Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA DEN HAAG

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IENW/BSK-2026/229879

Uw kenmerk
Kamerstuk 37020-A, nr.4

Bijlage(n)
1

Datum 26 november 2026
Betreft Beantwoording Kamervragen MIRT Overzicht 2027

Geachte voorzitter,

Op 7 oktober jl. heeft de vaste commissie van Infrastructuur en Waterstaat vragen gesteld over het MIRT Overzicht 2027 (Kamerstuk 37020-A, nr. 4). Hierbij worden de schriftelijke vragen beantwoord die door uw Kamer zijn gesteld.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Vincent Karremans

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Annet Bertram

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Ons kenmerk
IENW/BSK-2026/229879

Vraag 1
Kan, om de Kamer een betere informatiepositie te geven, in een eenduidig overzicht per MIRT-project worden aangegeven hoe groot het financiële tekort is ten opzichte van het op dit moment te verwachten benodigde budget?

Antwoord 1
Op 16 oktober jl. is uw Kamer geïnformeerd over de uitkomsten van de prioritering op het Mobiliteitsfonds en het Deltafonds. Bij de MIRT-projecten die doorgang vinden en waarbij sprake was van financiële spanning, is deze conform de vereisten per MIRT-fase opgelost door het beschikbare budget te verhogen, de scope aan te passen, het project te temporiseren of alternatieve bekostigingsbronnen te zoeken. De Kamerbrief over de uitkomsten van de prioritering geeft hiermee het gevraagde overzicht. In het MIRT Overzicht 2028, dat op Prinsjesdag 2027 verschijnt, is deze informatie ook verwerkt. Voor de overige lopende projecten in het MIRT die doorgang vinden zijn er op dit moment geen tekorten bekend.

Vraag 2
Kan (globaal) worden aangegeven hoeveel budget er nodig is om de bruggen en andere kunstwerken die nu (deels) afgesloten zijn voor het verkeer te herstellen? Kan dit worden uitgesplitst naar kunstwerk?

Antwoord 2
Op de Rijkswaterstaat-netwerken neemt het aantal objecten met beperkingen toe. Om de netwerken daadwerkelijk te herstellen, richten wij ons daarom op het keren van deze onderliggende trend. Met de extra € 18 miljard voor instandhouding uit de prioritering van het Mobiliteitsfonds en Deltafonds, waarvan € 12,5 miljard beschikbaar is voor de netwerken van Rijkswaterstaat, zetten we hiervoor een belangrijke stap. Tegelijkertijd resteert nog een opgave voor de langere termijn. De instandhoudingsopgave en budgetbehoefte worden momenteel extern gevalideerd. Over de uitkomsten van deze validatie wordt u in het voorjaar van 2027 geïnformeerd. Om het handelingsperspectief op de lange termijn in kaart te brengen, wordt een interdepartementaal beleidsonderzoek gestart. Dit onderzoek zal scenario’s schetsen om de instandhoudingsopgave en de beschikbare middelen structureel in balans te brengen.

Vraag 3
Komt er een nieuw MIRT-overzicht, nadat het kabinet de herprioritering van infrastructuurprojecten bekend gemaakt heeft?

Antwoord 3
Ja. De prioritering wordt verwerkt in de Voorjaarsnota 2027.
In het MIRT Overzicht 2028 dat met Prinsjesdag 2027 verschijnt wordt de prioritering verwerkt.

Vraag 4
Kan in beeld worden gebracht wat uitstel van één jaar en uitstel van vijf jaar gemiddeld genomen bij een onderhoudsproject voor meerkosten met zich meebrengt? Kan dit met enkele concrete, actuele voorbeelden worden toegelicht?

Antwoord 4
Dit is afhankelijk van de situatie en aspecten zoals: het type object, het ontwerp, de feitelijke belasting door de jaren heen etc. In algemene zin is het streven om onderhoud en investeringen in de infrastructuur te doen op het optimale moment qua kosten over

de hele levensduur (= life cycle costing). Uitstel van onderhoud en vernieuwing leidt over de hele levensduur tot hogere kosten. Op korte termijn geldt dat de kosten in eerste instantie lager zijn doordat het onderhoud of de investering niet gedaan wordt. Dit leidt echter wel tot een hoger risico op ongepland onderhoud. De extra kosten op korte termijn hangen af van de maatregelen die worden genomen om het risico te beperken en van de kosten die ontstaan als het risico zich onverhoopt toch voordoet. Hoe langer de periode van uitstel, hoe groter de kans dat het risico zich voordoet en hoe groter de kans dat de kosten veel hoger uitvallen.

