

Vraag - Infrastructuur:

Benoem de (maximaal) 10 infrastructuurprojecten waarmee je op korte termijn kan starten (omdat de stikstofproblematiek hier niet beperkend is); kunnen zowel lopende als gepauzeerde projecten zijn. Daarbij per project de vraag (i) wat is de huidige stand van zaken van het project, (ii) wat is de eerste vervolgstap, (iii) budget: wat is er beschikbaar en is er aanvullend budget nodig (en hoeveel dan)?.

De vraag is zo gelezen dat gevraagd wordt naar aanlegprojecten – van nationaal belang - bekostigd uit het Mobiliteitsfonds (MF), die snel verder gebracht kunnen worden omdat hier geen stikstofprobleem is voor het nemen van een projectbesluit. Het Deltafonds (DF) is buiten beschouwing gelaten. Onderstaande beantwoording gaat ook niet in op instandhouding (beheer en onderhoud en vernieuwing), weerbaarheid en infrastructurele verkeersveiligheidsmaatregelen.¹

Nr.	Cat.	Naam project (regio)	(i) Huidige stand van zaken	(ii) Eerste vervolgstap	(iii) Budget	Maatschappelijke opgave
1.	A	Zuidasdok (ZAD) en het derde perron Amsterdam Zuid (MIRT-regio Noordwest)	Het project ZAD is in realisatie en kent substantiële financiële opgaven. Dit is een gevolg van inflatie, schaarste in de markt en risico-avers gedrag van de markt, toenemende indirecte kosten, de grote bouwcomplexiteit, de staat van het areaal en de ondergrond. Het derde perron Amsterdam Zuid betreft een plan- en studiefase voor de aanleg van een derde perron, met o.a. een terminal voor internationale treinen.	Het project ZAD is voor een deel gegund aan de aannemer. Vervolgstap is de gunning van het resterende deel van het project (gepland eind 2026). Het derde perron Amsterdam Zuid: vaststellen voorkeursalternatief in 2027-Q1.	Beschikbaar: ZAD € 3.505 mln. Derde perron Amsterdam Zuid € 429 mln. Aanvullend nodig: ZAD € 1.150-1.300 mln. Derde perron Amsterdam Zuid € 95 mln.	De ruimtelijke ontwikkelingen in de corridor Haarlemmermeer-Almere en op de Zuidas versterken de toename van het aantal reizigers en de hoeveelheid verkeer. De A10 zuid is een belangrijke schakel voor het gehele nationale hoofdwegennetwerk. De Ringweg A10 is in 2040 op één na grootste nationale knelpunt van Nederland. Voor de bereikbaarheid van nieuwe én bestaande woningen, de economische ontwikkeling van Nederland is het nodig dat structurele files op stedelijke Ringwegen worden aangepakt. Daarnaast speelt het project een belangrijke rol leefbaarheid / aantrekkelijkheid van het gebied. Het derde perron Amsterdam Zuid is nodig om internationaal treinverkeer vanuit Amsterdam Zuid mogelijk te maken (Londe, BXL, Parijs) omdat dit op de langere termijn niet meer past op Amsterdam Centraal. Zonder deze stap kunnen verdere extra treinen tussen Amsterdam en Alkmaar niet ingevoerd

¹ Bij de beantwoording van eerdere vragen is het project N50/N36 veiligheidsmaatregelen genoemd.

