

# STRATEGISCHE KEUZES INFRASTRUCTUUR INVESTERINGEN NODIG VOORDAT WORDT GEPRIORITEERD

9-6-2026

## Samenvatting

Nederland kan de infrastructuuropgave niet alleen inhalen door betere prioritering. De onderhoudsopgave is structureel, de economische schade van uitstel loopt op en cruciale projecten moeten alsnog snel worden uitgevoerd. Daarnaast is het van belang dat er weer budgettaire ruimte komt voor nieuwbouwprojecten die kunnen bijdragen aan het verdienvermogen van Nederland. Prioritering is nodig, maar pas nadat de Kamer heeft geborgd dat er structureel meer middelen beschikbaar komen voor het Mobiliteitsfonds, met voorspelbare en volledig geïndexeerde budgetten. Infrastructuur is geen sluitpost, maar een productieve investering in bereikbaarheid, woningbouw, veiligheid, weerbaarheid en economische groei.

## 1. Eerst investeren, dan prioriteren

De huidige reservering van middelen voor infrastructuur zijn zwaar onvoldoende. VNO-NCW en MKB-Nederland willen eerst zien dat aanvullende middelen beschikbaar gesteld worden voordat er gekeken wordt naar prioritering. De huidige tekorten raken zowel de onderhoudsopgave als de nieuwbouwopgave. Beide zijn nodig om ruimte te bieden aan economische groei, maar op basis van het huidige budget bestaat het risico dat projecten met grote economische betekenis buiten beeld raken. Elke euro die wordt geïnvesteerd in infrastructuur levert volgens onderzoek van het EIB €1,10 aan effectief rendement op. Het gebrek aan investeringen in zowel onderhoud als aanleg van infrastructuur vormt daarmee een direct risico voor het Nederlandse verdienvermogen.

Daarom vragen wij de Kamer om structureel meer middelen vrij te maken voor infrastructuur. Volgens berekeningen van de Algemene Rekenkamer is circa €2 miljard extra per jaar nodig om de opgebouwde onderhoudsachterstanden weg te werken. Deze middelen zijn hard nodig om de basis op orde te houden en de veiligheid op de weg, waterwegen en het spoor te kunnen borgen.

Daarnaast moeten we kijken hoe reeds opgelopen achterstanden bij aanleg kunnen worden ingehaald. Er staat een lange lijst projecten klaar die een positieve bijdrage kunnen leveren aan het Nederlandse verdienvermogen, maar die niet over voldoende financiering beschikken. Ook deze MIRT-projecten met een positieve MKBA moeten weer in beweging worden gebracht. Een eerste stap daarbij is onderzoek naar een gulden financieringsregel om te bezien of deze systematiek uitkomst kan bieden.

## **2. Kiezen binnen de MIRT- systematiek**

De MIRT-systematiek loopt al een aantal jaren vast. De wachtrij van projecten neemt toe, terwijl de budgetten onder druk staan. Het tekort inhalen binnen deze kabinetsperiode lijkt onhaalbaar en vraagt om een strategie voor de lange termijn. Wij hebben daarom begrip voor de ambitie van de minister om binnen de MIRT-systematiek te prioriteren. Kijk daarbij naar wat op korte termijn uitvoerbaar is en zet in op realisatie van deze projecten.

Behoud van wat we nu hebben dient prioriteit te krijgen. De onderhoudsopgave is groot en de impact van achterstallig onderhoud is inmiddels voelbaar voor ondernemers. Gewichtsbependingen op wegen en doorvaartbependingen zorgen voor omrijdkosten en minder efficiënt vervoer. Ook op het spoor veroorzaakt achterstallig onderhoud steeds vaker vertraging en uitval. Naast de economische impact die in verschillende gebieden van Nederland nu reeds voelbaar is, hebben we ook zorgen over de mogelijke impact op verkeersveiligheid. Verkeersveiligheid moet daarom een belangrijke afweging zijn bij de keuze voor projecten. Mede vanwege de beperkte stikstofruimte ligt het voor de hand onderhoud voorrang te geven boven nieuwe aanleg.

Tegelijkertijd is het van belang dat de aanleg van nieuwe infrastructuur niet volledig tot stilstand komt. Nieuwe infrastructuur geeft de economie ruimte om verder te groeien. Kies er daarom voor projecten met een positieve MKBA eerder uit te voeren. Deze projecten dragen het meest bij aan het verdienvermogen van Nederland en zullen daarmee ruimte bieden om op termijn ook een andere soort afweging te kunnen maken.

### 3. Economische netwerken en corridors moeten centraal staan

Wanneer prioritering aan de orde is, moet de economische impact leidend zijn. Een positieve MKBA biedt een eerste indicatie, maar bij de keuze voor projecten moet de volledige impact op het netwerk worden meegewogen. Dat vraagt om een netwerk- en corridorgerichte benadering in plaats van een optelsom van losse projecten. Prioriteit hoort te liggen bij knelpunten die de doorstroming en productiviteit van het netwerk verbeteren, bij verbindingen met hoge economische waarde en bij corridors die essentieel zijn voor internationale handel, mainports, industriële clusters en achterlandverbindingen.

