

Amersfoort, 23 oktober 2026

Aan: leden Vaste Kamercommissie Infrastructuur & Waterstaat

Betreft: input prioritering infrastructuur

Geachte woordvoerders,

Op 28 oktober spreekt u over de begroting van het ministerie van I&W inclusief de door het kabinet voorgestelde prioritering van infrastructuurprojecten.

Rover is blij met de OV-projecten die doorgaan. Tegelijk missen wij perspectief voor projecten die vooralsnog niet doorgaan. In een land waar de bevolking groeit zijn investeringen in infrastructuur onvermijdelijk. De vorige minister van Infrastructuur en Waterstaat wees er op dat Nederland in de jaren '60 nog ruim 2% van het BBP aan infrastructuur besteedde. Inmiddels is dit gedaald naar 1,2%. Rover is blij dat naar opties voor alternatieve bekostiging wordt gekeken, maar we ontkomen ook niet aan verhoging van de investeringen binnen de begroting. Onze zorg is dat er in het huidige pakket aanleg voor toekomstig gevraagd openbaar vervoer vervalt, terwijl er geen echte financiële zekerheid wordt gegeven voor noodzakelijk onderhoud.

1. Financiële zorgpunten

- a. **Indexatie niet meegenomen.** Indexatie bij ProRail is niet meegenomen in het pakket. Op blz. 4 staat dat het korte termijn indexatie tekort wordt betrokken bij de jaarlijkse voorjaarsbesluitvorming. Wij vrezen dat in de praktijk dan een oplossing binnen de IenW begroting gevonden moet worden en er dus opnieuw bezuinigd moet worden. Dit heeft een forse impact want bij een gemiddelde indexatie kan dit de komende 8 jaar oplopen tot honderden miljoenen euro.
- b. **Taakstellingen hebben onbekende impact.** De diverse taakstellingen van vorige kabinetten voor ProRail blijven. Deze taakstellingen bedragen enkele tientallen miljoen per jaar. Wij zien niet in hoe ProRail met een groeiende taak het werk moet wegzetten terwijl er tegelijkertijd nog forse taakstellingen zijn. De impact van deze taakstellingen lijken niet te zijn meegewogen in de prioritering.
- c. **Budget ERTMS en FRMCS lijkt onvoldoende.** ERTMS is opgenomen voor een veel lager bedrag dan in de lijst van 80 miljard (1,9 versus 3,2 miljard + PM). Ook staat er niets in de prioriteringsbrief over de noodzakelijke versnelling van de ERTMS uitrol via kasschuiven wat blijkt de 24^e voortgangsrapportage ERTMS 5 miljard euro kost. Dit zorgt er voor dat de uitrol van ERTMS over de hele periode wel goedkoper is. Over de invoer van FRMCS (5G-communicatie ter vervanging van 2G-communicatie via GSM-R) zegt de prioriteringsbrief niets terwijl dit wel noodzakelijk is voor 2035. Mogelijk is dit meegenomen in de ERTMS-budgetten.
- d. **Een integrale weging op de lange termijn ontbreekt.** Alleen lopende MIRT-projecten zijn gescoord. Projecten in onderzoek en projecten uit Toekomstbeeld OV 2040 waarvan onderzoek nog moet starten telden niet mee. Ook is niet in beeld gebracht wat het niet doorgaan van projecten betekent voor bereikbaarheid, modal split en files.
- e. **Programmering kan alsnog leiden tot uitstel.** Pas bij de Voorjaarsnota 2027 ligt vast wanneer projecten worden uitgevoerd. Vertraging maakt projecten duurder, door inflatie en doordat tragere uitvoering extra budget vraagt.