T & W 202000495

						worden en is nieuwe woningbouw minder goed bereikbaar.
2.	A	A27 Houten-Hoipolder (eerste fase en tweede fase) (MIRT-regio Noordwest/Zuid)	Het tracébesluit is onherroepelijk. De reguliere onderdelen van dit project zijn gegund aan de aannemer en in uitvoering. Twee (twee fase) onderdelen blijken er slechter aan toe dan verwacht, zodat deze niet hergebruikt kunnen worden bij de verbreding, maar moeten worden vervangen. Voor de tweede fase geldt vanwege beperkt budget gekozen is voor een gefaseerde aanpak van het project. Voor een deel van de uitvoering van het tracébesluit is nog geen budget beschikbaar. Concreet gaat het hier om de capaciteitsuitbreiding van de Houtensebrug en de vervanging van de Keizersveerbruggen	Definitieve gunning twee fase onderdelen aan aannemer. Voor de tweede fase geldt starten aanbestedingstraject.	Beschikbaar: Eerste fase € 2.998 mln. Tweede fase € 0 Aanvullend nodig: Eerste fase € 600-800 mln. Tweede fase € 800-1.200 mln.	Het traject vormt één van de belangrijkste noord-zuid verbindingen van Nederland. Het project is (deels) in uitvoering en beschikt als één van de laatste aanlegprojecten over een onherroepelijk Tracébesluit. De A27 tussen Houten en Hoipolder wordt over een lengte van 47 kilometer de komende jaren flink opgeknapt. Het belang hiervan is groot, gezien de verouderde bruggen (Merwedebrug en Hagesteinsebrug) en de filedruk op het tracé (meerdere knelpunten hoog in file top). Daarnaast wordt knooppunt Hoipolder aangepast en wordt een aansluiting Gorinchem-Noord aangelegd.
3.	A	Ring Utrecht (MIRT-regio Noordwest)	Voor het tracébesluit heeft RvS de gelegenheid gegeven voor een "bestuurlijke lus" voor een nadere onderbouwing. Deze is aangeleverd en een definitieve uitspraak wordt dit jaar verwacht.	Definitief besluit RvS over het tracébesluit. Daarna starten aanbestedingstraject (waarschijnlijk in fasen)	Beschikbaar: € 1.802 mln. Aanvullend nodig: Gezien de lange tijd dus vaststellen TB en definitieve uitspraak (en excessieve prijsstijgingen) is beschikbaar budget onvoldoende. Een nieuwe raming is nog niet gemaakt, maar naar verwachting is dit het tekort meer	De Ring Utrecht is de draaischijf van het Nederlandse hoofdwegennet en van groot belang voor het landelijke en regionale verkeer. In midden-Nederland is met name het project Ring Utrecht noodzakelijk voor de bouw van 165.000 woningen. De groei van het verkeer leidt tot ontwikkelingsproblemen en verkeersveiligheidsproblemen op de Ring Utrecht en het daarop aansluitende onderliggend wegennet. Het project draagt bij aan de doelstellingen: betere doorstroming, leefbaarheid en veiligheid op het hoofdwegennet. Voor de bereikbaarheid van nieuwe én bestaande woningen, en de

