer gemeld dat er structureel € 200 miljoen wordt toegevoegd aan de reservering van de Verkenning OV-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer (OVAH) middels extrapolatie. Deze toevoeging is een eerste stap om de financierbaarheid van het project OVAH rond te krijgen. Hiermee wordt invulling gegeven aan de toezegging.

Spoorinfrastructuur Meppel

Aan de leden Grinwis en Vedder is toegezegd een overzicht te geven over de benutting van de financiële middelen voor spoorknooppunt Zwolle - Meppel.⁶³ Via twee amendementen⁶⁴ is in totaal € 75 miljoen beschikbaar gemaakt voor het verbeteren van de robuustheid en de spoor- en perroncapaciteit. Naar aanleiding hiervan heeft ProRail in een brede pre-verkenning concrete verbetermaatregelen voor korte-, middellange- en lange termijn onderzocht. Tijdens het BO MIRT in het najaar van 2024 zijn afspraken gemaakt over de maatregelen voor de korte en middellange termijn. De verdere uitwerking van deze maatregelen loopt. Er wordt zo snel als verantwoord mogelijk gestart met de uitvoering van de maatregelen.

Hiernaast onderzoekt ProRail wat nodig is voor meer treinen op de trajecten Zwolle – Groningen en Zwolle - Leeuwarden. Hiermee wordt uitvoering gegeven aan de toezegging aan het lid Veltman om de mogelijkheid van open toegang voor andere vervoerders in de spoorinfrastructuur op en rond Meppel te bekijken en de Kamer hierover te informeren.⁶⁵ De resultaten worden begin 2026 verwacht en zullen dan met de regio worden besproken. Dan zal er ook besluitvorming kunnen

⁶² TZ202507-094

⁶³ TZ202505-054

⁶⁴ Kamerstuk 36 200-A, nr. 49; 36 410-A, nr. 43

⁶⁵ TZ202507-088

plaatsvinden over het aanvullende budget van € 100 miljoen dat beschikbaar is gesteld bij de Voorjaarsnota 2025.⁶⁶

Internationale spoorverbinding Zwolle – Enschede - Münster

In 2022 heeft de Kamer verzocht in gesprek te treden met de deelstaat Noordrijn-Westfalen en te onderzoeken of de internationale spoorverbinding Zwolle – Enschede - Münster toegevoegd kan worden aan de lijst van projectvoorstellen die mogelijk in de periode 2021–2023 voor medefinanciering vanuit de CEF in aanmerking komen. Daarbij is ook verzocht om tijdens het BO MIRT 2022 terug te koppelen of en op welke termijn elektrificatie van de lijn tussen Enschede en Gronau gerealiseerd kan worden.⁶⁷ In verschillende brieven over het MIRT en over internationaal spoor is de Kamer op de hoogte gehouden over de elektrificatie van deze lijn.

Met het vrijkomen van Rijksmiddelen voor dit project eind 2022 is met de provincie Overijssel aan ProRail opdracht gegeven om zowel de elektrificatie als een eventuele doorkoppeling verder Nederland in te onderzoeken in een verkenning. Deze verkenning loopt momenteel, uitkomsten worden richting de zomer van 2026 verwacht. Daarbij wordt, in de contacten met Noordrijn-Westfalen, deze verbinding en de voortgang hierop regelmatig besproken. Helaas is het niet interessant gebleken om voor deze verkenning CEF-subsidie aan te vragen voor de genoemde periode. De kans op een beperkte bijdrage aan de verkenning zou niet in verhouding staan tot het vele werk dat hiervoor nodig is. Uiteraard zullen we gedurende de looptijd van dit project onze ogen openhouden voor eventuele nieuwe mogelijkheden bijvoorbeeld voor EU-subsidiering van eventuele realisatie van maatregelen. Hiermee wordt de motie beschouwd als afgedaan.

