



> 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-2025/253203

Bijlage(n)
2

Datum 17 oktober 2025
Betreft Langetermijnperspectief infrastructuur en woningbouw

Geachte voorzitter,

Het kabinet heeft eind 2024 opdracht gegeven om een langetermijnperspectief en uitvoeringsstrategie voor de bereikbaarheid van veranderend Nederland (woningbouw, economie en mobiliteit) op te stellen. Bijgaand ontvangt uw Kamer de resultaten hiervan. De belangrijkste aanbeveling is om te gaan werken vanuit een langetermijnperspectief, te zorgen voor langjarige zekerheid en structureel voldoende financiële middelen te reserveren in een realistisch kasritme.

Nederland in ontwikkeling

Nederland heeft een rijke planologische traditie om ontwikkelingen het hoofd te bieden en in te spelen op wat komen gaat. Dit zal ook nodig zijn om de verwachte groei van de bevolking¹ in goede banen te leiden. De infrastructuur in Nederland vormt de ruggengraat van onze samenleving én houdt onze delta veilig. Het is ook een harde randvoorwaarde voor woningbouw, onze weerbaarheid en economische ontwikkeling. Zonder infra geen nieuwe woningen, zonder infra geen militaire mobiliteit, en zonder infra zakt de economie in elkaar.

Met de verdere groei van de bevolking houden we vast aan de bouw van structureel 100.000 woningen per jaar en is het versterken en uitbreiden van goede infrastructuur essentieel om deze woningen ook goed te ontsluiten. Eén van de belangrijkste prioriteiten van deze tijd blijft het terugdringen van het woningtekort. Ter illustratie, deze groei van bijna 2 miljoen mensen leidt tot een woningbouwopgave van 1,65 miljoen woningen om het huidige tekort voldoende terug te dringen en om aan de grotere vraag te voldoen.

De nieuwe Nationale Omgevingsvisie, de Ontwerp-Nota Ruimte, geeft richting aan de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland richting 2050 en verder. De doelstelling van de Ontwerp-Nota Ruimte is om een balans te vinden tussen het beschermen en het benutten van onze fysieke leefomgeving. De principes van nabijheid van wonen, werken en voorzieningen, meervoudig ruimtegebruik en het voorkomen in plaats van creëren van nieuwe mobiliteit zijn de uitgangspunten. Zo wordt bij het aanwijzen van nieuwe

¹ [Gematigde groei – Rapport van Staatscommissie Demografische Ontwikkeling 2050](#) - Kamerstuk 36410, nr. 93

woningbouwlocaties bijvoorbeeld rekening gehouden met goed benutten van ruimte op mobiliteitsnetwerken en de (ontwikkeling van) de werkgelegenheid van deze locaties.

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Met de verstedelijkingsinzet en een gebiedsgerichte ruimtelijk-economische strategie (VISTA) in de Ontwerp Nota Ruimte kiest het kabinet voor versterking en uitbreiding van het stedelijk netwerk Nederland en krachtige regio's met een eigenstandig karakter. Uit de mobiliteitsstudies, woningbouwprognoses en werkgelegenheidsdata, volgt dat een ontwikkeling van infrastructuur op systeemniveau nodig is om de verwachte groei van de bevolking en economie te accommoderen en daarmee wonen en werken bereikbaar te houden. In de Ontwerp-Nota Ruimte en bijgevoegde projectentabel structuurversterkende infra² worden projecten beschreven die een schaa sprong op mobiliteit en woningbouw faciliteren.

Ons kenmerk
IenW/BSK-2025/253203

Om nieuwe woningen te ontsluiten, zijn investeringen in infrastructuur ook in de toekomst belangrijk, onder andere in structuurversterkende projecten. Anders raakt dit de verstedelijkingsopgave in Nederland. Omgevingsplannen voor woningbouw kunnen stranden in juridische procedures als de bereikbaarheid onvoldoende is. Voorbeelden hiervan zijn de IJmeerverbinding tussen Amsterdam en Almere voor verdere woningbouw in Almere Pampus, de Merwedelijn bij Utrecht voor de woningbouwlocatie Rijnenburg, en de kansen die de Lelylijn biedt voor ontwikkelingen in Noord- Nederland.

