Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De Voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA DEN HAAG

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IENW/BSK-2026/216784

Bijlage(n)
6

Datum 11 november 2026
Betreft MIRT-brief november 2026

Geachte voorzitter,

Onze wegen, vaarwegen, spoorwegen en ons watersysteem zijn het fundament van onze samenleving en economie. Ze maken het mogelijk dat we naar ons werk, naar school, naar de dokter, naar familie en vrienden gaan. Ze zorgen er voor dat supermarkten kunnen worden bevoorraad, pakketjes op tijd thuis afgeleverd worden en dat de timmerman de bouwplaats kan bereiken. We merken steeds vaker, zo ook de afgelopen maanden, wat er gebeurt als infrastructuur onvoldoende functioneert. Neem de oude Suurhoffbrug, waar verkeer nog enkel over de vluchtstrook mag om de constructie te ontlasten, de Houtribdijk, waar zware vrachtwagens niet meer overheen mogen en de Hogesnelheidslijn (HSL), waar snelheidsbeperkende maatregelen gelden. Investeren in onze infrastructuur is en blijft noodzakelijk, zowel om de bestaande netwerken op orde te houden als om files aan te pakken, bedrijvigheid te stimuleren, Nederland weerbaar te houden en nieuwe woningen bereikbaar te maken. Hierbij kijken we naar de belangrijke economische centra van ons landen naar regionale ontsluiting en bereikbaarheid.

Prioritering en perspectief Mobiliteitsfonds en Deltafonds
De Kamer is eerder dit jaar geïnformeerd over de noodzakelijke prioritering van alle infrastructurele projecten binnen IenW, omdat met het beschikbare geld in het Mobiliteitsfonds (MF) en het Deltafonds (DF) niet alle opgaven kunnen worden aangepakt.[1] De prioritering is uitgevoerd aan de hand van de zeven stappen van het afweegkader, dat in overleg met de Kamer tot stand is gekomen. Op 16 oktober jl. is de Kamer geïnformeerd over de uitkomsten van deze prioritering.[2] Met die prioritering brengen we de basis van onze verouderde infrastructuur weer op orde én zetten we elke euro in onze fondsen zo efficiënt mogelijk aan het werk voor Nederland. Zo streven we ernaar de komende acht jaar in totaal € 18 miljard extra beschikbaar te stellen voor instandhouding van de hoofdnetwerken. Ook kan een aantal belangrijke aanlegprojecten doorgang vinden. We werken hiermee hard door aan de

[1] Kamerstuk 36 800-A, nr. 39
[2] Kamerstuk 37 020-A, nr. 14

bereikbaarheid, veiligheid, weerbaarheid, ontsluiting van woningen en het verdienvermogen en de leefbaarheid van ons land.

De extra middelen die bij Prinsjesdag beschikbaar zijn gesteld voor instandhouding en regionale bereikbaarheid zijn nog onder voorbehoud van parlementaire goedkeuring van de begroting van IenW. Het door de prioritering extra beschikbaar gesteld budget voor instandhouding wordt verwerkt in de Voorjaarsnota en is daarmee nog onder voorbehoud van parlementaire goedkeuring. Daarnaast geldt dat er nog geen zekerheid is over de precieze jaren van onderhoud, vernieuwing en aanleg van projecten, tot er een integrale sluitende planning ligt binnen de standen van de ontwerpbegroting met daarbij een realistische invulling van het besparingspotentieel. Dit wordt uitgewerkt bij de Voorjaarsnota 2027 en kan invloed hebben op de planning en of uitvoering van de in deze brief beschreven MIRT-projecten. Na de uitwerking hiervan ontstaat er ook meer zicht op de samenloop van werkzaamheden van ProRail, Rijkswaterstaat (RWS) en medeoverheden en op eventuele meekoppelkansen. Dan kunnen er ook gericht maatregelen worden getroffen om de hinder die de werkzaamheden met zich meebrengen te verminderen. Een stabiele langjarige programmering is tevens een basisvoorwaarde voor efficiënte aanpak van de instandhoudingsopgave. We blijven de Kamer informeren, zodat we het goede gesprek kunnen voeren over de instandhouding van de netwerken. Hiervoor heeft de Kamer recent ook de Staat van de Infrastructuur ontvangen.[3]

Zoals in de brief van 16 oktober ook is aangegeven, gaan we hard sturen op de basisfunctionaliteit. Om het maximale te bereiken zetten we ook in op de vermindering van kostenopdrijvende regelgeving en maken we afspraken met de markt over standaardisatie, innovatie en versimpeling. Hierin willen we gezamenlijk optrekken met de medeoverheden en andere publieke opdrachtgevers. We streven met deze aanpak naar het realiseren van een besparing van circa € 2 miljard binnen het MF en DF.

In het programma Samen Slimmer Renoveren en Vervangen (SSRV) werken Noord-Hollandse gemeenten, RWS, provincie Noord-Holland, ProRail en de Vervoerregio Amsterdam samen om de onderhouds- en instandhoudingsopgaven op een meer uniforme en efficiënte wijze aan te pakken. Dit doen zij door kennis en ervaringen te delen en waar opportuun werkzaamheden beter op elkaar af te stemmen, te komen tot gezamenlijke oplossingen, standaardisatie en aanbestedingen. Bij het programma wordt de markt met regelmaat betrokken.

Ook heeft de provincie Noord-Holland recent met een aantal IFD-projecten (industrieel, flexibel en demontabel bouwen) kennis opgedaan op het gebied van standaardisatie. IenW benut waar passend voor de onderhouds- en vernieuwingsopgave de kennis die in de regio aanwezig is.

3

Met de prioritering is ook invulling gegeven aan de motie van de leden Heutink en Bikkers, die de regering verzoekt om de beschikbare middelen - inclusief de middelen die in het coalitieakkoord voor infrastructuur ter beschikking zijn gesteld - zo goed en zo snel mogelijk aan het werk te zetten voor Nederland;[4] de motie van de leden Welzijn en Vijlbrief die de regering verzoekt om te verkennen op welke wijze een investeringskader voor woningbouw en infrastructuur kan worden ingericht;[5] en de motie van het lid De Hoop die de regering verzoekt om bij de invulling van het afweegkader voor infrastructuur nadrukkelijk te kijken naar spoorprojecten waarbij met relatief kleine investeringen grote effecten kunnen worden bewerkstelligd.[6]

In de bestuurlijke overleggen Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) die de eerste week van november zijn gevoerd met de regio's waren de uitkomsten van de prioritering vanzelfsprekend ook nadrukkelijk onderwerp van gesprek. Daarnaast is er aandacht geweest voor het perspectief en is gesproken over de verschillende sporen uit de Kamerbrief van 16 oktober, waarmee we aan de slag gaan.

Herziening MIRT
We willen ook de manier waarop we als Rijk en decentrale overheden met elkaar samenwerken verbeteren. Het MIRT heeft altijd meebewogen met de eisen die de tijd en omgeving aan het MIRT hebben gesteld. Het afgelopen jaar zijn met de MIRT-regio's en koepels gesprekken gevoerd om het MIRT weer toekomstvast vorm en inhoud te geven. Bij alle betrokkenen wordt de urgentie gevoeld om het MIRT fundamenteler en strategischer te veranderen. Rijk en regio dragen samen verantwoordelijkheid voor het hele mobiliteitssysteem. Verbonden, maar ieder vanuit zijn eigen verantwoordelijkheid. Het Rijk stelt regio's beter in staat hun verantwoordelijkheid te nemen.

Dit vergt aanpassing van het systeem, maar ook een omslag in cultuur en gedrag van alle betrokkenen bij het MIRT. De doelen van de herziening van het MIRT zijn:

1. Het behouden van de goede aspecten van het MIRT: de huidige MIRT-cyclus heeft veel waarde. Het is een breed gedragen, overzichtelijk, transparant en gestructureerd besluitvormingsproces;
2. Binnen het MIRT willen we beter het gesprek over de brede opgave voeren, waarbij bereikbaarheid en leveringszekerheid van goederen centraal staat. Net als bij de prioritering zijn objectiveerbare criteria hierbij de basis;
3. Het komen tot een betere (financiële) beheersbaarheid van MIRT-projecten en het MIRT als geheel;
4. Komen tot meer bestuurlijke en ambtelijke rust rondom de MIRT-overleggen.

Aangrijpingspunten voor interventies om deze doelen te bereiken, zijn te vinden in de instrumenten van het MIRT (waaronder bijvoorbeeld de MIRT-spelregels), de overlegstructuur van het MIRT – we verbeteren daarbij de relatie tussen het Bestuurlijk overleg Leefomgeving (BOL) en het MIRT –, en de inhoud en focus van de MIRT-

[4] Kamerstuk 36 800-A, nr. 42
[5] Kamerstuk 36 725-XXII, nr. 18
[6] Kamerstuk 31 305, nr. 543

overleggen. De aanpak en koers die is gekozen voor de prioritering binnen het MF en DF zal zijn weerslag moeten vinden bij de herziening van het MIRT. De focus ligt daarbij meer en meer op de kwaliteit van het hele systeem en meer op de langere termijn. Naast aanleg, zullen de instandhoudingsopgaven (onderhoud en vernieuwing) en programmeringen van Rijk en regio daarbij nadrukkelijker onderwerp van gesprek worden in de MIRT-overleggen. Ook kan het objectieve afweegkader (waarbij projecten zijn gescoord op diverse criteria zoals woningbouw, economische ontwikkeling en impact op de hoofdnetwerken) dat gebruikt is voor de MIRT-projecten verder doorontwikkeld worden.

Planning is de Kamer eind 2027 te informeren over de uitgewerkte richting van de herziening van het MIRT en het streven is deze herziening waar mogelijk al te implementeren bij de BO's MIRT van 2027. De herziening van het MIRT wordt uitgewerkt in samenhang met het traject over de positionering van de BO's Leefomgeving van het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK).[7] Aan de Kamer is toegezegd dat met de MIRT-brief de Kamer wordt geïnformeerd over de voorgenomen richting voor de herziening van het MIRT.[8] De contouren hiervan zijn als bijlage bij de brief te vinden. Hiermee is invulling gegeven aan deze toezegging.

Bereikbaarheid centraal
In de beleidsbrief IenW staat beschreven dat de bereikbaarheid van essentiële voorzieningen in heel Nederland centraal staat.[9] Niet ieder bereikbaarheidsvraagstuk vraagt om een mobiliteitsmaatregel en niet iedere mobiliteitsopgave vraagt om nieuwe infrastructuur. Door mobiliteit, ruimtelijke ontwikkeling en voorzieningen meer in samenhang te bezien, bestaande infrastructuur beter te benutten en netwerken goed te laten functioneren, kan de bereikbaarheid worden verbeterd. Met onder meer de Rijksvisie op het openbaar vervoer[10] en het Toekomstperspectief Hoofdwegennet geeft het Rijk, verder bouwend op de mobiliteitsvisie, richting aan de ontwikkeling van de mobiliteitsnetwerken waarvoor het de directe verantwoordelijkheid draagt.[11] De urgentie om de regionale bereikbaarheid te versterken is groot. Zoals gemeld met Prinsjesdag heeft het kabinet daarom vanaf 2030 structureel € 300 miljoen extra gereserveerd voor regionale mobiliteit. De ambities van het rapport "Elke regio telt!" kunnen daarmee concreet vorm worden gegeven.

