

Bijlage 1. Bijgewerkt beeld financiële opgaven juli 2025

Leeswijzer:

- Betreft het bijgewerkte beeld van de financiële opgaven voor het Mobiliteitsfonds, Deltafonds en de beleidsbegroting van IenW (HXII) met een omvang groter dan de € 500 mln. huidige looptijd fondsen t/m 2038, tenzij anders is aangegeven.
- Het is een brede inventarisatie van tegenvallers en risico's, en bestuurlijke verplichtingen en/of verwachtingen waarvoor nog niet in dekking is voorzien en die tot keuzes zullen leiden voor een nieuw kabinet.
- Het gaat om een actueel bijgewerkt beeld (stand juli 2025) dat aan verandering onderhevig is.
- De opgaven zijn verdeeld in drie categorieën:
 - A. Bijgewerkte financiële opgaven die eerder in het overzicht stonden dat destijds op de formatietafel lag.
 - B. Financiële opgaven die niet eerder in het overzicht stonden dat destijds op de formatietafel lag, maar waarover de Tweede Kamer al wel is geïnformeerd.
 - C. Nog niet financieel gevalideerde opgaven die niet eerder in het overzicht stonden dat destijds op de formatietafel lag en waarover de Tweede Kamer niet eerder is geïnformeerd, alsmede opgaven met een gedeelde verantwoordelijkheid met andere departementen. Deze financiële opgaven worden alleen kwalitatief genoemd.
- Na de tabel wordt per opgave een nadere toelichting gegeven.

Titel opgave	Omvang (€ mln.)	Reeds bekend bij de Tweede Kamer
Categorie A		
~ waarvan Mobiliteitsfonds en Deltafonds		
1. Instandhouding Rijkswaterstaat (Hoofdwegennet, Hoofdvaarwegennet en Hoofdwater-systemen) 2024-2038	5.000-8.000 maakbaar voor vernieuwing	De Tweede Kamer is hierover op diverse momenten geïnformeerd. Het meest recent is op 1 juli de Kamerbrief 'Meerjarenplan instandhouding Rijkswaterstaat-netwerken 2025-2030' aan de Tweede Kamer gestuurd (Kamerstuk 29 385 nr. 143). Hierin wordt verwezen naar het verantwoordingsonderzoek van de Algemene Rekenkamer: Resultaten verantwoordingsonderzoek 2024 ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (21-05-2025) waarin is aangegeven dat het verschil tussen het gevraagde en beschikbare budget in de periode 2024-2038 voor het HWS, HWN en HVWN gezamenlijk oploopt naar € 34,5 mld.
~ waarvan Mobiliteitsfonds		
2. Prijsstijgingen lopende projecten	Ten minste 750 (genoemd bedrag is het deel instandhouding spoor)	De Tweede Kamer is hierover op diverse momenten geïnformeerd. In de Kamerbrief van 22 mei 'Nadere toelichting gevolgen van de Voorjaarsbesluitvorming voor het Mobiliteitsfonds' (Kamerstuk 36 725, nr. A) is de Tweede Kamer geïnformeerd over het feit dat de risicoreservering excessieve prijsstijgingen bijna is uitgeput. Tevens is kwalitatief specifiek ingegaan op de indexatieproblematiek instandhouding spoor bij de beantwoording van de schriftelijke vragen over jaarverantwoording 2024.