Gezien de huidige geopolitieke situatie is het ook van belang oog te houden voor de weerbaarheid van Nederland en ons brede mobiliteitssysteem (wegen, spoor, waterwegen, lucht- en zeehavens). Dit vraagt niet alleen investeren in bestaande defensiecorridors, maar ook om het ontsluiten van locaties die in het kader van het Nationaal Programma Ruimte voor Defensie (NPRD) gerealiseerd gaan worden. 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.

Probleemanalyse

De probleemanalyse laat het volgende zien:

- Het is de laatste jaren steeds moeilijker om structuurversterkende projecten op te starten en uit te voeren. In meer of mindere mate is dat een gevolg van de krappe arbeidsmarkt, de schaarse fysieke ruimte, beperkte vergunningverlening (o.a. vanwege stikstof), netcongestie en schaarse financiële middelen. Zo zijn bijvoorbeeld de projecten A4 Burgerveen – N14 bij Den Haag, de A50 tussen Eindhoven en Nijmegen en de A6 bij Almere begin 2025 gepauzeerd. Zowel bij Rijkswaterstaat als ProRail is de uitvoeringscapaciteit zeker tot 2030 te beperkt om nieuwe projecten op te starten.
- Een realistische lange termijn programmering en -strategie mist om focus aan te brengen in het aantal structuurversterkende projecten. De huidige praktijk gericht op losse projecten met nadruk op de regionale belangen verergert dit waardoor bovenstaande beperkingen niet opgelost worden. In tijden van schaarste leidt dit tot versoberingen over de hele linie in plaats van echt keuzes maken *tussen* projecten.

² Zie bijlage: Toelichting structuurversterkende infra

- Huidige wet- en regelgeving voor het aanleggen van infrastructuur werken op zichzelf niet beperkend. Als een nieuw kabinet een impuls wil geven aan structuurversterkende projecten dan vraagt dit daarom vooral om keuzes, prioritering en doorpakken op gekozen projecten.
- Doordat er vanuit de overheid beperkt langjarig (structureel) perspectief wordt geboden wordt de benodigde uitvoeringscapaciteit voor nieuwe aanleg bij uitvoeringsorganisaties en marktpartijen niet verder versterkt.
- In Nederland is het niet gebruikelijk dat baathebbers zoals grondeigenaren, ontwikkelaars, bedrijven en particulieren deelnemen aan de bekostiging van structuurversterkende mobiliteitsinfrastructuur. In andere landen leveren deze partijen zeker bij investeringen in stedelijke gebieden een (substantiële) bijdrage (zie bijlage voor voorbeelden).
- Het geld in het Mobiliteitsfonds is in toenemende mate nodig voor instandhouding van bestaande infrastructuur³ of is gereserveerd voor lopende aanlegprojecten die ook te maken hebben met financiële tegenvallers. In de afgelopen jaren is de jaarlijkse verlenging van het Mobiliteitsfonds hiervoor meerdere malen gebruikt. Geld dat in die jaren eigenlijk nodig was om nieuwe ontwikkelingen op te vangen. Daarbij is er sprake van een aflopend budgettair kader binnen het Mobiliteitsfonds: van circa 10,8 miljard euro in 2030, naar circa 9,7 miljard euro in 2031 en vanaf 2032 tot en met einde looptijd fonds (2039) is gemiddeld 9,4 miljard euro in totaal per jaar begroot. Ook als percentage van het bruto binnenlands product (bbp) zie je deze periode een trend naar beneden.
- Met het Nationaal Groeifonds en de impulsen voor woningbouw en mobiliteit zijn de afgelopen jaren incidenteel middelen beschikbaar gesteld. Daarbij is onvoldoende rekening gehouden met scopewijzigingen, tegenvallers, omgevingsfactoren, realistische doorlooptijden en instandhoudingskosten. Dit leidt bij de uitwerking in de MIRT-verkenning en planfase tot vertraging en moeizame gesprekken over de dekking van de extra kosten.