De bereikbaarheid van ons land raakt mensen en bedrijven in alle regio's en vraagt om een aanpak die aansluit bij de verschillen tussen regio's. Met Bereikbaarheid op Peil (BoP) wordt de inzet om hier gericht op te sturen verder geconcretiseerd. Daarom brengen we samen met de regio's de bereikbaarheidsopgaven op regionaal niveau in kaart.

[7] Kamerstuk 29 435, nr. 323
[8] Kamerstuk 36 800-A, nr. 11
[9] Kamerstuk 36 800-XII, nr. 34
[10] Kamerstuk 23 645, nr. 909
[11] Kamerstuk 31 305, nr. 451

De eerste inzichten laten daarbij enkele terugkerende patronen zien. In landelijke gebieden staat bereikbaarheid onder druk door grotere afstanden en beperkte vervoersmogelijkheden, met name voor huishoudens zonder auto. Doordat voorzieningen in dunbevolkte gebieden minder worden gebruikt, staat het aanbod daarvan onder druk. Het traditionele OV biedt hier onvoldoende oplossing voor. In stedelijke gebieden ligt de opgave vooral bij schaarse ruimte en vervoerscapaciteit, met name tijdens de spits is capaciteit een issue. Ook zien we dat niet iedereen in staat is om gebruik te maken van deze bereikbaarheid, bijvoorbeeld vanwege beperkte financiële middelen of fysieke beperkingen.

In 2027 bouwen Rijk en regio voort op de regionale bereikbaarheidsanalyses door per regio bereikbaarheidsprofielen te ontwikkelen. Deze profielen brengen in beeld welke bereikbaarheidskwaliteit in een regio gewenst is, gegeven de regionale kenmerken en opgaven. Het Rijk ondersteunt hierbij met een leer- en ontwikkeltraject. Rijk en regio gaan aan de hand van deze bereikbaarheidsprofielen in gesprek over de regionale bereikbaarheidsopgaven en de mogelijke handelingsperspectieven. Hierbij wordt ook bekeken hoe een spiraal van verschraling voorkomen kan worden, onder meer door de verschillende vormen van mobiliteit te koppelen en vraagsturing centraler te stellen. De bereikbaarheidsanalyses en -profielen zullen worden betrokken bij het ontwikkelen van voorstellen die uitvoering geven aan het Routeplan versterken regionale bereikbaarheid, waarover de Kamer met de brief van 5 oktober is geïnformeerd.[12] In het kader van de prioritering zijn voor investeringen in regionale bereikbaarheid middelen gereserveerd.

MIRT-projecten en -programma's
In de BO's is gesproken over verschillende MIRT-projecten en -programma's. Zo zijn er afspraken gemaakt met de regio's over financiering vanuit het Rijk voor in totaal 19 doorfietsroutes. Ook zijn afspraken gemaakt over de ontsluiting en bereikbaarheid van de nieuwe woningen in de vier grootschalige woningbouwlocaties die in 2025 zijn aangewezen: Alkmaar, Apeldoorn, Helmond en Hengelo-Enschede. Bij de prioritering van het MF en DF is hier in totaal € 355 miljoen voor vrijgemaakt. Dit maakt de bouw van circa 29.000 woningen mogelijk.

Verder is door Rijk en regio de voorkeursbeslissing voor de MIRT-verkenning OV en Wonen vastgesteld: een snelle en frequente tramlijn (Merwedelijn) met een verdiepte ligging. De voorkeursbeslissing en de bestuursovereenkomst voor de MIRT-planning - en studiefase zal begin 2027 ondertekend worden. Daarnaast zijn afspraken gemaakt over kortetermijnmaatregelen op en rondom de N65 Vught-Haaren om de leefbaarheid en (verkeers)veiligheid te verbeteren.

De Kamer wordt, mede namens de minister van VRO die de regie voert op de fysieke leefomgeving, met deze brief geïnformeerd over de uitkomsten van de BO's MIRT. Een volledig overzicht van alle bestuurlijke afspraken is te vinden in de bijlage bij deze brief. Hiermee is ook invulling gegeven aan de toezegging aan het lid Boelsma-Hoekstra om

[12] Kamerstuk 31 305, nr. 568

de MIRT-projecten waarvoor in de prioriteringsbrief van 16 oktober jl. de financiering vervalt te zullen blijven opnemen in de toekomstige MIRT-brieven, zodat de verschillende regio's kunnen zien wat het perspectief is voor de langere termijn.[13]

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 Zuid
    1.3. Regio Noordwest
    1.4. Regio Noord
    1.5. Regio Zuidwest
    1.6. Goederenvervoercorridors
    1.7. Algemeen/regio-overstijgend
2. Moties en toezeggingen in het kader van het MIRT
3. Slot

1. Voortgang MIRT-projecten en -programma's

1.1. Regio Oost

In het BO MIRT Oost (Gelderland en Overijssel) is gesproken over de uitkomsten van de prioritering van het MF en DF en de betekenis hiervan voor de opgaven in Oost.

Er worden 23 bruggen, sluizen en wegen aangepakt. We vernieuwen onder andere de Wilhelminabrug Deventer, Moggezompsebrug, Nijkerkersluis, A12 Arnhem: Rozendaals viaduct, knooppunt Velperbroek en spoorviaduct Europaweg, A28 Zwartewaterbrug, Sluiscomplexen Weurt en Heumen. De MIRT-projecten die doorgang vinden zijn de Veluwelijn, N35 Wijthmen – Nijverdal, Nedersaksenlijn, N50 Kampen – Kampen Zuid, Duurzamer spoor Zutphen – Hengelo – Oldenzaal, Euregiorail Zwolle – Twente – Münster, RegioExpres Arnhem – Winterswijk en OV-knooppunt Nijmegen Centrumzijde.

De veiligheid op N-wegen blijft bovendien een prioriteit. Daarom wordt het programma Rijks-N-wegen uitgevoerd en is € 40 miljoen toegevoegd aan het programma voor de N50 Kampen-Ramspol.

De regio heeft aandacht gevraagd voor de zorgvuldige afhechting van projecten in de pauzestand en voor een tijdspad voor de projecten die doorgaan. De regio heeft haar zorgen geuit over de opgaven rondom droogte en de prioritering binnen het Deltafonds. Vanuit het Rijk blijft de aandacht groot voor toekomstbestendige waterveiligheid, droogte en drinkwater. De regio heeft aandacht gevraagd voor de bereikbaarheid van de locaties van het Nationaal Programma Ruimte voor Defensie (NPRD) in Gelderland en Overijssel. De regio doet een oproep om regelmatig overleg te voeren over integrale opgaven bij het programma NPRD en de specifieke locaties. IenW betrekt dit in de lopende gesprekken met Defensie.

[13] TZ202610-157

Daarnaast is er vooruit gekeken naar de toekomst van bereikbaarheid en mobiliteit bij het Toekomstperspectief Hoofdwegennet en Bereikbaarheid op Peil. Hierin is een relatie met Herziening MIRT, waar de opgave centraler komt te staan.

Bij de prioritering van het MF zijn in stap 6 de middelen van het programma Woningbouw en Mobiliteit voor ontsluiting van woningbouw buiten schot gebleven en extra middelen vrijgemaakt voor de in 2025 aangewezen grootschalige woningbouwlocaties. In dit kader zijn er afspraken gemaakt over Rijksbijdragen aan mobiliteitspakketten voor de grootschalige woningbouwlocaties Apeldoorn en Hengelo/Enschede. Voor Apeldoorn wordt circa € 73 miljoen gereserveerd ten behoeve van de bouw van circa 6.300 woningen. Voor Hengelo-Enschede wordt circa € 104,2 miljoen gereserveerd ten behoeve van de bouw van circa 10.000 woningen.

1.1.1. N35 Wijthmen – Nijverdal

De Kamerbrief over de prioritering geeft aan dat het project N35 Wijthmen-Nijverdal prioriteit heeft gekregen en dus doorgang kan vinden. Op dit moment is de MIRT-verkenning N35 Wijthmen-Nijverdal in de afrondende fase. Met de huidige planning wordt de voorkeursbeslissing in het voorjaar van 2027 vastgesteld, waarna deze aan de Kamer wordt toegezonden. Met de definitieve voorkeursbeslissing wordt de MIRT-verkenning afgerond en wordt invulling gegeven aan de motie van het lid Krul.[14]

1.1.2. Afslag 38 A15

In 2019 is een afspraak gemaakt over een mogelijke bijdrage van het Rijk voor maatregelen bij afslag 38 van de A15 als meekoppelkans bij de aanbesteding van de ViA15.[15] Hierbij is afgesproken dat de regio het initiatief zou nemen voor het in gang zetten van deze meekoppelkans, maar dit is niet gebeurd. Deze afspraak was gekoppeld aan een (inmiddels gestaakt) plan van de provincie Gelderland voor de ‘Railterminal Gelderland’. Ondertussen is de aanbesteding voor de ViA15 afgerond en is de realisatie gestart. De meekoppelkans voor maatregelen bij afslag 38 van de A15 kan daarom niet meer worden meegenomen. De reservering is daarmee komen te vervallen.

1.1.3. Veluwelijn

Bij het vorige BO MIRT is vanuit de Woningbouw en Mobiliteitsmiddelen € 98 miljoen beschikbaar gesteld voor een frequentieverhoging tussen Amersfoort en Harderwijk op de Veluwelijn, naast de € 70,8 miljoen vanuit de regionale partijen. Bij de prioritering van het MF zijn deze middelen behouden. Met deze middelen kan het Rijk nu volwaardig projectpartner worden bij dit regionale initiatief. In opdracht van de provincie Gelderland heeft ProRail inmiddels de eerste helft van haar verkenning naar deze frequentieverhoging kunnen afronden en hebben we recent met elkaar de notitie kansrijke oplossingsrichtingen vastgesteld. Er is besloten om met één kansrijke oplossingsrichting voor de benodigde keervoorziening verder te gaan, net buiten de bebouwde kom van Harderwijk. In de tweede helft van de verkenning zal dit verder

[14] Kamerstuk 36 200-A, nr. 90

[15] Kamerstuk 35 300-A, nr. 57

worden uitgewerkt, net als de benodigde maatregelen op het gebied van overwegveiligheid, eventuele perronverlengingen en het mogelijke exploitatiemodel.

1.1.4. Utrecht – Arnhem - Duitse Grens

Sinds 2022 wordt door IenW met de provincies Utrecht en Gelderland nader onderzoek gedaan naar mogelijke maatregelen om het internationale, nationale en regionale treinvervoer op de corridor Utrecht – Arnhem -Duitsland (UAD) stapsgewijs te verbeteren. Het onderzoek bevindt zich in de laatste fase en zal naar verwachting begin 2027 worden afgerond, waarna wordt toegewerkt naar bestuurlijke afspraken hierover op het BO MIRT 2027. Tegelijkertijd heeft ProRail naar aanleiding van een overbelastverklaring al wel het capaciteitsvergrotingsplan gepresenteerd om van 0,5 naar 1 internationale trein per uur te gaan op deze corridor.[16] Er bestaat nog onduidelijkheid of hier (vaak kostbare) baanstabilteitsmaatregelen voor nodig zijn. Op dit moment is er geen budget beschikbaar om verdere stappen te zetten.

