

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

1879

Vragen van het lid **Van Duijvenvoorde** (FVD) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *de vertraging en mogelijke versobering van de verbreding van de A27 tussen Houten en Hooipolder* (ingezonden 13 april 2026).

Antwoord van Minister **Karremans** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 11 mei 2026).

Vraag 1

Bent u bekend met het bericht «*Dreigt de kaasschaaf voor de A27? Regio vreest nieuwe knelpunten en stilvallen van woningbouw*»?¹

Antwoord 1

Ja, ik ben hiermee bekend.

Vraag 2

Klopt het dat, door oplopende kosten, delen van het project A27 Houten-Hooipolder zijn uitgesteld, versoberd of heroverwogen? Zo ja, welke onderdelen betreft dit precies?

Antwoord 2

In de MIRT-brief najaar 2024 is gemeld dat het programma A27 Houten-Hooipolder te maken heeft met aanzienlijk hogere kosten dan eerder was voorzien. In de MIRT-brief van voorjaar 2025² is aangegeven dat – als gevolg van deze oplopende kosten – keuzes gemaakt moeten worden. Binnen het programma A27 Houten-Hooipolder wordt er prioriteit gegeven aan het uitvoeren van de werkzaamheden die onvermijdelijk zijn; het gaat om de vervanging van de Merwedebruggen en de Hagesteinsebruggen (beide einde levensduur).

Programmaonderdelen 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 Merwedeburg Oost.

¹ AD, 8 april 2026, Dreigt de kaasschaaf voor de A27? Regio vreest nieuwe knelpunten en stilvallen van woningbouw | Altena | AD.nl

² Kamerbrief d.d. 22 mei 2025 (kenmerk: IENW/BSK-2025/106021).

Werkzaamheden die reeds gestart zijn, worden doorgezet (knooppunt Hooipolder en aansluiting Groote Haar). Dit betekent echter ook dat andere onderdelen van het programma op een later moment worden uitgevoerd. Concreet gaat het hier om de capaciteitsuitbreiding van de Houtensebrug³ en de vervanging van de Keizersveerbruggen en aansluitende infrastructuur. Inmiddels is de ontwerpfasen van de Merwedebrug West en van de Hagesteinsebruggen afgerond. Daarmee is er meer inzicht gekomen in de planning van het programma. De Merwedebrug West is naar verwachting gereed in 2031 en de Hagesteinsebruggen naar verwachting in 2034. Per separate brief (11 mei 2026⁴) is de Kamer nader geïnformeerd over de over de laatste ontwikkelingen bij het programma A27 Houten-Hooipolder (inclusief planning en financiën).

Vraag 3

Kunt u aangeven wat op dit moment de actuele kostenraming van het project A27 Houten-Hooipolder is, hoe deze zich verhoudt tot eerdere ramingen en welke oorzaken ten grondslag liggen aan de kostenstijgingen?

Antwoord 3

Het beschikbare budget bedraagt in het MIRT 2026 € 2.998 mln. Om de onvermijdelijke onderdelen en de onderdelen met de grootste bijdrage aan de doorstroming (zie antwoord 2) uit te kunnen voeren bedraagt de aanvullende dekking circa € 1.850–1.970 mln.⁵.

Oorzaken die ten grondslag liggen aan de kostenstijgingen betreffen prijsstijgingen, huidige marktspanning, een te lage initiële raming en voortschrijdende inzichten (onder andere onderschatting complexiteit en een slechtere staat van het areaal).

Gezien de grote omvang van dit aanvullende bedrag zijn er verschillende scenario's (bijvoorbeeld een geheel nieuw ontwerp of de renovatie van de bestaande Merwedebrug) onderzocht en zorgvuldig tegen elkaar afgewogen. Geen van deze opties leverde echter de beoogde kostenbesparing op zonder fors in te boeten op het beoogde resultaat. Dat resultaat moet worden bereikt gegeven het feit dat het traject één van de belangrijkste noord-zuid verbindingen van Nederland vormt. Het betreft een grote noodzakelijke vernieuwingsopgave van vitale infrastructuur (o.a. verouderde Merwedebrug en Hagesteinsebrug). Ook is er sprake van acute infrastructurele knelpunten op het tracé, die verder toenemen als gevolg van de groeiende mobiliteit.

Vraag 4

Welke scenario's voor fasering, versobering of bezuiniging worden momenteel onderzocht? Kunt u per scenario aangeven wat de gevolgen zijn voor capaciteit, doorstroming, verkeersveiligheid, leefbaarheid en uitvoeringstermijn?

Antwoord 4

Zie beantwoording vraag 2 en 3. Uitgangspunt blijft om het hele Tracébesluit uit te voeren en de meest urgente onderdelen als eerste op te pakken.