3. Zuidasdok	800 + PM	De Tweede Kamer is op 21 december 2023 geïnformeerd over een verwacht tekort van € 600 - 800 mln. voor Zuidasdok (Kamerstuk 32688, nr. 22).
4. Landelijke uitrol European Rail Traffic Management System (ERTMS)	2.600 + 3.000 + PM (t/m 2050)	De Tweede Kamer is op diverse momenten geïnformeerd over de tekorten bij ERTMS. Het meest recent is op 3 april middels de Voortgangsrapportage van het Programma ERTMS (Kamerstuk 33 652, nr. 106). De Tweede Kamer is met de Kamerbrief 'Nadere toelichting gevolgen van de Voorjaarsbesluitvorming voor het Mobiliteitsfonds' (Kamerstuk 36 725, nr. A) geïnformeerd over het voornemen om vanuit de extrapolatieruimte (2039 e.v.) extra geld beschikbaar te stellen voor de grote en structurele opgaven van ERTMS met aanvullend € 200 mln. per jaar.
5. A27 Houten–Hooipolder	800-1.200	In de brief 'nadere toelichting gevolgen Voorjaarsbesluitvorming voor het Mobiliteitsfonds' van 22 mei 2025 (Kamerstuk 36 725 A, nr. 4) is de Tweede Kamer geïnformeerd dat de Houtensebrug en Keizersveerbruggen op een later moment worden uitgevoerd.
6. Zeventien gepauzeerde projecten (herprioritering 2023)	Ten minste 4.700	Diverse momenten, o.a. de Kamerbrief Herprioritering Mobiliteitsfonds/MIRT van 19 september 2023 (Kamerstuk 36 410 A, nr. 8).
7. Interdepartementaal Programma Bescherming Noordzee Infrastructuur (PBNI)	PM	Op 8 februari 2023 is de Tweede Kamer in reactie op motie Boswijk c.s. (Kamerstuk 35925-X, nr. 22) geïnformeerd dat wordt gewerkt aan een gezamenlijke interdepartementale strategie voor deze opgave en dat is gestart met het Programma Bescherming Noordzee Infrastructuur. De Tweede Kamer is op 10 juni 2024 geïnformeerd over het Actieplan Strategie ter bescherming Noordzee Infrastructuur en de financiering van het plan voor de jaren 2024 en 2025 (Kamerstuk 33450-128).
8. OV-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer (OVAH/Noord-Zuidlijn)	2.200 + PM	De Tweede Kamer is op diverse momenten geïnformeerd over de verschillende uitnames uit de reservering voor de Noord-Zuidlijn waardoor het tekort verder is opgelopen.
9. Verkeersveiligheid Rijks-N wegen	Ten minste 850	De Tweede Kamer is hierover geïnformeerd in het commissiedebat over verkeersveiligheid, gehouden op 30 januari 2024 (Kamerstuk 29 398, nr. 1098).
10. Europese verplichtingen spoor (TEN-T)	12.700 (t/m 2040)	De Tweede Kamer is hierover geïnformeerd met de voortgangsbrief TEN-T van 17 oktober jl. (Kamerstuk 29 984, nr. 1164).
11. Lelylijn	14.000 + 220-435 per jaar voor beheer en onderhoud	De Tweede Kamer is op diverse momenten geïnformeerd over het tekort bij de Lelylijn. Het meest recent is op 31 maart middels de Kamerbrief 'Overwogen vervolgstappen Lelylijn en Nedersaksenlijn en Masterplan

		Lelylijn'.
12. Nedersaksenlijn	25-50 per jaar voor beheer en onderhoud	De Tweede Kamer is op diverse momenten geïnformeerd over het tekort bij de Nedersaksenlijn. Over het tekort voor beheer en onderhoud is de Tweede Kamer geïnformeerd met de Kamerbrief 36600-A-6.
~ waarvan Deltafonds		
13. Bestaande spuwmiddelen Afsluitdijk	PM	Over de bestaande spuwmiddelen Afsluitdijk is de Tweede Kamer niet eerder geïnformeerd.
14. Getij Grevelingen	650	De tweede Kamer is kwalitatief medegedeeld dat de kosten nog niet in het Deltafonds zijn verwerkt (Kamerstuk 36 600 J nr. 6).
15. Integrale aanpakrivieren/Ruimte voor de Rivier 2.0	750 – 1.250 (t/m 2050)	De Tweede Kamer is hierover geïnformeerd met de Kamerbrief over het Ontwerp Programma Integraal Riviermanagement bijlage 'Kentallen kosten-batenanalyse' (Kamerstuk 31 710, nr. 84).
16. Kaderrichtlijn Water (KRW)	PM	De Tweede Kamer is hierover geïnformeerd met de Kamerbrief Waterbeleid (Kamerstuk 27 625, nr. 699).
17. Hoogwater-beschermingsprogramma (HWBP)	2.250 (t/m 2050)	De Tweede Kamer is geïnformeerd over bandbreedte in Kamerbrief over Hoogwaterbeschermingsprogramma (Kamerstuk 32 698, nr. 90). De middenwaarde van € 18,5 mld. is in achtergrond rapport Horvat genoemd als niet afgeronde € 18,4 mld. (P50-waarde).
~ waarvan beleidsbegroting IenW		
18. Procedures luchtvaart	Onbekend	De Tweede Kamer is geïnformeerd over de verschillende lopende procedures van Luchtvaart. De Tweede Kamer is het meest recent geïnformeerd met de Kamerbrief over de Roadmap Schiphol (Kamerstuk 29665 nr. 564).
Categorie B		
~ waarvan Deltafonds en Mobiliteitsfonds		
19. Indexatieproblematiek aanleg en instandhouding door taakstelling prijsbijstelling 2025	2.100 Mobiliteitsfonds 341 Deltafonds	De Tweede Kamer is hierover voor het Mobiliteitsfonds geïnformeerd op 22 mei met de Kamerbrief 'Nadere toelichting gevolgen van de Voorjaarsbesluitvorming voor het Mobiliteitsfonds' (Kamerstuk 36 725, nr. A). De Tweede Kamer is hierover voor het Deltafonds deels geïnformeerd met de beantwoording van de Kamervragen naar aanleiding van de eerste suppletoire begroting van het Deltafonds (Kamerstuk 36 725 J nr. 3)
~ waarvan Mobiliteitsfonds		
20. Vijf gepauzeerde WoMo-projecten (herprioritering 2025)	Ten minste 1.850	Diverse momenten, o.a. de Kamerbrief 'Nadere toelichting gevolgen Voorjaarsbesluitvorming voor het Mobiliteitsfonds' van 22 mei 2025 (Kamerstuk 36 725, nr. A).
~ waarvan beleidsbegroting IenW		
21. Korting Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer (BDU)	110 per jaar vanaf 2026 (= looptijd huidige	De Tweede Kamer is op diverse momenten geïnformeerd over de BDU-korting. Het meest recent is op 25 april 2025 middels de

