

Vergaderjaar 2025–2026

36 800 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2026

Nr. 12

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 15 januari 2026

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Minister en Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 16 september 2025 over het MIRT Overzicht 2026 (Kamerstuk 36 800 A, nr. 3).

De Minister en Staatssecretaris hebben deze vragen beantwoord bij brief van 15 januari 2026. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De fungerend voorzitter van de commissie,
P. de Groot

Adjunct-griffier van de commissie,
Meedendorp

Vraag 1

Wat is de geschatte punctualiteitsverbetering per afgerond spoorproject (zoals Spoorboog Hoogeveen of Zwolle–Herfte) in de komende vijf jaar?

Antwoord 1

Projecten kunnen op meerdere manieren bijdragen aan de betrouwbaarheid. Het is lastig dit in één getal uit te drukken. Zo levert de Spoorboog Hoogeveen meer dan een minuut reistijdwinst op. Dat geeft daarmee «lucht» in de dienstregeling waarmee de betrouwbaarheid is verbeterd. Het ontvlechten van het spoor zoals bij Zwolle–Herfte levert vooral op dat (vertraagde) treinen elkaar niet meer in de weg zitten, wat ook de betrouwbaarheid vergroot.

Vraag 2

Hoe worden regionale spoorprojecten (bijv. in Noord-, Oost- of Zuid-Nederland) programmatisch gekoppeld aan landelijke spoorambities?

Antwoord 2

Vanuit het Ministerie van IenW staan we voortdurend in contact met de regio en voeren we gesprekken over landelijke en regionale ambities. Alle mogelijke projecten die hieruit naar voren komen worden onder andere beoordeeld op hun bijdrage aan de netwerksamenhang op landelijk niveau. Via onder andere het MIRT en het Toekomstbeeld OV brengen we de netwerksamenhang en -ontwikkeling in beeld zodat hieraan kan worden getoetst.

Vraag 3

Wat is per regio de benodigde extra ov-capaciteit (in instappers of dienstregelingsuren) om de woningbouwlocaties die onder het programma Woningbouw en Mobiliteit (WoMo) vallen te bedienen?

Antwoord 3

De gevraagde informatie is niet op dit detailniveau per regio beschikbaar. In algemene zin wordt bij woningbouwplannen, naast capaciteit op de weg en ruimte voor de fiets, gekeken naar de beschikbare capaciteit van stations en het OV op basis van vervoersmodellen en de opgaves die we zien in de Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA). Met name in de brede Randstad zien we dat de demografische ontwikkeling en woningbouw leidt tot capaciteitsknelpunten. Als de woningbouwplannen ertoe leiden dat de beschikbare capaciteit van stations of het OV gaat knellen, wordt nader onderzocht welke maatregelen mogelijk zijn. Het huidige kabinet heeft recent besloten op welke wijze gereserveerde middelen (in totaal 2,5 miljard euro voor woningbouw en mobiliteit) kunnen worden ingezet om ervoor te zorgen dat bewoners van nieuwe woningen ook scholen, familie of werk kunnen bereiken. ProRail heeft al deze maatregelen getoetst op logistieke consequenties. Met deze maatregelen wordt op een groot aantal OV-locaties extra geïnvesteerd om de verwachte reizigersgroei te accommoderen.

Vraag 4

Welke dijkversterkingen zijn in 2026–2030 het meest urgent op basis van de laatste Landelijke Beoordeling Waterkeringen, en hoe verhouden die zich tot de geselecteerde MIRT-projecten?

Antwoord 4

Het Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP) is een programma onder het MIRT. In dit programma worden de projecten op basis van urgentie geprogrammeerd. Daarnaast hebben Waterschappen de ruimte om op basis van voorfinanciering zelf projecten te starten. Daar waar

HWBP-projecten samenvallen met andere rijksopgaven vanuit het MIRT wordt een integraal project vormgegeven. In het MIRT-overzicht 2026 staan de MIRT projecten waarbij is aangegeven als er een koppeling is met een HWBP-opgave. Een overzicht van alle op basis van urgentie geprogrammeerde HWBP-projecten is terug te vinden in jaarbericht HWBP¹.