VNO-NCW en MKB-Nederland maken zich zorgen over economisch sterke regio's en corridors die zwaar geraakt worden door budgettaire tekorten. Daarin spelen verbindingen met Duitsland en België voor Nederland als doorvoerland een belangrijke rol, maar gaat het ook om projecten in de regio Amsterdam, de Brainportregio Eindhoven en de vervoerscorridor vanuit de Rotterdamse haven. Deze gebieden en verbindingen zijn essentieel voor export, kennisintensieve industrie, logistiek, maakindustrie en brede ketens van toeleveranciers. Het zou economisch onverstandig zijn wanneer juist binnen belangrijke corridors projecten vertraging oplopen of afvallen door een te krap fonds.

#### **Belangrijke projecten**

De verlenging van de Noord/Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp is van groot economisch belang voor de Metropoolregio Amsterdam en Nederland. De verbinding vergroot de bereikbaarheid van de Zuidas, Schiphol en omliggende woningbouwlocaties, versterkt de internationale concurrentiepositie van Nederland en creëert extra capaciteit op het (inter-) nationale spoornetwerk. De maatschappelijke baten van het project zijn aanzienlijk en maken de Noord/Zuidlijn tot een van de meest kansrijke investeringen in de economische kernregio van Nederland.

De afspraken tussen Rijk en regio over grootschalige woningbouw en economische ontwikkeling langs de Oude Lijn (Leiden – Dordrecht) moeten worden doorgezet en vervolginvesteringen in stations, knooppunten en campusontwikkeling mogelijk gemaakt. De Oude Lijn kent een positieve MKBA en vormt de economische ruggengraat van Zuid-Holland. Investeren in deze corridor betekent investeren in bereikbaarheid, woningbouw en economische groei op een van de sterkste economische assen van Nederland.

Voor de verdere ontwikkeling van Brainport Eindhoven en de economische kracht van Zuid-Nederland is de verbreding van de A58 tussen Eindhoven en

Tilburg van groot belang. Dit traject behoort tot de drukste verkeerscorridors van Brabant en vervult een cruciale functie voor woon-werkverkeer, logistiek en goederenvervoer. De maatschappelijke kosten-batenanalyse laat zien dat verbreding van de A58 substantiële economische baten oplevert. Investeren in deze corridor draagt direct bij aan de bereikbaarheid van een van de belangrijkste innovatie- en productieregio's van Europa.

Daarnaast blijven investeringen in de grote oost-west- en noord-zuidcorridors van Nederland noodzakelijk. Knooppunt Hoewelaken vormt een cruciaal scharnierpunt tussen de Randstad, Oost-Nederland en Noord-Nederland en is al jaren een van de grootste bereikbaarheidsknelpunten van het land. Ook de verbindingen richting Duitsland en Noord-Europa, waaronder de logistieke en energicorridors vanuit Noord-Nederland, zijn essentieel voor de concurrentiekracht van de Nederlandse economie. Investeren in deze corridors versterkt niet alleen de bereikbaarheid, maar ook het verdienvermogen, de arbeidsmarkt en de economische weerbaarheid van Nederland als geheel.

#### **4. Focus op uitvoerbaarheid**

Naast economische criteria moet nadrukkelijk worden gekeken naar de uitvoerbaarheid van projecten. Niet ieder project is binnen de huidige kaders even snel uitvoerbaar. Gebrek aan personeel en stikstofruimte vormen aanvullende obstakels en kunnen ervoor zorgen dat projecten vastlopen.

Om deze reden moet een economische afweging worden gecombineerd met een beoordeling van het risicoprofiel. Het heeft geen nut om de orderportefeuille te vullen met projecten die nog jaren in procedures blijven steken. Een mix van projecten is nodig, zodat een geleidelijke stroom op gang komt van zowel snel uitvoerbare als complexere projecten.

#### **5. Bedrijfsleven draagt al bij; publieke financiering blijft noodzakelijk**

Discussies over aanvullende bijdragen van het bedrijfsleven mogen niet afleiden van de publieke verantwoordelijkheid voor nationale infrastructuur. Bedrijven hebben al te maken met oplopende kosten, hogere lasten, netcongestie, arbeidsmarktkrapte en internationale concurrentiedruk. Bovendien draagt het bedrijfsleven via mobiliteitsbelastingen fors bij aan de schatkist, terwijl de middelen voor infrastructuur daar onvoldoende mee in verhouding staan. Alternatieve bekostiging kan bij specifieke projecten bijdragen, maar is geen oplossing voor de gehele onderhouds- en investeringsopgave. Publiek-private samenwerking kan worden onderzocht, mits dit niet wordt gebruikt als excuus om publieke investeringen uit te stellen.

In samenwerking opgesteld met



**Contact**  
**VNO-NCW en MKB-Nederland**  
Max Tóth  
toth@vnoncw-mkb.nl