

Input commissiedebat

Staat van de Infrastructuur

Metropoolregio Amsterdam • 19 maart 2026

Inleiding

De brief van minister Karremans en staatssecretaris Bertram van 16 maart bevestigt wat de Metropoolregio Amsterdam (MRA) al langer stelt: de financiële opgave is te groot en de middelen zijn te klein.

De Metropoolregio Amsterdam onderschrijft het probleem, maar wil dit debat gebruiken om een **fundamentele vraag** te stellen: **hoe zorgen we dat de koek groter wordt?**

Bezuinigen op infrastructuur lost niets op als het Nederland op termijn woningen, banen en bereikbaarheid kost. Verschillende kabinetten hebben bezuinigd op infrastructuur, OV en mobiliteit en het is dan ook niet raar dat het verschil **inmiddels 30 miljard is**. **Tekorten zijn niet een natuur-fenomeen, het is een gevolg van jarenlang bezuinigingsbeleid.**

Wat ons betreft **is verder bezuinigen dan ook verder gaan op een fout ingeslagen weg**; we moeten we niet verder op de in onze ogen fout ingeslagen weg; we moeten van bezuinigen naar investeren; de koek moet groter!

Structuurversterkende projecten: een categorie apart

De MRA bepleit een expliciete categorie voor **structuurversterkende projecten**: projecten van nationaal belang, boven de €1 miljard, randvoorwaardelijk voor tienduizenden woningen en arbeidsplaatsen, die onder de reguliere MIRT-systematiek nooit van de grond komen. Voor dit type project moet bij een voorkeursbesluit kunnen worden afgeweken van de eis van 100% zicht op bekostiging, mits alle BO MIRT-partijen **unaniem** instemmen en de volledige financiering uiterlijk bij de projectbeslissing geborgd is.

Drie projecten in de MRA verdienen op korte termijn een doorbraak:



Zuidasdok: nationale draaischijf voor binnenlands, internationaal en regionaal verkeer. Zoals tijdens het debat over de regeringsverklaring door verschillende partijen is beaamd; het is geen Amsterdams project, maar een project van **landsbelang**. Het Zuidasdok is dan ook terecht het enige Nederlandse project dat expliciet in het regeerakkoord is opgenomen. De tekorten moeten dit jaar worden dan ook worden opgelost: hier is concreet resultaat te boeken, en uitstel maakt het alleen maar duurder.

- **OV-verbinding Amsterdam–Haarlemmermeer (Noord/Zuidlijn naar Hoofddorp):** randvoorwaardelijk voor ca. 100.000 woningen en voor het oplossen van kwetsbaarheden rond Schiphol. Een startbesluit in deze kabinetsperiode is realistisch en noodzakelijk.
- **IJmeerverbinding:** cruciaal voor de ontsluiting van grootschalige woningbouw in Flevoland en voor extra treincapaciteit naar Noord en Oost-Nederland.

Zonder deze projecten zijn de woningbouwambities van het kabinet niet realiseerbaar. Het domino-effect is al zichtbaar: van de Lelylijn tot Alkmaar en de rest van Noord-Holland-Noord.

Bezuinigingen zijn duurkoop

De brief beschrijft de tekorten (meer dan €80 miljard inmiddels) maar beschrijft niet **de kosten van niet investeren**. De MRA vraagt de Kamer om hier scherp op te zijn.

- Uitstel en afstel zijn duurkoop: hogere bouwkosten, schadeclaims, oplopende onderhoudsachterstanden en woningen die niet worden gebouwd. Die kosten staan niet op de begroting, maar zijn maatschappelijk even reëel.

De MRA vraagt de Kamer te bepleiten dat de bewindspersonen **in samenwerking met het ministerie van Financiën** een **integrale kostenbatenanalyse van uitstel** laten uitvoeren voordat de prioritering definitief wordt vastgesteld. De fundamentele vraag is niet hoe de pijn wordt verdeeld, maar hoe Nederland structureel meer gaat investeren in infrastructuur in lijn met de nationale ambities op het gebied van woningbouw en economische ontwikkeling.



Alternatieve financiering: meer dan een voetnoot

De brief noemt alternatieve financiering als flankerend. Na jaren van discussie en concrete voorstellen vanuit de regio's is het tijd voor een hogere versnelling.

De MRA vraagt de Kamer om de bewindspersonen te bevragen op de volgende punten:

- Welke concrete voorstellen voor alternatieve financiering hebben regio's de afgelopen jaren ingediend, en wat is de status van de beoordeling hiervan door het ministerie?
- Welke juridische, fiscale of bestuurlijke obstakels staan alternatieve bekostigingsmodellen in de weg en is het ministerie bereid die actief weg te nemen?
- Wordt de Europese Connecting Europe Facility (CEF) maximaal benut? Welke projecten zijn aangemeld en wie draagt zorg voor de cofinanciering?
- Onderzoeken tonen aan dat er kansen zijn voor alternatieve bekostiging, maar de sleutel ligt in uw handen om een doorbraak te forceren. Bent u bereid om hiervoor in te zetten of zijn deze onderzoeken voor de Bühne?