Vraag 5

Wat is per modaliteit (spoor, ov, vaarwegen, waterveiligheid) de gemiddelde doorlooptijd van verkenning tot openstelling over de afgelopen tien jaar?

Antwoord 5

In de MIRT-overzichten van de afgelopen 10 jaar zijn 96 afgeronde projecten opgenomen. De gemiddelde doorlooptijd is afgeleid door te kijken naar de eerste opname in het MIRT-overzicht en de afronding zoals aangegeven bij afgeronde projecten in het MIRT-overzicht en bedraagt 5 tot 8 jaar. De doorlooptijd is onder meer afhankelijk van complexiteit van een project, het bestuurlijke draagvlak en draagvlak in de samenleving, beschikbaarheid van financiële middelen, stikstofruimte en personele capaciteit. Voor de volledigheid zijn «Hoofdwegen», «Wegen» (niet zijnde HWN) en «Multimodaal» ook meegenomen in de berekening. Deze berekeningsmethodiek levert doorlooptijden op die niet representatief zijn voor de te verwachten doorlooptijden van de nog lopende projecten en moeten er een aantal belangrijke kanttekeningen worden geplaatst:

1. De projecten waarnaar gekeken is zijn uitsluitend afgeronde, opengestelde projecten. Lopende of gepauzeerde projecten zijn geen onderdeel hiervan, omdat data van openstelling nog niet bekend is.
2. Enkele MIRT-projecten zijn opgeknipt in deeltracés, bijvoorbeeld onder de Spoedwet wegverbreding. Dit heeft voor die delen tot een snellere openstelling geleid. Tegelijk bestaan MIRT-programma's vaak uit meerdere projecten. De doorlooptijd van het gehele programma is daarmee langer dan van de individuele projecten. Beide hebben invloed op de gemiddelde doorlooptijden.
3. Niet alle projecten hebben tijdens de gehele doorlooptijd als eigenstandig project in het MIRT-overzicht gestaan. Dit geldt bijvoorbeeld voor MIRT-Verkenningen die opgevolgd wordt door meerdere planuitwerkingen. Ook komt het voor dat projecten vanwege een scope-uitbreiding gedurende de planvorming alsnog in het MIRT Overzicht zijn opgenomen.

Vraag 6

Welke hoofdwegprojecten lopen substantiële vertraging op door stikstofbeperkingen en wat betekent dit voor de planning en kosten?

Antwoord 6

Door onder andere stikstof zijn er 14 wegprojecten in 2023 en 5 wegprojecten in 2025 gepauzeerd. Een overzicht van de projecten en meer informatie hierover is te vinden in «Vaststelling van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2023»² en «Wijziging van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2025 (wijziging samenhangende met de Voorjaarsnota)»³. De combinatie van de stikstofproblematiek, de financiële opgaven en de personele krapte heeft geleid tot de keuze om met middelen te schuiven binnen het Mobiliteitsfonds, van aanleg naar instandhouding en binnen de aanlegportefeuille. Ook bij lopende projecten treedt forse vertraging op door lange behande-

¹ Home – Jaarbericht 2024

² Kamerstukken II 2022/2023, 36 200 A, nr. 78

³ Kamerstukken II 2024/2025, 36 725 A, nr. 4

lingen bij de Raad van State vanwege stikstofdepositie. Zo is het Tracébesluit A12/A15 Ressen–Oudbroeken (ViA15) in 2024 definitief geworden, nadat hierop in 2017 meer dan 40 partijen beroep hadden ingediend. Voor de Ring Utrecht (oorspronkelijk Tracébesluit genomen in 2020) heeft de Raad van State in 2025 in haar tussenuitspraak gevraagd om een aanvullende motivering over stikstof.