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Ons kenmerk
IenW/BSK-2025/253203

Handelingsperspectief

Het onderzoeken, voorbereiden en uitvoeren van structuurversterkende projecten kent doorlooptijden van 10 tot 25 jaar. Vanuit de inventarisatie is een aantal mogelijkheden in beeld gekomen om de huidige praktijk te verbeteren. Hierbij is niet één handelingsperspectief leidend, maar biedt de combinatie van onderstaande een handelingsperspectief voor het tot uitvoering brengen van structuurversterkende projecten.

1. Werk vanuit een langetermijnperspectief dat zekerheid biedt en houdt hier aan vast

Naast een nationale ruimtelijke strategie – zoals weergegeven in de Ontwerp Nota Ruimte – vraagt de bevolkingsgroei om structurele en langjarig afgestemde keuzes, programmering en bekostiging van infrastructuur. Een voorspelbare langetermijnkoers draagt bovendien bij aan korte termijn uitvoering. Partners zoals VNG, Aedes, Bouwend Nederland en NEPROM geven aan dat verhoging van de bouwproductie en het investeringsklimaat gebaat zijn bij koersvastheid en een actieve meerjarige regie vanuit het Rijk.

³ Meerjarenplan Instandhouding Rijkswaterstaat-netwerken 2025-2030 - TK 29385, nr. 143

Door aan de voorkant duidelijkheid te creëren over benodigde structuurversterkende projecten voor de komende 20 jaar en deze realistisch in de tijd – en binnen de wettelijke kaders vanuit onder andere het behoud van natuur - uit te zetten binnen de beschikbare budgetten bieden we duidelijkheid aan (mede)overheden en de markt. Door zekerheid kunnen uitvoerders zich organiseren op de opgave en met medeoverheden doelmatig voorbereidingen treffen.

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Ons kenmerk
IenW/BSK-2025/253203

2. Maak keuzes voor voldoende structurele uitvoeringscapaciteit en zet in op productiviteitsgroei

In 2023 is in opdracht van Rijkswaterstaat uitgebreid onderzoek gedaan door SEO naar het arbeidsaanbod in de infrasector. Het arbeidsaanbod in de infrasector beweegt mee met de economische conjunctuur, maar omvat in relatieve zin een constant deel van de totale werkgelegenheid in Nederland. Arbeidsaanbod uit opleidingen is met anderhalf procent van de werkgelegenheid in de infrasector een beperkte groep, terwijl de jaarlijkse zijinstroom 4 procent van de werkgelegenheid betreft en via arbeidsmigratie 6 procent. Uit dit onderzoek is gebleken dat op basis van de huidige trendontwikkelingen het totale arbeidsaanbod in de infrasector niet veel meer zal toenemen richting 2035, waardoor zijinstroom nog belangrijker wordt om maatschappelijke opgaven rond infrastructuur en woningbouw te realiseren. Ook is het van belang om te blijven zoeken naar manieren om arbeidsbesparingen in de infra- en bouwsector door te voeren. De behoefte aan buitenlandse arbeidskrachten moet in samenhang worden afgewogen met doelstellingen op andere maatschappelijke opgaven (bijvoorbeeld rakend aan de digitale en energie transitie), naast de doelstelling om een gericht arbeidsmigratiebeleid te voeren en gematigde bevolkingsgroei te bewerkstelligen.

De aanhoudende krapte op de arbeidsmarkt vraagt om keuzes en een gerichte langetermijnstrategie, zeker bij een vergrijzende bevolking. Met keuzes en prioritering door de overheid kan de capaciteit vanuit de markt naar verwachting meegroeien. Hiernaast geven bouwbedrijven aan dat het verbeteren van productiviteitsgroei de belangrijkste oplossing is voor het vergroten van uitvoeringscapaciteit. Volgens hen moet daarvoor steviger ingezet worden op standaardisatie, continuïteit en voorspelbaarheid van de bouwstroom, slimmer aanbesteden, digitalisering en innovatie.