Vraag 5
Kan per grootschalige woningbouwlocatie die het kabinet onlangs aankondigde bij monde van de minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening worden aangegeven welke MIRT-projecten hiervoor van belang zijn? En kan hierbij worden aangegeven hoeveel budget hiervoor nog benodigd is?

Antwoord 5
Het kabinet heeft de Kamer per Kamerbrief[1] geïnformeerd dat in de zoektocht naar potentiële locaties is ingezet op locaties die eerder middelen hebben ontvangen vanuit het programma Woningbouw en Mobiliteit en locaties die geen extra investeringen vergen vanuit het Rijk in de infrastructuur. De ontwikkeling van de vijf aangewezen locaties (Deventer Centrum, Schil en Keizerslanden, Haarlem Schalkwijk, Leeuwarden Middelsee-Spoordok, Maastricht Spoorzone en Weert Spoorzone) is daarmee niet afhankelijk van (nieuwe) MIRT-projecten.

Vraag 6
Wanneer wordt een definitief besluit genomen over de planning van de renovatie van het vaste deel van de Haringvlietbrug? Wanneer starten en eindigen de werkzaamheden aan de Haringvlietbrug naar verwachting?

Antwoord 6
De Haringvlietbrug is één van de vernieuwingsprojecten waarover deze kabinetsperiode een besluit kan worden genomen, zoals ook is opgenomen in de bijlage van de Kamerbrief prioritering en perspectief. Het project bevindt zich momenteel nog in de planfase.

Vraag 7
Welke effecten heeft de renovatie van de Haringvlietbrug op de bereikbaarheid van Goeree-Overflakkee? Welke verkeersmaatregelen worden voorbereid om hinder te beperken?

Antwoord 7
Met verkeerskundige analyses wordt onderzocht wat de effecten van de renovatie zijn voor de bereikbaarheid van de Hoeksche Waard, Goeree-Overflakkee en het doorgaande verkeer. Op basis daarvan zullen specifieke maatregelen voor de verschillende doelgroepen worden genomen om de hinder te beperken. Denk daarbij aan verkeersregelscenario's, omleidingsroutes voor lange afstandsverkeer en gevaarlijke stoffen, afspraken voor exceptioneel transport en mobiliteitsmanagementoplossingen zoals alternatief vervoer. De precieze invulling daarvan hangt af van de mogelijkheden in het gebied en de afspraken die we nog met de doelgroepen zullen maken.

[1] Kamerstuk 32 847, nr. 1501

Vraag 8
Wat is de actuele technische conditie van de oostboog, westboog en brugkleppen van de Van Brienenoordbrug? Welke concrete gebreken zijn de afgelopen jaren vastgesteld? Hoeveel resterende technische levensduur wordt voor de verschillende onderdelen geraamd?

Antwoord 8
De technische conditie van zowel het beweegbare deel als van de beide bogen van de Van Brienenoordbrug wordt continu gemonitord. Van de staalconstructies is de oostelijke boogbrug uit de jaren zestig het meest kritisch. Aan de onderzijde van het rijdek vinden vier keer per jaar inspecties plaats. Als de bevindingen daar aanleiding toe geven, volgen herstelmaatregelen. Gemiddeld zijn één keer per jaar herstelmaatregelen noodzakelijk. Verder is de technische restlevensduur van de bedienings- en besturingsinstallaties beperkt. Daardoor komen soms storingen tijdens brugdraaiingen voor. Deze kunnen meestal snel verholpen worden vanwege de permanente aanwezigheid van een monteur. Uit onderzoek blijkt dat de brug voldoende restlevensduur heeft om de periode tot de renovatie te overbruggen. Met reguliere inspecties wordt eventuele onverwachte achteruitgang tijdig vastgesteld.

Vraag 9
Welke maatregelen zijn nodig om de Van Brienenoordbrug veilig en betrouwbaar te houden tot afronding van de renovatie?

Antwoord 9
Om de Van Brienenoordbrug veilig en betrouwbaar in gebruik te houden tot afronding van de renovatie blijft Rijkswaterstaat inzetten op intensief beheer, onderhoud, inspecties en aanvullende beheersmaatregelen als dat nodig is. Als onderdeel van het renovatieproject wordt de oostelijke boogbrug versterkt voordat deze vanaf 2030 tijdelijk extra verkeer moet verwerken tijdens de vervanging van de westelijke boogbrug.