Door de stikstofproblematiek is de mogelijkheid om projectbesluiten te nemen op dit moment beperkt. Voor veel projecten ontbreekt het zicht op een oplossing voor stikstof nog. Het is met name lastig om te onderbouwen dat mitigerende maatregelen voor projecten, zoals extern salderen, niet al nodig zijn om de Natura 2000-doelen te bereiken, de zgn. «additionaliteitsvereiste». Op dit moment worden hiervoor vaak nog onvoldoende maatregelen getroffen. Ook de (gebiedsgerichte) maatregel-pakketten die de Ministeriële Commissie Economie en Natuurherstel (MCEN) momenteel uitwerkt zullen naar verwachting onvoldoende zijn om Nederland volledig van het slot te halen. De eerdergenoemde hoofdwegenprojecten lopen hierdoor substantiële vertraging op waarbij stikstof, naast financiële en personele krapte, een grote rol speelt. Op dit moment kan voor veel projecten daarom geen planning worden gegeven, is ook niet inzichtelijk hoeveel vertraging dit uiteindelijk betekent, en dus ook niet wat hiervoor de (maatschappelijke) kosten zijn. Voor sommige, kleinere, projecten is voor de stikstofproblematiek waarschijnlijk nog wel een oplossing mogelijk. Dit is echter ingewikkeld, mede gezien de recente rechterlijke uitspraken, en kost veel tijd.

Vraag 7

In hoeverre vormt de verwachte toename van verkeersintensiteit op nabijgelegen rijkswegen, als gevolg van woningbouwontwikkelingen, een formele afwijzingsgrond binnen Wokt 2.0-beoordelingen, en wordt deze afweging in heel Nederland consistent toegepast?

Antwoord 7

De WoKT-voorstellen van gemeenten moeten voldoen aan criteria, zoals start van de bouw van de woningen binnen vijf jaar en een maximale rijksbijdrage van € 20.000 per woning. Omdat er meer voorstellen zijn ingediend dan er rijksbudget beschikbaar is, zijn de voorstellen die aan de criteria voldoen vervolgens onder andere geprioriteerd op effecten op de hoofdnetwerken. Dit is gebeurd volgens het vastgestelde afweegkader⁴.

Wanneer de verwachte toename van verkeersintensiteit op het nabijgelegen rijkswegennet zorgt voor het ontstaan van een knelpunt of het verergeren van een bestaand knelpunt is het betreffende WoKT-voorstel lager geprioriteerd. Bij deze beoordeling is gebruikt gemaakt van de Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA), en is gekeken naar de door de gemeente voorgestelde maatregelen en flankerend beleid. De beoordelingssystematiek is consistent toegepast voor alle WoKT-voorstellen in Nederland.

Vraag 8

Welke objectieve criteria worden gebruikt om te bepalen of woningbouwlocaties buiten aangewezen NOVEX-gebieden eveneens in aanmerking kunnen komen voor rijksbijdragen voor bereikbaarheidsmaatregelen, en hoe verhoudt dit zich tot de bijdrage die spoor- versus wegprojecten kunnen leveren aan de ontsluiting van dergelijke locaties?

Antwoord 8

⁴ Kamerstuk 36 600 A, nr. 63

Alle gebieden buiten de grootschalige woningbouwgebieden hebben de mogelijkheid gehad een voorstel indienen voor de woningbouwmiddelen via de regeling «Woningbouw op de Korte Termijn» (WoKT). De € 2,5 miljard uit het Hoofdlijnenakkoord, waar de WoKT onderdeel van is, is toegevoegd aan het Mobiliteitsfonds en wordt conform de Wet of het Mobiliteitsfonds ingezet. Over de criteria van de WoKT is de Kamer geïnformeerd in de MIRT-brief voorjaar 2025.⁵

Het doel van de WoKT is om d.m.v. infrastructuur de bouw van woningen op korte termijn mogelijk te maken, verspreid over heel Nederland. Eén van de criteria is daarom dat de infrastructurele maatregelen noodzakelijk zijn voor de bereikbaarheid van de nieuwe woningen, ongeacht de modaliteit van de maatregelen.

Wanneer de verwachte toename van verkeersintensiteit op het nabijgelegen rijkswegennet of spoor zorgt voor het ontstaan van een knelpunt of het verergeren van een bestaand knelpunt is het betreffende WoKT-voorstel lager geprioriteerd. Bij deze beoordeling is gebruikt gemaakt van de Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA), en is gekeken naar de voorgestelde maatregelen en flankerend beleid. De beoordelingssysteemmatiek is consistent toegepast voor alle WoKT-voorstellen in Nederland.

Vraag 9

Wat is de meest actuele planning voor de start van de uitvoering van het project Verbreding Sluiscomplex Kornwerderzand, en wanneer wordt een geactualiseerde planning verwacht?