					dan € 1.000 mln. (grote schatting).	economische ontwikkeling van Nederland is het nodig dat structurele files op stedelijke Ringwegen worden aangepakt.
4.	A/B	Hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl (HLD) (MIRT-regio Noord)	Is een lopend MIRT-project (maar is ook een aparte vernieuwingsopgave). Gaat over opwaarderen van de hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl waarbij meerdere bruggen worden vervangen. Alle bruggen worden duurder. Om het hele programma uit te voeren is extra budget nodig. Zo zit de Gerrit Krolbrug in dialoofase en daar zitten aannemers ook al 20% boven budget.	Opwaardering verloopt in verschillende fases, per brug: - Gerrit Krolburg (GKB): voorbereiding voor realisatiefase gestart. - Paddepoelsterbrug: wordt met taakstellend budget uitgevoerd door gemeente Groningen. - Bruggen Oude Schouw, Uitwellingerga, Spannenburg en Kootstertille (planfase) worden in een bruggenportfolio gerealiseerd. - Schuilenburg: dit jaar besluit wel/geen gelijkwaardige oeververbinding terugleggen (met het oog op de verkeersbewegingen). Licht bestuurlijk gevoelig. - Busbaanbrug: brug in de stad Groningen. Van de bruggen in programma is deze in beste staat, vandaar aan het einde van de rij. Wel belangrijk voor stad Groningen om elders terug te leggen i.v.m. woningbouw. In potlood slechts € 15 mln. beschikbaar.	Beschikbaar: € 515 mln. Aanvullend nodig: € 200 mln.	De vervanging van de bruggen over de vaarweg Lemmer-Delfzijl is om twee redenen cruciaal 1. Om de bestuurlijk vastgelegde opwaardering van de vaarweg mogelijk te maken, zodat met grotere schepen gevaren kan worden. 2. Met het vervangen van de bruggen blijven de oeververbindingen voor het onderliggend wegnnet beschikbaar. Zonder aanvullende middelen kunnen delen van het programma niet worden uitgevoerd.
5.	B	A20 Nieuwerkerk a/d IJssel-Gouda (MIRT-regio Zuidwest)	Dit project bevindt zich in de planuitwerkingsfase. Door verschillende oorzaken (prijsstijgingen, scopewijzigingen, woningbouwontwikkelingen) zijn de kosten voor dit project een stuk hoger geworden.	Ontwerp-projectbesluit	Beschikbaar: € 216 mln. Aanvullend nodig: er is nog geen raming van het tekort, maar ca. € 200-400 mln.	De A20 Nieuwerkerk a/d IJssel - Knooppunt Gouwe kent flinke problemen met de doorstroming en de verkeersveiligheid. Dit traject staat op meerder plekken hoog in de meest actuele file top. Uitvoering project is zeer wenselijk vanwege grote woningbouwontwikkelingen in de omgeving.
6.	B	Oude Lijn (MIRT-regio Zuidwest)	Voor drie bestaande stations is de planfase gestart (Leiden, NOI, Schiedam). Voor overige opgave loopt de verkenning door.	Eind dit jaar voorkeursbesluit over één bestaand station (Dordrecht), vier nieuwe stations en spoorverdubbeling tussen Delft Campus en Schiedam.	Beschikbaar: € 1.402 mln. + € 143 mln. uit de € 2,5 mld. WoMo	In de zuidelijke randstad zullen de komende jaren 200.000 nieuwe woningen en 80.000 worden arbeidsplaatsen gerealiseerd. Een robuust ov- netwerk is nodig om de economische motor in de Zuidelijke Randstad structureel te versterken