Met het oog op de stikstofproblematiek is het van belang dat op korte termijn keuzes worden gemaakt zodat de vergunningverlening weer op gang kan komen. Op 25 april 2025 is een startpakket aangekondigd. Op 16 september is uw Kamer door de minister van LNV geïnformeerd over het vervolgpakket 'Nederland van het slot'. Met dit vervolgpakket zet het kabinet vervolgstappen met het op gang brengen van de vergunningverlening, maar er zijn meer maatregelen nodig om de vergunningverlening volledig los te trekken. Voor de wegprojecten blijft stikstof een grote belemmering. Omdat OV-projecten in de gebruiksfase niet leiden tot stikstofuitstoot worden deze minder geraakt. Per project wordt in de verkenning en planfase in beeld gebracht welke eventuele maatregelen nodig zijn om mogelijke negatieve effecten op de natuur te voorkomen. Netcongestie blijft een uitdaging voor de uitvoering van structuurversterkende projecten. Om de netcongestie aan te pakken is het Landelijk Actieprogramma Netcongestie ontwikkeld. Het ministerie van KGG en de netbeheerders hebben extra middelen vrijgemaakt voor het verzwaren van het energienetwerk en het oplossen van netcongestie in de komende 10 tot 15 jaar. Ook hier is schaarste aan (technisch) personeel. Netcongestie heeft met name een link met structuurversterkende spoorprojecten, maar heeft uiteraard ook invloed op de woningbouw zelf.

3. Verken mogelijkheden om het proces van opstart en beheersing van structuurversterkende projecten te verbeteren

De structuurversterkende projecten zorgen voor nieuwe ontwikkelingen, waarbij de baten veelal later in de tijd optreden en veelal samenhangen met flankerend beleid bij de bouw van woningen, economische ontwikkelingen en locatiekeuzes van voorzieningen. Anders gezegd is er meer nodig dan alleen infrastructuur om te spreken van een succesvol project. Het proces van besluitvorming over infraprojecten is beschreven in het MIRT. Hierin zijn onder andere regels opgenomen wat ervoor nodig is om projecten te starten.

We hebben in essentie een goed werkend MIRT-proces. Bij dit proces geldt: indien voldoende middelen gereserveerd zijn, kan verder worden gewerkt aan het project. Dit om verkeerde bestuurlijke verwachtingen te voorkomen en overcommitting tegen te gaan. Dit houdt onder meer concreet in dat voor de start van een verkenning zicht moet zijn op minimaal 75% van de geraamde kosten voor het project. Zo lang er onvoldoende middelen gereserveerd zijn stopt de voorbereiding van deze projecten en lopen ook de woningbouwplannen vertraging op.

Het is voor de start van de verkenning bij grote complexe projecten niet altijd mogelijk een goede inschatting te maken van de kosten en baten. Ruimtelijke inpassing en varianten kunnen soms maar beperkt worden uitgewerkt waardoor kansen voor alternatieve bekostiging worden gemist. Dit zijn onderzoeken die bij voorkeur in een MIRT-verkenning plaatsvinden omdat er dan een formele mogelijkheid is tot inspraak van belanghebbenden en leidt tot een beter beheersbaar project vanuit de optiek van de uitvoeringsorganisaties.

Het is daardoor in de huidige situatie voorafgaand aan de MIRT-verkenning soms moeilijk te zeggen of een structuurversterkend project kans van slagen heeft en welke partijen zich hieraan willen committeren.

De huidige situatie zorgt daarmee voor een dilemma voor grote complexe projecten waarvan de realisatie vele jaren in beslag neemt.