	beleids- begroting t/m 2029 ca. 500)	Kamerbrief 'Uitkomsten Voorjaarsbesluitvorming anders invullen BDU- korting' geïnformeerd (Kamerstuk 23645, nr. 850).
Categorie D		
~ waarvan Deltafonds en Mobiliteitsfonds		
22. Weerbaarheid tegen militaire en hybride dreigingen		De Tweede Kamer is door de minister van Justitie en Veiligheid, en de minister en staatssecretaris van Defensie geïnformeerd over wat nodig is om de weerbaarheid van Nederland tegen militaire en hybride dreigingen te versterken (Kamerstuk 30 821, nr. 249). Ook het ministerie van IenW werkt aan een inventarisatie. Voor de uitvoering daarvan zullen extra financiële middelen nodig zijn.
~ waarvan Mobiliteitsfonds		
23. Areaaluitbreidingen in instandhoudingsbudget spoor		Hierover is de Tweede Kamer niet eerder geïnformeerd.
24. Verzorgingsplaatsen van de toekomst en toekomstbestendige netaansluitingen		De Tweede Kamer heeft op 6 maart 2025 een Kamerbrief ontvangen met een update over de verzorgingsplaatsen. Deze brief gaat niet in op de benodigde financiële middelen samenhangend met de verschillende opgaven (Kamerstuk 31 305, nr. 488).
25. Ring Utrecht		Hierover is de Tweede Kamer niet eerder geïnformeerd.
26. Hogesnelheidslijn (HSL)		De Tweede Kamer is over de renovatie van de viaducten geïnformeerd (Kamerstuk 22 026, nr. 525). Over de kosten voor vernieuwing (na 2031) nog niet; deze opgave moeten verder uitgewerkt worden.
27. OV-knoop Brainport Eindhoven		In het Startdocument is de Tweede Kamer geïnformeerd over de verschillende stappen in de verkenning en het beschikbare budget. Het budget is enkel voor één van de drie stappen. De twee niet-gefinancierde stappen moeten nog (Kamerstuk 36200-A, nr. 9).
28. Merwedelijn		De Tweede Kamer is op diverse momenten geïnformeerd over de Merwedelijn. Het meest recent is de Tweede Kamer geïnformeerd middels Kamerstuk 36600-A- 63 (MIRT-brief voorjaar 2025). Hierin staat opgenomen dat grondeigenaren en gemeente in gesprek zijn om te beoordelen of en onder welke voorwaarde grondeigenaren bereid zijn om naar draagkracht bij te dragen aan de kosten van de Merwedelijn en de aftakking naar Rijnsburg.
29. OV-verbinding Sloterdijk-Amsterdam Centrum (OVSA)		Hierover is de Tweede Kamer niet eerder geïnformeerd.
30. Oude lijn		Hierover is de Tweede Kamer niet eerder geïnformeerd.
31. Rijksrederij		De Tweede Kamer is op 31 januari 2024 geïnformeerd over deze opgave via Kamerbrief 31 409 nr. 435 'Stand van zaken