					Aanvullend nodig: € 2 mld.	(agglomeratiekracht). Aanvulling van het tekort is ook nodig om een spoorverdubbeling tussen Delft Campus en Schiedam en vier nieuwe stations in Rijswijk Buiten, Dordrecht Leerpark, Schiedam Kethel en Rotterdam van Nelle te realiseren. De verkenning Oude Lijn komt voort uit het Nationaal Groeifonds.
7.	B	Eindhoven internationaal knooppunt <i>(MIRT-regio Zuid)</i>	Planuitwerking multimodale knoop en planuitwerking eerste fase aanpassing Station Eindhoven.	Starten planuitwerking tweede fase aanpassing station Eindhoven (ongelijkvloerse kruising (€ 350-850 mln.)) en derde fase aanleg noord- en zuid-perron (€ 203 mln.).	Beschikbaar: € 141 mln. Aanvullend nodig: € 1.053 mln.	Deze schaa sprong voorziet in de snelgroe iende vervoersbehoefte in deze belangrijkste economische regio van Nederland en stimuleert verdere ontwikkeling van Brainport als krachtigste economische groeiregio. Het maakt extra treinen naar Brabant en Limburg mogelijk en faciliteert toekomstige internationale treinen naar Duitsland (o.a. IC Aken) en België.
8.	B/C	Spoorcapaciteit 2040 en het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) <i>(Landelijk)</i>	Huidige programma spoorcapaciteit loopt. PHS is in realisatie.	Betreft o.a. perron en onderdoorgang bij Deventer (Berlijntrein), overwegen bij spoorknoop Meppel, reistijdverkorting op de Flevolijn richting Noord-Nederland, emplacement bij Venlo (bevorderen internationaal en goederenvervoer) en aanpassingen aan elektriciteitsvoorziening, overwegen en spoordijken om meer treinen naar Zeeland en op de Brabantroute mogelijk te maken. Uit de laatste voortgangsrapportage PHS volgt een potentieel tekort van € 376 mln.	Beschikbaar: Spoorcapaciteit € 0 PHS € 5.052 mln. Aanvullend nodig: Spoorcapaciteit structurele reeks van € 200 mln. tot einde MF (totaal € 2,6 mld.) PHS € 376 mln.	Landelijke aanpak van knelpunten in de spoorinfrastructuur zorgt voor de inzet van meer, langere en snellere treinen voor de ontsluiting van de grootschalige woningbouwlocaties en verbindt economische toplocaties. Het maakt doorgroei van (internationaal) personen en goederenvervoer mogelijk, en het maakt betere bereikbaarheid mogelijk door het gehele land.
9.	C	OV-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer (OVAH) <i>(MIRT-regio Noordwest)</i>	Verkenning loopt. Eind '26/begin '27 is een voorkeursbesluit voorzien.	Nemen voorkeursbesluit over doortrekken van bestaande metro van Amsterdam Zuid tot Hoofddorp.	Beschikbaar: € 1.072 mln. Aanvullend nodig: € 5,3 mld.	Realisatie zorgt voor een betere bereikbaarheid van huidige en toekomstige woon- en werklocaties (MRA heeft ruim 325.000 woningen gepland tot 2050). Het vergroot de agglomeratiekracht van deze economische regio en ontlast de Schiphol tunnel als grootste bottleneck voor het spoorvervoer, met

						uitstralingseffecten naar het landelijk netwerk. Deze is ook noodzakelijk voor ambities voor internationaal treinverkeer. De verkenning komt voort uit het Nationaal Groeifonds.
10.	C	Extra kolk Sluis Grave (MIRT-regio Oost)	In het kader van het vernieuwingsproject stuw Grave bestaat de mogelijkheid om een extra sluiscolk aan te leggen als gekozen wordt voor nieuwbouw.	Eind 2027 moet een deel van de planfase worden afgerond, waarbij per stuw wordt besloten of wordt doorgegaan met het huidige onderhoud, deze gerenoveerd of vervangen wordt. Als besloten wordt de stuw bij Grave te vervangen, kan een tweede sluiscolk eventueel meegenomen worden.	Beschikbaar: € 0 Aanvullend nodig: € 500 min.	Nederland heeft steeds meer te maken met periodes van droogte. De bevaarbaarheid van de IJssel en de Waal staan hierdoor onder druk. Belangrijk voor de robuustheid van het netwerk is dat in periodes van droogte ook alternatieven omvaarroutes zijn, anders leidt dit tot o.a. extra vervoer over de weg en spoor waar geen ruimte is. De extra kolk is nodig voor de robuustheid van het systeem (omvaren bij laag water Waal).

Toelichting:

- Er zijn meer dan 10 projecten die onder de afbakening vallen en die dus geen stikstofprobleem hebben. Bij het terugbrengen van de lijst naar 10 projecten, is vooral gekeken naar de fase waarin de projecten zich bevinden²:
 - A. Projecten in (naderende) uitvoering die zonder extra financiële middelen op (korte) termijn zullen stilvallen.
 - B. Projecten die in planuitwerking zijn en zonder extra financiële middelen op (korte) termijn zullen stilvallen.
 - C. Projecten in de verkenningfase of waarvoor een verkenning gestart kan worden (incl. de gepauzeerde projecten).
- Voor het inzicht is een aparte kolom toegevoegd met de maatschappelijke opgave bij het uitvoeren van het project.
- In de tabel is opgenomen hoeveel budget beschikbaar is en wat aanvullend nodig is. Hierbij wordt het volgende opgemerkt:
 - o Het gaat om bedragen in actueel prijspeil, tenzij anders is aangegeven. Er wordt voor het beschikbare budget uitgegaan van de stand Ontwerpbegroting 2026, tenzij anders is aangegeven.
 - o De uitgaven in de tabel vinden hun beslag in meerdere jaren. Hiertoe kan een raming worden opgesteld, waarbij ook rekening gehouden wordt met maakbaarheid.
 - o Een significant deel van het financiële tekort bij lopende projecten wordt veroorzaakt door excessieve prijsstijgingen in combinatie met de taakstelling op de prijsbijstelling. Met eventuele toekomstige verschillen in kostenstijgingen en prijscompensatie (positief of negatief) is hierbij