Vraag 10
Wat is de nieuwe opleverdatum van PHS Amsterdam Centraal, gezien de vertraging door het slechter dan voorziene viaduct en de internationale terminal? Hoeveel van de meerkosten (€ 69,1 miljoen euro) komt door de terminal?

Antwoord 10
Zoals aangegeven in de 15e voortgangsrapportage van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer[2] wordt momenteel gewerkt aan een nieuwe fasering van de bouwwerkzaamheden in de periode vanaf 2029. Het is niet uitgesloten dat hierin pijnlijke keuzes moeten worden gemaakt. In de volgende voortgangsrapportage van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer komt hier meer duidelijkheid over. De keuze om het beveiligd internationaal vertrek op het Amsterdam Centraal te behouden, heeft de al complexe verbouwing nog ingewikkelder gemaakt. Ongeveer een kwart van de meerkosten is te relateren aan deze keuze.

Vraag 11
Wanneer is de nieuwe generatie seinen van ProRail beschikbaar? Welke andere projecten lopen het risico op vertraging en meerkosten als gevolg daarvan?

[2] Kamerstuk, 2026, 32404, nr. 134

Antwoord 11
ProRail heeft de ontwikkeling van het Nieuwe Generatie sein (NG sein) stopgezet. Alle projecten waar NG seinen voorzien waren maken inmiddels gebruik van goedgekeurde seinen. Voor enkele PHS-projecten (Den Bosch-Vught, Amsterdam Westhavens en Almere Oostvaarders) heeft dit nog tot aanvullende meerkosten geleid. Deze middelen zijn nog beschikbaar binnen de reservering voor seinenproblematiek. Geen andere projecten lopen verder risico op vertraging of meerkosten.

Vraag 12
Wat verklaart de stijging van ongeveer € 513 miljoen euro in het PHS-budget die niet wordt verklaard door de index bruto overheidsinvesteringen (IBOI)? Kunt u dit uitsplitsen per project? Hoeveel is nog te beschikken (345,7 miljoen euro), en hoeveel risicoreservering resteert?

Antwoord 12
De stijging van het PHS-budget van € 513 miljoen die niet wordt verklaard door de IBOI is het resultaat van budgettoevoegingen, scopetoevoegingen (waarbij extra scope en daarmee ook het beschikbare budget overgeheveld wordt naar PHS) en inzet van de risicoreservering. Zo is er in 2023/2024 compensatie geweest naar aanleiding van excessieve prijsstijgingen in de markt en is er dit jaar extra budget aan PHS toegekend vanwege meerkosten op het project PHS Amsterdam. De wijzigingen staan op projectbasis in het MIRT-overzicht per begrotingsjaar toegelicht onder Projecthistorie, in de linker kolom. De jaarlijks toegevoegde prijsbijstelling maakt geen onderdeel uit van deze toelichting.
Het nog beschikbare budget voor PHS bedraagt € 345,7 miljoen en de hoogte van de risicoreservering bedraagt momenteel € 135,8 miljoen.

Vraag 13
Welke maatregelen zijn opgeleverd in het kader van Spoorcapaciteit 2030? Wanneer verwacht u de rest van de maatregelen, en welke invloed heeft dit op de verbeteringen in de dienstregeling die hiervan afhangen?

Antwoord 13
Vorig jaar zijn (tractie-energievoorzienings)maatregelen opgeleverd om langere treinen in te kunnen zetten (zoals tussen Hoorn en Amsterdam) en de inzet van meer Intercity's Nieuwe Generatie (ICNG) mogelijk te maken in de dienstregeling 2026. Zo wordt de ICNG nu ingezet op Den Haag - Eindhoven, Breda – HSL - Amsterdam Zuid - Amersfoort Schothorst en als tweede IC Brussel met doorkoppeling over de HSL naar Amsterdam Zuid en Lelystad. Bovendien is op de trajecten Den Haag - Eindhoven en Rotterdam - Lelystad (over de HSL) op basis van monitoring mogelijk gemaakt dat de ICNG met zestien treindelen kan rijden, in tegenstelling tot de eerdere maximale hoeveelheid van dertien. Dit biedt een verhoogde zitplaatskans op deze trajecten. Vanuit het programma *Spoorcapaciteit 2030* zijn bovendien maatregelen aan de HSL verricht om de hogere frequenties met 200 km/u te rijden (de daadwerkelijke implementatie daarvan hangt af van het opheffen van de tijdelijke snelheidsbeperking op de HSL).