		vlootvervangingsprogramma Rijksrederij' en in reactie op de motie van het lid Flach over een voorstel voor besteding van de beschikbare middelen voor het vlootvervangingsprogramma van de Rijksrederij (Kamerstuk 31409-444).
~ waarvan Deltafonds		
32. Gemaal IJmuiden		De Tweede Kamer is hier kwalitatief op gewezen in de bijlage bij de Kamerbrief Afsprakenlijst Bestuurlijke Overleggen Leefomgeving 2 10 en 11 juni 2025, Afsprakenlijst bestuurlijk overleggen leefomgeving 2025, nr. 7 Deltaprogramma deelgebied Centraal Holland' (Kamerstuk 34 682, nr. 228).
33. Stuwten		Hierover is de Tweede Kamer niet eerder geïnformeerd.
34. Stormvloedkeringen		Hierover is de Tweede Kamer niet eerder geïnformeerd.
35. Rijksskeringen		Hierover is de Tweede Kamer niet eerder geïnformeerd.
~ waarvan beleidsbegroting IenW		
36. Leefomgeving, veiligheid en circulaire economie		In de verschillende debatten met de Tweede Kamer over het milieu en circulaire economie komt de vraag naar middelen ook meermaals aan de orde. Dit ziet dan bijvoorbeeld op het vervolg van de actieagenda OvV, het Impulsprogramma Chemische Stoffen (aanpak van zeer zorgwekkende stoffen, waaronder PFAS) en Plan van Aanpak voor de aangescherpte Richtlijn Luchtkwaliteit. Ten aanzien van Circulaire Economie is ook specifiek gevraagd wat nodig is om de doelen te halen (Kamerstuk 22 343, nr. 408).

Nadere toelichting bij de opgaven

1. *Instandhouding RWS (HWN, HVWN en HWS) 2024-2038:* De Algemene Rekenkamer (ARK) heeft in haar rapport over de jaarverantwoording 2024 van het ministerie van IenW geconstateerd dat er een fors tekort zit tussen beschikbaar budget en de instandhoudingsbehoefte. In dit onderzoek is aangegeven dat het verschil tussen het gevraagde en beschikbare budget in de periode 2024-2038 voor het HWS, HWN en HVWN gezamenlijk oploopt naar € 34,5 mld. Rijkswaterstaat heeft op dit moment voor de vernieuwingsopgave een ordegröte van € 5-8 mld. in voorbereiding van de totale opgave van € 34,5 mld. Onderdeel hiervan is ook een tekort op exploitatie en onderhoud op het Basiskwaliteitsniveau exclusief het inlopen van het uitgesteld onderhoud van € 2 mld. waardoor Rijkswaterstaat nog niet Life Cycle Costing optimaal werkt en extra kosten worden gemaakt. In de Kamerbrief van 1 juli jl. staat ook dat keuzes omtrent de inzet van extra middelen voor de instandhoudingsopgave aan een volgend kabinet zijn. Voor de volledigheid: de € 34,5 mld. is exclusief de toevoegingen voor instandhouding die extra beschikbaar is gesteld voor de instandhoudingsopgave bij Rijkswaterstaat en de inzet om in € 300 mln. per jaar te sparen in de extrapolatie op het Mobiliteitsfonds voor vernieuwing, zoals gemeld in de brief met de nadere toelichting gevolgen van de Voorjaarsbesluitvorming voor het Mobiliteitsfonds en exclusief de taakstelling op prijsbijstelling (onder punt 3). Daarnaast geldt dat de looptijd van de fondsen bij Ontwerpbegroting 2026 wordt verlengd tot en met het jaar 2039 en het genoemde tekort slaat op de periode 2024-2038.
2. *Prijsstijgingen lopende projecten:* Er is sprake van historische structurele tekorten door het verschil tussen indexering waarmee kosten stijgen versus de indexering waarmee de budgetten toenemen. Er is specifiek voor de indexatieproblematiek instandhouding spoor