Het kabinet onderzoekt een oplossing hiervoor, zodat genoeg beslisinformatie beschikbaar is om tot een goede afweging te komen zonder verwachtingen te wekken die niet waargemaakt kunnen worden. Het is noodzakelijk om te zorgen voor een strakke afbakening en selectieve toelating van structuurversterkende projecten. Niet alles kan tegelijk. De projecten moeten (uiteindelijk) van dekking zijn voorzien, voordat er een definitief besluit tot doorgang van een project kan worden genomen en met de uitvoering gestart kan worden. Op dit moment ontbreekt het in het Mobiliteitsfonds aan middelen om dergelijke grote structuurversterkende projecten te kunnen bekostigen. Uiteindelijk is het aan een volgend kabinet om te besluiten of zij middelen beschikbaar stelt voor één of meerdere structuurversterkende projecten.

4. Zorg structureel voor voldoende middelen in een realistisch kasritme en voorkom incidentele budgetten

Het is belangrijk voor de toekomst structureel en gericht middelen te begroten voor infrastructuur en structuurversterkende projecten. Dit kan bijvoorbeeld neerkomen op een 'spaarsysteem' middels structurele reserveringen op het Mobiliteitsfonds, wat in lijn met de expertgroep Realistisch Ramen in een realistisch uitvoerbaar kasritme zal moeten

gebeuren⁴. De afgelopen jaren hebben laten zien dat toevoeging van incidentele projectbudgetten (zoals voor de Lelylijn en het doortrekken van de Noord/Zuidlijn) niet automatisch tot uitvoering van projecten leidt. Daarnaast zijn incidentele budgetten te ambitieus begroot waardoor dit geld niet kon worden uitgegeven of naar latere jaren werd verschoven. Dit concludeert ook de expertgroep Realistisch Ramen.

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Ons kenmerk
IenW/BSK-2025/253203

Het structureel reserveren kan op verschillende wijzen: een structurele ophoging vanaf een bepaald moment of een verhoging van de extrapolatie – ook wel jaarlijkse verlenging - van het Mobiliteitsfonds. Het is aan een volgend kabinet om hierover te beslissen en om de hoogte en het jaar te bepalen wanneer een eventuele verhoging ingaat. Door het structureel ophogen kan een langjarige projectenportefeuille gemaakt worden die voorspelbaarheid en zekerheid biedt aan de markt en overheidspartijen. Door te werken met een structurele ophoging vanaf 2031 heeft de markt de tijd om in te spelen op de extra investeringen in infrastructuur en de daarvoor benodigde middelen (arbeid, materialen, machines, etc.). Dit voorkomt onrealistische incidentele budgetten die niet in de veronderstelde jaren uitgevoerd kunnen worden. Het heeft geen zin om het budget voor 2030 op te hogen voor specifiek nieuwe structuurversterkende projecten vanwege de niet beschikbare uitvoeringscapaciteit⁵. Rijkswaterstaat heeft laten zien dat er nog wel enige ruimte is om de omvang van de onderhoudswerkzaamheden te verhogen voor 2030⁶. In de breedte is het van belang dat de jaarlijkse productie staggewijs te verhogen.

Voorbeeld structurele ophoging Mobiliteitsfonds

Om een idee te geven hoe een structurele verhoging eruit kan zien, is hieronder een indicatief voorbeeld opgenomen. Met een structurele ophoging van € 1 miljard in 2031 oplopend naar € 2,5 miljard in 2050 kan € 35 tot € 50 miljard extra worden gereserveerd. Deze ophoging zorgt vanaf 2030 voor een stabiel beschikbaar jaarlijks totaalbudget van circa € 11 tot € 12 miljard binnen het Mobiliteitsfonds. Hierop kan de markt de komende jaren inspelen en zich voorbereiden. Van dit budget kunnen voor 2050 bijvoorbeeld enkele structuurversterkende projecten, diverse kleinere projecten, het dual use versterken van militaire corridors en benodigde onderhoudswerkzaamheden worden gerealiseerd. Hierbij kan op basis van een ingroepad een indicatieve verdeling worden gehanteerd van € 0,5 tot € 1 miljard voor nieuwe aanlegprojecten en € 0,5 tot € 1,5 miljard voor instandhouding. Dit zou betekenen dat er de komende decennia circa € 10 tot 20 miljard beschikbaar komt voor nieuwe structuurversterkende infrastructuur. Uiteraard zijn deze bedragen indicatief en ter illustratie. De benodigde jaarlijkse omvang van het Mobiliteitsfonds is hierboven stabiel verondersteld, maar dit fluctueert over de tijd. De verwachting is dat de instandhoudingsopgave ook na 2030 nog verder zal toenemen. Tegelijkertijd is ook de maximale absorptiecapaciteit bij de uitvoeringsorganisaties en de markt beperkt. Dit kan daarmee impact hebben op de benodigde structurele verhoging of de ruimte voor nieuwe projecten.