1.2. Regio Zuid

In het BO MIRT Zuid (Noord-Brabant en Limburg) is gesproken over de uitkomsten van de prioritering van het MF en DF. Er zijn afspraken gemaakt over de toekomstige infrastructuur van Zuid-Nederland.

Er worden diverse bruggen, sluizen en wegen vernieuwd, waaronder de Volkeraksluizen, brug en sluis Maasbrug Gennep, vijf viaducten langs de A76, de A58 brug Oirschot, het spoorviaduct op de A67 bij Geldrop, sifons en duikers in de Brabantse kanalen, bruggen bij Echt, Roosteren, Illikhoven, Obbicht, Geille, Itteren en Bunde. De MIRT-projecten knooppunt Zaarderheiken (A67/A73), spoorknoop Eindhoven, A2/N2, grensoverschrijdend spoorvervoer (alle MIRT-regio's), A58 Eindhoven – Tilburg, Hub 's-Hertogenbosch, A2/N2 inclusief Brainportlijnen en noordwestelijke ontsluiting blijven doorgaan.

Met de Meerjarige Multimodale Agenda (MMA) en het adaptief ontwikkelpad voor Zuid-Nederland hebben Rijk en regio samen de ambitie richting 2040 in beeld gebracht.[17] Met deze agenda tonen Rijk en regio ambitie om niet alleen de belangrijkste bereikbaarheidsopgaven aan te pakken, maar verbeteren Rijk en regio ook de brede welvaart en faciliteren we de ruimtelijk economische strategie. Hiermee vormt de MMA een belangrijk uitgangspunt voor het vinden van bereikbaarheidsoplossingen in samenhang met de mobiliteitsopgaven.

Bij de prioritering van het MF zijn in stap 6 de middelen van het programma Woningbouw en Mobiliteit voor ontsluiting van woningbouw buiten schot gebleven en extra middelen vrijgemaakt voor de in 2025 aangewezen grootschalige woningbouwlocaties. In dit kader zijn er afspraken gemaakt over een Rijksbijdrage van circa € 94,3 miljoen aan een mobiliteitspakket voor de grootschalige woningbouwlocatie Helmond Centrum+. Dit maakt de bouw van circa 4.900 woningen t/m 2034 mogelijk. Rijk

[16] capaciteitsvergrotingsplan-amsterdam-centraal---zevenaar-grens-versie-1.0.pdf
[17] https://smartwayz.nl/multimodaal-integraal/meerjarige-multimodale-agenda-mma/

en regio hebben afspraken gemaakt voor de verdeling van meer dan € 4 miljoen aan doorfietsroutes in Zuid-Nederland. Dit gebeurt op drie routes: Sittard-Heerlen-Avantis Kerkrade, Sittard-Maastricht-Eijsden en Gemert-Eindhoven. Voor Noord-Brabant is daarnaast afgesproken om een extra impuls te geven aan de infrastructuur van de Brainportregio. Hiermee zijn afspraken gemaakt over een aantal specifieke zaken uit het convenant Beethoven.

1.2.1. Brainport

De economische groei in de Brainportregio Eindhoven ligt bovengemiddeld hoog. In het kader van de prioritering is daarom aanvullend op de eerdere afspraken € 635 miljoen voor de Brainportregio beschikbaar gesteld. Deze middelen zijn bedoeld om vaart te houden op de lopende afspraken met de Brainport en worden besteed aan de Spoorknoop Eindhoven, de MIRT-verkenning A2/N2, de A58 Eindhoven – Tilburg en als (risico)reservering voor de Multimodale knoop en de Brainportlijnen. Dit vanuit het eminent strategische, economische en geopolitieke belang van de Brainport voor de brede regio, Nederland en Europa. Met de gemaakte afspraken zorgen we ervoor dat de projecten uit het Beethovenconvenant volgens planning kunnen worden afgerond.

1.2.1.1. Integrale MIRT-verkenning A2/N2, Brainportlijn en Noordwestelijke Ontsluiting

De groei in de Brainportregio positioneert zich vooral op economische toplocaties aan de westzijde van de Brainportregio langs de wegenstructuur A2/N2 en is gekoppeld aan de microchipsector. Daarom is in mei 2025 de startbeslissing voor de integrale MIRT-verkenning A2/N2, Brainportlijn en Noordwestelijke ontsluiting genomen. Voor alle drie de verkenningen zijn via het Beethovenconvenant middelen beschikbaar gesteld. In het BO MIRT zijn belangrijke stappen gemarkeerd voor deze verkenningen.

1.2.1.2. Ontwerpvoorkeursbeslissing MIRT-verkenning A2/N2

De MIRT-verkenning A2/N2 heeft een voorkeursalternatief opgeleverd dat het beste aansluit bij de doelstellingen van de verkenning. Dat heeft geleid tot een ontwerpvoorkeursbeslissing die op korte termijn door de minister wordt vastgesteld. Dat houdt in dat zowel de A2 als de N2 verbreed worden van twee naar drie rijstroken en een volledige aansluiting Eindhoven Centrum wordt gerealiseerd. De verwachting is dat het verkeer met deze verbreding van beide wegen voorlopig voldoende kan doorstromen en daarmee ook de Brainportlijn. Voor het realiseren van de ontwerpvoorkeursbeslissing is bij de prioritering van het MF aanvullende financiering geregeld waarbij voorafgaand akkoord van beide Kamers is vereist bij Voorjaarsnota 2027. De ontwerpvoorkeursbeslissing wordt ter visie voorgelegd, waarbij de mogelijkheid is te reageren. In april 2027 kan het voorkeursalternatief naar verwachting vastgesteld worden, waarna de planning- en studiefase start. Deze duurt naar verwachting twee jaar. In deze periode wordt inzichtelijk wanneer met de realisatie gestart kan worden.

Het ontwerp is toekomstbestendig voor de Brainportlijn. Dat wil zeggen dat binnen de beschikbare fysieke ruimte en met inachtneming van doorstroming en veiligheid (doelstellingen van de verkenning), toekomstige maatregelen voor de doorstroming van

de Brainportlijn niet onmogelijk worden gemaakt. De verkenning Brainportlijnen biedt daarvoor de basis qua inhoud en financiering.

1.2.1.3. Brainportlijnen

Voor de regionale verkenning Brainportlijnen worden begin 2027 kansrijke alternatieven vastgesteld voor de stedelijke en regionale variant. Dan zal ook duidelijk zijn of de Brainportlijn gebruik maakt van het tracé van de A2/N2. Eventuele infrastructuur voor de Brainportlijnen kan – voor een maximum van € 10 miljoen – bekostigd worden uit de risicoreservering die onderdeel is van het pakket van € 635 miljoen.

1.2.1.4. Noordwestelijke ontsluiting

De regionale verkenning naar de Noordwestelijke ontsluiting is versneld afgerond, vanwege de voorziene opening van de eerste fase van de ASML-campus op BIC-Noord begin 2028. In de ruimtelijke plannen voor de ontwikkeling van de campus op BIC-Noord is een goede ontsluiting als randvoorwaarde gesteld. In september jl. zijn hiervoor bestuursovereenkomsten getekend. IenW draagt bij via het Beethovenconvenant, middelen uit de prioritering van het MF en uit de A58 Eindhoven – Tilburg. De werkzaamheden zijn gestart, afronding van de realisatie is voorzien begin 2028.

1.2.2. Maaslijn

Op 9 september jl. heeft de Raad van State (RvS) uitspraak gedaan in de zaak tegen de omgevingsbezwaren op de provinciale inpassingsplannen van de provincies Noord-Brabant en Limburg. Deze plannen maken het project opwaardering Maaslijn mogelijk. In de uitspraak heeft de RvS bevestigd dat de werkzaamheden van het project doorgang kunnen vinden. Hiermee zijn de plannen onherroepelijk. De grootschalige werkzaamheden zijn in 2025 gestart en verlopen voorspoedig. Naar verwachting zullen de werkzaamheden eind 2027 gereed zijn en kan er dan met elektrische treinen gereden worden over de Maaslijn. Hiermee wordt jaarlijks 8 miljoen kg CO_2 uitstoot vermeden en zetten we een significante stap in het uitfaseren van dieseltreinen in Nederland. De regionale partijen, IenW en ProRail blijven in nauw contact staan met de omgeving tijdens de werkzaamheden.

1.2.3. Eindhoven – Düsseldorf

In 2019 zijn internationale afspraken gemaakt door de Duitse vervoerregio VRR, IenW en provincie Noord-Brabant om per eind 2026 een doorgaande treindienst Eindhoven–Düsseldorf (RE13) te realiseren. Het contract voor de verbinding is gegund aan de vervoerder Start en inmiddels overgedragen aan DB Regio. Het Verkehrverbund Rhein-Ruhr (VRR) is formeel opdrachtgever. IenW en de provincie Noord-Brabant dragen zorg voor het Nederlandse trajectdeel en ook de financiering daarvan.

Om deze treindienst mogelijk te maken zijn inframaatregelen nodig en zal door de vervoerder DB Regio nieuw multi-courant materieel worden ingezet. In 2026 heeft ProRail de inframaatregelen voor de internationale treindienst Eindhoven-Düsseldorf op station Eindhoven en op het baanvak tussen Eindhoven en Venlo gerealiseerd. Door eerdere tegenvallers is de realisatie van de inframaatregelen bij Venlo aanzienlijk

vertraagd. Ook de aanschaf van nieuwe treinen is vertraagd. Dat is in februari jl. per brief aan de Kamer gemeld.[18] De inframaatregelen op station Venlo worden naar verwachting in 2030 opgeleverd. Pas dan kunnen de in 2019 gemaakte afspraken volledig worden uitgevoerd. Alle betrokken partijen hebben de wens uitgesproken om de dienstverlening tussen Eindhoven en Düsseldorf zo snel mogelijk te verbeteren en zijn daarom gestart met de uitwerking van opties zonder tijdelijke inframaatregelen. De verwachting is de Kamer daar voor de zomer van 2027 nader over te informeren.

1.3. Regio Noordwest

Bij het BO MIRT Noordwest (Noord-Holland, Flevoland en Utrecht) is gesproken over de uitkomsten van de prioritering op het MF en DF.

Er worden diverse bruggen, sluizen en wegen vernieuwd (o.a. het gemaal IJmuiden, Prins Bernhardsluis en Prinses Irenesluis, Krabbersgatsluis en Naviduct Enkhuizen, Houtribcomplex, A9 viaduct Uitgeest, A29 spoorviaduct Amersfoort). Vanuit de noodzaak tot spoedige en efficiënte aanpak van de instandhoudingsopgave wordt nu als uitgangspunt gekozen voor 1 op 1 vervanging. Daarbij wordt, indien het vanuit de benodigde snelheid en beschikbare budgetten mogelijk is, geanticipeerd op de in het MIRT vastgestelde ontwikkelopgave. De MIRT-projecten die blijven doorgaan zijn het derde perron Amsterdam Zuid, OV – verbinding Amsterdam – Haarlemmermeer, A6 Almere – Lelystad en de Merwedelijn.