Dit jaar heeft ProRail meetsystemen in dienst genomen om de baanstabiliteit te meten op de trajecten Alkmaar - Amsterdam, Schiphol – Amsterdam Zuid – Almere – Lelystad en Meteren – Den Bosch. Het doel is om te bepalen of de beoogde frequentieverhogingen wel of geen baanmaatregelen vereisen. Verder blijkt uit nieuwe (verbeterde) analyses dat er aanzienlijk minder verzwaring en uitbreiding van de tractie-energievoorziening nodig

is voor de ICNG. Tegelijk rijden de eerste ICNG's al door vanuit de Randstad naar Groningen.

De overige maatregelen worden de komende jaren stapsgewijs opgeleverd. Zo zijn de laatste maatregelen voor de volledige instroom van de ICNG voorzien voor 2028, zodat per dienstregeling 2029 (ingaand eind 2028) de ICNG volledig ingefaseerd is. De uitkomsten van de metingen van de baanstabiliteit op de trajecten Alkmaar - Amsterdam, Schiphol - Lelystad en Meteren - Boxtel zijn bepalend voor het vervolg van programma *Spoorcapaciteit 2030*. De resultaten komen beschikbaar in 2028 en zullen duidelijk maken of en welke maatregelen nodig zijn met welke doorlooptijden.

Met *Spoorcapaciteit 2030* zorgt IenW ervoor dat spoorvervoer ook op de middellange termijn voldoende capaciteit en kwaliteit heeft om in de vervoersvraag te voorzien. Met de budgettoevoeging van het Bestuurlijk Overleg MIRT 2022 is het accent gelegd op het voorzien in de extra vervoersbehoefte voortvloeiend uit de nieuwe woningbouwlocaties. Daarmee draagt het mede bij aan de woningbouwdoelstellingen en legt het samen met PHS grotendeels de infrastructurele basis voor het afgesproken eindvolume (treinfrequenties) van de HRN-concessie.

Vraag 14
Wat is de planning van het verplaatsen van het proefbaanvak van de Hanzelijn naar de Zeeuwse lijnen? Wat zijn de gevolgen van de notificatie door de Europese Commissie dat de uitrolvolgorde niet voldoet aan de TEN-T-verplichting? Hoe groot is het misgelopen bedrag vanuit de Connecting Europe Facility (CEF)?

Antwoord 14
In oktober 2024 is aan de Kamer gemeld[3] dat het proefbaanvak voor ERTMS van de Hanzelijn verplaatst wordt naar de Zeeuwse Lijn. De huidige planning is dat er op z'n vroegst in 2029 getest en beproefd wordt op de Zeeuwse Lijn.

De Europese Commissie heeft een pre-notificatie gestuurd om aan te geven dat niet (volledig) voldaan zal worden aan de TEN-T verplichting om het kernnetwerk van ERTMS te voorzien voor 2030. Het doel van deze pre-notificatie is dat het ministerie van IenW gezamenlijk met de ERTMS-coördinator onderzoekt of er mogelijkheden zijn om de uitrol op het kernnetwerk te versnellen. IenW heeft al stappen ondernomen richting de Europese Commissie om de gesprekken te starten.

Het misgelopen bedrag vanuit de Connecting Europe Facility (CEF) is € 7,1 miljoen, omdat de seriële upgrade van goederenlocomotieven niet in de looptijd van het project uitgevoerd kon worden.

Vraag 15
Welke jaartallen gelden voor Metronet/RandstadRail, gezien de oplossing van de vijfminutenfrequentie op de E-lijn per 2030 en de C-lijn per 2032, en in de planning 2031 en 2033 staat? Wat is de status van het realisatiebesluit van februari 2026?

