



Input Notaoverleg MIRT – januari 2026

De Metropoolregio Amsterdam (MRA) groeit sneller dan het huidige mobiliteitssysteem aankan. Dat is geen nieuwe analyse en geen regionale claim, maar een eerder vastgesteld en breed gedeeld inzicht. In het Multimodaal Toekomstbeeld en in opeenvolgende MIRT-afspraken is vastgesteld dat de ringen rond Amsterdam begin jaren '30 hun capaciteitsgrenzen bereiken en dat ook de toeleidende corridors structureel vollopen. De centrale vraag in dit notaoverleg is daarom niet wat er nodig is, maar of Nederland bereid is gemaakte keuzes ook daadwerkelijk uit te voeren.

In een periode van formaties, schaarse middelen en concurrerende claims vraagt de MRA de Kamer niet om nieuwe ambities of aanvullende wensenlijsten. **Wij vragen om politieke consistentie:** het borgen, afmaken en versnellen van projecten waar brede consensus over bestaat en die randvoorwaardelijk zijn voor woningbouw, bereikbaarheid en economisch functioneren. Uitstel betekent vastlopen. Letterlijk

Een vastgesteld systeemprobleem

Wanneer de ringen rond Amsterdam vastlopen, stopt het volledige netwerk. Dat zien we niet alleen op de A10, maar steeds nadrukkelijker ook op de A1, A2, A4, A6, A7/A8 en A27. Recente onderzoeken, waaronder studies naar de verbinding A8–A9 en de A1-corridor tussen Muiderberg en Eemnes, bevestigen dat dit geen optelsom is van losse knelpunten, maar een systeemprobleem. De groei van bevolking en werkgelegenheid in de MRA, Noord-Holland-Noord en Flevoland-Oost vergroot deze druk verder. Zonder ingrepen loopt niet één regio vast, maar een nationaal knooppunt.

Bereikbaarheid is daarmee geen regionaal belang, maar een nationale randvoorwaarde. Voor woningbouw, voor het functioneren van mainports en logistieke ketens, voor de energietransitie en voor de internationale concurrentiepositie van Nederland. Wie dit systeem laat vastlopen, zet al deze opgaven tegelijk onder druk.

Afspraak is afspraak

De Nota Ruimte en de kabinetsbrieven over langetermijninvesteringen in woningbouw en infrastructuur wijzen de juiste richting: het Rijk pakt opnieuw regie op ruimtelijke keuzes. Maar die regie is alleen geloofwaardig als bestaande MIRT-afspraken ook daadwerkelijk worden nagekomen. Het heropenen, versoberen of pauzeren van projecten die bestuurlijk zijn afgesproken en



maatschappelijk zijn ingecalculeerd, leidt tot desinvesteringen, hogere kosten, **bijstellen van ambities** en verlies aan vertrouwen. Bestuurlijke betrouwbaarheid is geen detail, maar een randvoorwaarde voor uitvoering.

Structuurversterkende keuzes voor het ov-systeem

De ruggengraat van het nationale mobiliteitssysteem vraagt om afronding, niet om heroverweging. Projecten als de **verlenging van de Noord/Zuidlijn naar Hoofddorp**, Zuidasdok, de volledige schaalsprong van OV SAAL inclusief ERTMS en de IJmeerverbinding vormen samen één samenhangend systeem. Zonder deze projecten géén 250.000 nieuwe woningen, géén ontlasting van de Schiphol tunnel, geen uitbreiding van het internationale spoor en niet meer treinen naar de regio's van Nederland. **Zuidasdok, de Noord/Zuidlijn en OV SAAL zijn randvoorwaardelijk voor onder meer de Lelylijn.** Versobering of vertraging van één van deze onderdelen ondermijnt het functioneren van het hele Nederlandse sporsysteem.

De verlenging van de Noord/Zuidlijn naar Hoofddorp is essentieel voor circa 100.000 woningen en voor het oplossen van kwetsbaarheden in het sporsysteem rond Schiphol. Zuidasdok is meer dan een Amsterdams project: het is een nationale draaischijf waar binnenlands, internationaal en regionaal verkeer samenkomt. De uitrol van ERTMS op de corridor Schiphol–Lelystad–Noord-Nederland is noodzakelijk voor frequentieverhogingen en om verdere druk op het wegennet te voorkomen. **De IJmeerverbinding tenslotte is cruciaal voor de ontsluiting van grootschalige woningbouw in Flevoland en biedt ruimte voor extra treinen naar Noord- en Oost-Nederland.**

Corridors die woningbouw blokkeren

Ook op het wegennet zijn keuzes nodig die verder kijken dan incidentmanagement. Corridors als de A1 Muiderberg–Eemnes, de A27 Eemnes–Zeewolde, de A6 Almere–Lelystad, de A7/A8 richting Hoorn, de A9 tussen Alkmaar en Amsterdam en de N9/N242 rond Alkmaar lopen richting 2040 structureel vast door cumulatieve woningbouw en economische groei. **In Alkmaar en Lelystad zijn de woningbouwambities bestuurlijk vastgelegd en financieel voorbereid, maar ontbreekt zekerheid over de randvoorwaardelijke Rijksinfrastructuur.** Zonder tijdige besluitvorming worden woningen niet gebouwd en lopen procedures vast.