Potentiële knelpunten HRN-concessie

In het CD Spoor van 18 december 2025 is aan de Kamer toegezegd een eerste beeld te schetsen van potentiële knelpunten voor het uitvoeren van de HRN-concessie, onder andere vanwege de aanpak van het spoorknooppunt Haarlem. Binnen het programma Spoorcapaciteit 2030 worden diverse frequentieverhogingen mogelijk gemaakt door investeringen aan de infrastructuur. Hiervoor is bij de BO's MIRT van november 2022 incidenteel € 585 miljoen beschikbaar gesteld⁶⁸ en inmiddels

⁶⁶ Kamerstuk 36 725-A, nr. 4

⁶⁷ Kamerstuk 35 925-A, nr. 48

⁶⁸ Kamerstuk 36 200 A, nr. 9

grotendeels gealloceerd. Denk hierbij onder meer aan het verbeteren van de baanstabieleit, het verzwaren van de tractie-energievoorziening en het plaatsen van geluidsschermen. De Kamer is geïnformeerd over de voortgang van Spoorcapaciteit 2030 bij de vaststelling van de begrotingsstaat van het MF voor 2025.⁶⁹

Binnen de beschikbare middelen van Spoorcapaciteit 2030 worden ook frequentieverhogingen zoals beoogd in de HRN-concessie gefaciliteerd. Vanwege de schaarse middelen moeten keuzes gemaakt worden. Wat er nodig is om de tot nu toe ongedekte frequentieverhogingen mogelijk te maken, wordt de komende maanden met ProRail en vervoerders verder uitgewerkt. Onderdeel van deze afweging zijn de volumeontwikkelingen na 2033 (einde looptijd huidige HRN-concessie), waarvoor investeringsbeslissingen ook al aan de orde zijn om knelpunten te voorkomen. Een dergelijk pakket zal een mix van investeringen bevatten die met gerichte ingrepen spoornetwerk (waar nodig ook buiten het HRN) naar een hoger capaciteitsniveau kunnen tillen en onze spoorinfra qua capaciteit en robuustheid gereed maakt voor het volgende decennium (tijdshorizon 2040). Dit legt ook de basis voor verdere doorgroei van het spoornetwerk richting het Toekomstbeeld OV.

De exacte aard, omvang en fasering van de maatregelen zal ook bepaald worden door de financiële (on)mogelijkheden van het nieuwe kabinet; zoals aangegeven in bovengenoemd CD Spoor zijn er nu geen financiële mogelijkheden hiertoe binnen het MF. Ook de maakbaarheid zal met ProRail worden besproken, waaronder de inpasbaarheid in de totale projectenportefeuille en de beschikbaarheid van mensen en (technische) middelen.

Bus Rapid Transit (BRT)

De motie van de leden Bamenga en Vedder verzoekt de regering om in kaart te brengen tussen welke locaties BRT-potentie hebben.⁷⁰ In de actie-agenda BRT van 2023 zijn twaalf kansrijke verbindingen benoemd die via de betrokken overheden en vervoerders als kansrijk worden gezien.⁷¹ Daarnaast zijn in het BO MIRT 2024 en ook dit jaar weer afspraken gemaakt over (maatregelen voor) BRT-verbindingen, bijvoorbeeld de verbindingen Breda – Gorinchem - Utrecht en Haarlem – Schiphol - Amsterdam. Bovendien wordt er dit najaar een onderzoek opgestart waarin via een brede analyse van beschikbare data (van onder andere bevolkingsgroei,

⁶⁹ Kamerstuk 36 600 A, nr. 16

⁷⁰ Kamerstuk 23 645, nr. 825

⁷¹ Kamerstuk 23 645, nr. 817

woningbouw, arbeidsplaatsen en beleidsplannen) en modellering daarvan aanvullende BRT-verbindingen in kaart worden gebracht en de huidige kansrijke BRT-verbindingen worden getoetst. De verwachting is de resultaten van dit onderzoek komend voorjaar met de Kamer te kunnen delen.

Plan Emissievrij Reizigerstreinvervoer Noord- en Oost-Nederland

Ter uitvoering van motie Pierik en De Hoop⁷² en een toezegging aan de leden Pierik en Grinwis⁷³ wordt bijgevoegd Plan Emissievrij Reizigerstreinvervoer met de Kamer gedeeld. Dit Plan is in opdracht van IenW door ProRail met de relevante provincies en in overleg met vervoerders opgesteld. Bij het opstellen van het Plan heeft IenW de (co)financieringsmogelijkheden in beeld gebracht, die als bijlage bij het plan zijn gevoegd. Op basis van dit Plan wordt komend jaar de integrale aanpak van verduurzaming van het spoor onderzocht, onder meer in relatie tot goederenvervoer, militaire mobiliteit, de uitrol van het European Rail Traffic Management System (ERTMS) en de verplichtingen vanuit het EU Trans Europees Netwerk voor Transport (TEN-T).