Antwoord 15
De Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) gaat uit van start van de frequentieverhoging (van elke 10 minuten naar elke 5 minuten) op de E-lijn medio 2033. En op de C-lijn einde 2033. Het project liep ten tijde van het uitbrengen van MIRT-

[3] Kamerstukken II 2024/25, 33652, nr. 95

projectenboek volgens MRDH op schema. Op 16 oktober 2026 heeft IenW een brief naar de Tweede Kamer gestuurd over Prioritering en perspectief Mobiliteits- en Deltafonds. In deze brief valt te lezen dat dit project als eerste onder de zgn. “zaaglijn” valt. Dat houdt in dat IenW zijn bijdrage van € 270 miljoen aan dit project heeft gepauzeerd. IenW gaat met de MRDH in gesprek over de consequenties en wijze van het pauzeren van de bijdrage van IenW.

Vraag 16
Kunt u de mutaties in het budget voor spoorknoop Eindhoven uitsplitsen en bevestigen dat de scope niet kleiner wordt? Klopt het dat de aanleg pas in 2030-2033 plaatsvindt?

Antwoord 16
In het MIRT Overzicht stond de verantwoording voor zowel de Spoorknoop Eindhoven als de Spanningssluis Venlo onder de naam Toekomstvast Spoor Zuidoost-Nederland. Om beter zicht te krijgen op beide projecten zijn in het MIRT Overzicht 2027 het project en het budget voor de Spanningssluis Venlo overgeboekt naar het MIRT-blad grensoverschrijdend Spoorvervoer en is het MIRT-blad Toekomstvast Spoor Zuidoost-Nederland hernoemd in Spoorknoop Eindhoven.

Daarnaast is de scope voor de Spoorknoop Eindhoven uitgebreid en is het budget opgehoogd voor aanvullend voorbereidend onderzoek voor de aanleg van zijperrons op Eindhoven Centraal en is het budget verder opgehoogd vanwege extra benodigde werkzaamheden aan de westzijde en prijsbijstellingen.
ProRail heeft inmiddels opdracht om de planuitwerking voor het westelijk emplacement te starten. Deze zal naar verwachting in 2029 gereed zijn. De verdere planning van dit project wordt afgestemd met de andere werkzaamheden nabij station Eindhoven Centraal. De uitvoering van het werk op het westelijk emplacement vindt conform actuele inzichten plaats in de periode 2030-2033.

Vraag 17
Welke frequentie wordt beoogd met de Veluwelijn, en wanneer kan die rijden? Hoe verhoudt het budget voor de Veluwelijn zich tot de 21.000 woningen?

Antwoord 17
Met het project frequentieverhoging Veluwelijn wordt beoogd om naast de bestaande IC en sprinter op het traject Amersfoort-Zwolle (beide twee keer per uur) aanvullend dagdekkend twee keer per uur een extra trein te rijden tussen Amersfoort en Harderwijk. De betrokken partijen hebben met ProRail recent de eerste fase van de verkenning afgerond. Binnenkort start de volgende fase waarin wordt toegewerkt naar een voorkeursalternatief voor alle onderdelen. Op basis daarvan komt ook beslisinformatie beschikbaar over wanneer deze frequentieverhoging gerealiseerd kan worden.

Afgelopen najaar is bij de verdeling van de WoMo-gelden een afweging gemaakt tussen de ingediende voorstellen, waarbij onder andere is gekeken naar het aantal nieuwe huizen per geïnvesteerde euro. De gevraagde investeringen vanuit het Rijk in de Veluwelijn zijn hier toen positief uitgekomen. Dit heeft geresulteerd in een bijdrage van € 98 miljoen vanuit het Rijk. Vanuit de regionale partijen is nog eens ruim € 70 miljoen beschikbaar voor dit project.

Vraag 18

Wat is de stand van zaken met betrekking tot het verduurzamen van de dieselspoorlijnen, nu (een deel van) de middelen hiervoor herbestemd zijn?

Antwoord 18
Voor de noordelijke spoorlijnen hebben Rijk en de provincies Groningen en Fryslân op basis van onderzoek gekozen voor batterij-elektrische treinen (BEMU) met gedeeltelijke elektrificatie op 25 kV. Dit is de meest doelmatige en toekomstbestendige oplossing, met de laagste maatschappelijke kosten. Naar verwachting is dit bovendien de enige oplossing die vóór 2035 realiseerbaar is. Omdat vanuit het Mobiliteitsfonds geen middelen beschikbaar zijn, start de regio een eigen verkenning, onder meer om tijdig netaansluitingen te reserveren. Rijk en regio onderzoeken komend jaar gezamenlijk hoe de voorkeursoplossing financieel haalbaar kan worden. Daarbij wordt onder andere gekeken naar mogelijkheden die Europese fondsen en het Klimaat- en Energiefonds bieden. Realisatie in 2035 is afhankelijk van tijdige duidelijkheid over de financiering.

