

Vergaderjaar 2025–2026

36 800 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2026

36 800 J

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Deltafonds voor het jaar 2026

Nr. 39

BRIEF VAN DE MINISTER EN STAATSSECRETARIS VAN INFRA-STRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 16 maart 2026

Onze wegen, spoorwegen, vaarwegen en waterwerken vormen samen de ruggengraat van onze samenleving en economie en zijn daarmee van cruciaal belang voor het behoud en de versterking van de brede welvaart in Nederland. De waterwerken zorgen ervoor dat Nederland droge voeten houdt. De wegen, spoorwegen en vaarwegen samen zorgen voor een goede (inter)nationale bereikbaarheid. Deze netwerken moeten zoveel mogelijk beschikbaar en veilig te gebruiken zijn. Mensen moeten bestemmingen zoals werk, zorg, onderwijs, winkels, maar ook familie en vrienden kunnen bereiken. Ook moeten bedrijven en consumenten kunnen rekenen op snel, betrouwbaar en betaalbaar goederenvervoer. De instandhouding van de basisfunctionaliteiten van deze infrastructuur staat voorop, maar ontwikkelingen als bevolkingsgroei en klimaatverandering vragen ook om investeringen in de ontwikkeling van onze netwerken.

Financiële opgaven Mobiliteitsfonds en Deltafonds

De Kamer is in januari jl. over de grote financiële opgaven op het Mobiliteitsfonds en Deltafonds geïnformeerd.¹ Bij elkaar opgeteld gaat het om meer dan € 80 miljard over de looptijd van de fondsen, en dus vele miljarden gemiddeld per jaar. De Algemene Rekenkamer heeft in haar verantwoordingsonderzoek over 2024 het tekort voor exploitatie, onderhoud en vernieuwing van de netwerken van Rijkswaterstaat geraamd op € 34,5 miljard voor de periode tot en met 2038.² Het betreft de instandhouding van het hoofdwegennet, hoofdvaarwegennet en hoofdwatersysteem. Door financiële schaarste kunnen noodzakelijke vernieuwingsprojecten, zoals het spui- en gemaalcomplex IJmuiden en de Haringvlietbrug, op dit moment niet worden gestart. Met als gevolg dat de

¹ Kamerstuk 36 800 A, nr. 19. Het is een brede inventarisatie van tegenvallers en risico's, en bestuurlijke verplichtingen en/of verwachtingen waarvoor nog niet in dekking is voorzien.

² Kamerstuk 36 740 XII, nr. 2

waterveiligheid en bereikbaarheid die deze en andere objecten bieden, onder druk komen te staan. Tijdens de technische briefing over instandhouding op 16 december jl. is toegelicht dat het tekort voor de instandhouding van het netwerk van ProRail circa € 20 miljard bedraagt. Daarnaast kennen diverse lopende ontwikkelingsprojecten grote tekorten. Verder staan voor de gepauzeerde projecten en structuurversterkende investeringen nagenoeg geen middelen gereserveerd. Tot slot zijn de begrotingsfondsen geconfronteerd met extra tegenvallers door het gedeeltelijk wegvallen van prijsbijstellingen.

Opgaven coalitieakkoord en inzet op prioriteren

Ondanks de in het coalitieakkoord beschikbaar gestelde middelen, zonder welke we nog veel verder van huis waren geweest, moeten we dus scherpe keuzes maken. Niets doen is geen optie, maar niet alles kan en niet alles kan tegelijkertijd. We moeten prioriteren om te kunnen presteren. Dit draagt ook bij aan de inzet van het kabinet om te komen tot een meer efficiënte, slagvaardige en betrouwbare overheid. Om maximaal te kunnen presteren, moeten we prioriteren over de volle breedte van de opgaven, het MIRT en de fondsen. In deze brief zetten wij uiteen hoe we dit willen doen. Met deze brief geven we ook invulling aan de toezegging aan het lid Stoffer om voorafgaand aan het commissiedebat Staat van de infrastructuur te beschrijven wat kan worden gedaan met de extra middelen die in het coalitieakkoord voor infrastructuur zijn vrijgemaakt.³

Prioriteren over de volle breedte kan betekenen dat bepaald moet worden welke MIRT-projecten voorlopig geen doorgang meer kunnen vinden. Hoewel instandhouding van de basisinfrastructuur voorop staat, is ook binnen de instandhoudingsopgave een prioritering nodig. De totale instandhoudingsopgave is, ondanks de gestegen productie de afgelopen jaren, binnen de looptijd van de fondsen niet uitvoerbaar en niet betaalbaar. Vertraging van instandhoudingswerkzaamheden leidt tot een verdere toename van uitgesteld onderhoud en dat is duurder en leidt uiteindelijk tot meer hinder voor de gebruikers van de netwerken. Er zullen dus nadere keuzes moeten worden gemaakt, gelet op de functie van de infrastructuur en de mate waarin deze bijdraagt aan de doelstellingen van lenW en de ambities van dit kabinet. Bij een prioritering van de instandhoudingswerkzaamheden zullen de constructieve veiligheid en naleving van de wet- en regelgeving in acht worden genomen.