Alternatieve bekostiging

Naast bekostiging vanuit overheden zijn er kansen voor bijdragen vanuit baathebbers. Partijen zoals grondeigenaren, ontwikkelaars, bedrijven en particulieren profiteren van investeringen in mobiliteitsinfrastructuur in hun directe omgeving. Denk aan een betere bereikbaarheid, private investeringsmogelijkheden of waardevermeerdering van vastgoed. Het betrekken van baathebbers bij de bekostiging van infrastructuur sluit aan

⁴ [Rapportage Expertgroep Realistisch Ramen](#) - Kamerstuk 31865, nr. 274

⁵ [IBO Woningbouw en Grond \(2024\)](#) - Kamerstuk 32847, nr. 1198

⁶ Meerjarenplan Instandhouding RWS-netwerken 2025-2030 - Kamerstuk 29385, nr. 143

bij het profijtbeginsel: wie profiteert van een overheidsvoorziening, draagt naar verhouding bij aan de kosten ervan. Het inzetten van deze vormen van bekostiging is kansrijk, maar zal lang niet de volledige kosten dekken. Publiek geld blijft dus nodig. De vorm en omvang van alternatieve bekostiging dient per project en gebied specifiek te worden uitgewerkt. In gebieden waar sprake is van autonome demografische en economische groei zijn de mogelijkheden voor alternatieve bekostiging groter dan in regio's waarbij meer stimulering vanuit de overheid nodig is. Opties voor bekostiging door baathebbers zijn uitgewerkt in de bijlage van deze brief. Hiermee wordt invulling gegeven aan de toezegging van het lid Stoffer (SGP) bij het commissiedebat MIRT van 2 juli 2025.

**Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat**

Ons kenmerk
IenW/BSK-2025/253203

Aandachtspunten

Bij het onderzoek naar een langetermijnperspectief zijn de volgende aandachtspunten naar voren gekomen:

- Bovenstaande oplossingsrichtingen zijn geen keuzemenu, maar zijn allemaal nodig om echt stappen te kunnen zetten.
- Houdt voldoende rekening met de grote opgave bij beheer en onderhoud om het afgesproken basiskwaliteitsniveau te waarborgen voordat gestart wordt met aanleg van nieuwe infrastructuur. De Staat van de Infrastructuur rapportage die uw Kamer jaarlijks ontvangt, laat zien dat de conditie van de netwerken zichtbaar en meetbaar verslechtert. Het is daarom van belang dat het maakbare productievolume op instandhouding omhooggaat. Daarbij zijn genoeg beschikbare middelen van belang en genoeg beschikbare arbeidscapaciteit. De start van nieuwe langjarige en structuurversterkende aanlegprojecten mag niet ten koste gaan van arbeidskrachten die juist nodig zijn voor instandhouding. De diverse infrastructurele ambities ten aanzien van onder meer de instandhouding, aanleg van nieuwe infrastructuur, woningbouw en de energietransitie zullen daarom in onderlinge samenhang moeten worden beschouwd.
- Realisme in ambities is cruciaal bij een structurele ophoging van middelen, juist om teleurstellingen achteraf te voorkomen. De opstapeling van wensen en projecten met onvoldoende middelen is contraproductief. Daarbij geldt dat investeringsimpulsen door recente kabinetten ook te ambitieus in tijd waren begroot, zoals ook aangegeven door de expertgroep Realistisch Ramen.
- Om meer langjarige zekerheid voor markt en medeoverheden te bieden is het verstandig om spaarmiddelen voor aanleg van structuurversterkende infra voor woningbouw separaat te verantwoorden op het Mobiliteitsfonds en te koppelen aan de ambities uit de Ontwerp Nota Ruimte. Zo kunnen deze middelen niet zonder meer naar andere prioriteiten vloeien en is brede afstemming in het kabinet nodig over de inzet van deze middelen.
- Vanwege de schaarste aan uitvoerend personeel is efficiënte omgang met huidige capaciteit en inzet op vergroting arbeidsproductiviteit en -capaciteit van groot belang. Dit dient in onderlinge samenhang beschouwd te worden met andere infrastructurele ambities, zoals instandhouding infra, woningbouw en de energietransitie. Van belang is met name om langjarig duidelijkheid te verschaffen zodat de sector en uitvoeringsorganisaties zich kunnen voorbereiden op een hogere productie. In gesprek met de sector kunnen maatregelen besproken worden die de productiviteit vergroten, zoals door standaardisering, betere vergunningverlening, bundeling van opdrachten, digitalisering en innovatie.