Antwoord 9

Op 25 september 2025 heeft een bestuurlijk overleg plaatsgevonden tussen de Minister van IenW en de verantwoordelijke gedeputeerden van de betrokken provincies. Partijen hebben erkend dat het project programatisch aangepakt moet worden en er meerdere sporen naast elkaar lopen (Bruggen, sluisverruiming + verzilting, vaargeulen en nieuwe bestuurlijke afspraken) en dat daarbij speciale aandacht moet zijn voor een spoedige vervanging van de bruggen. In het Bestuurlijk Overleg is de verwachting uitgesproken dat er in Q2 2026 meer duidelijk is over de geactualiseerde ramingen, zodat er een besluit genomen kan worden over scope, risicoverdeling, eventuele tekorten, vervolg en planning. Provincies en Rijk werken gezamenlijk om hier meer inzicht in te bieden.

Vraag 10

Met betrekking tot het project Verbreding Sluiscomplex Kornwerderzand: wat is de huidige totale kostenraming (prijspeil 2024) voor de verbreding van de sluis, de vervanging van de bruggen en de verdieping van de vaargeulen?

Antwoord 10

Zoals in de vorige vraag is aangegeven worden de huidige ramingen geactualiseerd. Ook wordt er door IenW, gezamenlijk met de betrokken regionale partijen, naar de scope en afspraken uit de huidige Bestuurs-overeenkomst gekeken. Op dit moment is de huidige kostenraming degene uit het APPM-rapport wat ook met de Tweede Kamer⁶ is gedeeld (€ 575 mln., prijspeil 2024). In dit rapport is geen rekening gehouden de kosten voor het verdiepen van de vaargeulen, deze kosten worden ingeschat op € 17 mln.

Vraag 11

⁵ Kamerstuk 36 600 A, nr. 63

⁶ Verruiming sluiscomplex Kornwerderzand

Is er reeds een integraal projectteam ingericht door de provincie Fryslân voor de voorbereiding en uitvoering van het project Verbreding Sluiscomplex Kornwerderzand? Zo ja, hoe is dit team samengesteld? Zo nee, wanneer wordt besluitvorming hierover verwacht?

Antwoord 11

Momenteel is er door de provincie Fryslân nog geen integraal projectteam ingericht voor de voorbereiding en uitvoering van het project. Wel wordt er door betrokken provincies en lenW gezamenlijke acties uitgevoerd, zie vraag 9. Een besluit hierover wordt verwacht nadat er meer duidelijkheid is over de ramingen in Q2 2026.

Vraag 12

Zijn er vanuit de provincie Fryslân signalen bekend dat aanvullende ondersteuning vanuit het Rijk noodzakelijk of wenselijk is voor een tijdige en effectieve uitvoering van het project Verbreding Sluiscomplex Kornwerderzand?

Antwoord 12

De provincies Fryslân, Flevoland, Overijssel en het Rijk doen momenteel gezamenlijk onderzoek, zie vraag 9. De verwachting is uitgesproken dat er in Q2 2026 meer duidelijkheid is over de ramingen, zodat een besluit genomen kan worden over scope, risicoverdeling, eventuele tekorten, vervolg en planning. Ook de uitvoering van het project zal naar verwachting een onderwerp zijn.

Vraag 13

Welke afhankelijkheden bestaan er voor Defensie wat betreft de verbreding van het sluiscomplex Kornwerderzand, specifiek in relatie tot het ontwikkelen of benutten van nieuwe defensielocaties?

Antwoord 13

Op dit moment hebben we geen signalen ontvangen dat er een samenhang/afhankelijkheid is van ontwikkeling op het terrein van Defensie en het verbreden van de sluis.

Vraag 14

Zijn er risico's of concrete gevolgen voor Defensie, indien het project Verbreding Sluiscomplex Kornwerderzand vertraging oploopt? Zo ja, welke zijn dat en wat is de impact op de operationele inzetbaarheid?

Antwoord 14

Zie vraag 13.

Vraag 15

Zijn er sinds het vorige MIRT-overzicht wijzigingen opgetreden in scope, risico's, financiële onderbouwing of governance rondom het project Verbreding Sluiscomplex Kornwerderzand? Zo ja, wat is de aard van deze wijzigingen?

