

Amersfoort, 12 juni 2026

Aan: leden Vaste Kamercommissie Infrastructuur & Waterstaat

Betreft: input Commissiedebat Strategische keuzes bereikbaarheid d.d. 23 juni 2026

Geachte woordvoerders,

Op 23 juni spreekt u in een commissiedebat over strategische keuzes voor bereikbaarheid. Graag brengt Rover enkele punten onder uw aandacht.

1. Financiële opgave is veel hoger dan 80 miljard

Over de looptijd van het Mobiliteitsfonds 2026-2039 is er voor weg, water en spoor een ongedekte financiële opgave van tenminste circa 80 miljard (Kamerstuk 36 800 A, nr. 19). De beperkte extra middelen in het coalitieakkoord voor infrastructuur zijn volstrekt ontoereikend om deze opgave op te lossen. In de praktijk is bovendien veel meer dan 80 miljard euro nodig:

- *Alleen bekende bedragen:* De 80 miljard bevat alleen opgaven waarvoor al een bedrag bekend is (categorie A). Dit bedrag is naar beneden afgerond. De lijst die naar de Kamer is gestuurd bevat in categorie B daarnaast 16 grote opgaven die nog niet zijn gekwantificeerd.
- *Meerdere PM-posten:* Binnen de opgaven in categorie A zijn er nog meerdere PM-posten. Zo staat voor de landelijke uitrol van ERTMS 3,2 miljard ingeboekt. Uit de verkennende analyse voor de landelijke uitrol die onlangs naar de Kamer is gestuurd blijkt dat voor de periode 2040-2050 nog eens ruim 5 miljard euro nodig is en dat dit bedrag bovendien eigenlijk al voor 2040 nodig is. Het project dreigt anders tot in de jaren 2070 te gaan duren en door deze lange looptijd veel kostbaarder te worden.
- *De lijst met opgaven is mogelijk niet compleet:* Wij missen diverse belangrijke spoorprojecten. Mogelijk vallen deze allemaal onder opgave 34 ("spoorcapaciteit 2040") in categorie B, maar dit is onduidelijk. Ten eerste ontbreekt het project extra perron Deventer (inclusief snelheidsverhoging Amersfoort-Apeldoorn en Hengelo-Oldenzaal). Het tekort op dit project is 150 tot 250 miljoen euro en op korte termijn is besluitvorming nodig. Zolang deze maatregelen niet zijn genomen zullen steeds meer binnenlandse intercity's rond Deventer 8 minuten extra reistijd krijgen en kunnen niet alle aangekondigde extra treinen naar Berlijn gaan rijden. Ten tweede ontbreekt de MIRT-verkenning ongelijkvloerse kruising Arnhem. Ten derde missen alle projecten uit Toekomstbeeld OV2040 waarvoor nog geen MIRT-onderzoek of verkenning is gestart terwijl enkele van deze projecten wel nodig zijn voor 2040. Ten vierde is er nog een grote opgave voor de uitbreiding van de tractie- en energievoorziening en de baanstabieleit op veel trajecten.

Wij vragen u aan te dringen op een structurele verhoging van de middelen in het Mobiliteitsfonds en meer financieel inzicht in de financiële impact van de PM-posten.

2. Aanleg spoor en onderhoud even belangrijk

Voor weerbaarheid is een robuust spoorwegnetwerk nodig. Dit vraagt niet alleen een goede beveiliging van de IT en een voldoende onderhoudsniveau, maar ook voldoende ruimte voor bijsturing (extra perrons, wissels, inhaalsporen), redundantie (beschikbaarheid van en capaciteit op omleidingsroutes), internationale interoperabiliteit én voldoende capaciteit die past bij de vervoervraag. Op al deze thema's is ons spoornetwerk op dit moment niet robuust en dus kwetsbaar.

Rover.
Van reizigers,
voor reizigers.

De aanlegprojecten in de lijst van 80 miljard zijn bedoeld om het spoor robuust te maken. Ze zijn daarom niet optioneel maar cruciaal. Nu al zijn veel treinen in de spits overvol. Op meerdere trajecten zijn er grote en groeiende capaciteitsknelpunten. Verschillende projecten zoals de Oude Lijn en de uitbreiding van de Amsterdamse metro zijn noodzakelijk voor de ontsluiting van grootschalige woningbouwgebieden en dulden geen verder uitstel meer. De verschuiving van internationaal vervoer van vliegtuig naar spoor is alleen mogelijk als projecten voor extra railcapaciteit rond Amsterdam, Deventer, Hengelo, Arnhem en Eindhoven niet langer worden uitgesteld.