- eerder kwalitatief ingegaan bij de beantwoording van de schriftelijke vragen over jaarverantwoording 2024. Vanuit verschil tot en met prijspeil 2024 is voor toekomstige jaren 2026 t/m 2039 nog € 750 mln. nodig voor instandhouding spoor. Ook bij de andere netwerken (hoofdwegennet, hoofvaarwegennet en hoofdwatersysteem) is sprake van historische indexatietekorten. Voor onvermijdelijke tegenvallers door excessieve prijsstijgingen is een risicoreservering getroffen. Deze risicoreservering is bijna uitgeput.
3. *Zuidasdok*: De budgetspanning van Zuidasdok is opgelopen. De bestuurlijke afspraak is dat het Rijk financiële tegenvallers bij Zuidasdok dekt uit het budget van de OV-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer (doortrekking Noord-Zuidlijn). In mei 2025 is afgesproken in de tweede helft van 2025 te besluiten over realisatie en financiering van de noordelijke tunnel. Onderdeel van dit investeringspakket is ook het Derde Perron waar ook sprake is van een opgave.
 4. *Landelijke uitrol European Rail Traffic Management System (ERTMS)*: Voor de landelijke uitrol ERTMS is de inschatting dat extra budget t/m 2050 benodigd is bovenop de huidige beschikbare programmabudgetten en de inzet om in totaal € 300 mln. per jaar te sparen in de extrapolatie op het Mobiliteitsfonds, zoals gemeld in de brief met de nadere toelichting gevolgen van de Voorjaarsbesluitvorming voor het Mobiliteitsfonds. De genoemde bedragen zijn schattingen en onder andere sterk afhankelijk van keuzes in het programma rondom tranchering en uitrolsnelheid, kostenontwikkelingen en efficiencyverbeteringen.
 5. *A27 Houten – Hooipolder*: *A27 Houten-Hooipolder*: Bij het besluit om het project te faseren is een deel van de scope in tijd naar achter verplaatst. Het gaat om de Westelijke Houtensebrug en de Keizersveerbruggen die nu niet verbreed/vervangen worden. Deze bruggen maken onderdeel uit van het vastgestelde Tracébesluit. De inschatting van deze kosten liggen op € 800 tot € 1.200 mln. gebaseerd op verwachtingen uit de vroege ontwerpfase.
 6. *Zeventien gepauzeerde projecten (herprioritering 2023)*: Als gevolg van een tekort aan financiële middelen, capaciteit en het uitblijven van een oplossing voor de stikstofproblematiek, zijn veertien weg- en drie vaarwegprojecten gepauzeerd in 2023. Omdat geen budget op deze projecten staat, worden deze ook niet geïndexeerd. De omvang hiervan is afhankelijk van het aantal jaren dat een project gepauzeerd staat en het percentage gemiste prijsbijstelling per jaar.
 7. *Het interdepartementale Programma Bescherming Noordzee Infrastructuur (PBNI)*: De Tweede kamer zal worden geïnformeerd zodra meer duidelijkheid is over het vervolg. Dit is afhankelijk van definitieve besluitvorming over de aanpak en de financiering.
 8. *OV-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer (OVAH/Noord-Zuidlijn)*: Uit het budget van de OV-verbinding Amsterdam – Haarlemmermeer (ook wel doortrekking Noord/Zuidlijn) is driemaal budget uitgenomen: 1) € 1,350 mld. voor een Rijksbrede taakstelling, 2) € 313 mln. voor kostenstijgingen bij OV- en Spoor- dossiers en 3) € 179 mln. voor tegenvaller omtrent Zuidasdok. Nut en noodzaak van het project staan niet ter discussie. Het voorkeursbesluit wordt beoogd in 2026, rekening houdend met de MIRT-spelregels (o.a. 100% financiering).
 9. *Verkeersveiligheid Rijks N-wegen*: De € 200 mln. vanuit het kabinet-Rutte IV was gebaseerd op een raming om de meest ernstige knelpunten te kunnen aanpakken. Begin 2024 is door IenW aangegeven dat aanvullend € 850 mln. nodig is om rijbaanscheiding op alle Rijks-N-wegen toe te kunnen passen. Dit betreft een inschatting op basis van kentallen voor de realisatie van fysieke rijbaanscheiding op rijks-N-wegen, excl. N36 en N50. Andere maatregelen die de verkeersveiligheid verbeteren, zoals een veiligere inrichting van bermen, kruispunten of aansluitingen met het onderliggend wegennet, zijn in deze inschatting niet opgenomen. Bovendien zullen de daadwerkelijke ramingen naar verwachting vele malen hoger uitvallen (zie N36 en N50).
 10. *Europese verplichtingen spoor (TEN-T)*: Sinds juli 2024 is de nieuwe TEN-T verordening (EU2024/1679) van kracht. Om de doelstellingen te bereiken stelt TEN-T eisen aan de spoorinfrastructuur die in fasen moeten worden gerealiseerd: 2030, 2040 en 2050. De vereisten uit de verordening introduceren een opgave op het gebied van maakbaarheid en financiën. In 2025 wordt samen met ProRail ten behoeve van verdere besluitvorming gewerkt aan een implementatiestrategie. In de Voortgangsbrief TEN-T van 17 oktober 2023 is aangegeven dat € 2,6 mld. nodig is voor de implementatie tot 2030 (de meeste eisen op het kernnetwerk). Tot 2040 is additioneel circa 10,1 mld. euro benodigd (enkele eisen op het kernnetwerk en het uitgebreid kernnetwerk) en tot 2050 additioneel € 2,7 mld. (het uitgebreide netwerk). De kosten voor ERTMS en de Lelylijn zijn hierin niet meegenomen. Het