Bij de prioritering van het MF zijn in stap 6 de middelen van het programma Woningbouw en Mobiliteit voor ontsluiting van woningbouw buiten schot gebleven en extra middelen vrijgemaakt voor de in 2025 aangewezen grootschalige woningbouwlocaties. In dit kader zijn er afspraken gemaakt over een Rijksbijdrage van circa € 82,6 miljoen aan een mobiliteitspakket voor de grootschalige woningbouwlocatie Alkmaars Kanaal. Dit maakt de bouw van circa 7.800 woningen t/m 2034 mogelijk.

Voor de multimodale bereikbaarheid van een toekomstig verstedelijkt Rijnenburg worden lopende onderzoeken afgerond, zodat de concrete beslisinformatie integraal besproken kan worden op het BO MIRT 2027. Gelijktijdig aan deze uitwerkingen stellen Rijk en regio een Uitvoeringsconvenant op voor de grootschalige woningbouw in Groot Merwede en Rijnenburg, waarin de bereikbaarheidsopgave wordt bezien. Hiermee wordt invulling gegeven aan de motie van de leden Van Leijen en De Hoop.[19] Ook zijn afspraken gemaakt voor de eerste fase van woningbouwontwikkeling in Almere Pampus. Onderdeel daarvan is een verdiepend onderzoek naar de mogelijkheden voor alternatieve bekostiging van de IJmeerverbinding. Dit is een nadere uitwerking van de P-Verkenning IJmeerverbinding, waarvan het eindrapport als bijlage bij deze brief is meegestuurd.

1.3.1. MIRT-verkenning OV-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer

[18] Kamerstuk 29 984, nr. 1273

[19] Kamerstuk 37 020-XII, nr. 25

Voor de MIRT-verkenning OV-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer (OVAH) spreken Rijk en regio af om de metro van Amsterdam Zuid naar Schiphol te kiezen als voorlopig voorkeursalternatief. Dit voorkeursalternatief wordt de komende periode uitgewerkt om de voorkeursbeslissing te kunnen nemen. Om de voorkeursbeslissing te kunnen nemen, werken Rijk en regio gezamenlijk aan de opties voor alternatieve bekostiging om de metro van Amsterdam Zuid naar Schiphol een stap dichterbij te brengen.

1.3.2. MIRT-verkenning OV en Wonen

Voor de MIRT-verkenning OV en Wonen is, na vaststelling in het BO MIRT, het voornemen om begin 2027 de voorkeursbeslissing te ondertekenen: een snelle en frequente tramlijn (de Merwedelijn) in verdiepte ligging tussen Utrecht Centraal station en Westraven in Utrecht-zuidwest.[20] De Merwedelijn maakt de ontwikkeling van circa 25.500 woningen tot 2030 en tenminste 10.000 extra woningen vóór 2035 in Groot Merwede mogelijk. Daarnaast voorkomt de Merwedelijn overbelasting rond Utrecht Centraal Station door het ontvlechten van verkeersstromen in de directe omgeving. Het Rijk draagt in totaal € 1.506 miljoen bij (prijspeil 2026 en inclusief BTW), de provincie Utrecht € 280 miljoen, de gemeente Utrecht € 280 miljoen en de gemeente Nieuwegein € 15 miljoen (prijspeil 2025 en exclusief BTW). De bijdragen van Rijk en regio zijn taakstellend. Met het vaststellen van de voorkeursbeslissing gaat dit project naar de MIRT-planning- en studiefase. Voor de MIRT-planning- en studiefase wordt een bestuursovereenkomst ondertekend door alle betrokken partijen. De doorlooptijd van deze fase bedraagt ongeveer 4 jaar.

1.3.3. OV Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad (SAAL)

In het vorige BO MIRT is er door Rijk, regio en sectorpartners afgesproken om een gezamenlijk proces voor verdiepende analyses voor de SAAL-corridor te starten. Het afgelopen jaar hebben partijen hier in goede samenwerking belangrijke stappen in gezet. Uit het onderzoek blijkt dat er sprake is van een vertraging in de verwachte reizigersgroei, ook op deze lijn. Daarom is onderzoek gedaan naar een ingroeimodel op de SAAL-corridor, zolang ERTMS op SAAL nog niet gerealiseerd is. Het onderzoek heeft geleid tot een gedeeld beeld van de mogelijkheden en randvoorwaarden en biedt perspectief op een tussenstap richting het beoogde eindbeeld. Mede door de vertraagde reizigersgroei is dit verantwoord.

Rijk, regio en de spoorsector werken de kansrijke varianten verder uit tot één voorkeursvariant, inclusief de benodigde randvoorwaarden. De uitkomsten worden meegenomen bij de actualisatie van het HRN-volume in het kader van de midterm review. Tegelijkertijd blijft de gezamenlijke inzet gericht op een zo spoedig mogelijke realisatie van ERTMS-SAAL.

1.3.4. Zuidasdok

Rijk en regio zijn in gesprek over het MIRT-project Zuidasdok. Op korte termijn vinden hierover vervolggesprekken plaats. De Kamer wordt voorafgaand aan het Notaoverleg MIRT over de uitkomsten hiervan geïnformeerd.

[20] https://www.programma-uned.nl/default.aspx

1.4. Regio Noord

In het BO MIRT Noord (Groningen, Fryslân en Drenthe) zijn de uitkomsten van de prioritering van het MF en DF en de gevolgen daarvan voor de bereikbaarheid van de regio besproken.

Er worden vijf bruggen, sluizen en wegen vernieuwd (o.a. Prinses Margrietsluis, Gaarkeukensluis, A31 Haak om Leeuwarden en vervanging bruggen Kornwerderzand door basculebruggen) en negen anderen houden we veilig met onderhoud en tijdelijke maatregelen (o.a. A6 Scharsterrijn bruggen, A7 Westerwoldse Aa brug, N33 Eelwerderbrug en Oostersluis). De MIRT-projecten Nedersaksenlijn, Hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl fase 2, spoor- en perroncapaciteit Meppel, N33 Zuidbroek-Appingedam en Station Groningen Suiker blijven doorgaan.

De regio heeft aangegeven blij te zijn dat de Hoofdvaarweg Lemmer – Delfzijl en de drie onderdelen van het Deltaplan Noordelijk Nederland (spoor- en perroncapaciteit Meppel, Nedersaksenlijn en Lelylijn) doorgaan. Ook is de regio tevreden met de vervanging van de huidige bruggen bij Kornwerderzand door basculebruggen, waardoor het gehele project in de toekomst mogelijk blijft. Er is tevens gesproken over de bereikbaarheid van Ameland en de teleurstelling van de regio dat het budget van dit project is bijgesteld. Rijk en regio blijven samen werken aan het bereikbaar houden van het eiland nu en in de toekomst. Verder is gesproken over het project N33 Appingedam – Eemshaven en de opgave in dit gebied. Bij de prioritering is het budget bijgesteld, maar is ook afgesproken om de verkenning af te maken. Daarnaast heeft de regio aandacht gevraagd voor de HRMK-spoorbrug, de Vaarweg IJsselmeer – Meppel, de A28 Amersfoort – Hoogeveen, de onderhouds- en vernieuwingsopgaven. Tot slot is gesproken over de impact van de prioritering van het Deltafonds op de wateropgaven in noordelijk Nederland, ook in relatie tot het voornemen om een derde Deltacommissie aan te stellen.

Daarnaast is gesproken over de verduurzaming van het regionale treinvervoer op de Noordelijke lijnen en zijn meerdere afspraken gemaakt over Rijksbijdragen. Zo zijn voor de drie noordelijke provincies afspraken gemaakt voor een Rijksbijdrage van € 4 miljoen voor het realiseren van doorfietsroutes. Het gaat om de doorfietsroutes Beilen-Assen in Drenthe, Drachten-Heerenveen in Fryslân en Zuidlaren-Haren in Groningen. Ook is een Rijksbijdrage van € 41 miljoen afgesproken voor het herstel van de kade van Terschelling. De provincie Fryslân en gemeente Terschelling dragen samen zorg voor de resterende bijdrage.

1.4.1. Nedersaksenlijn

In oktober 2025 is de startbeslissing voor de MIRT-verkenning Nedersaksenlijn (NSL) genomen. Samen met de provincies Drenthe, Overijssel en Groningen en de gemeenten zijn aan de hand van de reacties de eerste keuzes gemaakt voor richting in het onderzoek, de zogenaamde zeef 0. Deze rapportage is op platform participatie geplaatst, zodat indieners van zienswijzen ook kunnen zien wat met hun inbreng wordt gedaan.[21]

[21] https://www.platformparticipatie.nl/nedersaksenlijn/documenten-nedersaksenlijn/default.aspx#folder=3224621

Rond de zomer van 2027 kan iedereen die dat wil reacties indienen over de mogelijke oplossingsrichtingen. In de tussentijd kan iedereen die dat wil meer informatie krijgen via de website van de NSL.[22] De MIRT-verkenning Nedersaksenlijn wordt volgens planning eind 2028 opgeleverd. Dan worden ook de resultaten van de verkenning naar de gebiedsontwikkeling langs de lijn door de regio gepubliceerd.

1.4.2. Spoorknooppunt Zwolle – Meppel

Om belangrijke verbinding tussen het Noorden en de Randstad robuuster te maken gaan we door met de aanpak van het spoorknooppunt Zwolle – Meppel. De eerste korte termijn maatregelen worden al uitgevoerd, waaronder het vervangen van storingsgevoelige onderdelen en het plaatsen van camera's bij enkele overwegen. De komende jaren worden de voorbereidingen getroffen voor onder meer een vierde perronspoor in Meppel. Daarnaast onderzoeken we welke aanvullende maatregelen nodig zijn om op termijn meer treinen tussen Groningen en de Randstad te kunnen laten rijden.

1.4.3. Emissievrij treinvervoer

In het BO MIRT Noord is gesproken over de instandhouding en verduurzaming van het regionale treinvervoer op de Noordelijke lijnen. Hier rijden circa 70 dieseltreinen op circa 250 kilometer niet geëlektrificeerd spoor. De meeste treinen bereiken rond de start van de nieuwe concessie in december 2035 het einde van hun technische levensduur. Vanwege de lange levertijd en toelating van nieuwe treinen, de aanbesteding van de concessie en de aanleg van benodigde infrastructuur is nu een systeemkeuze voor de Noordelijke lijnen nodig.

