

Vergaderjaar 2024–2025

**36 725 A**

## **Wijziging van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2025 (wijziging samenhangende met de Voorjaarsnota)**

**Nr. 4**

### **BRIEF VAN DE MINISTER EN STAATSSECRETARIS VAN INFRA-STRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 22 mei 2025

Met deze brief ontvangt de Kamer een nadere toelichting op de gevolgen van de Voorjaarsbesluitvorming voor het Mobiliteitsfonds. Conform de toezegging aan het lid Van Dijk (NSC) tijdens de behandeling van de begroting van IenW in oktober vorig jaar wordt hierbij inzicht gegeven in de toegepaste afwegingscriteria.<sup>1</sup> Voorts wordt ingegaan op de onderdelen van de motie van de leden Stoffer en Grinwis over de strategische keuzes met betrekking tot de budgetspanning en de mogelijke risico's van budgettekorten voor doorstroming, bereikbaarheid en veiligheid.<sup>2</sup>

#### **Goede bereikbaarheid is essentieel**

Nederland heeft één van de beste infrastructuurnetwerken van de wereld. We hebben een uitgebreid wegennet van goede kwaliteit, een fijnmazig openbaar vervoer netwerk, een veilig en efficiënt vaarwegennet en – dankzij onze havens en luchthavens – een unieke verbinding met de wereld voor mensen en goederen.

Een goede bereikbaarheid is essentieel voor het functioneren van onze samenleving. Om actief deel te kunnen nemen aan de maatschappij moeten mensen bestemmingen zoals werk, zorg, onderwijs, winkels, familie en vrienden kunnen bereiken. Daarnaast zijn zowel bedrijven als consumenten gebaat bij snel, betrouwbaar en betaalbaar vervoer van grondstoffen, halffabricaten en eindproducten.

Zoals bekend (en recent met de Kamer besproken in het commissiedebat strategische keuzes bereikbaarheid van 2 april jl.) doen zich echter, ondanks de investeringen die de afgelopen jaren zijn gedaan om de Nederlandse infrastructuur en bereikbaarheid op peil te houden, ontwikkelingen voor die de prestaties van het mobiliteitssysteem onder druk

<sup>1</sup> TZ202410-091

<sup>2</sup> Kamerstuk 36 600 XII, nr. 49

zetten. De vraag naar mobiliteit neemt in de toekomst toe door een groeiende bevolking en economie. Nieuwe woningen, bedrijven en voorzieningen moeten worden ontsloten met infrastructuur, waarbij met name op de lange termijn nog een grote opgave ligt. Verder staat de bereikbaarheid van voorzieningen in delen van het land onder druk, bijvoorbeeld door de clustering van zorg- en onderwijsinstellingen. En om Nederland bereikbaar te houden, wordt uitvoering gegeven aan de grote instandhoudingsopgave, wat tijdens de uitvoering de bereikbaarheid ook weer onder druk zet. Tegelijkertijd zijn er veel uitdagingen, zoals het budgettaire kader van het Mobiliteitsfonds dat in de toekomst afneemt, de groeiende instandhoudingsopgave en financiële tekorten bij lopende projecten en programma's. Ook zijn er uitvoeringsbeperkingen, zoals onvoldoende stikstofruimte en de krapte op de arbeidsmarkt (beschikbare arbeidskrachten). Daarom zet dit kabinet in op wat wél kan en maakbaar is.

In de brief die de Kamer voor het commissiedebat strategische keuzes bereikbaarheid van 2 april jl. heeft ontvangen, is aangegeven dat deze Voorjaarsbesluitvorming sprake is van een financieel tekort van bijna € 5 mld. (€ 4,7 mld.) op het Mobiliteitsfonds.<sup>3</sup> Voor dit tekort is dekking gevonden binnen de begroting van het Mobiliteitsfonds. Dit betreft de financiële problematiek voor het Mobiliteitsfonds waar volgens het kabinet deze Voorjaarsbesluitvorming dekking voor nodig was en gaat niet over andere uitdagingen en vraagstukken waar het totale bereikbaarheidsdomein (waaronder ook de medeoverheden) mee te maken heeft.