De MRA bepleit een **doorbraakconferentie**; een gerichte bijeenkomst van Rijk, regio's, Europese partners en private partijen met als expliciete opdracht: inventariseer welke structuurversterkende projecten wél doorgang kunnen vinden via cofinanciering, Europese fondsen en alternatieve bekostiging. Niet als vrijblijvende verkenning, maar als besluitvormingsproces met een helder mandaat en een duidelijke tijdlijn.



Bijlage: vragen voor het commissiedebat

De Metropoolregio Amsterdam draagt de volgende vragen aan voor het commissiedebat op 19 maart.

Kosten van uitstel en afstel

1. Is er een integrale berekening gemaakt van de maatschappelijke en financiële kosten van het uitstellen of afstellen van projecten — inclusief inflatie, stijgende bouwkosten, schadeclaims van bedrijven en opportuniteitskosten? Zo niet, is de minister bereid dit alsnog te laten uitvoeren in samenwerking met het ministerie van Financiën én de regio vóór de prioritering wordt vastgesteld?
2. Hoe voorkomt de minister de bekende valkuil van op korte termijn besparen maar op lange termijn meer betalen? Is de minister bereid de Kamer een kwantitatief overzicht te sturen van de verwachte meerkosten per jaar uitstel voor de vijf grootste projecten, inclusief de reeds opgelopen kostenoploop bij Rijkswaterstaat en ProRail?
3. Leiden deze prioriteringen uiteindelijk tot het verlagen van de woningbouwambities en economische ontwikkeling in Nederland? Voert het kabinet hierover het gesprek?

Structuurversterkende projecten

4. Is de minister bereid een categorie 'structuurversterkende projecten van nationaal belang' te introduceren, waarbij de MIRT-spelregels rondom het zicht op bekostiging flexibeler worden toegepast, mits alle BO MIRT partijen unaniem instemmen met het belang van realisatie?
5. Erkent de minister dat Zuidasdok, de Noord/Zuidlijn naar Hoofddorp, OV SAAL en de IJmeerverbinding gezamenlijk nodig zijn voor grootschalige woningbouw en economische ontwikkeling? Zo ja, hoe borgt hij dat prioritering van één onderdeel niet leidt tot ondergraving van het andere?
6. Kan de minister aangeven hoe hij gaat voorkomen dat de regionale cofinanciering voor de Noord/Zuidlijn — zo'n €1,4 miljard — verloren gaat door uitstel?

Alternatieve financiering

7. Welke concrete voorstellen voor alternatieve financiering zijn de afgelopen twee jaar door regio's of andere partijen aangedragen, en wat is de stand van zaken van de beoordeling door het ministerie?



8. Welke obstakels — juridisch, fiscaal of bestuurlijk — belemmeren op dit moment de toepassing van alternatieve bekostigingsmodellen zoals value capturing, voorfinanciering of gebiedsontwikkelingsfondsen? Is de minister bereid een concreet actieplan te presenteren om deze obstakels weg te nemen?
9. Is de minister bereid een doorbraakconferentie te organiseren — met Rijk, regio's, Europese Commissie en private partners — om te inventariseren welke structuurversterkende projecten via alternatieve bekostiging alsnog doorgang kunnen vinden? Zo ja, op welke termijn?
10. Worden Nederlandse infrastructuurprojecten maximaal aangemeld voor Europese CEF-middelen? Hoeveel CEF-geld heeft Nederland de afgelopen vijf jaar onbenut gelaten, en wie draagt institutioneel verantwoordelijkheid voor de cofinanciering?

De rol van het ministerie van Financiën

11. Welke rol speelt het ministerie van Financiën in de prioriteringsoefening? Is Financiën bereid om flexibiliteit te bieden bij de toepassing van het kasstelsel voor projecten met een lange looptijd en bewezen maatschappelijke meerwaarde?
12. Het kabinet wil investeren in brede welvaart. Hoe wordt de infrastructuuropgave meegewogen in de Rijksbrede afweging tussen belastingverlagingen, zorguitgaven en investeringen in bereikbaarheid? Welk gewicht krijgt de infrastructuur in de Voorjaarsnota 2026?
13. Zijn de bewindspersonen van IenW van mening dat wij met de huidige middelen en systematiek Nederland op lange termijn schade berokkenen? Zo ja, welke stappen zetten zij richting Financiën en Algemene Zaken om dit te adresseren?
14. Is de minister bereid om zijn commitment en medewerking te geven aan een Doorbraak Conferentie voor Infrastructuur?