*Rover.
Van reizigers,
voor reizigers.*

2. Urgentie projecten

- a. **Woningbouw in gevaar.** De bouw van zo'n 350.000 woningen is afhankelijk van projecten waar nu nog geen geld voor is: tram Utrecht Rijnburg, metro Amsterdam Havenstad, metro IJstad en de Oudelij (Citysprinter). Planstudies moeten voor tijdige oplevering snel starten.
- b. **Capaciteitsknelpunten niet opgelost.** Er komt geen geld voor de modernisering van Randstadrail (meer metro's en langere trams in Den Haag en Rotterdam) en Spoorcapaciteit 2040 (het mogelijk maken van hogere treinfrequenties in grote delen van Nederland). Slimme aanpassingen van spooremlacements combineren met onderhoud mag ook niet meer (o.a. emplacement Haarlem) waardoor de rekening later tientallen miljoenen euro hoger is. Al deze projecten zijn zeer efficiënt omdat ze bestaande infrastructuur maximaal benutten. De impact (overvolle treinen, metro's en trams) is niet in beeld gebracht.
- c. **Internationaal spoor loopt vast.** De verlenging van de Noordzuidlijn moest ruimte vrijmaken voor meer internationale treinen naar Londen, Parijs, Berlijn en Frankfurt en voor meer binnenlandse intercity's, maar hiervoor is nog geen geld. Ook de voor meer internationale treinen noodzakelijke vrije spoor kruisingen in Arnhem en Eindhoven gaan vooralsnog niet door en het budget voor grensoverschrijdend spoorvervoer lijkt onvoldoende voor de noodzakelijke aanpassingen in Deventer.
- d. **Geen rekening gehouden met concessietermijnen.** Sommige geplande infrastructuraanpassingen hangen samen met concessiewijzigingen. Zo is elektrificatie op veel trajecten wenselijk in 2035 omdat dan nieuwe langjarige concessies starten waarvoor nieuw materieel wordt aangeschaft. Gezien de termijnen voor aanbesteding en realisatie van infrastructuur is hierover de komende twee jaar besluitvorming nodig. Overigens gelden hiervoor ook internationale verplichtingen (TEN-T). Meest urgent is elektrificatie van het traject Leeuwarden – Groningen - Zuidbroek – Veendam/Bad Nieuwesches. De drukste dieselspoorlijn van Nederland.

3. Alternatieve bekostiging

Wij zijn blij dat het kabinet alternatieve bekostiging onderzoekt voor OV naar nieuwe woningbouwgebieden. Dit zou ook kunnen voor grootschalige OV-projecten gericht op een betere ontsluiting van bestaande woongebieden bijvoorbeeld door spoorverdubbeling van bestaande of reactivering van oude spoorlijnen. U ontvangt pas in de eerste helft van 2027 een uitgebreider voorstel voor het onderzoek naar alternatieve bekostiging. Op dat moment zou het onderzoek al klaar moeten zijn en gestart worden met implementatie. De besluitvorming van veel projecten zoals de Noordzuidlijn duldt geen verder uitstel.

Het Oostenrijkse model, waarbij infra-uitgaven apart worden gezet van de overheid, is interessant mits dit niet leidt tot duurdere tickets voor reizigers zoals toeslagen. Dit zou de betaalbaarheid van het OV voor reizigers onder druk zetten. Wij zien kansen om snel tot alternatieve bekostiging te komen door de reeds aangekondigde Nationale Investeringsinstelling (NII) ook de taak te geven om te investeren in infrastructuur. Het kabinet steunt dit niet en wil investeringen in publieke taken primair via de Rijksbegroting laten lopen. Wij zien hier geen tegenstelling. Door alleen rente en afschrijving via de Rijksbegroting te laten lopen kunnen snel grote investeringen mogelijk worden zonder dat dit drukt op de staatsschuld.

Er is nog geen duidelijkheid of defensie zal bijdragen aan de benodigde vernieuwing en uitbreiding van de infrastructuur. Wij zien kansen voor inzet van defensiemiddelen voor meer capaciteit, meer betrouwbaarheid en een robuuster netwerk door het mogelijk maken van alternatieve routes.

Wij vragen u investeringen in infrastructuur waarbij alleen rente en aflossing op de begroting staan binnen een jaar mogelijk te maken. Wij vragen daarnaast uw inzet voor een substantiële bijdrage van defensie aan uitbreiding van het spoor waaronder realisatie van Goederenrouting Noord Oost Europa, extra capaciteit op internationale corridors, voldoen aan TEN-T eisen en het heropenen van oude grensoverschrijdende spoorverbindingen.