De systeemkeuze voor de noordelijke lijnen en het onderzoek naar een emissievrije systeemkeuze voor Gelderland zijn logische vervolgstappen in het Plan Emissievrij personenvervoer per trein. Voor projecten die al zijn gestart of in realisatie zijn, blijft de uitvoering doorgaan. Dit betreft de elektrificatie van de Maaslijn en de spoorlijnen Zutphen–Oldenzaal en Almelo–Mariënberg. Voor de verduurzaming van de Noordelijke lijnen en de resterende lijnen in Gelderland is nog geen financiering beschikbaar. Hierdoor staat de uitfasering van dieseltreinen onder druk, evenals de aanbesteding van de nieuwe concessie voor de noordelijke lijnen.

Vraag 19
Hoe groot is de totale financieringsopgave voor de Lelylijn volgens de meest actuele raming?

Antwoord 19
De ramingen zijn sinds het MIRT-onderzoek niet meer bijgewerkt. Wel zijn de getallen geïndexeerd naar prijspeil 2026. Voor het door de regio gewenste alternatief langs de snelwegen A6/A7 van Lelystad tot en met Groningen worden nu de kosten geschat op circa € 15 miljard. Het zuidelijk alternatief – dat aansluit op de bestaande spoorlijn bij Assen naar Groningen en bij Wolvega naar Leeuwarden – worden de kosten nu op circa € 9 miljard geschat. Het Afsluitdijkalternatief wordt op bijna € 19 miljard geschat. Deze bedragen kennen een onzekerheidsmarge van 40 procent. De mogelijke kosten Amsterdam-Lelystad en de kosten voor een internationale Lelylijn zitten niet in deze kostenschattingen. De bovengenoemde bedragen zijn exclusief exploitatiekosten.

Vraag 20
Welke financiële bijdrage verwacht u te realiseren via externe financiering om tot realisatie van de Lelylijn te komen? Welke bijdrage verwacht u van regio's, provincies en gemeenten? Welke mogelijkheden voor Europese financiering voor de Lelylijn worden onderzocht?

Antwoord 20
In de Kamerbrief over het perspectief over de Lelylijn[4] is een adviescommissie aangekondigd. Deze commissie gaat zich onder andere bezighouden met de beantwoording van dergelijke financiële vragen.

[4] kamerstuk 37020 A, nr. 13

Vraag 21
Hoe verhouden de verschillende alternatieven voor de Lelylijn zich tot elkaar op het gebied van uitvoerbaarheid, kosten, economische ontwikkeling en woningbouw?

Antwoord 21
Op 23 september 2024 is de Kamerbrief Voortgang MIRT-onderzoeken Lelylijn en Nedersaksenlijn[5] naar uw Kamer gestuurd. In deze Kamerbrief en de bijlagen worden de verschillende alternatieven toegelicht. Een aandachtspunt daarbij is dat de kosten op prijspeil 2024 staan (zie ook vraag 19). Voor woningbouw en economische ontwikkeling is vooralsnog de focus gelegd op het door de regio gewenste alternatief langs de snelwegen A6/A7. Alleen deze variant is ook in het ontwikkelperspectief van NOVEX-gebied Lelylijn – bijgevoegd bij genoemde brief – beschouwd.

Vraag 22
Wat is de stand van zaken met betrekking tot de Lelylijn? Welke concrete stappen zijn er (samen met de regio) gezet, sinds het rapport van de Lelylijngezant is opgeleverd?

Antwoord 22
In de Kamerbrief over het perspectief op de Lelylijn[6] is de stand van zaken toegelicht.

Vraag 23
Wat is er concreet gedaan sinds de startbeslissing voor de Nedersaksenlijn? Hoeveel geld is er onnodig gebruikt, als dit project on hold gezet wordt?

Antwoord 23
Het project Nedersaksenlijn is niet on hold gezet. Sinds de startbeslissing is gewerkt aan omgevingsparticipatie (met onder andere een eerste zienswijzeronde), de eerste trechtering van oplossingsrichtingen (zogenaamde zeef 0), het verkennen van meerdere dienstregelingsvarianten en zijn veel gesprekken met de regio gevoerd over de invulling van de Nedersaksenlijn. Daarnaast is een verkenning gestart naar de mogelijkheden voor gebiedsontwikkeling en economische mogelijkheden langs de spoorlijn.