Rijk en regio hebben gekozen voor batterij elektrische treinen (BEMU) met partiële elektrificatie op 25 kV. Dit is de meest doelmatige en toekomstbestendige oplossing met de laagste maatschappelijke kosten, en naar verwachting de enige die voor 2035 realiseerbaar is. Vanuit het MF zijn geen middelen beschikbaar voor een verkenning of de realisatie van de benodigde infrastructuur. De regio start daarom een regionale verkenning, onder meer om netaansluitingen tijdig te reserveren. Rijk en regio onderzoeken komend jaar samen hoe de voorkeursoplossing financieel realiseerbaar kan worden. Daarbij wordt onder andere gekeken naar mogelijkheden die Europese fondsen, het Klimaat- en Energiefonds en het Fonds voor Stikstof, Landbouw en Natuur bieden. Realisatie in 2035 is afhankelijk van tijdig zicht op financiering.

De systeemkeuze voor de Noordelijke lijnen en de start van onderzoek naar een emissievrije systeemkeuze voor Gelderland zijn een logische vervolgstap in het Plan emissievrij personenvervoer per trein. Daarnaast is in dit plan opgenomen om, ten aanzien van het uitfaseren van dieseltreinen, aan te sluiten bij projecten die al zijn gestart of in realisatie zijn. Deze projecten gaan ook na de prioritering van de middelen uit het MF door. Het gaat om de elektrificatie van de Maaslijn, het spoor tussen Zutphen en Oldenzaal en het spoor tussen Almelo en Mariënberg. Voor de verduurzaming van de Noordelijke lijnen en de resterende lijnen in Gelderland is op dit moment geen

[22] https://www.denedersaksenlijn.nl/

financiering beschikbaar. Daarmee staat de uitfasering van dieseltreinen volgens het Plan Emissievrij personenvervoer per trein onder druk. En hiermee ook de aanbesteding van de nieuwe concessie voor de Noordelijke lijnen. Hiermee wordt invulling gegeven aan de toezegging aan het lid De Hoop om de Kamer te informeren over de uitfasering van dieseltreinen.[23]

1.4.4. Bereikbaarheid Ameland

Met de Kamerbrief van 16 oktober jl. is de Kamer geïnformeerd dat het budget voor de MIRT-verkenning Bereikbaarheid Ameland wordt ingezet voor andere urgente opgaven. Ook is gemeld dat de verkenning wordt voorgezet en afgerond. Het streven blijft om de verkenning eind 2027 af te ronden. Op basis van die inzichten, zal dan worden bezien wat dit betekent voor het totale mobiliteitssysteem; inclusief de vaargeul, fysieke (haven)infrastructuur, benodigde type schepen en de concessie Waddenveren Oost vanaf 2036.

De gunning voor de concessie Waddenveren Oost voor de periode 2029-2035, is voorzien in het derde kwartaal van 2027. Zoals eerder gemeld aan de Kamer kan IenW drie jaar voor afloop van de concessie Oost deze één of meerdere malen verlengen en tot maximaal vijftien jaar (de toegestane gehele duur van de concessie).[24] Ook is gemeld dat de vaargeuldimensies tot 2035 niet als gevolg van beleidswijzigingen zullen verkleinen, naar aanleiding van de motie van leden Soepboer en Grinwis[25] en de motie van leden De Vries en Grinwis.[26] Dit betekent dat RWS samen met de aannemer, voor de aankomende concessieperiode de vaargeul op afgesproken onderhoudsdimensies zal houden.

Op basis van de inzichten uit de MIRT-verkenning, zullen Rijk en regio in overleg treden over perspectief op vervolgkeuzes en de samenhang met de concessie vanaf 2036. IenW blijft samen met de regio werken om het eiland nu en in de toekomst bereikbaar te houden.

1.4.5. Kornwerderzand

Met de Kamerbrief van 16 oktober jl. is de Kamer geïnformeerd dat het gehele project niet uitvoerbaar is, maar het vernieuwen van de huidige bruggen door basculebruggen wel ter hand wordt genomen. Hierdoor blijft het gehele project in de toekomst mogelijk. In de brief is ook opgenomen dat Rijk en regio parallel samen onderzoek gaan doen. De leden Wiersma en Grinwis hebben een motie ingediend om een routekaart te maken.[27]
De routekaart Kornwerderzand kan opgedeeld worden in 4 sporen:

1. Het maken van nieuwe bestuurlijke afspraken;
2. Het vervangen van de huidige bruggen door basculebruggen;
3. Het vervangen van de sluis voor een grotere sluis, inclusief verziltingsmaatregelen;
4. De vaargeulen.

[23] TZ202610-054
[24] Kamerstuk 23 645, nr. 867
[25] Kamerstuk 23 645, nr. 855
[26] Kamerstuk 23 645, nr. 860
[27] Kamerstuk 37 020 XII, nr. 57

Op korte termijn zal de minister een bezoek brengen aan de bedrijven rond het IJsselmeer en zal samen met de decentrale overheden de routekaart worden uitgewerkt. Als de routekaart is uitgewerkt, zal de Kamer hierover geïnformeerd worden. Dit zal voortvarend worden opgepakt waarbij het streven is om dit voor het zomerreces afgerond te hebben.

1.5. Regio Zuidwest

Op het BO MIRT Zuidwest (Zuid-Holland en Zeeland) is gesproken over de prioritering van het MF en DF en de consequenties ervan voor de bereikbaarheid in de regio.

Er worden vijf bruggen, sluizen en wegen vernieuwd (o.a. A29 Haringvlietbrug, vier van de acht Zeeuwse bruggen, Bergsediepsluis, A20 Giessenbrug en A15 Calandbrug), 17 houden we veilig met tijdelijke maatregelen en met 24 zijn we al bezig (o.a. Van Brienenoordbrug en Suurhoffbrug). De (WoMo) MIRT-projecten Oude Lijn, de Vlietlijn en de Stadsbrug Rotterdam gaan door. En ook de MIRT-projecten Spoor Calandbrug (Theemswegtracé), A20 Nieuwerkerk aan den IJssel – knooppunt Gouwe, Spoorlijn Gent – Terneuzen en de Merwedelingelijn blijven doorgaan.

Gesproken is over de samenhang tussen de strategische trajecten Bereikbaarheid op Peil, Toekomstperspectief Hoofdwegennet en Herziening MIRT. Rijk en regio hebben benadrukt samen op te trekken bij het werken aan een perspectief voor de bereikbaarheid op de langere termijn. De regio heeft voorgesteld om met het Rijk mee te denken met alternatieve bekostiging. De regio heeft gevraagd de gezamenlijkheid van gebiedsprogramma's en regionale bereikbaarheidsopgaven mee te nemen in de verdere uitwerking van Herziening MIRT.

Met Zeeland zijn afspraken gemaakt over de Zeelandbrug en de Midden-Zeelandroute waar de afgelopen jaren goed aan is samengewerkt. In dit BO MIRT is afgesproken deze samenwerking voort te zetten. Zeeland heeft aandacht gevraagd voor calamiteitendoorsteken tussen het hoofdwegennet en het onderliggend wegennet bij de Vlaketunnel. Afgesproken is dat Rijk en regio in gesprek gaan over de uitkomsten van het onderzoek Optimalisatie van de uitwijkroute Vlaketunnel. Zeeland heeft mede namens de provincies Noord-Brabant en provincie Limburg aandacht gevraagd voor het Belgisch wegenvignet. Na afloop van het BO MIRT zijn overeenkomsten getekend voor de Vlietlijn (allonge voor de tunnelvariant) en voor het uitplaatsen van het emplacement IJsselmonde. Voor de Oude Lijn zijn samenwerkingsovereenkomsten voor de vernieuwing van de vier stations Leiden Centraal, Dordrecht, Schiedam Centrum en Laan van NOI ondertekend.

1.5.1. Oude Lijn

Rijk en regio blijven stappen zetten met de schaalsprong op de Oude Lijn tussen Leiden en Dordrecht om daarmee circa 200.000 woningen en 85.000 arbeidsplaatsen te ontsluiten. De planning- en studiefase voor de vier knooppuntstations Leiden Centraal, Den Haag Laan van NOI, Schiedam Centrum en Dordrecht kan nu echt van start met de ondertekening van de samenwerkingsovereenkomsten. In het BO MIRT is afgesproken

dat ook voor de nieuwe stations Rijswijk Buiten en Dordrecht Leerpark de planning- en studiefase kan worden voorbereid. Hiermee is uitvoering gegeven aan de motie van het lid Stoffer c.s. om op korte termijn te starten met de procedure voor daadwerkelijke realisatie van station Dordrecht Leerpark.[28]

Er zijn op dit moment onvoldoende middelen beschikbaar om ook de nieuwe stations Schiedam Kethel en Rotterdam Van Nelle en de daarvoor benodigde spoorverdubbeling tussen Delft en Schiedam te realiseren. Rijk en regio zoeken gezamenlijk naar mogelijkheden om ook hier voortgang op te blijven maken, waaronder de optie van alternatieve bekostiging. Een ander mogelijk onderdeel van de vervolgaanpak betreft de toekomstige inpassing van de twee extra sporen in Midden-Delfland. Uitgangspunt voor de verdere uitwerking is een ligging van de sporen op maaiveld met een verhoging bij de bestaande onderdoorgangen.

1.5.2. De Vlietlijn

Tijdens het BO MIRT Zuidwest is de allonge op de BOK CID Binckhorst uit 2023 ondertekend. De allonge regelt extra financiering die nodig is om een tunnel onder de sporendriehoek in de Binckhorst te realiseren in plaats van een verdiepte ligging aldaar. De Vlietlijn, die van belang is voor de bereikbaarheid van het Binckhorstgebied als daar de komende tijd circa 13.000 nieuwe woningen worden gebouwd, zal door deze tunnel lopen.

1.5.3. Rail Gent – Terneuzen

In juni van dit jaar is de startbeslissing voor de MIRT-verkenning Rail Gent-Terneuzen genomen. Met het starten van deze MIRT-verkenning wordt een bijdrage geleverd aan het beter faciliteren en stimuleren van het spoorgoederenvervoer. De planning is om eind 2028 de voorkeursbeslissing te nemen.

1.5.4. Cortelande

Op 22 september jl. is de Bestuurlijke Overeenkomst Mobiliteitsmaatregelen Gebiedsopgave Zuidplaspolder ondertekend door de gemeenten Zuidplas en Gouda, de provincie Zuid-Holland en het ministerie van IenW. De Zuidplaspolder, aan de A12 en de A20 in Zuid-Holland, is één van de grote woningbouwlocaties van de regio. De ontwikkeling van het dorp Cortelande maakt de bouw van circa 8.000 woningen mogelijk, samen met nieuwe natuur, recreatie, voorzieningen en werkgelegenheid. Ook in Westergouwe in Gouda worden nog nieuwe woningen bijgebouwd.

Met het ondertekenen van deze overeenkomst zijn afspraken gemaakt over de realisatie van een pakket van infrastructurele maatregelen ten behoeve van deze gebiedsontwikkeling. Het maatregelenpakket bestaat onder meer uit de aanleg van een hoogwaardige fietsverbinding tussen Gouda en Nieuwerkerk aan den IJssel en capaciteitsuitbreiding van de N219 en de N457, inclusief de aansluitingen van deze provinciale wegen op de A12 en de A20. Deze maatregelen verbeteren niet alleen de bereikbaarheid van de nieuwe woningen, maar dragen vooral ook bij aan een betere

[28] Kamerstuk 36 800 A, nr. 26

doorstroming voor bestaande woon- en werkgebieden. De afspraken over het maatregelenpakket zijn voldoende om de verkeerseffecten van de gebiedsontwikkeling op te vangen en het beroep van IenW tegen het bestemmingsplan Middengebied Zuidplaspolder 1 is ingetrokken.