4. Regionale bereikbaarheid als PM-post

Wij zijn blij met de aandacht voor publieke mobiliteit, lopen, fietsparkeren, toegankelijkheid, deelmobiliteit en innovaties zoals autonoom rijden. Er is hiervoor tot 2041 €800 miljoen gereserveerd ("Routeplan versterken regionale bereikbaarheid"). Dit is dus iets meer dan €50 miljoen per jaar. Dit is gezien de opgaven die reeds bekend zijn volstrekt onvoldoende. Er resteert een forse PM-post. Alleen al voor het [toegankelijk maken](#) van bus- en tramhaltes conform het bestuursakkoord en het VN-verdrag is tot 2032 nog circa 800 miljoen euro nodig. Ook op de andere thema's zijn investeringen nodig. Dit telt op tot een veelvoud van de beschikbare 800 miljoen.

Daar komt bij dat provincies en vervoerregio's flink gekort zijn op hun exploitatiebudgetten met de structurele bezuiniging op het studentenreisproduct (220 miljoen/jaar), de onvoldoende indexatie van de BDU voor vervoerregio's (110 miljoen/jaar en oplopend) en de 10% korting op de BDU voor vervoerregio's (110 miljoen/jaar). Hierdoor dreigt een neerwaartse spiraal. Decentrale overheden moeten snijden in OV-aanbod en hebben tegelijk ook geen geld voor doorstromingsmaatregelen voor het OV ter compensatie van de toenemende verkeersdrukke.

Wij vragen u om structureel perspectief voor regionale bereikbaarheid met voldoende middelen om de opgaven voor fietsparkeren, toegankelijkheid, publieke mobiliteit, deelmobiliteit, innovatie en doorstroming tot 2040 te bekostigen. Draai daarnaast de bezuinigingen op de exploitatiebudgetten voor het openbaar vervoer terug.

Met vriendelijke groet,

Daan Zieren
Directeur

Bijlage: Toelichting noodzaak en urgentie projecten

Categorie: afgefallen of niet volledig gehonoreerd

1. ERTMS: systeembeveiliging en vernieuwing spoor

Wij zijn blij met de €1,9 miljard die is vrijgemaakt voor ERTMS t/m 2040. Dit is van belang om veiligheid en beschikbaarheidsrisico's te voorkomen. In de lijst van 80 miljard euro staat echter dat er voor ERTMS €3,2 miljard nodig is met daar bovenop nog eens een onbekend bedrag t/m 2050 (PM-post). Bovendien zal circa €5 miljard moeten worden versneld om de invoer van ERTMS rond 2040 af te ronden. In het huidige tempo duurt de invoer namelijk tot 2070 en dat terwijl België ERTMS al landelijk heeft ingevoerd en Denemarken rond 2033 klaar is. Het huidige trage tempo is onverantwoord. Het huidige Nederlandse beveiligingssysteem (ATB) uit de jaren '70 sterk is namelijk verouderd, analoog en storingsgevoelig. Onderdelen worden steeds moeilijker leverbaar, wat het risico op grootschalige spooruitval vergroot. Bovendien gelden Europese verplichtingen om vóór 2030 alle hoofdcorridors en vóór 2050 het hele netwerk te voorzien van ERTMS. Recent is ook onderbouwd dat versnellen (realisatie voor 2040) goedkoper is dan doorgaan in het huidige tempo.

2. Modernisering Randstadrail Rotterdam en Den Haag

De modernisering Randstadrail (€270 miljoen) is het eerste project direct onder de zaaglijn wat afgefallen is. Dit project betreft drie maatregelen om Randstadrail te laten meegroeien met de groei van de bevolking. Zonder deze maatregelen dreigen overvolle metro's en trams. Het betreft allereerst de modernisering van station Beurs, met 120.000 reizigers per dag het drukste metrostation van Nederland. Dit station loopt voor 2030 tegen de capaciteitsgrenzen aan. Verder gaat het om technische aanpassingen zodat er meer metro's kunnen gaan rijden tussen Rotterdam en Den Haag en langere trams in Den Haag op de lijnen 2, 3 en 4, onder andere door het verlengen van perrons. Het project is noodzakelijk om grootschalige woningbouw in de hele regio rond Rotterdam mogelijk te maken.