Het kabinet had dit voorjaar de opdracht om een aantal Rijksbrede opgaven van dekking te voorzien. De financiële druk op het Mobiliteitsfonds is verder toegenomen door het voordelig saldo 2024 op het Mobiliteitsfonds te korten met € 152,7 mln. als gevolg van de dekking voor Herstel Toeslagen en de korting als gevolg van het amendement Bontenbal c.s. ten behoeve van de OCW-begroting (€ 15 mln. per jaar). Daarnaast is in het hoofdlijnenakkoord afgesproken dat alle nieuwe uitgaven en tegenvallers op generale dossiers zoals asiel, EU-afdrachten en andere Rijksbrede problematiek met maatregelen en meevallers worden gedekt. In het hoofdlijnenakkoord heeft het kabinet afgesproken dat dekking ook gevonden kan worden door het inhouden van de loon- en/of prijsbijstelling. Dit voorjaar is besloten om de helft van de prijsbijstelling uit te keren en de rest apart te houden voor Rijksbrede problematiek (€ 2,1 mld.). Het inhouden van de prijsbijstelling is een korting op infrastructuur omdat de kosten van investeringen en instandhouding met het prijspeil meegroeien. Het ontvangen van minder prijsbijstelling betekent dat minder gerealiseerd kan worden. De exacte effecten van de korting op de prijsbijstelling worden in kaart gebracht richting de Ontwerpbegroting 2026.

Ook is besloten om de gereserveerde middelen voor de Lelylijn op de Aanvullende Post van het Ministerie van Financiën over te hevelen voor de Nedersaksenlijn (€ 1,9 mld.) en de projecten Kornwerderzand (€ 375 mln.), de N36 Almelo–Ommen (€ 115 mln.) en de flessenhals bij Meppel (€ 100 mln.). Het kabinet gaat nu aan de slag daar waar we op dit moment een stap vooruit kunnen zetten en voor de inwoners en bedrijven in Noord-Nederland een verschil kunnen maken. In de aankomende BO-MIRT-ronde kunnen hier concrete afspraken over worden gemaakt. Een bedrag van € 366 mln. uit de Aanvullende Post wordt ingezet voor de Rijksbrede problematiek. Er resteert op de Aanvullende Post een bedrag van € 657 mln.

---

<sup>3</sup> Kamerstuk 36 600 A, nr. 53

Daarnaast zijn de middelen voor het ontsluiten van nieuwe woningen uit het hoofdlijnenakkoord (€ 2,5 mld.) overgeheveld van de Aanvullende Post naar het Mobiliteitsfonds, zodat kan worden gestart met het realiseren van nieuwe investeringen. Dit is gebeurd in een nieuw kasritme.<sup>4</sup>

Tot slot is besloten om infrastructuuruitgaven te faseren (in totaal voor het Deltafonds en het Mobiliteitsfonds samen € 1 mld.). Er vindt een kasschuif plaats van 2026 naar latere jaren. Hierdoor neemt in het jaar 2026 op de infraportefeuille de overprogrammering toe. Overprogrammering is een hogere programmering dan het beschikbaar budget, omdat de ervaring is dat projecten met regelmaat vertragen. De overprogrammering wordt in 2027 weer ingelopen. Er zal aan de juridische verplichtingen van projecten en programma's moeten worden voldaan en er wordt nu niet actief door lenW geremd op het tempo van de productie. Voor de verplichtingenruimte in 2026 heeft deze schuif geen gevolgen. De situatie die in 2026 door de kasschuif is ontstaan op het Mobiliteitsfonds, zal richting de Voorjaarsnota 2026 zorgvuldig worden gevolgd aan de hand van de actuele uitvoeringsinformatie.

### **Integrale weging binnen het Mobiliteitsfonds**

Het kabinet doet wat kan en maakbaar is binnen de huidige context van het Mobiliteitsfonds waarbij onder andere sprake is van tekorten bij lopende projecten (zoals hierboven benoemd) en ambities uit het regeerprogramma. Met inachtneming van de schaarse middelen van het Mobiliteitsfonds en beperkingen in de uitvoering wordt doorgegaan met wat door moet en door kan gaan. Daarnaast is de aankomende decennia sprake van groeiende opgaven op het gebied van instandhouding, waardoor een groter deel van de beschikbare middelen en vakmensen hiervoor nodig is en dus niet kan worden ingezet om de netwerken verder te ontwikkelen.