Inzet is de prioritering voor de zomer van 2026 af te ronden, zodat dit in de (ontwerp)begroting 2027 verwerkt kan worden, want er is sprake van hoge urgentie. Zo kan Rijkswaterstaat op dit moment de benodigde vernieuwingsprojecten alleen nog starten door de uitvoering van andere noodzakelijke vernieuwingsprojecten te vertragen of uit te stellen. Voor exploitatie en onderhoud betekent het dat Rijkswaterstaat, om binnen de financiële kaders te blijven voor 2026–2030, nu al scherpe keuzes moet maken en werkzaamheden in tijd naar achteren moet schuiven. Daarnaast heeft ProRail dit jaar duidelijkheid nodig over het herstel van de kunstwerken op de HSL-Zuid en moeten bij diverse ontwikkelingsprojecten die al in realisatie zijn, dit jaar besluiten worden genomen over het aangaan van extra contractuele verplichtingen. Voorkomen moet worden dat besluitvorming per project of contract plaatsvindt en niet integraal.

We kijken naar alle beschikbare middelen en houden vanzelfsprekend rekening met de uitvoeringscapaciteit en milieuruimte (stikstofruimte). De ruimte om binnen het Mobiliteitsfonds en Deltafonds reeds gealloceerde budgetten te verschuiven van de ene opgave naar de andere opgave is

³ TZ202603-038

beperkt, omdat een aanzienlijk deel van de budgetten van het Mobiliteitsfonds en Deltafonds juridisch verplicht is, en/of omdat er wettelijke vereisten zijn waaraan moet worden voldaan.

Prioriteren gaat ons voor dilemma's plaatsen. De bestaande opgaven verdwijnen immers niet omdat we er geen prioriteit meer aan geven. De primaire verantwoordelijkheid van het Ministerie van IenW is het waarborgen van de waterveiligheid en het goed functioneren van de hoofdnetwerken in elke regio. Er zijn ook mee te koppelen belangen en kansen. Infrastructuur draagt ook bij aan het bereikbaar houden en maken van nieuwe en bestaande woningen, de economische ontwikkeling van Nederland in een internationale context en het versterken van onze maatschappelijke weerbaarheid (waaronder dual-use op militaire corridors) en klimaatbestendigheid. De nationale netwerken dragen natuurlijk ook bij aan alle regionale en lokale opgaven.

Wij beseffen dat niet iedereen eenzelfde afweging zal maken. Daarom nodigen wij de Kamer uit om bij het komende commissiedebat op 19 maart op hoofdlijnen hun wensen, bedenkingen en afwegingen voor een samenhangende prioritering aan te dragen, zodat wij die verder kunnen meenemen in het proces van de afweging die moet plaatsvinden. De komende tijd zullen we daarnaast ook in gesprek gaan met medeoverheden over de prioritering.

Waar verder op wordt ingezet

Naast een prioritering wordt ook ingezet op andere maatregelen om per saldo meer te kunnen presteren:

- Er zal worden ingezet op een verdere verhoging van de productie in de keten. Dit moet wel worden gezien in de context van de apparaatstaakstelling die ook de uitvoering raakt.
- De beheersing van projecten wordt verder aangescherpt. Om recht te doen aan de onzekerheid zal in de verkenningsfase met een bandbreedte voor de kostenraming worden gewerkt. Verder moet de trefzekerheid van de kostenraming en de uitvoerbaarheid moeten geborgd zijn en er moet een getoetst beheersplan zijn om binnen tijd, scope en budget te blijven. Eventuele toekomstige overschrijdingen moeten in beginsel binnen het projectbudget worden ingepast.
- Zoals aangekondigd de MIRT-brief van 13 januari 2026 wordt de MIRT-systematiek in overleg met de regio's herijkt.⁴ Het MIRT wordt toekomstvast vormgegeven en blijft het gremium voor het gesprek tussen Rijk en regio over mobiliteit en bereikbaarheid. Rijk en regio geven hier gezamenlijke invulling aan. Toegezegd is om de Kamer met de MIRT-brief in het najaar van 2026 over de uitkomsten te informeren.
- Er zal worden gekeken hoe juridische obstakels en regeldruk voor infrastructuur kunnen worden verminderd, zodat kosten en doorlooptijden kunnen worden teruggebracht.
- Bij projecten die prioriteit krijgen zullen we kansen benutten die meekoppelende belangen bieden op het gebied van woningbouw, economie en weerbaarheid.
- Er zal worden gekeken naar de mogelijkheden om baathebbers, zoals bedrijven, grond- en vastgoedeigenaren, en gebruikers meer te betrekken bij de bekostiging van infrastructuur. De inzet van alternatieve bekostigingsbronnen vergt maatwerk per MIRT-project, maar kan kansen bieden om de koek te vergroten. Ook blijven we kijken naar de mogelijkheden van Europese financiering.

⁴ Kamerstuk 36 800 A, nr. 11

Een prioritering blijft onvermijdelijk omdat deze maatregelen beperkt oplossend vermogen hebben. Bovendien kost het tijd en inspanning om de kansen volledig te benutten.

Tot slot

Voor ons staat één ding vast: we willen het maximale bereiken met de middelen die ons ter beschikking staan. We trekken hiervoor alles uit de kast. We maken werk-met-werk en zorgen ervoor dat geld zo effectief mogelijk wordt ingezet. We hebben iedereen daarvoor nodig.

Op basis van de inbreng van de Kamer en van de medeoverheden met wie wij hierover ook overleg zullen voeren, komen wij voorafgaand aan het commissiedebat Strategische keuzes bereikbaarheid op 22 april met een aanpak voor een prioritering. De regio's zullen in de verschillende stappen in dit proces worden geïnformeerd en geconsulteerd.

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

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