Wij wijzen u er op dat bij enkele genoemde aanlegprojecten ook sprake is van Europese verplichtingen (TEN-T en ERTMS). Ook kunnen op het spoor veel kosten worden bespaard door aanleg en onderhoud veel vaker te combineren. Als aanlegprojecten stilvallen dan vervallen deze kansen. Ook dreigt dan kennis in projectorganisaties verloren te gaan. Latere realisatie wordt dan duurder niet alleen omdat dan werk opnieuw moet worden gedaan, maar ook doordat dan in de toekomst een opeenstapeling van projecten ontstaat. Dit kan er voor zorgen dat een deel van de projecten niet kan worden uitgevoerd of alleen tegen hogere kosten of nog verder moet worden uitgesteld. Er zijn immers grenzen aan de beschikbaarheid van personeel en aan de bouwhinder die nog acceptabel is voor reizigers en voor onze economie.

Wij vragen voor de lange termijn te onderzoeken hoe spooraanleg en spooronderhoud meer kunnen worden gecombineerd. Ook vragen wij u om de maatschappelijke impact van het wel of niet doorgaan van alle projecten per project in kaart te brengen inclusief de nadelige gevolgen van grootschalig uitstel van aanlegprojecten voor beschikbaarheid van personeel en maakbaarheid van de orderportefeuille in de toekomst.

3. Ongelijke aansturing aanleg en onderhoud weg en spoor oplossen

Er zijn drie fundamentele verschillen in de aansturing van de bestedingen in het mobiliteitsfonds tussen weg en spoor. Wij vragen u deze verschillen op te lossen en bij de verdeling van de schaarse middelen de verschillende modaliteiten gelijkwaardig te behandelen op basis van dezelfde toetsingscriteria.

- *Aanleg is bij weg al jarenlang prioriteit en bij spoor ondergeschoven kind:* Al jaren wordt bij het spoor verhoudingsgewijs het meeste geld uitgegeven aan instandhouding en veel minder aan aanleg. Bij wegen is dit precies andersom¹. De gevolgen van deze scheefgroei zijn overal in Nederland zichtbaar. De ene na de andere snelweg wordt verbreed en ook aan nieuwe snelwegen wordt gewerkt. Tegelijk moeten talloze bruggen en viaducten nog worden vernieuwd terwijl hier geen geld voor is. Op het spoor zijn veel kunstwerken al wel vernieuwd. Door deze focus op onderhoud moet de reiziger het de laatste jaren qua aanleg vooral doen met een aantal stationsverbouwingen. De laatste nieuwe spoorlijn ging in 2012 open (Hanzelijn) en ook het aantal spooruitbreidingen is sindsdien zeer beperkt. Het verschil is goed zichtbaar bij Almere: de wegwitbreiding A1/A6 is al jaren klaar, maar de komst van extra treinen op het spoor op dezelfde corridor is uitgesteld. De besluitvorming over beide projecten was tegelijkertijd. Juist omdat er bij spoor wel veel gedaan is aan onderhoud zijn aanlegprojecten nog niet tot realisatie gekomen. Vanuit dat perspectief moeten de huidige aanlegprojecten voor spoor worden bekeken. Deze projecten zijn daardoor nu urgenter dan ooit.
- *Reductie instandhoudingskosten ook onderzoeken voor de weg.* Binnen de lijst van 80 miljard bestaat de opgave voor wegen en vaarwegen voor het overgrote deel uit instandhoudingskosten. Bij het spoor gaat het voornamelijk om aanlegprojecten. Opvallend is dat de instandhoudingskosten voor spoor door het vaststellen van het Basiskwaliteitsniveau Spoor (BKN-spoor) in één jaar tijd fors zijn gedaald van 10 miljard naar 1,8 miljard euro. De instandhoudingskosten voor wegen zijn juist gestegen. De versoeringen van BKN-spoor hebben potentieel impact op de prestaties. Ook is hiermee de financiële opgave van de instandhoudingskosten voor het spoor nu op de absolute ondergrens gekomen. Voor de weg is nog niet gekeken naar het reductiepotentieel. De BKN-weg is niet opgesteld om de financiële opgave te verkleinen, maar heeft vooral een normerend karakter voor de kwaliteit van de instandhouding.