De integrale afweging van deze Voorjaarsbesluitvorming is daardoor noodzakelijk pragmatisch. Op nummer één staat instandhouding en op nummer twee het afmaken van lopende trajecten. Het aantal gebruikte criteria waarmee opgaven tegen elkaar zijn afgewogen, is beperkt: is sprake van acute problematiek of een wettelijke verplichting, is het project maakbaar met het oog op personele capaciteit en stikstof, en wat is de fase waarin het MIRT-project zich bevindt? Dit kabinet richt zich op de afronding van projecten en programma's binnen het MIRT die geen belemmeringen ondervinden op het vlak van stikstof of capaciteit. Bij weg- en vaarwegprojecten betekent dit dat de focus ligt op projecten binnen het MIRT die zich in de realisatiefase bevinden of deze naderen. Bij spoorprojecten vormt stikstof een minder grote rol en zijn er nog diverse verkenningen die passen bij de andere criteria.

De integrale afweging van de Voorjaarsbesluitvorming heeft geleid tot een tekort van € 4,7 mld. dat in drie categorieën kan worden ingedeeld:

1. Te verwerken tegenvallers van in totaal € 1,8 mld., waaronder excessieve prijsstijgingen op exploitatie, onderhoud en vernieuwing

---

<sup>4</sup> Het nieuwe kasritme is gebaseerd op de ervaringen van de eerdere middelen voor de ontsluiting van de woningbouw (€ 7,5 mld. van het vorige kabinet) en de adviezen van het IBO Woningbouw en Grond. Daarnaast heeft de expertgroep realistisch ramen dit voorjaar geadviseerd om plannen in een realistisch ritme te plaatsen zodat de begroting realistischer wordt. Met dit nieuwe ritme volgen we het advies van de expertgroep op. Op basis van de definitieve verdeling en gemaakte afspraken met de regio tijdens het BOL en BO MIRT dit jaar, wordt in voorjaar 2026 gezien of het ritme nog realistisch is of verdere aanpassingen behoeft.

(€ 770 mln.) en diverse aanlegprojecten (€ 598 mln.).<sup>5</sup> Voorbeelden buiten excessieve prijsstijgingen zijn de sanctiemaatregelen tegen Rusland door de Nederlandse Kustwacht (€ 16,8 mln.) en de opgave voor sociale veiligheid bij station Maarheeze (€ 2,3 mln.).

2. Opgaven waarvoor deze begrotingsvoorbereiding besluitvorming nodig was en die niet op een andere manier beheerst konden worden van in totaal € 2,7 mld. Deze opgaven doen zich in 2025 of 2026 voor en vergden dit voorjaar een besluit. Er is gekeken of de financiële risico's/opgaven konden worden gemitigeerd, versoerd, gefaseerd, uitgesteld of worden gestopt. Voorbeelden zijn de A27 Houten–Hoopolder en A12/A15 Ressen–Oudbroeken (ViA15) (€ 160 mln.<sup>6</sup>) die hierna worden toegelicht. Een ander voorbeeld binnen deze categorie is de ontwerpfout bij tien HSL-viaducten. Voor een gefaseerde aanpak van de herstelwerkzaamheden was het nodig deze begrotingsvoorbereiding een reservering te treffen van € 100 mln. Over het programma Zuidasdok heeft nog geen besluitvorming plaatsgevonden. Hierover zal de Kamer in de tweede helft van het jaar worden geïnformeerd.<sup>7</sup>
3. Ambities in het regeerprogramma waar geen aanvullende middelen voor beschikbaar zijn gesteld en waarvan met realisatie binnen een periode van vijf jaar kan worden gestart. Hiervoor is in totaal € 150 mln. gereserveerd en dit wordt richting de Ontwerpbegroting 2026 nader uitgewerkt. Daarnaast is € 50 mln. gereserveerd voor de landelijke aanpak spitsmijden en spreiden. Over dit programma is de Kamer op 19 december jl. geïnformeerd.<sup>8</sup>

De dekking van het tekort op het Mobiliteitsfonds is gevonden binnen verschillende reserveringen en projecten:

- € 1,1 mld. vanuit resterende extrapolatieruimte 2038,
- € 0,1 mld. totaal aan diverse meevallers en terugbetalingen,
- € 0,7 mld. vanuit de reservering Instandhouding,
- € 1,4 mld. vanuit de reservering excessieve prijsstijgingen,<sup>9</sup>
- € 1,5 mld. door herprioritering: vijf MIRT-wegprojecten op pauze.