Vraag 24
Wat is de huidige kostenraming ten opzichte van het gereserveerde budget voor de Nedersaksenlijn en Groningen Suiker? Wat is de stand van de verkenning van Groningen Suiker (€ 88,6 miljoen euro Rijk, € 43,1 miljoen euro regio), gezien de 4.300 woningen tot 2030?

Antwoord 24
In september 2024 zijn de eerste resultaten van het MIRT-onderzoek met de Kamer gedeeld[7]. In dit MIRT-onderzoek is gekeken naar een treindienst van 2 keer per uur tussen Groningen-Emmen-Almelo. Dit model werd toen op € 1,735 miljard geraamd (bandbreedte € 1,2 tot € 2,25 miljard; prijspeil 2024). Hierin zit grotendeels enkelspoor tussen Veendam en Emmen (zonder bovenleiding), dubbelspoor tussen Nieuw Amsterdam en Dalen en nieuwe stations Ter Apel en Stadskanaal, en vernieuwde stations Emmen en Hardenberg. De huidige MIRT-verkenning kijkt – conform de Omgevingswet - breder naar de opgaven en oplossingsrichtingen. De ramingen zijn sinds het MIRT-onderzoek Nedersaksenlijn niet meer bijgewerkt. ProRail werkt op dit

[5] Kamerstuk, 2024, 36600-A-6

[6] Kamerstuk 2026, 37020-A, nr. 13

[7] Kamerstuk 36600-A, nr. 6

moment aan nieuwe ramingen. In de zomer van 2027 worden de 3 tot 5 meest kansrijke oplossingsrichtingen bekend, inclusief kostenraming met een onzekerheidsmarge van 40 procent. In het najaar van 2027 en in 2028 worden deze oplossingsrichtingen uitgewerkt tot één voorkeursalternatief.

Vraag 25
Is er inmiddels voldoende budget om het project bij spoor- en perroncapaciteit Meppel te realiseren? Zo nee, hoeveel budget is er concreet nog nodig?

Antwoord 25
Op dit moment is er € 183 miljoen beschikbaar voor de aanpak van spoorknooppunt Zwolle-Meppel. Op dit moment is er geen reden om aan te nemen dat het projectbudget niet toereikend is.

De eerste korte termijn maatregelen (zoals het aanpakken van storingsgevoelige onderdelen) worden op dit moment uitgevoerd. De voorbereidingen voor een vierde perronspoor bij Meppel lopen, een projectbeslissing wordt in 2029 verwacht. Daarnaast wordt door middel van een studie gekeken hoe er op lange termijn meer treinen kunnen gaan rijden tussen de Randstad en Groningen. Daarvoor worden enkele overwegen aangepakt en wordt er onderzoek gedaan naar onder meer baanstabiliteit. De studie moet een antwoord geven op de grootte van de (financiële) opgave en of realisatie van eventuele maatregelen passen binnen het beschikbare budget.

Vraag 26
Welke frequentieverhoging maakt het vierde perronspoor in Meppel mogelijk, en wanneer? Waar blijft de aanpak van de overwegen?

Antwoord 26
Het vierde perronspoor in Meppel verhoogt de robuustheid maar is niet randvoorwaardelijk voor het verhogen van de frequentie tussen Zwolle en Groningen. Op de huidige infrastructuur kunnen er niet meer treinen rijden tussen Groningen en Zwolle. Daarom bekijkt ProRail nu samen met de regio wat nodig is. Zo lopen er onderzoeken naar baanstabiliteit en tractie-en energievoorziening en werken we toe naar de aanpak van een aantal overwegen. Voor de aanpak van overwegen dienen ook afspraken over cofinanciering gemaakt te worden. Voor de overwegen Reestouwe in Meppel en de Gemeenteweg in Staphorst worden al concrete stappen richting een aanpak gezet. Hiermee zetten we stappen richting een uiteindelijke frequentieverhoging.

Vraag 27
Waar hebben Rijk en regio zich toe verplicht in de bestuursovereenkomst Verruiming Sluiscomplex Kornwerderzand?