Antwoord 15

In het huidige MIRT-overzicht zijn de aanvullende middelen van € 375 mln. zichtbaar geworden. Vooralsnog hebben er geen andere wijzigingen voorgedaan in de scope en governance. De verwachting is uitgesproken dat er in Q2 2026 meer duidelijk is over de ramingen, zodat er een besluit genomen kan worden over scope, risicoverdeling, eventuele tekorten, vervolg en planning.

Vraag 16

Hoe worden ruimtelijke, militaire, energie- en mobiliteitsbelangen gewogen, wanneer zij strijden om dezelfde ruimte binnen MIRT-projecten?

Antwoord 16

Op 26 september 2025 (Kamerstuk 29 435, nr. 269) is de Kamer geïnformeerd over de ontwerp-Nota Ruimte. Dit is de basis voor toekomstige besluitvorming over de schaarse ruimte in Nederland. Onder andere door tegemoet te komen aan de ruimtevraag vanuit de samenleving en tegelijk de schaarse ruimte eerlijk te verdelen en toekomstbestendig aan te sluiten bij beschikbaarheid van energie en water en bij het natuurlijk systeem van water, bodem en ecologie. Meer specifiek worden binnen MIRT-projecten de verschillende belangen in de ruimte zorgvuldig geïnventariseerd en afgewogen. Alle belanghebbenden – burgers, bedrijven en andere overheden – hebben daarbij de mogelijkheid in te spreken op de voorgenomen plannen in een MIRT-project. En uiteindelijk is het aan het bevoegd gezag en het kabinet om met inachtneming van deze belangen keuzes te maken en zich hierover te verantwoorden, onder andere aan de Tweede Kamer.

Vraag 17

Welke drie vaarwegcorridors kennen in 2026–2030 de grootste economische hinder door ontbrekende verruiming of sluis capaciteit?

Antwoord 17

In de Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA), die in 2026 wederom verschijnt, berekent het Ministerie van IenW de vaartuigverliesuren bij sluizen op de verschillende corridors. Momenteel wordt de IMA-2026 voorbereid en zijn er nog geen nieuwe resultaten, maar op basis van de vorige IMA uit 2021 blijkt dat de meeste vaartuigverliesuren optreden op de Corridor Zuid (Rotterdam–Antwerpen) in de twee doorgerekende scenario's voor 2030. Hierop volgt de Corridor Noord (Rotterdam–Amsterdam–Noord-Nederland) en de Corridor Zuidoost (Rotterdam–Brabant/Limburg).

Vraag 18

In hoeverre is het huidige vervangings- en renovatiebudget (Vernieuwing Hoofdwegen) toereikend om de veiligheid en beschikbaarheid van het hoofdwegenet tot 2039 te garanderen?

Antwoord 18

De instandhoudingsopgave op het hoofdwegenet is groter dan het beschikbare budget. De Algemene Rekenkamer becijferde het financiële tekort op de instandhouding van de RWS-netwerken in de periode tot en met 2038 op € 34,5 miljard, waarvan € 20,5 miljard op het hoofdwegenet. De afgelopen jaren is de productie bij Rijkswaterstaat daarom verhoogd.

Maar er is meer nodig, zoals ook blijkt uit de Staat van de Infrastructuur Rijkswaterstaat 2024⁷. Met het huidige financiële kader is het voor Rijkswaterstaat niet mogelijk om de productie verder te verhogen. De maakbaarheid bij Rijkswaterstaat is inmiddels groter dan het financiële kader. Een aanzienlijk deel van de noodzakelijke vernieuwing kan daardoor (nog) niet worden uitgevoerd. Het programmeren van nieuwe vernieuwingsprojecten – zoals recent de vernieuwing van Schinkelbrug 2 – is inmiddels alleen nog mogelijk door de uitvoering van andere noodzakelijke vernieuwingsprojecten te vertragen of uit te stellen. Er is sprake van verdringing in de programmering. Het gevolg is verder oplopend uitgesteld onderhoud en een toenemende kans op storingen en beperkingen op de netwerken. Er moet op deze wijze de komende jaren

⁷ Kamerstuk 29 385, nr. 143

steeds meer worden geïnvesteerd in correctieve en levensduurverlengende maatregelen, in plaats van planmatige en preventieve maatregelen. Dit leidt tot meer kosten én zet de beschikbare financiële middelen steeds verder onder druk. Er kan sprake zijn van het ontstaan van een negatieve spiraal.