### **Nadere toelichting aanvullend vijf MIRT-wegprojecten op pauze**

Afgelopen periode is gebleken dat een vijftal netwerkinvesteringen van het hoofdwegennet in de planning- en studiefase voorlopig niet te realiseren is. Concreet gaat het om de volgende projecten:

- A7/A8 Amsterdam–Hoorn (regio noordwest)
- A6 Almere Oostvaarders–Lelystad (regio noordwest)
- A50 Ewijk–Bankhoef–Paalgraven (regio's oost en zuid)
- A16 Van Brienoordcorridor (regio zuidwest)
- A4 Burgerveen–N14 (regio zuidwest)

Duidelijk is dat bij deze vijf projecten niet kan worden voldaan aan de randvoorwaarden van stikstof en capaciteit. Als gevolg hiervan lagen deze projecten al stil. De planning- en studiefase van deze projecten kan in ieder geval niet vóór 2030 worden hervat. Om deze redenen is besloten om deze vijf projecten formeel te pauzeren. De middelen worden ingezet voor het dekken van tekorten op het Mobiliteitsfonds en hiermee besteed aan projecten die wél maakbaar en uitvoerbaar zijn.

<sup>5</sup> De prijzen in de grond-, weg, en waterbouwsector zijn de afgelopen jaren harder gestegen dan de prijscompensatie voor het Mobiliteitsfonds, zie ook Kamerstuk 36 600 A, nr. 14.

<sup>6</sup> Exclusief excessieve prijsstijgingen.

<sup>7</sup> Kamerstuk 32 668, nr. 22 en nr. 23

<sup>8</sup> Kamerstuk 31 305, nr. 483

<sup>9</sup> De reservering excessieve prijsstijgingen is hiermee bijna uitgeput. Indexatieproblematiek zal in de toekomst moeten worden gedekt door een herprioritering of door dekking uit de extrapolatieruimte.

lenW treedt in overleg met de regio's die het raakt over de gevolgen van het pauzeren. De ambitie van het kabinet blijft om jaarlijks één gepauzeerd project op te starten. Dat kan dus ook één van vijf bovengenoemde projecten zijn. Mits wordt voldaan aan de randvoorwaarden stikstofruimte, beschikbare middelen en capaciteit.

Het pauzeren van de vijf projecten is verwerkt in de Voorjaarsnota 2025 en de eerste suppletoire begroting voor het Mobiliteitsfonds. Het volledige budget voor deze projecten (circa € 1,8 mld.) is geherprioriteerd. Een deel van de middelen (circa € 0,7 mld.) was afkomstig uit de € 7,5 mld. voor Woningbouw en Mobiliteit (WoMo) van het kabinet Rutte IV. Een deel van deze WoMo-middelen (€ 357 mln.) was niet nodig om invulling te geven aan de dekkingsopgave en wordt ingezet voor de uitvoering van WoMo-afspraken om zo de goede bereikbaarheid van woningen te ondersteunen. Besluitvorming over de exacte herbestemming is voorzien bij de BO's MIRT najaar 2025 in overleg met de Minister van VRO. Bij herbestemming zal moeten worden voldaan aan de criteria van het oorspronkelijke afweegkader. Dit is in lijn met de beheersafspraken van het WoMo-programma en geeft invulling aan de motie van de Kamerleden Veltman en Peter de Groot<sup>10</sup> om doelmatige inzet van de middelen conform afspraak te borgen.

### **De focus op wat wel kan**

We doen veel op het gebied van bereikbaarheid en zorgen ervoor dat we instandhoudings- en aanlegprojecten op het spoor, de wegen en de vaarwegen daadwerkelijk bouwen. Een aantal voorbeelden van wat doorgaat:

- Er wordt extra in de ontsluiting van nieuwe woningbouwlocaties geïnvesteerd. Het kabinet heeft besloten om de middelen van de Aanvullende Post voor de ontsluiting van nieuwe woningen over te hevelen naar het Mobiliteitsfonds. Het gaat in totaal om € 2,5 mld. De Kamer is met de brief voor het commissiedebat strategische keuzes bereikbaarheid van 2 april jl. geïnformeerd over de criteria en het proces met betrekking tot de inzet van middelen voor de ontsluiting van nieuwe woningen.<sup>11</sup>
- Het streven blijft om de gepauzeerde projecten op te starten, mits dat kan vanwege beschikbare stikstofruimte, financiën en capaciteit. Het voornemen is de verkenning A27 Zeewolde–Eemnes weer op te starten. Hiervoor is € 200 mln. gereserveerd vanuit de restbudgetten van de in 2023 gepauzeerde wegprojecten.
- In de tussentijd worden de restbudgetten van de in 2023 gepauzeerde wegprojecten onder andere ingezet voor alternatieve/mitigerende maatregelen die zijn overeengekomen met de regio in het BO MIRT van najaar 2024<sup>12</sup> (€ 206 mln.).
- Een bedrag van € 290 mln. vanuit de restbudgetten is gereserveerd voor kleine maatregelen gericht op het verbeteren van de weginfrastructuur of de doorstroming van automobiliteit op het nationale netwerk.<sup>13</sup> Vanuit deze middelen is via het amendement van de leden Veltman en Van Dijk<sup>14</sup> reeds € 10 mln. vrijgemaakt voor het veilig maken van de spoorwegovergangen in Ermelo en Nijkerk op het traject Harderwijk–Amersfoort, zodat het weer mogelijk wordt om op dit traject spitsstreinen in te zetten.

<sup>10</sup> Kamerstuk 36 600 XII, nr. 15

<sup>11</sup> Kamerstuk 36 600 A, nr. 53

<sup>12</sup> Kamerstuk 36 600 A, nr. 16

<sup>13</sup> Kamerstuk 36 600 A, nr. 16

<sup>14</sup> Kamerstuk 36 600 A, nr. 21

- Zoals hiervoor is aangegeven, is een bedrag van € 150 mln. gereserveerd voor ambities in het regeerprogramma waarvoor geen aanvullende middelen beschikbaar zijn gesteld. Het gaat om maatregelen en projecten voor de verbetering van de bereikbaarheid en veiligheid op korte termijn, zoals sociale veiligheid, goederenvervoer en truckparkings. Daarnaast is € 50 mln. gereserveerd voor de landelijke aanpak spitsmijden en spreiden.
- Afhankelijk van de begrotingsbesluitvorming en onvoorziene ontwikkelingen is de inzet om met ingang van de Ontwerpbegroting 2026 vanuit de extrapolatieruimte (2039 e.v.) extra geld beschikbaar te stellen voor de grote en structurele opgaven van ERTMS (€ 200 mln.), voor vernieuwing bij Rijkswaterstaat (€ 200 mln.) en voor de vlootvervanging van de Rijksrederij.

Hierna worden specifiek de projecten A12/A15 Ressen–Oudbroeken (ViA15) en de A27 Houten–Hooipolder nader toegelicht. Deze twee projecten hebben deze Voorjaarsnotabesluitvorming extra financiële middelen gekregen.

#### *A12/A15 Ressen–Oudbroeken (ViA15)*

Op 2 oktober 2024 is het Tracébesluit ViA15 onherroepelijk verklaard. Met het project wordt de A15 met 12 kilometer doorgetrokken en worden op de A12 en A15 extra rijstroken aangelegd. Dit project draagt bij aan een betere doorstroming en bereikbaarheid in de regio Arnhem–Nijmegen. Met de Voorjaarsnota zijn voor dit project aanvullende middelen beschikbaar gesteld. Hierover is de Kamer via een separate Kamerbrief geïnformeerd. Op dit moment is Rijkswaterstaat samen met de opdrachtnemer bezig met voorbereidende werkzaamheden. Als dat goed verloopt, kan worden overgegaan tot uitvoering van het project.

#### *A27 Houten–Hooipolder*

De A27 tussen Houten en Hooipolder wordt de komende jaren over een lengte van 47 kilometer verbreed en vernieuwd. De urgentie van dit project is groot vanwege de noodzaak van het vervangen van de Merwedebrug en de Hagesteinsebrug die einde levensduur zijn. Daarnaast wordt de doorstroming op de A27 Houten–Hooipolder verbeterd door een uitbreiding van het aantal rijstroken.

In de MIRT-brief najaar 2024<sup>15</sup> is gemeld dat het project A27 Houten–Hooipolder te maken heeft met aanzienlijk hogere kosten dan eerder was voorzien. Oorzaken hiervan betreffen prijsstijgingen, huidige marktspanning, een te lage initiële raming en voortschrijdend inzichten (onder andere onderschatting complexiteit en een slechtere staat van het areaal).