3. Brainport Eindhoven

Wij zijn blij dat er geld beschikbaar komt voor de realisatie van twee extra perrons op station Eindhoven Centraal in aanvulling op het eerdere budget voor een nieuw ondergronds busstation. Door de extra perrons kunnen extra treinen gaan rijden. Dit is hard nodig gezien de sterke groei in de regio (o.a. nieuwe campus ASML). Direct ten oosten van het station is echter nog een groot knelpunt: er ontbreekt een vrije kruising. Hierdoor zitten treinen vanuit Weert treinen richting Helmond in de weg en vice versa. Daardoor kunnen de nieuwe perrons nog niet optimaal worden benut. Ook elders in Noord-Brabant zijn knelpunten die nog niet worden opgelost zoals het drukke traject Breda – Tilburg en de enkelsporige brug bij Ravenstein.

4. Grensoverschrijdend spoorvervoer

Wij zijn blij dat budget voor grensoverschrijdend spoorvervoer (229 miljoen) behouden is. Voor zover ons bekend is dit bedoeld voor emplacement Venlo (60 miljoen), voor elektrificatie van Enschede tot de grens (30 miljoen) en voor aanpassingen ten behoeve van meer treinen naar Berlijn en Hamburg. Het budget lijkt voor de treinen naar Berlijn en Hamburg onvoldoende. Hiervoor is namelijk snelheidsverhoging Amersfoort – Apeldoorn (60-85 miljoen) en Hengelo – Oldenzaal (25-65 miljoen) nodig¹ en ook een extra perron en andere aanpassingen op station Deventer (160 miljoen)². Het knelpunt met de Berlijntrein is acuut omdat voor elke extra internationale trein een binnenlandse intercity moet worden geschapt. Het aantal internationale reizigers richting Berlijn groeit jaarlijks sterk en meerdere vervoerders willen hier treinen gaan rijden.

¹ <https://www.spoorpro.nl/spoorbouw/2026/01/14/extra-onderzoek-nodig-naar-aanpassingen-emplacement-deventer/>

² <https://www.spoorpro.nl/station/2025/10/23/deventer-heeft-160-miljoen-nodig-voor-stationsverbouwing-en-vraagt-het-rijk-om-hulp/>

Categorie: gepauzeerd wegens ontbreken geld

5. Weert – Hamont

In het regeerakkoord Rutte III in 2017 is reeds afgesproken de spoorverbinding Weert – Hamont te heropenen. Dit kost enkele tientallen miljoenen euro en reduceert reistijd van 50 minuten naar 10 minuten. De onderzoeken liggen al een paar jaar op de plank. België heeft met opening van station Hamont (2014) en elektrificatie van de hele spoorlijn tot de grens (2021) haar afspraken nagekomen. Nederland moet nog steeds een besluit nemen over elektrificatie van de laatste 8 kilometer. Hierdoor staat een Belgische trein 40 minuten bij de grens stil omdat Nederland niet kan worden bereikt. Reizigers nemen noodgedwongen de auto.

6. Vrije kruising Arnhem Oost

Recent is het MIRT-onderzoek naar de vrije kruising Arnhem Oost afgerond. Door ontbrekende middelen is geen MIRT-verkenning gestart. Dit project is randvoorwaardelijk voor meer internationale treinen van Amsterdam richting het Ruhrgebied en Zuid-Duitsland en een betere bereikbaarheid van de Achterhoek. Ook met het oog op militaire mobiliteit en weerbaarheid is deze vrije kruising essentieel.