- betreft investeringskosten, dus geen kosten voor EOv (exploitatie, onderhoud en vervanging).
11. *Lelylijn*: Voor een stap naar verkenning is volgens de huidige spelregels op dit moment onvoldoende budget. Daarnaast geldt dat dit voorjaar is besloten de gereserveerde middelen voor de Lelylijn op de Aanvullende Post van het ministerie van Financiën grotendeels alternatief aan te wenden. Er resteert op de Aanvullende Post een bedrag van € 657 mln. Dit zorgt voor een groter tekort. Het genoemde bedrag is exclusief structurele dekking voor beheer en onderhoud (structureel jaarlijks € 220 – 435 mln., prijspeil 2025) en het internationale deel van de Lelylijn (€ 3 -6 mld.). Dit is gecommuniceerd met de Kamerbrief 36600-A-6.
 12. *Nedersaksenlijn*: Dit voorjaar is besloten vanuit de gereserveerde middelen voor de Lelylijn op de Aanvullende Post van het ministerie van Financiën een bedrag van € 1,6 mld. te alloceren voor de Nedersaksenlijn. Dit exclusief structurele dekking voor beheer en onderhoud (jaarlijks € 25 – 50 mln., prijspeil 2025). Dit is gecommuniceerd met de Kamerbrief 36600-A-6.
 13. *Bestaande spuimiddelen Afsluitdijk*: Renovatie van de zogenaamde bestaande spuimiddelen bij Kornwerderzand en Den Oever blijkt technisch niet mogelijk. In plaats daarvan is nieuwbouw nodig. Er wordt onderzoek voorbereid naar de benodigde spuicapaciteit. Na afronding hiervan (verwacht 2026) zal meer duidelijkheid zijn over de te nemen maatregelen en daarmee samenhangende kosten.
 14. *Getij Grevelingen*: Rijk en regio zetten zich in om de water- en natuurkwaliteit van het Grevelingenmeer te verbeteren door getijslag in te voeren. De kosten en de effecten van het project zijn afhankelijk van de maatvoering van de te nemen maatregelen. Eind mei 2025 is aan Rijkswaterstaat opdracht gegeven voor het uitvoeren van aanvullend onderzoek naar de noodzakelijke maatregelen. De verwachting is dat de kosten rond € 650 mln. liggen.
 15. *Integrale aanpakrivieren/Ruimte voor de Rivier 2.0*: Binnen het programma Ruimte voor de Rivier 2.0 wordt gewerkt aan het toekomstbestendig inrichten van het rivierengebied. De rivierbodem moet gestabiliseerd worden én waar nodig en mogelijk weer omhoog gebracht. Op dit moment is er op het DF € 685 mln. beschikbaar. Hiermee kan een betekenisvolle eerste stap worden gezet. De verwachting is dat tot 2050 in ieder geval € 1 mld. (+/- € 250 mln.) nodig is, maar waarschijnlijk meer.
 16. *Kaderrichtlijn Water (KRW)*: De gesignaleerde kostenstijging kent verschillende oorzaken. De veranderde omstandigheden zoals meer benodigd grondverzet, stijgende bouwkosten en grondverwerving hebben een groter kostenverhogend effect dan eerder ingeschat. Ook heeft het KRW-uitvoeringsprogramma RWS zich steeds gericht op maximaal ecologisch doelbereik en het stimuleren van samenwerking tussen betrokken partijen in de gebieden waar de KRW-maatregelen worden uitgevoerd en was de projectbeheersing (tijd, geld, risico's en scope) onvoldoende geborgd.
 17. *Hoogwater-beschermingsprogramma (HWBP)*: Uit de herijking van de beoordeling van de primaire keringen in 2024 komt naar voren dat ongeveer 1.400 km dijk moet worden aangepakt in het kader van het HWBP. De totale kosten van het HWBP komen hiermee uit op € 14 - 23 mld., met als middenwaarde € 18,5 mld. Dit is € 6,5 mld. méér dan het aanvankelijk beschikbare budget van € 12 mld. De helft van dit tekort van € 6,5 mld. komt voor rekening van het Rijk. Bij Voorjaarsnota 2025 is hiervan € 1,0 mld. gedekt als beleidsreservering voor projecten in de periode 2031-2036. Tot 2050 is het resterende tekort ongeveer € 2,25 mld. Hiervan is € 250 mln. nodig in de periode 2031-2036 nodig.
 18. *Procedures luchtvaart*: De Tweede Kamer is geïnformeerd over de verschillende lopende procedures rondom luchtvaart. De meeste recente is de voorlopige voorziening die is aangevraagd door enkele luchtvaartmaatschappijen en brancheorganisaties tegen de versnelde wijziging van het LVB. De Tweede Kamer zal worden geïnformeerd over de uitspraak zodra deze bekend is. Het is op dit moment niet bekend wat de financiële gevolgen voor zijn.
 19. *Indexatieproblematiek aanleg en instandhouding door taakstelling prijsbijstelling 2025*: Dit voorjaar is besloten om de helft van de prijsbijstelling uit te keren en de rest apart te houden voor rijksbrede problematiek. Voor het Mobiliteitsfonds gaat het om een bedrag van € 2,1 mld. Het inhouden van de prijsbijstelling is een korting op infrastructuur omdat de kosten van investeringen en instandhouding met het prijspeil meegroeien. Voor het Deltafonds gaat het om een bedrag van € 341 mln. waarvoor binnen het Deltafonds dekking is gevonden door inzet van middelen uit de investeringsruimte en deels door herprioritering (afroming budgetten diverse programma's). Directe gevolgen van deze afroming voor deze programma's