Het nieuwe kabinet staat voor een belangrijke keuze om de infrastructuur op basis van de huidige eisen operationeel te houden. De beschikbaarheid van voldoende structurele middelen is daarvoor een randvoorwaarde. Het realiseren van verdere productieverhoging is voor Rijkswaterstaat anders niet mogelijk. Het alternatief is dat de prestaties van de netwerken naar beneden moeten worden bijgesteld in termen van bereikbaarheid, doorstroming en hinder. Dan zijn vergaande keuzes nodig om de veiligheid en beschikbaarheid van de infrastructurele netwerken te blijven garanderen.

Vraag 19

Hoe wordt bepaald welke bruggen, tunnels en viaducten de hoogste prioriteit krijgen in de vervangings- en renovatieopgave?

Antwoord 19

RWS werkt op basis van een stabiel meerjarenprogramma waarin projecten worden geprioriteerd. Criteria daarbij zijn beschikbaarheid van budget, beschikbaarheid van capaciteit, zowel bij RWS als de markt, het belang van het object in het netwerk en de technische staat ervan. Ook wordt het werk afgestemd tussen RWS en ProRail en met andere (regionale) partners en uitvoeringsorganisaties om overlast voor de gebruiker te beperken.

Vraag 20

Welke werkzaamheden aan stalen kunstwerken (bruggen en beweegbare delen) hebben de grootste impact op het hoofdwegennet en hoe wordt hinder beperkt tijdens de uitvoering?

Antwoord 20

De komende jaren vinden door heel Nederland werkzaamheden plaats aan, onder andere, stalen kunstwerken. De grootste impact wordt verwacht in Zuid-Holland, omdat daar diverse stalen bruggen worden onderhouden en vernieuwd, zoals de Van Brienenoordbrug, de Haringvlietbrug, de Papendrechtsebrug en de Suurhoffbrug. Weggebruikers zullen hier het meeste van merken vanaf 2029. Een overzicht van alle geplande werkzaamheden de komende jaren, ook in ander delen van het land, is terug te vinden in de Staat van de Infra, die recent naar de Kamer is gestuurd.

Hinder als gevolg van de werkzaamheden wordt zoveel mogelijk beperkt door het toepassen van de hinderaanpak, een gestructureerde methode om verkeersoverlast te verminderen. De hinderaanpak is gestoeld op drie pijlers: Slim plannen, slim bouwen en slim reizen. Slim plannen betekent dat werkzaamheden waar mogelijk worden gecombineerd en worden afgestemd met andere wegbeheerders. Slim bouwen betekent dat werkzaamheden in één keer worden uitgevoerd en dat de voorkeur uitgaat naar volledig afsluiten van de weg in plaats van langdurig gefaseerd werken. Slim reizen betekent dat weggebruikers tijdig duidelijk worden geïnformeerd en op de hoogte zijn van alternatieve manieren om te reizen.

Vraag 21

Welke infrastructurele maatregelen binnen het programma Verkeersveiligheid Rijks-N-wegen leveren naar verwachting de grootste veiligheids-winst op?

Antwoord 21

Uit diverse onderzoeken en praktijkervaringen blijkt dat met de volgende verkeersveiligheidsmaatregelen grote verkeersveiligheidswinst te behalen valt op 80- of 100 km/u; fysiek scheiden van de rijrichtingen, realiseren van veilige daadkrachtige berm zonder obstakels, snelheidsverlaging gecombineerd met aanpassingen aan het wegprofiel en/of het veilig inrichten van kruispunten of oversteekplaatsen. Per weg is het afhankelijk van het risicoprofiel welke maatregelen lokaal het meest effectief kunnen zijn.