Het spoor rond Arnhem is door het ontbreken van de vrije kruising letterlijk vol. Hierdoor dreigt op korte termijn al de helft van de internationale treinen die vervoerders willen rijden op deze corridor niet te kunnen rijden. Ook maakt de vrije kruising het mogelijk om een tweede regiosprinter per uur te rijden tussen Winterswijk en Arnhem Centraal waardoor de reistijd tussen Utrecht en de Achterhoek met 20 minuten kan worden gereduceerd. In de nabije toekomst zal het steeds vaker gebeuren dat vervoerders treinen op trajecten zoals dit niet mogen rijden die ze wel willen rijden omdat er vervoervraag is. Dit is vergelijkbaar met een hek die op de snelweg wordt gezet met de melding dat er geen auto meer bij mag.

Categorie: dreigende pauzering wegens onvoldoende geld

7. Noordzuidlijn naar Schiphol Airport en Hoofddorp

Voor de verlenging van de Noordzuidlijn is circa 1,2 miljard beschikbaar. Er is daar bovenop nog €3 tot 6 miljard nodig. In Toekomstbeeld OV2040 wordt dit project benoemd als meest urgente project van Nederland omdat ongeveer de helft van de spoorprojecten afhankelijk is van dit project. Dit komt omdat met dit project noodzakelijke ruimte vrij komt voor meer intercity's en internationale treinen op het spoor rond Amsterdam wat doorwerkt tot aan Arnhem, Groningen en Maastricht. Ook zullen reizigers richting Schiphol vaak voor de metro kiezen waardoor in de treinen ruimte komt voor reizigers van grotere afstanden. De verkenning wordt dit afgerond. Binnen een jaar is een voorkeursbeslissing nodig.

Categorie: geen start wegens onvoldoende geld

8. Goederenrouting Noord Oost-Europa

Dit project voorziet in een nieuwe veel kortere route voor goederentreinen tussen Rotterdam en de grens bij Oldenzaal. Deze loopt grotendeels via de Betuweroute en dan via Arnhem of de Achterhoek naar Twente. Door deze nieuwe route kunnen goederentreinen geweerd worden op een groot aantal spoortrajecten in de driehoek Rotterdam – Amsterdam – Deventer. Op deze overvolle trajecten zoals Rotterdam – Gouda, Breukelen – Amsterdam en Diemen – Deventer kunnen dan meer reizigerstreinen rijden. Naast de Noordzuidlijn is dit daarom het tweede project wat volgens Toekomstbeeld OV2040 randvoorwaardelijk is voor verdere groei van het spoor in heel Nederland. Wij vinden het daarom onbegrijpelijk dat dit project niet is opgenomen in de prioriteringslijst.

9. Verplichte vervanging 2G communicatiesysteem door 5G

Het kabinet heeft voor zover wij kunnen nagaan geen geld gereserveerd voor de invoering van FRMCS. Dit Europees gestandaardiseerde 5G-communicatiesysteem is de opvolger van GSM-R wat een 2G-communicatiesysteem is voor het spoor. Uiterlijk in 2028 is besluitvorming nodig over de invoering van FRMCS. Hiervoor is naar verwachting nog een kleine €2 miljard euro nodig in de periode 2028-2035. Invoering is Europees verplicht. Zonder FRMCS kan ERTMS niet functioneren omdat GSM-R uiterlijk in 2035 wordt uitgefaseerd en niet meer zal worden ondersteund. Dit project staat niet in de lijst van 80 miljard maar zou gezien de afhankelijkheid van het spoor van dergelijke communicatiesystemen hoog scoren voor criterium 5 (systeemveiligheid en vernieuwing)

10. Elektrificatie

Circa 85% van het spoornetwerk is geëlektrificeerd. Daar komen de routes Nijmegen – Roermond, Zutphen – Hengelo en Almelo – Mariënborg binnenkort bij. Elektrificatie is niet alleen duurzaam. Het zorgt ook voor snellere en stillere treinen die bovendien goedkoper zijn in exploitatie en onderhoud. De komende 2 jaar is door in 2035 aflopende concessietermijnen besluitvorming nodig over elektrificatie van de overige diesellijnen in Noord- en Oost-Nederland. Volgens de lijst van €80 miljard is hiervoor €1,3 tot €1,9 miljard nodig. Er is echter geen geld voor vrijgemaakt. Als niet wordt geëlektrificeerd dan blijven dieseltreinen tot minstens 2045 rondrijden.