Antwoord 27
In 2020 hebben Rijk en regio in een bestuursovereenkomst afspraken gemaakt over het verruimen van het sluiscomplex. Wat niet expliciet in de bestuursovereenkomst is opgenomen zijn de ontwikkelingen rondom verzilting.
Onderdeel van het gehele project Kornwerderzand is het vernieuwen van de huidige bruggen door basculebruggen, waardoor het gehele project in de toekomst mogelijk blijft. De vernieuwing van de bruggen is uitvoerbaar en zal ook ter hand worden genomen. Parallel zullen rijk en regio samen onderzoek doen naar technisch werkbare oplossingen voor onder andere de sluisverruiming, de verziltingsopgave, morfologische ontwikkelingen van de Waddenzee en de stikstof-opgave. Dit met het oog op mogelijke

toekomstige realisatie van het gehele project. Op dit moment is de volledige projectscope niet uitvoerbaar. In afwachting van dit onderzoek wordt de rijksbijdrage voor de sluis op nul gezet.

Vraag 28
Aan welke afspraken uit de bestuursovereenkomst Verruiming Sluiscomplex Kornwerderzand is inmiddels voldaan en welke moeten nog worden gerealiseerd? Op welke punten wijkt de huidige planning af van de planning die bij het sluiten van de bestuursovereenkomst werd voorzien?

Antwoord 28
In de bestuursovereenkomst is opgenomen dat de provincie Fryslân het project zal realiseren. Tot op heden is nog niet gestart met de realisatie. De huidige planning wijkt niet alleen qua tijd af van de planning die bij het sluiten van de bestuursovereenkomst werd voorzien, maar ook qua budget, scope en risico's.

Vraag 29
Hoe weegt u de substantiële regionale bijdrage aan Kornwerderzand in het licht van het criterium in de prioritering van de mate van cofinanciering bij projecten door medeoverheden? Wat betekent dit voor de rangorde van dit project in het afweegkader?

Antwoord 29
In de rangorde hebben we ervoor gekozen om eerst te scoren op inhoudelijke criteria zoals mobiliteit, economische ontwikkeling en veiligheid. Het criterium cofinanciering hebben we net zoals brede welvaart en regionale spreiding meegenomen door hier na de scores op te toetsen. Wanneer we cofinanciering hadden meegewogen als apart criterium, bijvoorbeeld net als het criterium ‘geen alternatieven’, dan zou dit niet leiden tot een daadwerkelijk andere score van de projecten. Dit hadden we in de kamerbrief over de uitkomsten van de prioritering[8] van 16 oktober explicieter moeten opschrijven. Dit punt is ook benadrukt tijdens de begrotingsbehandeling van IenW van 28 oktober.

Vraag 30
Wordt de vervanging van de bruggen in de Afsluitdijk en de vervanging en uitbreiding van de sluis bij Kornwerderzand één project? En wat is de exacte planning van de verschillende onderdelen van dat project?

Antwoord 30
In de bestuursovereenkomst is afgesproken dat het vervangen van de bruggen en het uitbreiden van de sluis één project behelst, zoals ook aangegeven in de motie van het lid Olger van Dijk c.s.. In het kader van de prioritering is afgesproken dat we de huidige bruggen in de Afsluitdijk gaan vervangen met basculebruggen. Dit betekent dat dit onderdeel toekomstvast wordt uitgevoerd. Hiervoor reserveren we € 280 miljoen. Rijk en regio zullen samen onderzoek doen naar technisch werkbare oplossingen voor onder andere de sluisverruiming, de verziltingsopgave, morfologische ontwikkelingen van de Waddenzee en de stikstof-opgave. Er is nog geen exacte planning bekend.

Vraag 31
Wat verklaart de stijging in het Rijksbudget voor sluiscomplex Kornwerderzand van € 129 miljoen euro (MIRT 2025) naar € 522 miljoen euro, en wanneer verwacht u oplevering? Hoe staat het met de marktbijdrage van € 26,5 miljoen euro?

[8] Kamerstuk 37020-A-14

Antwoord 31
In de voorjaarsnota van 2025 is door het toenmalig kabinet € 375 miljoen euro aan de Rijksbijdrage toegevoegd, omdat het initiële projectbudget niet voldoende was om alle onderdelen van het project uit te voeren. Een datum voor oplevering van het totale project is mede in het licht van de prioritering niet voorzien. De marktbijdrage van € 26,5 miljoen euro is altijd onderdeel geweest van de regionale dekking. Het is nog niet bekend of de regionale bijdrage beschikbaar blijft naar aanleiding van de prioritering.