Basiskwaliteitsniveau Fiets

De Kamer is per brief toegezegd op de hoogte te worden gehouden over de voortgang van het basiskwaliteitsniveau fiets.⁷⁴ De uitwerking hiervan is momenteel in volle gang, maar vraagt meer tijd dan eerder gedacht. Het dossier is complex vanwege de versnippering van fietstoegankelijke infrastructuur binnen het IenW-areaal. In het voorjaar van 2026 ontvangt de Kamer een nieuwe update over de stand van zaken.

Ontwerprichtlijnen doorfietsroutes

De motie van het lid van Ginneken verzoekt de regering opdracht te geven aan het CROW om ontwerpprincipes vast te stellen voor doorfietsroutes en daarbij voorzieningen zoals laad- en pomppunten, straatmeubilair en toiletten mee te nemen in het ontwerp.⁷⁵ Mede naar aanleiding van deze motie is een update gemaakt van het Inspiratieboek Snelle Fietsroutes.⁷⁶ Dit nieuwe handboek 'Door met doorfietsroutes' dat is uitgekomen op 13 oktober 2025, voor de realisatie van

⁷² Kamerstuk 29 984, nr. 1248

⁷³ TZ202505-081

⁷⁴ Kamerstuk 36 410-A, nr. 49

⁷⁵ Kamerstuk 31 305, nr. 389

⁷⁶ Te raadplegen op <https://www.crow.nl/kennisproducten/inspiratieboek-snelle-fietsroutes/>

doorfietsroutes, bevat zowel procesaanbevelingen voor de totstandkoming van doorfietsroutes als ontwerpaanbevelingen. Hierbij is ook aandacht voor het realiseren van voorzieningen. Rustpunten met voorzieningen zijn vooral relevant voor routes die in sterke mate recreatief gebruikt worden. Forenzen en scholieren, die meestal korte afstanden afleggen, geven aan geen behoefte te hebben aan voorzieningen op doorfietsroutes. In 2026 zal ook een nieuwe CROW Ontwerpwijzer Fietsverkeer uitkomen. Ook hierin zal uitgebreid aandacht besteed worden aan de ontwerprichtlijnen voor doorfietsroutes. Hiermee is uitvoering gegeven aan de motie.

Dieraanrijdingen

De motie van de leden Kostic en Eerdmans verzoekt de regering om in gesprek te gaan met o.a. de Dierenbescherming, Stichting DierenLot en SoortenNL om te verkennen of en hoe een werkbaar landelijk registratiesysteem kan worden opgezet van aanrijdingen met dieren en de getroffen preventieve maatregelen.⁷⁷ Ter uitvoering van de motie is de afgelopen tijd een inventarisatie gedaan van de bestaande registratiesystemen en heeft een gesprek plaatsgevonden met de genoemde organisaties. Hieruit bleek dat verschillende instanties in Nederland data verzamelen waarin dieraanrijdingen zijn geregistreerd. Meestal is het registreren van dieraanrijdingen evenwel niet het primaire doel, zodat niet alle aanrijdingen worden geregistreerd en per bron de verzamelde data verschillen. Om een beeld te geven:

- RWS beheert het Uniform Droog Logging Systeem (UDLS) voor incidentenregistratie door wegverkeersleiders, en het Bestand geRegistreerde Ongevallen in Nederland (BRON) met daarin geregistreerde verkeersongevallen.
- De Nationale Databank Flora en Fauna (NDFF) bundelt natuurwaarnemingen en is in beheer bij de gelijknamige stichting in opdracht van BIJ12 (provincies).
- De Stichting Wildaanrijdingen Nederland (SWN) voert een eigen dataset waarin de aanrijdingen zijn geregistreerd die zijn afgehandeld door de faunabeheereenheden aangesloten bij de SWN.
- Tenslotte beheert het Verbond van Verzekeraars een dataset met schadeclaims vanwege dieraanrijdingen.