Het programma verkeersveiligheid rijks-N-wegen bevat twee tranches. In de eerste tranche worden met name kleinschalige en kosteneffectieve maatregelen getroffen, zoals het veiliger inrichten van bermen en het veilig inrichten van oversteekplaatsen. Dit jaar zijn maatregelen genomen op de N33 en op delen van de N57, N59 en N99. Op de N33 en een deel van de N99 is de snelheid verlaagd naar 80 km/u en is het wegprofiel hierop aangepast. Op grote delen van de N57 en N59 zijn moeilijk overrijdbare middenbermen aangelegd. Hiermee is het grootste gedeelte van de maatregelen uit de eerste tranche inmiddels uitgevoerd. Op basis van de analyse dodelijke ongevallen op rijkswegen ziet SWOV dit als kansrijke maatregelen.⁸ De tweede tranche richt zich op grootschaligere maatregelen waarvan een groter lokaal effect wordt verwacht, zoals het aanbrengen van fysieke rijbaanscheiding.

De eerste maatregelen uit het programma zijn pas gerealiseerd in 2024, daarom zijn de effecten nog niet bekend. Monitoring van de verkeersveiligheidseffecten zal plaats vinden in het monitoringsrapport Veilig over Rijkswegen.

Eerder is voor de update Integrale Mobiliteitsanalyse in 2023 een effectschatting gemaakt waaruit blijkt dat de investering van € 200 miljoen in de verkeersveiligheid van rijks-N-wegen na realisatie jaarlijks € 20 miljoen aan maatschappelijke kosten bespaart (kosten-batenfactor 2–3 over 20–30 jaar).⁹ Hierbij is grotendeels uitgegaan van de aanpak zoals in 2022 aan de Kamer gemeld.¹⁰ De exacte invulling van enkele maatregelen staat onder druk door budgettaire beperkingen. Begin 2024 is door lenW aangegeven dat aanvullend € 850 miljoen nodig is om rijbaanscheiding op alle rijks-N-wegen toe te kunnen passen.¹¹ Dit betreft een inschatting op basis van kentallen voor de realisatie van fysieke rijbaanscheiding op rijks-N-wegen, excl. N36 en N50 Kampen–Ramspol. 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 hoger uitvallen (zie N36 en N50). Zoals aan uw Kamer gemeld in de verzamelbrief verkeersveiligheid¹², brengt lenW komend jaar in het kader van de ontwikkeling van de SAVeR

⁸ SWOV. (2022). *Dodelijke verkeersongevallen op rijkswegen in 2022: Analyse van ongevals- en letselfactoren en daaruit volgende aanknopingspunten voor maatregelen*

⁹ Kamerstuk 36 410 A, nr. 21. Update Integrale Mobiliteitsanalyse

¹⁰ Kamerstuk 29 398, nr. 114. *Maatregelen verkeersveiligheid*

¹¹ Kamerstuk 29 398, nr. 1098. *Verslag van het commissiedebat verkeersveiligheid 30 januari, 2024 & Kamerstuk 29 398, nr. 1126. Invulling motie van de leden Grinwis en Stoffer over voorstellen voorbereiden om de aanpak van verkeersonveilige rijks-N-wegen te verlengen (Kamerstuk 29 398, nr. 1095).*

¹² Kamerstuk 29 398, nr. 1192. Stand van zaken van de verkeersveiligheid najaar 2025

mogelijke (kosten)effectieve maatregelen gericht op de grootste verkeersveiligheidsrisico's verder in beeld.

Vraag 22

Welke spoorcorridors blijven in de periode 2026–2030 structureel capaciteitsknelpunten houden ondanks de lopende projecten in het MIRT?

Antwoord 22

De maatregelen die genomen zijn en worden als onderdeel van het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) en spoorcapaciteit 2030 maken stap voor stap meer treinen mogelijk die ook onderdeel zijn van de Hoofdrailnetconcessie 2025–2033. Dit maatregelenpakket laat onverlet dat in de Integrale Mobiliteits Analyse (IMA) meerdere knelpunten voor de periode na 2030 zijn geïdentificeerd, die aanvullende maatregelen aan de infrastructuur vergen.

Vraag 23

Welke niet-geëlektrificeerde spoorlijnen staan na 2030 nog steeds op dieselmaterieel aangewezen en waarom?

Antwoord 23

Op dit moment is 85% van het spoor in Nederland geëlektrificeerd en werken we aan de elektrificatie van de Maaslijn en de lijnen Almelo–Mariënberg en Zutphen–Hengelo–Oldenzaal. Daarnaast werken we samen met ProRail en betrokken provincies aan een concreet plan voor de verduurzaming van alle diesellijnen naar aanleiding van motie Pierik/De Hoop (Kamerstuk 29 984, nr. 1248). De resultaten hiervan worden bijgevoegd aan de MIRT-brief die in januari 2026 aan de Kamer zal worden verzonden.