¹ Bij wegen (artikel 12 Mobiliteitsfonds) gaat jaarlijks circa 1,5 miljard naar onderhoud, 1,1 miljard naar aanleg en 1,0 miljard naar geïntegreerde contractvormen. Bij spoorwegen (artikel 13 Mobiliteitsfonds) gaat jaarlijks circa 2,5 miljard naar instandhouding, 0,4 miljard naar aanleg en 0,2 miljard naar geïntegreerde contractvormen.

- *Knelpunten niet gelijkwaardig in beeld.* Bij snelwegen wordt gesproken van een knelpunt als er te veel voertuigverliesuren zijn. Maximale doorstroming staat centraal en daarmee maximalisering van de capaciteit. Zolang er geen files staan kan er immers altijd een auto bij. Zodra er een knelpunt is dan komt een weg terecht in de file top 50 en staat het wegvak op de politieke agenda om opgelost te worden. Bij spoorwegen is het geheel anders. Daar is geen spoorfile top 50. Op het spoor staan niet reizigersverliesuren centraal, maar de vraag of reizigers passen in de beschikbare treinen. Er wordt gestuurd op maximale zitplaatskans en dit gebeurt voor het hele land in totaal in plaats van per traject. Extra treinen voor meer zitplaatsen mogen desnoods ten koste gaan van de reistijd. Benutting staat dus centraal. Het gevolg is dat veel knelpunten onzichtbaar zijn en sluipenderwijs groter worden. Het spoor is eigenlijk één grote gereguleerde file en deze file noemen we de dienstregeling. Het is te zien aan sommige stoptreinen die planmatig onderweg tot wel 10 minuten stil moeten staan om ingehaald te worden, aan intercity's die planmatig moeten afremmen omdat ze een stoptrein niet kunnen passeren en aan lange overstaptijden op enkele stations. Ook in de nieuwe Integrale Mobiliteitsanalyse die momenteel wordt voorbereid zit deze mismatch in de knelpuntenanalyse van weg en spoor. Hiermee worden knelpunten op het spoor structureel onderschat en knelpunten op de weg overschat.

Wij vragen bij de verdeling van schaarse middelen weg en spoor gelijkwaardig aan te sturen en daarom:

- ***De BKN-weg te actualiseren zodat net als bij BKN-spoor bekeken gaat worden welke mogelijkheden er zijn om de financiële opgave voor instandhouding ook voor de weg te verkleinen.***
- ***Rekening te houden met de historische keuzes die zijn gemaakt met de focus op aanleg bij wegen en de focus op onderhoud bij spoor en daarom een inhaalslag te maken met het oplossen van spoorknelpunten.***
- ***Knelpunten voor weg en spoor in de nieuwe Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA) gelijkwaardig in beeld te brengen en dus voor het spoor ook te kijken naar de reizigersverliesuren per traject.***

4. Besluiten over urgente projecten

Er lopen meerdere omvangrijke MIRT-onderzoeken en MIRT-verkenningen die door ontbrekende bekostiging (zie paragraaf 1) nog niet naar de volgende MIRT-fase kunnen. Besluitvorming van sommige projecten is al herhaaldelijk uitgesteld. De overgang naar de volgende fase dient wel in 2026 plaats te vinden. Deze projecten zijn randvoorwaarde voor de woningbouwopgave. Deze projecten moeten ook zorgen voor meer ruimte voor internationale treinen en intercity's rond Amsterdam, Deventer, Eindhoven en Arnhem en voor meer sprinters en intercity's rond Den Haag en Rotterdam.

Wij vragen u voor de volgende urgente spoorinfraprojecten bij het kabinet aan te dringen op spoedige besluitvorming.

- ***Planstudie extra perron Deventer (inclusief snelheidsverhoging Amersfoort-Apeldoorn en Hengelo-Oldenzaal)***
- ***Planstudie extra perrons en vrije kruising Eindhoven Centraal***
- ***Planstudie extra treinen en nieuwe stations Oude Lijn Den Haag – Dordrecht***
- ***Planstudie OV Amsterdam – Haarlemmermeer (verlenging Noord/Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp)***
- ***Planstudie OV-Sloterdijk – Amsterdam Centrum (sluiten metroring)***
- ***Verkenning ongelijkvloerse kruising Arnhem***

Met vriendelijke groet,

Frank Visser
Beleidsmedewerker Rover