Kortom, er vindt op diverse plaatsen registratie plaats van dieraanrijdingen, maar de data worden niet centraal verzameld, noch geanalyseerd.

Uit de gesprekken die hebben plaatsgevonden is gebleken dat er veel (en eveneens verschillende) ideeën zijn over de mogelijkheden om een centrale registratie op te

⁷⁷ Kamerstuk 36 600-A, nr. 38

zetten. Tegelijk is het opzetten van een systeem waarin het totale wegenbestand wordt opgenomen, geen sinecure. Volgens het CBS beslaat het wegenbestand 148.996 km, waarvan 5.594 km Rijkswegen, 8.065 km provinciale wegen, 129.427 km gemeentelijke wegen, en 5.910 km waterschapswegen. Geen van de geraadpleegde partijen voelt op dit moment dan ook de urgentie of heeft de middelen om de ideeën daadwerkelijk tot uitvoering te brengen.

Op 17 maart 2023 heeft de Kamer een brief over het basiskwaliteitsniveau RWS-netwerken ontvangen, waarin de keuzes zijn toegelicht die nodig waren om budget en prestaties rond onder meer het Hoofdwegennetmeer in evenwicht te brengen.⁷⁸ De omstandigheden uit die brief zijn niet wezenlijk veranderd. Dit brengt met zich mee dat lenW niet in de positie is om een landelijk registratiesysteem dieraanrijdingen in te richten.

Herplantplicht RWS en ProRail

Indien als gevolg van infrastructurele werken bomen dienen te worden gekapt, geldt een herplantplicht op grond van de Omgevingswet (voorheen op grond van de Wet natuurbescherming). Sinds 2021 wordt hierover jaarlijks gerapporteerd in de MIRT brief. Hiermee wordt uitvoering gegeven aan de motie van het lid Schonis.⁷⁹ In deze MIRT-brief wordt over de stand van zaken over het jaar 2024 gerapporteerd. Het kappen van bomen wordt gemeld bij het bevoegd gezag; dit is veelal de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO). De compensatieopgave die volgt uit de herplantplicht wordt vervolgens berekend en uitgedrukt in hectaren. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen de herbeplantingsopgave die volgt uit de Omgevingswet en 'extra herplant', die niet verplicht is, maar aanvullend is overeengekomen tussen partijen.

Het afgelopen jaar is de registratie geactualiseerd en afgestemd met de RVO. De gerapporteerde omvang is daardoor en als gevolg van uitgevoerde herbeplanting en nieuwe projecten gewijzigd ten opzichte van de vorige opgave. De herbeplantingsopgave zag er per 1 januari 2025 als volgt uit:

- Voor RWS bedraagt deze opgave 518 hectare. Voor circa 436 hectare is de wettelijke termijn voor herbeplanting verstreken. Daarnaast is er sprake van 524 hectare onverplicht (extra) aangeplante bomen. RWS is in overleg met

⁷⁸ Kamerstuk 29 385-119

⁷⁹ Kamerstuk 35 300-A, nr. 43

het ministerie van LVVN in hoeverre deze als invulling van de herplantplicht kan worden gezien.

- Voor ProRail bedraagt de herbeplantingsopgave 5,5 hectare. In 2024 is 0,9 hectare herbeplant. Voor 3,0 hectare is de wettelijke termijn voor herbeplanting verstreken, maar deze zal in 2025 alsnog worden uitgevoerd. Daarnaast is sprake van 0,2 hectare onverplicht (extra) aangeplante bomen.

Slot

Met de hierboven genoemde stappen blijven we – ondanks alle beperkingen op het gebied van financiën, stikstofruimte en maakcapaciteit – werken aan de bereikbaarheid, veiligheid, het verdienvermogen en de weerbaarheid van Nederland. Dit bespreken we graag met de Kamer tijdens het jaarlijkse Notaoverleg MIRT.

In het voorjaar van 2026 wordt de Kamer zoals gebruikelijk per brief geïnformeerd over de voortgang van het MIRT, in aanloop naar het volgende Commissiedebat MIRT. Waar relevant worden daarbij ook de uitkomsten van de BO's Leefomgeving in meegenomen.

De minister van Infrastructuur en Waterstaat,
R. Tieman

De staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
A.A. Aartsen