Vraag 24

Welke vijf ov-knooppunten hebben op basis van reizigersgroei en spreidingsopgaven de hoogste prioriteit voor investeringen na 2030

Antwoord 24

Afgelopen jaren is al veel geïnvesteerd in stations, waardoor deze de reizigersgroei goed aankunnen. Zo wordt er momenteel gewerkt aan de capaciteitsvergroting van bijvoorbeeld Amsterdam Centraal en Groningen. De OV-knooppunten waar een investeringsprioriteit ligt, voornamelijk door een groei in reizigersaantallen, zijn: Eindhoven, Den Bosch, Leiden, Knoop Amsterdam (Amsterdam Zuid en Sloterdijk) en Schiphol. Dit is gebaseerd op investeringspakketten die ProRail eerder dit jaar heeft opgesteld.

Vraag 25

Wat zijn de belangrijkste oorzaken van de pauzering van het project A2 Deil–'s-Hertogenbosch–Vught en welke alternatieve maatregelen worden tot 2025 uitgevoerd om de doorstroming te verbeteren?

Antwoord 25

Vanwege gebrek aan stikstofruimte, capaciteit en financiële middelen zijn 17 (vaar)wegprojecten gepauzeerd in 2023, waaronder de A2 Deil Vught. Herstart van het project kent op dit moment grote uitdagingen met betrekking tot het benodigde budget (inschatting is dat er circa € 1 miljard nodig is¹³). Ook zijn er grote uitdagingen in relatie tot de stikstofdepositie en capaciteit.

¹³ Voorafgaand aan het pauzeren van de A2 Deil Vught was er € 891 mln. beschikbaar op basis van prijspeil 2022. Vanwege de kostenstijgingen is de verwachting dat inmiddels een hoger budget nodig is.

Naar aanleiding van de Tweede Kamermotie¹⁴ van de leden Grinwis en Vedder heeft het Ministerie van IenW het initiatief genomen samen met de regionale partijen onderzoek uit te voeren naar een gefaseerde aanpak en mogelijke maatregelen die de doorstroming van de A2 Deil Vught bevorderen. Via de methode van Value Engineering wordt stapsgewijs door Rijk en regio onderzoek uitgevoerd. De resultaten worden eind Q1 2026 verwacht.

Om de gevolgen van het pauzeren te verzachten, is budget beschikbaar voor een breed mobiliteitspakket (BMP) voor de A2 Deil Vught. Hiervoor hebben Rijk en regio ieder € 54 mln. voor beschikbaar gesteld¹⁵, daarmee € 108 mln. in totaal. Het mobiliteitspakket bevat onder andere:

- Voorkomen sluipverkeer: snelheidsremmers aanbrengen en aanpassen onderliggend wegennet.
- Investeren in (snel)fietsinfrastructuur
- Businfrastructuur verbeteren en zorgen voor betere overstapplaatsen (Hubs)
- Plaatsen van intelligente verkeersregelinstallaties (iVRI's)
- Verbeteren aansluitingen hoofd- en onderliggend wegennet
- Fysieke veiligheidsmaatregelen op wegen die drukker worden als gevolg van pauzeren (bijvoorbeeld middenbaanscheiding/scheiding snel/langzaam verkeer).

In Q1 2026 start de regio met de uitvoering van projecten uit het mobiliteitspakket, zoals bijvoorbeeld maatregelen tegen sluipverkeer en voor een betere aansluiting en gebruik van fietsinfrastructuur. Het Rijk zal haar financiële bijdrage naar verwachting in 2026 overboeken naar de regio. In 2026 wordt ook nog een klein aantal maatregelen uit het al lopende Quick Win (QW) pakket afgesloten, zoals het verder faciliteren van carpooling, gebruik van het OV en andere doelgroepenbenadering.

¹⁴ Kamerstuk 31 305, nr. 492, d.d. 24 april 2025

¹⁵ Dit is afgesproken tijdens het BO MIRT van 2024