- Ook voor de toekomstige versterking van de weerbaarheid van Nederland wordt gekeken naar structurele investeringen in o.a. infrastructuur. Dit geldt voor zogenaamde Host Nation Support-taken en de militaire corridors en investeringen in het kader van het Nationaal Programma Ruimte voor Defensie.

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Ons kenmerk
IenW/BSK-2025/253203

Vervolg

Het is aan een volgend kabinet om – in aansluiting op de Ontwerp-Nota Ruimte – besluiten te nemen over een langjarig gerichte strategie voor programmering en bekostiging van infrastructuur. De probleemanalyse, de lijst met mogelijke structuurversterkende projecten, varianten van alternatieve bekostiging en de in deze brief geschetste oplossingsrichtingen dragen hieraan bij.

Om Nederland voor de toekomst bereikbaar, weerbaar, en economisch sterk en vitaal te houden zijn gerichte keuzes nodig. Woningbouw op grote schaal is alleen mogelijk als nieuwe gebieden goed bereikbaar zijn. Gezien de samenhang tussen woningbouw en infra en gelet op de lange doorlooptijden is het nodig om als Rijk regie te nemen op structuurversterkende infraprojecten met een langetermijnperspectief om Nederland ook in de toekomst veilig, leefbaar en bereikbaar te houden. Tegelijkertijd blijft gecontinueerde inzet op ontsluiting van woningbouw op de korte termijn (WoKT) en de middellange termijn – alswel het opvangen van bestaande tekorten op infrastructuur van belang om zo snel en zo veel mogelijk bereikbare woningen te bouwen in heel Nederland. Ter beantwoording van de motie Welzijn/Vijlbrief⁷ wordt verkend hoe een investeringskader hierop kan worden ingericht.

De Ontwerp-Nota Ruimte geeft een beeld van mogelijke structuurversterkende projecten voor de lange termijn. Indien de Kamer en een volgend Kabinet de volgende stap wil zetten op het komen tot uitvoering van structuurversterkende projecten is het advies om een ontwikkelstrategie op te stellen in nauwe samenwerking met de Nota Ruimte, waarbij de in de Ontwerp-Nota Ruimte benoemde structuurversterkende projecten uitgezet worden in de tijd, zodat voorafgaand aan de besluitvorming van een structuurversterkend project een realistische inschatting wordt gemaakt van benodigde middelen en mogelijke belemmeringen ten aanzien van stikstof, arbeidscapaciteit en andere op te lossen knelpunten.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

ing. R. (Robert) Tieman

DE MINISTER VAN VOLKSHUISVESTING EN RUIMTELIJKE ORDENING,

Mona Keijzer

⁷ [Gewijzigde motie van de leden Welzijn en Vijlbrief](#) - Kamerstuk 36725-XXII, nr. 22