zijn nu nog niet bekend, maar op termijn kan dit leiden tot het later behalen van doelen of moet worden geherprioriteerd binnen programma's of projecten. Door inzet van de investeringsruimte resteert minder ruimte voor het afdekken van tegenvallers en risico's waarvoor later mogelijk ook geherprioriteerd moet worden.

20. *Vijf gepauzeerde WoMo-projecten (herprioritering 2025)*: Als gevolg van een tekort aan financiële middelen bij andere projecten en programma's binnen het Mobiliteitsfonds, capaciteit en het uitblijven van een oplossing voor de stikstofproblematiek, zijn vijf wegprojecten aanvullend gepauzeerd in 2025 en de middelen ingezet voor de dekkingsopgave op het MF. Deze projecten zouden bijdragen aan de bereikbaarheid van nieuwe én bestaande woningen rond stedelijke corridors waar veel gebouwd wordt. Omdat geen budget op deze projecten staat, worden deze ook niet geïndexeerd. De omvang hiervan is afhankelijk van het aantal jaren dat een project gepauzeerd staat en het percentage gemiste prijsbijstelling per jaar.
21. *Korting Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer (BDU) en ingehouden prijsbijstelling BDU*: Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) en Vervoerregio Amsterdam (VRA) zijn verantwoordelijk voor de uitvoering van de gedecentraliseerde verkeer- en vervoerstaken. Voor de bekostiging hiervan ontvangen zij de Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer (BDU). Er is sprake van 10% korting als gevolg van de maatregel specifieke uitkeringen op basis van het hoofdlijnenakkoord.
22. *Weerbaarheid tegen militaire en hybride dreigingen*: Het ministerie van IenW brengt in kaart welke inspanningen benodigd zijn om de weerbaarheid tegen militaire en hybride dreigingen te versterken. Zonder aanvullende middelen zijn nieuwe maatregelen echter niet mogelijk.
23. *Areaaluitbreidingen in instandhoudingsbudget spoor*: Betreft areaalgroei vanaf 2031 t/m 2038 voor o.a. bovenleidingportalen, HSL-Zuid, PHS en ERTMS.
24. *Verzorgingsplaats van de toekomst en toekomstbestendige netaansluitingen*: Het is nodig om de bestaande verzorgingsplaatsen en netaansluitingen voor de toekomst te bestendigen. IenW verkent samen met het ministerie van Financiën of de ontvangsten die gegeneerd zullen worden ingezet kunnen worden voor de herinrichting van de verzorgingsplaatsen van de toekomst en de aanleg van toekomstbestendige netaansluitingen.
25. *Ring Utrecht*: De Raad van State heeft op woensdag 30 april 2025 een tussenuitspraak gedaan over het Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht. IenW moet de beoogde natuurcompensatie beter motiveren. Dit wordt tot het najaar nader onderbouwd. Daarna kan de einduitspraak nog even duren. Bij het doorgaan van het project zal sprake zijn van meerkosten. Hier is nog geen raming voor beschikbaar.
26. *Hogesnelheidslijn (HSL)*: Er zijn gebreken op een deel van de HSL geconstateerd welke hersteld moeten worden. Na 2031 speelt een bredere vernieuwingsopgave op de HSL (25 jaar na oplevering).
27. *OV-knoop Brainport Eindhoven*: De deelverkenning naar de Spoorknoop Eindhoven bestaat uit drie stappen. De eerste stap (het westelijk emplacement) is volledig gefinancierd. Voor de tweede stap (a. vrije kruising Tongelre, en b. keervoorziening Helmond of Deurne) is een aantal alternatieven in beeld. De derde stap (extra perronsporen) lijkt uit te komen op het toevoegen van een noordelijk en zuidelijk zijperron.
28. *Merwedelijn*: In BO MIRT van vorig jaar was nog onvoldoende beslisinformatie en budget beschikbaar om een voorkeursvariant vast te stellen, waarop een verdiepingsfase is gestart. In deze fase zijn vier varianten uitgewerkt. De grootte van het tekort is uiteindelijk afhankelijk van de te kiezen voorkeursvariant, waarbij toegewerkt wordt naar een keuze in het aankomende BO MIRT.
29. *OV-verbinding Sloterdijk-Amsterdam Centrum (OVSA)*: Momenteel richt de MIRT verkenning zich alleen op de ontsluiting van de eerste fase van Havenstad, waarbij toekomstvastheid (eindbeeld) als beoordelingscriteria mee is genomen. Zowel Rijk als regio hadden bij het afsluiten van de BO MIRT afspraken niet de financiële middelen voor de meest voor de hand liggende (totale) voorkeursvariant ad. € 1,9 mld. (prijsspeil 2022).
30. *Oude lijn*: Er is een tekort om tot een voorkeursbesluit te komen rekening houdend met de MIRT-spelregels (o.a. 100% financiering). In Q4 komen nieuwe ramingen beschikbaar. Naar aanleiding van het Bestuurlijk Overleg van 12 december 2024 is eerder kwalitatief aangegeven dat het beschikbare budget waarschijnlijk niet genoeg is om alles in één keer te doen.