Leeuwarden – Veendam / grens bekostigen uit budget Lelylijn

Zodra de Nedersaksenlijn is gerealiseerd rijden treinen rechtstreeks van Zwolle via Emmen en Veendam naar Groningen en Leeuwarden. Deze doorgaande treindienst is nodig vanwege logistieke redenen en dit sluit het beste aan bij de vervoervraag. Van dit traject zal Zwolle – Emmen – Veendam geëlektrificeerd zijn. Het ligt daarom voor de hand om ook het traject Veendam – Groningen – Leeuwarden te elektrificeren. De impact van elektrificatie van dit traject is op nationaal niveau ook verreweg het grootst van alle dieselspoorlijnen. Dit is namelijk het drukste dieseltraject van Nederland.

Door ook het traject Zuidbroek – Bad Nieuwesches grens – IJrhove te elektrificeren zouden elektrische treinen van Leeuwarden naar Bremen elektrisch kunnen rijden. De hele lijn Leeuwarden – Groningen – IJrhove is onderdeel van het uitgebreide Europese TEN-T netwerk (Comprehensive Network). Hiervoor geldt een Europese elektrificatieplicht in uiterlijk 2050. Voor de zijtakken naar Harlingen, Stavoren, Eemshaven en Delfzijl zijn batterijtreinen met partiële bovenleiding mogelijk een oplossing, maar ook dat vraagt investeringen.

U zou elektrificatie van Leeuwarden – Zuidbroek – Veendam en Zuidbroek – Bad Nieuwesches grens per 2035 kunnen voorfinancieren uit het budget voor de Lelylijn (schatting: circa €300 miljoen). Het traject langs het nieuwe station Groningen Suiker is immers onderdeel van de toekomstige Lelylijn. Een bovengrondse oplossing voor de Lelylijn op deze locatie is enkele miljarden euro goedkoper dan een ondergrondse oplossing en daarom is elektrificatie van het bestaande spoor no-regret. Zo kunt u dus een eerste stap zetten in realisatie van de Lelylijn met het beschikbare budget.

11. Ontsluiting woningbouw gebieden voor ruim 350.000 woningen

Er is geen geld voor projecten rond de grote steden die stuk voor stuk nodig zijn voor het ontsluiten van nieuwe woongebieden. Zolang er geen oplossing is gevonden, bijvoorbeeld via alternatieve bekostiging, is hiermee de bouw van ruim 350.000 woningen in gevaar. Het gaat om:

- vervolgfase Oudelij (circa €2 miljard voor opening van 4 nieuwe stations en oplossen flessenhals Delft – Schiedam Centrum voor in totaal circa 170.000 woningen)
- Utrecht tram groot Merwede Rijnenburg (€0,6 miljard, 25.000 woningen)
- IJmeermetro (€4 tot 7 miljard) voor ontsluiting bestaand IJburg en nieuw IJstad (tot 60.000 woningen) en Almere Pampus (30.000 woningen)
- OV-verbinding Sloterdijk-Amsterdam Centrum (€1,9 miljard), afmaken ringlijn metro voor ontsluiting Havenstad (70.000 woningen)

12. Spoorcapaciteit 2040

Er is geen geld gereserveerd voor de knelpunten voor het uitvoeren van de huidige HRN-concessie en de volgende concessie. De staatssecretaris heeft op 13 januari 2026 de Tweede Kamer geïnformeerd dat deze knelpunten er zijn. Het project "Spoorcapaciteit 2040" is vervolgens zonder bedrag opgenomen in de lijst van 80 miljard. Een half jaar later is in de besluitvorming over de prioritering nog steeds niet bekend hoe groot het tekort is. Wij betreuren dit omdat u hierdoor hierover op dit moment niet kunt besluiten. Het gaat naar onze verwachting vooral om quick-wins die acute knelpunten oplossen tegen relatief lage kosten. Bij elkaar opgeteld kan dit om tientallen miljoenen en mogelijk enkele honderden miljoenen euro gaan. Het is met het oog op besluitvorming over en tijdige realisatie voor de nieuwe concessie in 2034 urgent geld hiervoor te reserveren. De betreffende ingrepen leveren naar verwachting per geïnvesteerde euro relatief veel op voor de reiziger en BV Nederland omdat ze zorgen dat bestaande infrastructuur maximaal wordt benut.