Deze corridors vragen om een langjarig MIRT-perspectief op systeemniveau, met tijdige verkenningen en uitvoering in samenhang met ruimtelijke keuzes.



Knooppunten, systeemlekken en samenhang

Bij de spoorknoop Haarlem dreigt een desinvestering van tientallen miljoenen euro's doordat eerder afgesproken integrale werkzaamheden worden uitgesteld. Gefaseerde uitvoering leidt aantoonbaar tot hogere kosten, extra reizigershinder en verlies aan netwerkkwaliteit, terwijl Haarlem juist een cruciale ontlastingsfunctie heeft voor de Schiphollijn.

Financiële randvoorwaarden

De omvang van deze opgaven vraagt om structurele, meerjarige financiering. Ook door middel van **alternatieve bekostiging**. Alleen zo kunnen Rijk en regio's renovatie, vervanging en nieuwe aanleg combineren en uitvoeringskracht behouden. Voorspelbaarheid is geen luxe, maar een voorwaarde voor doelmatigheid.

Annex – Suggesties voor Kamervragen

1. Erkent de minister dat de Nota Ruimte alleen uitvoerbaar is als eerder gemaakte MIRT-afspraken daadwerkelijk worden nagekomen, en geldt voor deze minister het uitgangspunt: afspraak is afspraak?
2. Het Rijk onderstreept in eerdere Kamerbrieven dat **Zuidasdok en de verlenging van de Noord/Zuidlijn naar Hoofddorp** in samenhang randvoorwaardelijk zijn voor woningbouw, nationaal ov en internationaal spoor. Wat is ervoor nodig om **Zuidasdok af te maken conform de MIRT-afspraken** en in **2026 een startbesluit te kunnen nemen over de Noord/Zuidlijn**?
3. Deelt de minister dat **ERTMS op de SAAL-corridor noodzakelijk is** om een toekomstbestendig netwerk te realiseren en de noodzakelijke schaa sprong te realiseren?
4. Wat betekent vertraging daarvan concreet voor de **bediening van de Flevolijn**, de **woningbouwambitie in Flevoland** en de ambitie voor **meer internationale treinen**?
5. Wanneer krijgt de Kamer duidelijkheid over het tijdpad van ERTMS op de corridor Schiphol–Lelystad?
6. Erkent de minister dat de IJmeerverbinding noodzakelijk is voor grootschalige woningbouw in Flevoland, in het bijzonder Almere Pampus?
7. Kan de minister toelichten hoe de uitkomsten van de P-verkenning, inclusief alternatieve bekostigingsmodellen, worden betrokken bij de besluitvorming en wanneer de Kamer hierover wordt geïnformeerd?



8. Erkent de minister dat de A1 Muiderberg–Eemnes en de A27 Eemnes–Zeewolde richting 2040 structureel vastlopen?
9. Waarom ontbreekt een langjarig MIRT-perspectief voor de **A1-corridor**?
10. Is de minister bekend met het onderzoek naar een robuuste oplossing voor de verbinding A8-A9 en herkent hij dat dat de bereikbaarheid van Noord-Holland – specifiek de A9 - verder onder druk komt te staan doo
11. Hoe rechtvaardigt de minister dat gemeenten zoals **Alkmaar, Hengelo/Enschede, Apeldoorn en Helmond**, die door het Rijk expliciet zijn aangewezen als grootschalige woningbouwlocaties, nauwelijks middelen krijgen voor de noodzakelijke infrastructurele ontsluiting en daarmee feitelijk tussen wal en schip vallen binnen het MIRT?
12. Deelt de staatssecretaris dat het uitkleden van de spoorknoop Haarlem leidt tot desinvestering, meer hinder voor reizigers en hogere kosten?
13. Is de minister bereid met de regio te kijken naar voorfinanciering om eerder gemaakte afspraken integraal na te komen?
14. Kan de staatssecretaris toezeggen dat in de toekomst geen desinvesteringen op het spoor meer plaatsvinden door meekoppelkansen tussen renovatie en functiewijzigingen te benutten?
15. Met welke orde-van-grootte ophoging van het Mobiliteitsfonds kan een volgend kabinet daadwerkelijk verschil maken voor projecten als de Noord/Zuidlijn en de Lelylijn? **Zou bijvoorbeeld een miljard per jaar genoeg zijn?**