31. *Rijksrederij*: Dit dossier valt onder de verantwoordelijkheid van meerdere ministeries. De omvang van het tekort is vooralsnog onbekend.
32. *Gemaal IJmuiden*: Vervanging van het huidige gemaal is noodzakelijk vanwege de einde levensduur van de huidige pompen en uitbreiding van het gemaal is nodig vanwege het vervallen van spuiomogelijkheid als gevolg van zeespiegelstijging. Er is onvoldoende financiering voor de realisatie.
33. *Stuwen*: De stuwen in de maas zijn sterk verouderd en moeten worden vernieuwd (renoveren of mogelijk vervangen). Het betreft zeven stuwen. Indicatie van het aantal stuwen dat mogelijk per direct moet worden vervangen volgt in 2027. De planfase voor de stuwen is gepland in de periode 2029-2031 en de realisatiefase zal na 2031 plaatsvinden (2031-2039). Dit betreft een verbijzondering binnen het genoemde tekort van € 34,5 mld. op instandhouding onder opgave 1.
34. *Stormvloedkeringen*: De zes stormvloedkeringen voldoen nu nog aan de norm, maar deze fondsperiode is meer budget nodig om de waterveiligheid te blijven borgen op langere termijn. De kosten hiervoor lopen in de periode tot einde fondsperiode (2039) op. Dit betreft een verbijzondering binnen het genoemde tekort van € 34,5 mld. op instandhouding onder opgave 1.
35. *Rijkskeringen*: Betreft primaire en regionale keringen in beheer van het Rijk. Wettelijke verplichting voor een 12-jaarlijkse beoordeling naar de staat van de keringen. Eerstkomende beoordeling start 2035. Hier worden (verbeter)maatregelen verwacht waarvoor nog geen financiering is opgenomen.
36. *Leefomgeving, veiligheid en circulaire economie*: Ten aanzien van deze onderwerpen is sprake van teruglopende budgetten (bijvoorbeeld 20% van het structurele budget bij circulaire economie). Dat maakt bijvoorbeeld dat de beleidsdoelen op circulaire economie nog verder uit het zicht raken. Hierover is meermaals met de Tweede Kamer gesproken, onder meer op basis van de Integrale CE rapportage van het PBL (Kamerstuk 32852, nr. 352). Ook de constatering dat meer nodig is om de doelen te realiseren dan op dit moment in het Nationaal Programma CE is opgenomen (Kamerstuk 32852, nr. 225) is gemeld, evenals dat het aan een volgend kabinet is om te besluiten over het beschikbaar stellen van middelen (Kamerstuk 32 852, nr. 294). Daarnaast komen extra behoeften zoals ten aanzien van de actieagenda OvV en het impulsprogramma chemische stoffen (aanpak van zeer zorgwekkende stoffen, waaronder PFAS). Om de leefomgeving en de veiligheid te borgen, is het belangrijk dat we hier stappen op kunnen zetten. Zonder aanvullende middelen is dat niet mogelijk. Rondom de jaarwisseling zal een Kamerbrief naar de Kamer worden gestuurd met het vervolg van de actieagenda OvV en wat nodig is hiervoor aan financiële middelen en capaciteit. Voor het einde van het jaar zal de Tweede Kamer ook een brief ontvangen over de implementatie van de herziene Europese Richtlijn Luchtkwaliteit en de aanpak die nodig is voor het halen van de aangescherpte normen per 2030. Hierin zal eveneens een beeld worden geschetst wat aan middelen nodig is. Tot slot heeft de Adviescommissie Maatwerkafspraken Verduurzaming Industrie geadviseerd om manieren te vinden om projecten te financieren die niet uit het Klimaatfonds kunnen worden gesubsidieerd maar wel een belangrijke positieve impact op de leefomgeving van bedrijven hebben. Mogelijkheden hiervoor en de benodigde middelen worden momenteel in kaart gebracht.