² Bij het opstarten van geheel nieuwe projecten of reeds gepauzeerde projecten zal eerst een verkenning gestart moeten worden en daarna een planuitwerking. Na de verkenningfase (beleidsmatig deel) volgt de planuitwerking (het juridisch deel). De doorlooptijd tot een projectbesluit is bij grote projecten van nationaal belang ten minste 4-6 jaar (2 jaar voor een verkenning en 2-4 jaar voor een planuitwerking). Pas als het projectbesluit onherroepelijk is kan de aanbesteding worden gestart en deze duurt ten minste anderhalf jaar. De eerste schop kan pas daarna de grond in.

geen rekening gehouden.

- De projecten Zuidasdok, A27 Houten-Hooipolder en delen van het programma Hoofdvaarweg Lemmer – Delfzijl zijn reeds gecontracteerd en in uitvoering. De maakbaarheid van deze projecten is daarmee al geborgd.
- Voor de overige projecten geldt dat deze gestart of verder opgepakt kunnen worden en gespreid over de tijd in uitvoering gebracht zullen worden. Zoals in eerdere beantwoording op vragen is aangegeven moet het productievermogen van de RWS, ProRail en de markt worden vergroot om de groeiende instandhoudingsopgave en nieuwe aanlegprojecten op te kunnen pakken. Daarmee zijn deze projecten maakbaar. Zo kan de voorbereiding van de aanbesteding Ring Utrecht starten nadat het projectbesluit onherroepelijk is. De overige projecten kunnen starten, toewerken naar een voorkeursalternatief en een projectbesluit. De projecten Ring Utrecht, Oude Lijn en OVAH zullen vanwege hun omvang en complexiteit vervolgens in delen op de markt worden gezet. Dit vergroot de beheersbaarheid en voorkomt marktspanning. Dit leidt ertoe dat de kasuitgaven over de looptijd van het MF gespreid kunnen worden.
- Voor de financiële situatie van het MF in den brede wordt verwezen naar eerdere antwoorden.
- Zoals gezegd, is het Deltafonds buiten beschouwing gelaten. Prioritaire investeringen die nodig zijn binnen het DF zijn het Gemaal IJmuiden (€ 1,8 mld., betreft het gemiddelde van de bandbreedte € 1,4 mld. - € 2,3 mld.) en de Spuimiddelen Afsluitdijk (€ 1,3 mld.). Deze projecten kennen ook geen stikstofbeperkingen. Uitblijven van deze investeringen betekent dat het functioneren van deze complexen niet meer kan worden gegarandeerd waardoor het risico op zeer forse wateroverlast aanzienlijk toeneemt.
- In onder meer het Meerjarenplan Instandhouding Rijkswaterstaatnetwerken en de Staat van de Infra RWS en ProRail staan diverse vernieuwingsprojecten benoemd.

NB. Er heeft conform verzoek afstemming plaatsgevonden met het ministerie van Financiën over de beantwoording van deze vraag. Financiën geeft aan dat ze het niet oneens zijn met de tekst. Zij kunnen echter geen formeel akkoord geven omdat hun standpunt is dat dit antwoord zich niet leent voor afstemming met hen en de tekst voor rekening van IenW is.