Ook vanuit de groei van het aantal reizigers zijn deze maatregelen noodzakelijk. Om voldoende vervoercapaciteit te bieden is het noodzakelijk om tussen 2034 en 2040 over te stappen van het huidige dienstregelingsmodel met 10-minutentreinen naar een dienstregelingsmodel met elke 7,5 minuten een intercity op de hoofdcorridors. Dit is de zogenaamde doorgroeireferentie. Dit is een landelijk dienstregelingsmodel waarover een integraal besluit nodig is (infra + exploitatie voor een groot aantal samenhangende corridors). Het grote voordeel van dit model is niet alleen meer capaciteit, maar ook betere aansluitingen. Omdat u in voorjaar 2027 besluit over de toekomstige marktordening vanaf 2034 is het noodzakelijk dat op dat moment ook besluitvorming over de hiervoor benodigde infrastructuur is gedaan.

Categorie: onvoldoende in beeld

13. Kleine infraprojecten die meeliften met onderhoud

Er zijn ook projecten onvoldoende in beeld die naar onze overtuiging wel hoog zouden hebben gescoord in het afwegingskader als ze waren meegenomen. Dit gaat om een reeks kleine spoorinfraprojecten die tot zeer recent konden meeliften met onderhoud en daarom nooit werden behandeld als MIRT-project. Recent zijn meerdere van dergelijke projecten gesneuveld omdat ProRail van het ministerie onderhoudsgeld niet meer op deze manier mag gebruiken. Hiermee wordt de opgave voor de toekomst onnodig duurder.

Door aanleg en onderhoud slim te combineren is veel winst mogelijk. In het verleden is door dergelijk werk-met-werk-maken in goed overleg met de spoorvervoerders veel verbeterd aan de infrastructuur zonder dat hiervoor besluitvorming of extra aanlegbudget van het ministerie nodig was. Het kon worden opgelost door het benutten van kasschuiven in de onderhoudsbudget voor het spoor. Zo is de vernieuwing van het emplacement van station Amersfoort (circa 100 miljoen euro) vrijwel geheel bekostigd uit onderhoudsbudget. De onderhoudsbehoefte is aangegrepen om het emplacement opnieuw in te richten met minder en snellere wissels. Hierdoor is de capaciteit gegroeid.

Dit soort synergie is niet meer toegestaan door het ministerie. Een recent voorbeeld is emplacement Haarlem dat na een paar jaar planvorming last minute niet kon worden vernieuwd tijdens gepland onderhoud. De Tweede Kamer hoorde dit te laat om te kunnen bijsturen. Het resultaat is dat nu wissels 1 op 1 worden vervangen en dat beloofde extra treinen uit de concessie niet kunnen rijden. Ook zal het later alsnog aanpassen van het emplacement zeker 60 miljoen duurder zijn.

Situaties zoals in Haarlem moeten worden voorkomen. Er zijn echter meer voorbeelden. Zo zijn er nu plannen om in het kader van onderhoud een niet gebruikt zijspoor bij station Rijssen te saneren. Dit project is randvoorwaarde om de lokale maximumsnelheid te kunnen verhogen zodat intercity's en internationale treinen bij dit station niet meer in de remmen hoeven. Het enige wat verder nodig is om de snelheid daadwerkelijk te verhogen is het aanpassen van de seinen. Dit mag nu echter niet meer meegenomen worden in het project omdat dit formeel "aanleg" is. Het gaat om slechts enkele tonnen. Later alsnog de snelheid verhogen en daarmee reistijd en energie besparen is veel duurder en zorgt ook voor extra hinder. De ingreep is ook van belang om meer treinen naar Berlijn te kunnen rijden.