1.5.5. Zeeuwse lijn

Het Rijk, de provincie Zeeland en de gemeente Vlissingen hebben in het compensatiepakket Wind in de Zeilen afgesproken de mogelijkheden voor een vierde trein per uur per richting op de Zeeuwse lijn te onderzoeken. Afgelopen jaar heeft ProRail onderzoek gedaan naar de mogelijkheden hiervoor. Uit dit onderzoek blijkt dat een basisvariant met een extra sprinter tussen Vlissingen en Roosendaal het beste inpasbaar is. De regio ziet daarnaast kansen voor een IJssellijnvariant waarbij een Intercity twee keer per uur tussen Vlissingen en Zwolle rijdt. Het exploitatietekort wordt voor de basisvariant tussen de € 1 miljoen en € 3 miljoen per jaar en voor de IJssellijnvariant tussen de € 3 miljoen en €5 miljoen per jaar geschat. ProRail schat de benodigde infrastructurele investeringen om de overwegveiligheid te verbeteren op € 175 - € 600 miljoen. Rijk en regio constateren daarmee dat met name de benodigde infrastructurele investeringen niet haalbaar zijn. Een vierde trein per uur is daarom voor nu niet in zicht.

Rijk en regio voeren een vervolgonderzoek uit naar alternatieve en kosteneffectieve maatregelen die kunnen bijdragen aan het borgen van de overwegveiligheid. De regio ziet grote meerwaarde in het laten rijden van een vierde trein per uur per richting over de Zeeuwse lijn en wil deze ontwikkeling verbinden aan Zeeland 2050. Het rondkrijgen van de business case en de financiën zijn voorwaarden. Rijk en regio gaan op basis van de resultaten in gesprek en betrekken hierbij het proces om tot een Rijksvisie op het OV en de regionale bereikbaarheid te komen.

De motie van het lid De Hoop c.s. verzoekt de regering om met ProRail, NS en de provincie Zeeland in gesprek te gaan over de mogelijkheden om de Zeeuwse lijn te koppelen aan de HSL-Zuid, zodat in de toekomst, wanneer bijvoorbeeld het aantal treinen van en naar Zeeland wordt uitgebreid, een deel van de treinen tussen Amsterdam/Rotterdam en Zeeland via de HSL-Zuid zou kunnen gaan rijden, en de Kamer over de uitkomsten van deze gesprekken te informeren.[29] IenW heeft met ProRail, NS, de provincie Zeeland en de gemeente Vlissingen gesprekken gevoerd over de koppeling van de Zeeuwse lijn aan de HSL-Zuid. Deze variant is meegenomen in het onderzoek. Uit het onderzoek blijkt dat deze variant onvoldoende toekomstvast is, negatieve effecten heeft voor grote groepen reizigers en landelijke verbindingen en leidt tot hoge exploitatiekosten. Daarmee wegen de positieve effecten niet op tegen de nadelige effecten. Hiermee is invulling gegeven aan de motie.

1.6. Goederenvervoercorridors

In het BO Goederenvervoercorridors (GVC) zijn afspraken gemaakt over verschillende projecten die bijdragen aan efficiënter, betrouwbaarder en duurzamer goederenvervoer.

[29] Kamerstuk 33 652, nr. 99

Deze projecten sluiten aan bij onder meer de Beleidsagenda Goederenvervoer en de Uitvoeringsagenda Spoorgoederenvervoer 2026–2030, waarin onder meer wordt ingezet op beter benutten van bestaande infrastructuur, verduurzaming en digitalisering van het goederenvervoer.

1.6.1. Truckparkings

IenW wil meer regie nemen op het parkeren van vrachtwagens en gaat de komende jaren investeren in meer en betere parkeergelegenheid voor vrachtwagens langs het hoofdwegennet. Van iedere provincie waar de goederenvervoercorridors doorheen gaan, wordt beoogd ten minste één nieuwe beveiligde truckparking met voorzieningen voor de chauffeurs aan het onderliggend wegennet te realiseren om de vraag naar beveiligd parkeren van hoogwaardige lading te accommoderen en het netwerk van truckparkings in Nederland naar een hoger niveau te tillen. Ter ondersteuning van het verbeteren van de parkeergelegenheid voor vrachtwagens is bij het vorige BO GVC besloten geld te reserveren, namelijk vanaf 2027 in totaal € 43 miljoen.

1.6.2. Neutrale feeder Moerdijk

Uit recent onderzoek is naar voren gekomen dat Moerdijk een kansrijke locatie is voor het toepassen van een bundelingsconcept, waarbij één neutrale feederpartij de first en last mile bedient. Voor het beproeven van de neutrale feeder in Moerdijk is een totale bijdrage van € 325.000 voorzien, waarvan € 162.500 vanuit het Rijk en € 162.500 vanuit de regio. Met een onafhankelijke lokale raildienstverlener wordt beoogd de bestaande spoorcapaciteit efficiënter te benutten en de betrouwbaarheid, flexibiliteit en verduurzaming van de lokale spooroperatie te verbeteren.

1.6.3. Living lab Wayside train monitoring

Voor het Living Lab Wayside Train Monitoring reserveert het Rijk € 2 miljoen. Met meetsystemen langs het spoor wordt in de praktijk onderzocht of aankomstcontroles op terminals efficiënter kunnen worden uitgevoerd en daarmee de omlooptijd van goederentreinen op de corridor Rotterdam–Venlo/Tilburg kan worden verkort. Hiermee wordt beoogd meer dagelijkse spooromlopen mogelijk te maken en de bestaande spoorinfrastructuur beter te benutten.

1.6.4. Last mile spoor

Binnen het programma Last Mile Spoor wordt op vier verschillende emplacementen bekeken hoe de planbare capaciteit voor goederentreinen met de inzet van camera’s en sensoren vergroot kan worden zonder de aanleg van nieuwe infrastructuur. Dit betreft Botlek, Maasvlakte West, Moerdijk en Amsterdam Houtrakpolder/Aziëhaven. Eerder zijn er middelen beschikbaar gesteld om de inzet op de Rotterdamse locaties te bestendigen. Voor het structureel borgen van de pilots in Moerdijk en Amsterdam Houtrakpolder stelt het Rijk nu circa € 5,4 miljoen beschikbaar. Daarnaast is voor uitbreiding naar het spooremplacement Sloehaven bij Vlissingen circa € 3,2 miljoen beschikbaar gemaakt, waarvan € 2,9 miljoen vanuit het Rijk. Binnen North Seaport is emplacement Sloehaven niet alleen belangrijk voor civiel, maar ook voor militair vervoer en heeft daarmee een dual-use-functie.

1.6.5. Zeilend binnenkomen

Uit recent onderzoek is naar voren gekomen dat het concept zeilend binnenkomen (het binnenrijden van een terminal waar geen bovenleiding is) duidelijke meerwaarde voor het Nederlandse spoorgoederenvervoer biedt en dat de Maasvlakte de meest kansrijke locatie voor een pilot is. Voor zeilend binnenkomen op de Maasvlakte is € 160.000 voorzien, gelijk verdeeld over Rijk en regio. Hiermee wordt een businesscase uitgewerkt en, bij een positieve uitkomst daarvan, een pilot uitgevoerd. Doel is te onderzoeken hoe goederentreinen zonder inzet van een diesellocomotief het laatste niet-geëlektrificeerde deel richting de terminal kunnen afleggen. Dit draagt bij aan de verduurzaming en een efficiëntere afwikkeling van de first en last mile.

1.6.6. Veerkracht op multimodale knooppunten

Klimaatverandering, geopolitieke ontwikkelingen, en autonome groei van het goederenvervoer onderstrepen de noodzaak en belang van een veerkrachtig multimodaal goederenvervoersysteem. Hiermee kan snel, efficiënt en duurzaam goederentransport gegarandeerd worden, waardoor economische en maatschappelijke schade van verstoringen beperkt blijft. Multimodale knooppunten spelen hierin een belangrijke rol. Vanuit Topcorridors wordt momenteel op de knooppunten Venlo en North Sea Ports de veerkracht onderzocht middels een quickscan. In opdracht van IenW zullen de uitkomsten van de quickscan uitgerold worden naar de andere bovengemiddelde multimodale knooppunten. Daarnaast reserveert IenW € 1 miljoen voor cofinanciering om knelpunten in de bereikbaarheid van het logistieke systeem aan te pakken. Beschikbaarheid hiervan is afhankelijk van de uiteindelijke inhoud van voorstellen en beschikbaarheid van cofinanciering.

1.6.7. Oprichting en inrichting PortlinQ

Om de binnenvaart op de goederenvervoercorridors verder te stroomlijnen en efficiënter te maken zal PortlinQ worden ingericht (2027-2029). Binnen PortlinQ zullen binnenhavens, havenbedrijven, IT-dienstaanbieders en schippers veilig en efficiënt data kunnen uitwisselen binnen een federatieve digitale basisinfrastructuur. Ook zeehavens, rederijen en containerterminals zullen uiteindelijk van PortlinQ gebruik kunnen maken. Met PortlinQ wordt de versnippering van digitale havendiensten doorbroken en realiseren we interoperabiliteit, alles gericht op een verdere optimalisatie van de corridors. PortlinQ is een samenwerking van IenW, de provincies Noord-Holland, Zuid-Holland, Zeeland, Gelderland, Noord-Brabant en Limburg, en de Havens van Amsterdam en Rotterdam.

1.6.8. Grip op Grond

De corridorpartijen hebben het belang van de juiste inzet van watergebonden kavels op de goederencorridors erkend en zich uitgesproken om voor 2027 budget en capaciteit vrij te maken voor de nadere uitwerking van deze opgave. IenW heeft € 225.000 gereserveerd om het project voor de jaren 2028 t/m 2031 te ondersteunen als alle betrokken corridorpartijen instemmen met een gezamenlijke aanpak voor de ruimtelijke

inrichting van watergebonden kavels. Alle betrokken partijen hebben zich uitgesproken om hun instrumentaria hier zo goed mogelijk voor in te zetten.

Het Rijk zal het belang van watergebonden bedrijventerreinen in de definitieve Nota Ruimte opnemen. Gelijktijdig zetten de provinciale corridorpartijen zich in om ruimtelijke afspraken rondom de binnenhavens vast te leggen, om toenemend gebruik van vervoer over water mogelijk te maken. Tenslotte zal in corridorverband samen met de provincies van bovengemiddelde achterlandknooppunten worden nagegaan welke juridisch ruimtelijke instrumenten op gemeentelijk niveau ingezet kunnen worden zodra bestaande watergebonden kavels vrijkomen.