Er wordt prioriteit gegeven aan het uitvoeren van de werkzaamheden die onvermijdelijk zijn; het gaat om de vervanging van de Merwedeburgen en de Hagesteinsebruggen. Projectonderdelen die gericht zijn op de doorstroming worden gefaseerd in de tijd waarbij de onderdelen met de grootste bijdrage aan de doorstroming (beperken van flessenhalzen) als eerste worden uitgevoerd. Het gaat hier bijvoorbeeld om de wegverbreding tussen Everdingen en Gorinchem en de aanleg van de tweede Merwedeburg. Werkzaamheden die reeds gestart zijn worden doorgezet (Knooppunt Hooipolder en aansluiting Groote Haar). Dit betekent echter ook dat andere onderdelen van het project op een later moment worden uitgevoerd. Concreet gaat het hier om de capaciteitsuitbreiding van de

<sup>15</sup> Zie ook Kamerstuk 36 600 A, nr. 16

Houtensebrug<sup>16</sup> en de vervanging van de Keizersveerbruggen. Het faseren van werkzaamheden leidt daarnaast tot een betere beheersing. De intentie blijft om het gehele Tracébesluit uit te voeren.

Met het later in de tijd uitvoeren van een deel van de werkzaamheden blijft de financiële opgave voor de urgente onderdelen van het project nog steeds fors. Hiervoor wordt een reservering getroffen op het Mobiliteitsfonds. Aangezien de afronding van de ontwerpfasen inclusief prijsvorming van de verschillende onderdelen zal plaatsvinden tussen medio 2025 en begin 2026, kunnen gezien de onderhandelingspositie van Rijkswaterstaat geen nadere details worden gegeven over de omvang van de extra kosten. Na afronding van de ontwerpfasen zal de Kamer medio 2026 geïnformeerd worden over de financiële effecten en de nieuwe mijlpalen (naar verwachting zal de planning meerdere jaren naar achteren schuiven). Indien gewenst kan de Kamer hierover eerder vertrouwelijk worden geïnformeerd. Voor de aanpak van de scope die op een later moment wordt uitgevoerd, zal te zijner tijd nieuwe besluitvorming voor het Mobiliteitsfonds nodig zijn.

Parallel met de fasering is in het project een organisatieverandering doorgevoerd wat de interactie tussen opdrachtnemer en opdrachtgever moet versterken. Ook heeft het project de opdracht om maximale inspanning te leveren om binnen de scope naar optimalisaties te zoeken. Door deze combinatie aan maatregelen wordt de beheersbaarheid van het project vergroot en kan meer focus op de complexe onderdelen worden gebracht die met voorrang worden uitgevoerd. Tevens worden de opgedane lessen breder toegepast bij nieuwe aanbestedingen.

### **Tot slot**

Het kabinet houdt focus op wat wel kan en maakbaar is vanuit het oogpunt van financiën, stikstof en capaciteit. We moeten roeien met de riemen die we hebben en doen er alles aan om noodzakelijk onderhoud en vernieuwing daarbij uit te kunnen voeren en projecten, Nederland en de sector in beweging te houden.

Het toekomstbestendig maken en houden van onze infrastructuur vraagt met de huidige uitdagingen – waaronder de verouderde infrastructuur en een groeiende mobiliteitsvraag – een enorme inspanning. In de toekomst blijven scherpe keuzes waarschijnlijk noodzakelijk gegeven de verschillende uitdagingen.

Investerings in duurzame infrastructuur zijn cruciaal voor het waarborgen van economische groei en een hoge levensstandaard voor de burgers. Het kabinet verkent verschillende mogelijkheden om eventuele volgende investeringen in grootschalige infrastructuur te kunnen uitvoeren en bekostigen. Het gaat hierbij nadrukkelijk om projecten waar nog geen besluiten over zijn genomen en waar het besluit door dit kabinet of een van de volgende kabinetten wordt genomen. Een onderdeel van de verkenning is de vraag of en hoe de projecten in de praktijk mogelijk te

---

<sup>16</sup> Zie ook Kamerstuk 36 600 A, nr. 52

realiseren zijn, gegeven verschillende uitdagingen waaronder de schaarse stikstof- en fysieke ruimte, de krappe arbeidsmarkt en de toenemende vraag aan beheer en onderhoud.<sup>17</sup>

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
B. Madlener

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,  
Ch.A. Jansen

---

<sup>17</sup> Two-pager – Verkenning uitvoeringsstrategie langjarige infra en woningbouw, bijlage bij Kamerstukken 36 600 A en 29 984, nr. 54