1.7. Algemeen/regio-overstijgend

1.7.1. Spoorcapaciteit 2030

In de MIRT-brief van 13 januari jl. is de Kamer geïnformeerd over de voortgang binnen het programma Spoorcapaciteit 2030.[30] Sindsdien wordt er onverminderd hard doorgewerkt aan de uitwerking en realisatie van de beoogde maatregelenpakketten. Zo heeft ProRail meetsystemen in dienst genomen om de baanstabiliteit te meten op de trajecten Alkmaar - Amsterdam, Schiphol – Amsterdam Zuid – Almere – Lelystad en Meteren – Den Bosch. Het doel is om te bepalen of de beoogde frequentieverhogingen wel of geen baanmaatregelen vereisen. Verder blijkt uit nieuwe (verbeterde) analyses dat er aanzienlijk minder verzwaring en uitbreiding van de tractie-energievoorziening nodig is voor de nieuwe Intercity's (ICNG). Tegelijk rijden de eerste ICNG's al door vanuit de Randstad naar Groningen.

1.7.2. Toekomstperspectief Hoofdwegennet

Het Rijk beschrijft in de Nota Ruimte en Mobiliteitsvisie 2050 de gewenste ruimtelijke- en mobiliteitsontwikkeling. Zo wordt duidelijk waar welke vervoersstromen te verwachten zijn. De Nota Ruimte maakt daarbij expliciet welke functies de hoofdwegen hebben in het personen- en goederenvervoer. Het Rijk maakt de betekenis van deze functies concreet in de Rijksvisie Toekomstperspectief Hoofdwegennet (TP HWN). Het Rijk wil de visie in het voorjaar 2027 presenteren, met een beleidskader dat beschrijft wat een goed functionerend hoofdwegennet vraagt van de kwaliteit van de weg en van (regionale) ruimtelijke- en mobiliteitskeuzes.

Zoals afgesproken in de vorige BO's MIRT hebben Rijk en regio de functionele benadering van het hoofdwegennet per landsdeel samen verder verdiept. De belangrijke rol van hoofdwegen in de bereikbaarheid van banen en voorzieningen (met name vanuit landelijk gebied) én in het functioneren van goederencorridors is daarbij naar voren gekomen. Ook het belang van goed functionerende ringwegen voor de stedelijke, regionale en (inter)nationale bereikbaarheid en de lokale woningbouw en leefbaarheid kwam op tafel. Digitalisering, het slim organiseren van verkeersstromen in samenhang met ruimtelijke keuzes en ontwikkelend beheer zijn als kansrijke oplossingsrichtingen aangedragen.

[30] Kamerstuk 36 800-A, nr. 11

Het Rijk betrekt deze resultaten bij het uitwerken van de visie. Verdere toepassing en doorontwikkeling van het Toekomstperspectief vindt plaats in het ontwikkeltraject van Bereikbaarheid op Peil en bij de ontwikkeling van multimodale toekomstbeelden van Rijk en regio; onder andere in de Bereikbaarheidsprogramma's. Zoals aangekondigd in de Beleidsbrief van IenW wil het Rijk op basis van de visie een programma Hoofdwegennet onder de Omgevingswet inrichten. Doel van dit programma is opgaven en oplossingsrichtingen scherper te kunnen prioriteren en gefaseerd in uitvoering te brengen.

1.7.3. Landelijke aanpak spitsspreiden en-mijden

Bij de vorige BO's MIRT zijn afspraken gemaakt met regionale bereikbaarheidsorganisaties voor maatregelpakketten ten aanzien van spitsspreiden en -mijden voor 2026 en 2027.[31] Deze afspraken, bijvoorbeeld met werkgevers over arbeidsvoorwaarden en mobiliteitsbeleid, zijn naar tevredenheid in uitvoering. De intentie is om bij de BO's MIRT van 2027 afspraken te maken voor de jaren 2028 en 2029. Samen met de regionale bereikbaarheidsorganisaties zal op basis van de eerste resultaten bezien worden hoe maatregelen kunnen worden doorontwikkeld.

Naast deze regionale aanpak en de al eerder aangekondigde maatregelen start dit najaar een nieuwe publiekscampagne gericht op het spitsspreiden en -mijden met als thema 'ontspitsen'. Er wordt momenteel met onder meer vakbonden en werkgeversorganisaties gesproken om werknemers te stimuleren meer buiten de spits te reizen. De urgentie hiervan is toegenomen door recente berichtgeving over bedrijven en andere organisaties die hun werknemers vragen om vaker naar kantoor te komen. In de praktijk komt dat vaak neer op dinsdagen en donderdagen, wat bijdraagt aan nog grotere spitsdrukte op die dagen. De Kamer zal in het voorjaar nader geïnformeerd worden over de voortgang van het gehele programma spitsspreiden en -mijden.

1.7.4. Infrastructuur en militaire gereedheid

Tijdens de begrotingsbehandeling van IenW heeft het lid Van Leijen gevraagd welk deel van de infrastructurele opgaven op de militaire corridors al binnen het afweegkader wordt opgelost en welk bedrag er nog openstaat om militaire corridors geschikt te maken voor grootschalige militaire transporten. Het lid Van Leijen verwijst daarbij naar de € 9,5 miljard die de Algemene Rekenkamer noemt in het door haar uitgevoerde focusonderzoek naar militaire mobiliteit.[32] Dat bedrag dient inmiddels geactualiseerd te worden. Bij die inschatting is er namelijk van uitgegaan dat álle objecten op militaire corridors die afwijken van een technische militaire vereiste, infrastructureel aangepast moeten worden en meegekoppeld kunnen worden met civiele opgaven. Inmiddels is de EU bezig met een nadere duiding en herziening van de militaire vereisten en is het beeld vooralsnog dat het aantal knelpunten op de militaire corridors minder zal zijn dan bij eerdere inschattingen van uitgegaan is. Pas als deze herziening definitief is en enkele lopende onderzoeken naar knelpunten op de corridors zijn afgerond, kan uitsluitsel

[31] Kamerstuk 36 800-A, nr. 11

[32] https://www.rekenkamer.nl/documenten/2026/10/13/focus-op-militaire-mobiliteit

gegeven worden over noodzakelijke maatregelen en of deze meegekoppeld kunnen worden met civiele opgaven.

Vooruitlopend daarop geldt dat met de prioritering binnen het MF twaalf objecten op prioritaire militaire wegcorridors vervangen gaan worden, waarbij deze objecten in lijn zullen worden gebracht met de militaire vereisten. Het gaat om een bedrag van in totaal € 721 miljoen. Daarnaast wordt een MIRT-project op een militaire corridor uitgevoerd, waarbinnen ook enkele afwijkingen van militaire vereisten weggenomen zullen worden. Voor spoor is, aanvullend op de € 199 miljoen die al beschikbaar was voor dual-use investeringen, met de prioritering nog eens € 197 miljoen beschikbaar gesteld voor weerbaarheidsmaatregelen spoor en TEN-T. Dergelijke middelen kunnen ook een positief effect hebben op de militaire mobiliteit per spoor. Welk aandeel de hiervoor genoemde bedragen hebben in het benodigde totaal aan middelen voor militaire mobiliteit, kan op dit moment nog niet geduid worden vanwege hiervoor genoemde herziening van militaire vereisten en nog lopende onderzoeken. Samen met Defensie wordt de komende periode zorgvuldig in beeld gebracht welke aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn en wat daar de budgettaire effecten van zijn.

Tijdens het Commissiedebat Strategische Keuzes Bereikbaarheid van 23 juni jl. is toegezegd aan de leden Grinwis en Stoffer om met Defensie en andere departementen in gesprek te gaan over de vraag hoe deze financieel bij kunnen dragen aan de instandhouding en aanleg van infrastructuur, met specifieke aandacht voor Staphorst.[33] De komende weken worden de gesprekken hierover tussen IenW en Defensie voortgezet. Het streven van IenW en Defensie is om de Kamer begin volgend jaar meer duidelijkheid te bieden over de uitkomsten van deze gesprekken.

2. Moties en toezeggingen in het kader van het MIRT

2.1. A1/A28 knooppunt Hoevelaken

De motie van de leden De Groot en Stoffer verzoekt de regering bij de MIRT-brief een gefaseerde aanpak uit te werken en concreet inzicht te geven in de planning, fasering en besluitmomenten voor knooppunt Hoevelaken.[34] Omdat het perspectief op de randvoorwaarden waaronder een oplossing voor de stikstofopgave, financiën en maakcapaciteit ontbreekt, kan er op dit moment geen planning afgegeven worden over het starten van werkzaamheden aan de A1/A28 knooppunt Hoevelaken. Het Rijk onderzoekt de haalbaarheid van de (theoretische) compensatieopgave van variant 4. De uitkomsten hiervan en de mogelijke vervolgstappen worden met de regio besproken. Daarnaast werkt het Rijk aan het opstellen van een eerste ontwerp voor variant 4. Het resultaat hiervan wordt in het tweede kwartaal van 2027 verwacht. Hiervoor is nog geen dekking voorzien.

2.2. Verkeersveiligheidsaanpak N36 en N50 Kampen - Ramspol

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

[33] TZ202606-264

[34] Kamerstuk 36 800-A, nr. 34

werken met een beschrijving van concrete vervolgstappen en dit nadrukkelijk mee te nemen in de bredere afweging binnen het MF.[35] 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.[36] Eerder is de Kamer geïnformeerd over de oplossingsrichting van de verkeersveiligheidsaanpak N36 waarmee de planning- en studiefase vervolgd wordt.[37] De daadwerkelijke realisatie van het project is onderdeel van de prioritering van het MF en DF. Hierin is besloten dat de taakstellende middelen voor de N36 blijven staan voor de realisatie van dit project.

De motie van de leden Van der Plas en Stoffer verzoekt de regering te kijken of binnen voor de MIRT-verkenning A27 Zeewolde-Eemnes € 150 miljoen kan worden gereserveerd voor de verkenning, en € 40 miljoen kan worden ingezet voor een fysieke rijbaanscheiding op de N50 tussen Kampen en Ramspol, en de Kamer hierover tijdig te informeren.[38] Het extra budget voor de N50 Kampen-Ramspol is onderdeel van de bredere prioritering binnen het MF en DF. Binnen het MF is voor de N50 Kampen-Ramspol een extra bedrag van € 40 miljoen. gereserveerd. Met dit besluit kan de besluitvorming in gang gezet worden over de scopebepaling voor het vervolg van de planstudie N50 Kampen-Ramspol. De Kamer wordt hierover geïnformeerd met de volgende MIRT-brief. Hiermee is definitief invulling gegeven aan de hierboven beschreven moties.

2.3. Calamiteitenoversteek in de Vlaketunnel

In het NO MIRT van januari 2026 is aan het lid Stoffer toegezegd om de Kamer te informeren over de mogelijkheid tot het hanteren van een calamiteitenoversteek in de Vlaketunnel.[39] Een calamiteitendoorsteek (CADO) is een speciale doorsteek tussen rijbanen welke ten dienste staat aan hulpdiensten. Het hanteren van CADO's is niet effectief bij het voorkomen van verkeershinder bij een afgesloten Vlaketunnel. Het Rijk heeft in samenwerking met de regio onderzoek gedaan naar de bereikbaarheid van Zeeland bij stremmingen van de Vlaketunnel in de A58 en mogelijke maatregelen om de bereikbaarheid te verbeteren. Eventuele robuuste maatregelen ter verbetering, zoals het aanpassen van bestaande aansluitingen in combinatie met maatregelen op de N289, zijn kostbaar. Voor de uitvoering hiervan zijn momenteel geen financiële middelen beschikbaar. Rijk en regio gaan in gesprek over de uitkomsten van het onderzoek.

Rijk en regio hebben in het kader van het TP HWN afgesproken om gezamenlijk een onderzoek uit te voeren naar functioneren van de wegen van Rijk en provincie Zeeland in de (inter)nationale en regionale bereikbaarheid. De resultaten van de onderzoeken naar aanleiding van de stremmingen bij de Vlaketunnel worden hierin meegenomen.

[35] Kamerstuk 36 600-A, nr. 30
[36] Kamerstuk 39 398, nr. 1168
[37] Kamerstuk 36 800-A, nr. 66
[38] Kamerstuk 36 800 A, nr. 23
[39] TZ202601-097

Onderzoek naar de mogelijkheden binnen de kaders van de Tunnelwet- en regelgeving loopt momenteel nog. Hiermee is invulling gegeven aan de toezegging.

2.4. Spoorknoop Haarlem

In het CD Spoor van 3 juni jl. is aan de Kamer toegezegd om te bezien of de processen en het afwegingskader binnen het ministerie voldoende borging bieden om kapitaalvernietiging te voorkomen, verbeteringen in kaart te brengen en de Kamer hierover in de MIRT-brief te informeren.[40] Aanleiding hiervoor was de gewenste toekomstbestendige ombouw van spoorknoop Haarlem. Zoals ook in antwoorden op de Kamervragen naar aanleiding hiervan is aangegeven, zit het voorkomen van desinvesteringen in goed raakvlakmanagement.[41] Dat heeft in dit geval voldoende plaatsgevonden. Ook in de bredere projectenportefeuille zijn geen indicaties dat dit onvoldoende geborgd is. Dat verandert echter de financiële realiteit van zeer krappe budgetten - en dus het niet altijd kunnen benutten van meekoppelkansen - niet. Hiermee is invulling gegeven aan de toezegging.

2.5. Geluidsbeperkende maatregelen

In het CD Spoorgoederenvervoer van 1 oktober jl. is aan het lid Van der Plas toegezegd dat er een concreet onderzoek komt naar de cofinanciering tussen Rijk en decentrale overheden inzake de Maas- en de Waalbrug en daarover in de MIRT-brief aan de Kamer terug te koppelen. Op de corridor Meteren-Boxtel uit het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) worden inzake geluidsbeperkende maatregelen alle wettelijk verplichte maatregelen uit het Tracébesluit getroffen.[42] Daarnaast worden bovenwettelijke omgevingsmaatregelen getroffen. In 2019 is € 3,5 miljoen cofinanciering hiervoor beschikbaar gesteld vanuit IenW.[43] Hiermee zijn de verlegging van een trillingsscherm in Den Bosch en aanvullende geluidschermen in Vught uitgewerkt. Daarnaast zijn in 2019 maatregelen aan de Maas- en Waalbrug ook onderzocht als mogelijke bovenwettelijke maatregelen. Met geschatte kosten van (inmiddels) € 12 – € 22,5 miljoen overschrijden die ruim het beschikbare budget. Daarmee is er geen budget om deze maatregelen uit te voeren en in het licht van de prioritering van het MF en DF is er geen ruimte om dit budget aan te vullen. Hiermee is invulling gegeven aan de toezegging.

2.6. Programma Woningbouw en Mobiliteit

2.6.1. Voortgangsrapportage

Aan de Kamer is toegezegd dat de voortgangsrapportage van het programma Woningbouw en Mobiliteit (WoMo) vanaf 2024 jaarlijks samen met de MIRT-najaarsbrief naar de Kamer wordt gestuurd. Het doel van de voortgangsrapportage (VGR) is om de Kamer te informeren over de voortgang van en ontwikkelingen in de scope, planning, realisatie, risico's en financiën van de gemaakte afspraken uit het programma WoMo. Tevens is aan het lid Van Leijen toegezegd om de Kamer te informeren over de

[40] TZ202606-043

[41] Kamerstuk 29 984, nr. 1289

[42] TZ202610-041

[43] Kamerstukken II 2018-2019, 32 404, nr. 91.

voortgang van de realisatie van de afspraken met betrekking tot de ontsluiting van woningen en de gesignaleerde risico's daarbij.[44] De inzet is om de komende jaren, met inachtneming van de risico's, zoveel mogelijk in te zetten op tijdige realisatie van de afgesproken woningbouwaantallen en de bijbehorende bereikbaarheidsmaatregelen.

De resultaten uit de voortgangsrapportage over 2025 laten zien dat met de bouw van circa 100.000 woningen is gestart. De rapportage is als bijlage bij deze brief opgenomen. Met het oog op de bereikbaarheid van de nieuwe woningen is een start gemaakt met ruim 80 mobiliteitsmaatregelen. De bereikte resultaten over 2025 zijn in grote lijnen conform de bij de start van het programma voorziene planning. De rapportage laat ook zien dat gemeenten risico's zien, zowel externe (bijvoorbeeld prijsstijgingen) als interne (bijvoorbeeld capaciteit), die de voortgang van de door hen uitgevoerde projecten kunnen beïnvloeden. Hiermee is invulling gegeven aan de toezeggingen.

2.6.2. Overzicht aanvragen

De motie van het lid De Groot c.s. verzoekt de regering een lijst van gemeenten te maken met afgewezen maar inhoudelijk voldoende aanvragen voor mobiliteitsmaatregelen bij woningbouw, zoals de gemeente Tiel; en verzoekt de regering deze lijst te prioriteren naar snel te realiseren woningbouw en de Kamer hierover te informeren bij de eerstvolgende MIRT-voortgangsrapportage.[45] In de voortgangsrapportage van het programma WoMo is als bijlage een overzicht opgenomen met daarin een overzicht van projecten die aan de criteria voldeden om in aanmerking te komen voor een specifieke uitkering voor Woningbouw op Korte Termijn (WoKT), maar die desondanks afgevallen zijn doordat er niet voldoende middelen beschikbaar waren om alle gemeentelijke voorstellen te kunnen honoreren. Dit zijn alle projecten die binnen vijf jaar van start konden met de bouw van de aan de projectaanvraag gekoppelde woningbouwaantallen. Omdat het verloop van de realisatie van de woningbouw moeilijk te beoordelen is en gemeenten daar in de uitvraag niet nader op zijn bevraagd, is afgezien van nadere prioritering op realisatietempo. Hiermee is invulling gegeven aan de motie.

2.6.3. Toekomstige regelingen

De motie van het lid Grinwis c.s. verzoekt de regering binnen de lijst met afgevallen projecten voor WoKT-middelen, zodra er weer middelen vrijvallen dan wel beschikbaar komen, voorrang te geven aan woningbouwprojecten in Drenthe, Fryslân, Groningen en Zeeland; en verzoekt de regering bij eventuele volgende investeringsrondes in woningbouw en de daartoe noodzakelijke infrastructuur regionale, dus gebundelde lokale, aanvragen mogelijk te maken, zoals dat bij de Woningbouwimpuls ook het geval is, zodat de kans groter wordt dat financiële ondersteuning van het Rijk evenwichtiger over ons land wordt gespreid.[46] Vrijgevallen middelen worden – conform afspraken daartoe - binnen het programma WoMo ingezet om andere WoMo projecten te ondersteunen. De Kamer is eerder geïnformeerd dat de uitgangspunten uit het 'Plan van

[44] TZ202610-155

[45] Kamerstuk 36 800-A, nr. 33

[46] Kamerstuk 36 800-A, nr. 29

Aanpak Beheersing programma Woningbouw en Mobiliteit' hierin leidend zijn.[47] De Kamer heeft eerder de Effectstudie rendementseis Woningbouw op Korte Termijn ontvangen.[48] Op basis van de uitkomsten van die studie is afgesproken dat IenW bij toekomstige regelingen gericht op woningbouw en mobiliteit vroegtijdig met de verschillende regio's in gesprek treedt en dat de geleerde lessen bij het vormgeven van nieuwe regelingen worden toegepast. De bundeling van aanvragen was reeds mogelijk bij de aanvraag van de WoKT-middelen. Hiermee is invulling gegeven aan de motie.

2.7. Deelmobiliteit gebiedsontwikkeling

De motie van het lid Van Asten verzoekt om een plan te maken voor het betrouwbaar aanbieden van deelmobiliteit in grootschalige gebiedsontwikkeling.[49] IenW heeft dit plan van aanpak samen met het ministerie van BZK opgesteld. Het gaat ook in op kostenverhaal en op grond-, anterieure en exploitatieovereenkomsten. Het plan is als bijlage bij deze brief te vinden. Hiermee is uitvoering gegeven aan de motie.

2.8. Herplantplicht

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.[50] In deze MIRT-brief wordt over de stand van zaken over het jaar 2025 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.[51] 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 2026 als volgt uit:

- Voor RWS bedraagt deze opgave 553 hectare. Voor circa 518 hectare is de wettelijke termijn voor herbeplanting verstreken. Daarnaast is er sprake van 524 hectare onverplicht (extra) aangeplante bomen. RWS is in overleg met het ministerie van LVVN in hoeverre deze als invulling van de herplantplicht kan worden gezien.
- Voor ProRail bedraagt de herbeplantingsopgave 3,93 hectare. In 2025 is 3,65 hectare herbeplant. Voor 0,42 hectare (inclusief restopgave 2024) is de wettelijke termijn voor herbeplanting verstreken, maar deze worden alsnog herplant in 2027. Daarnaast is sprake van 0,13 hectare onverplicht (extra) aangeplante bomen.

[47] Kamerstuk 36 800-A, nr. 11
[48] Kamerstuk 29 435-323
[49] Kamerstuk 31 305, nr. 531
[50] Kamerstuk 35 300-A, nr. 43
[51] Kamerstuk 29 385-119

3. Slot

Met de prioritering op het MF en DF werken we flink door aan de mobiliteit en bereikbaarheid van ons land. Instandhouding staat daarbij voorop, maar zoals uit deze brief blijkt, wordt er ook nog steeds volop gewerkt aan aanlegprojecten die in het MIRT zitten. De projecten die nu nog niet uitgevoerd worden blijven in beeld. Daarnaast gaan we de komende periode onder meer de mogelijkheden van alternatieve bekostiging verder uitwerken. Ook gaan we aan de slag met minder kostenopdrijvende regelgeving en afspraken met de markt over meer standaardisatie, innovatie en versimpeling. Ten slotte zoals toegezegd aan het lid Boelsma-Hoekstra zal de Kamer voorafgaand aan de behandeling van de Voorjaarsnota 2027 geïnformeerd worden over of en hoe een regionale perspectiefpot voor mitigerende mobiliteitsmaatregelen meerwaarde kan bieden. Over het MIRT spreken 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.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Vincent Karremans

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Annet Bertram