Vraag 5

Deelt u de zorg dat het uitstellen van de vervanging of aanpassing van onderdelen zoals de Keizersveerbrug, de Houtensebrug en knooppunt Gorinchem ertoe kan leiden dat nieuwe of blijvende knelpunten ontstaan op het traject A27? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 5

Bij de prioritering is de afweging zodanig gemaakt dat de kans op knelpunten zo klein mogelijk is, zie beantwoording vraag 2. Daarbij blijft het belangrijk dat het gehele programma (Tracébesluit) uiteindelijk wordt uitgevoerd.

³ Zie ook Kamerstuk 36 600 A, nr. 52

⁴ Kamerbrief met titel: «A27 Houten-Hooipolder, besluitvorming Merwedebruggen»

⁵ Dit is zonder de vervangingsopgave van Steenenhoek en Palenweg.

Vraag 6

Hoe beoordeelt u in het bijzonder de betekenis van de Merwedebrug en knooppunt Gorinchem voor de doorstroming op de A27, gelet op het feit dat dit traject behoort tot de grootste fileknelpunten van Nederland?

Antwoord 6

Binnen het programma A27 Houten-Hooipolder is de Merwedebrug met gedeeltelijke aanpak van knooppunt Gorinchem de grootste flessenhals. Bovendien heeft de Merwedebrug einde technische levensduur bereikt en is vervanging op korte termijn noodzakelijk. Dat is de reden dat dit onderdeel van het programma met prioriteit wordt uitgevoerd.

Vraag 7

Deelt u de opvatting dat een gedeeltelijke aanpak van de A27, waarbij cruciale flessenhalzen onvoldoende worden meegenomen, het risico vergroot dat publiek geld wordt geïnvesteerd zonder dat de beoogde filevermindering daadwerkelijk wordt gerealiseerd? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 7

Nee, dat deel ik niet. Uiteindelijk wordt het hele Tracébesluit uitgevoerd, maar wordt de uitvoering langer over de tijd verspreid. De belangrijkste flessenhalzen worden hierbij als eerste aangepakt. Zie ook vraag 5.

Vraag 8

Kunt u aangeven wat de verwachte effecten zijn van de huidige onzekerheid rond de A27 op de filedruk bij de Merwedebrug en knooppunt Gorinchem, zowel tijdens de werkzaamheden als in de eindsituatie indien onderdelen worden geschrapt of uitgesteld?

Antwoord 8

Voor de doorstroming is de Merwedebrug de grootste flessenhals op de A27 tussen Houten en Hooipolder. De bestaande Merwedebrug heeft einde levensduur bereikt. Naast de bestaande Merwedebrug zal de nieuwe Merwedebrug West worden gebouwd. De Merwedebrug West is naar verwachting gereed in 2031. Tijdelijk zal deze brug gebruikt worden in twee richtingen. Na de sloop van de bestaande brug zal de Merwedebrug Oost (capaciteitsuitbreiding) worden gebouwd. De precieze planning van de Merwedebrug Oost is nog niet bekend. Dit is afhankelijk van de vervanging van de objecten Steenenhoek en Palenweg die momenteel nader wordt uitgewerkt. De vermindering van de filedruk is hiermee afhankelijk van het moment van openstellen van Merwedebrug Oost. Bij een latere opstelling van Merwedebrug West zal het bestaande knelpunt erger worden als gevolg van autonome groei (langdurigere spitsperiode). Het positieve effect van de verbreding van Gorinchem-Everdingen zal pas bij openstelling van Merwedebrug Oost zijn bereikt. Daarnaast zal er een risico zijn van terugslag van de file op de A27 over knooppunt Gorinchem. De filedruk tijdens de uitvoering van m.n. het gedeelte Everdingen-Gorinchem zal fors zijn, hiervoor zijn de nodige nacht-, weekend- en zomerafsluitingen gepland (link planning werkzaamheden).

Vraag 9

Welke gevolgen verwacht u van verdere vertraging of versobering voor de bereikbaarheid van Gorinchem en de omliggende regio, zowel voor bewoners als voor goederenvervoer, hulpdiensten en regionale economie?

Antwoord 9

Als gevolg van de gefaseerde uitvoering zal er langer sprake zijn van hinder door de files op het traject met gevolgen voor de bereikbaarheid.

Vraag 10

Erkent u dat de aanhoudende onzekerheid over de A27 negatieve gevolgen kan hebben voor woningbouw, bedrijventerreinen en andere ruimtelijke ontwikkelingen in de regio, juist op een plek waar bereikbaarheid een essentiële randvoorwaarde is? Zo ja, hoe weegt u dat mee?

Antwoord 10

De Tweede Kamer is op 11 mei 2026 geïnformeerd over de stand van zaken van het programma A27 Houten-Hooipolder. Met deze brief wordt duidelijkheid gegeven over de planning van realisatie van dit programma. De inzet is en blijft om uiteindelijk het gehele Tracébesluit te realiseren. Zie tevens de beantwoording vraag 2 voor de onderdelen die prioriteit krijgen.

Vraag 11

Kunt u concreet aangeven welke woningbouw- en economische ontwikkelingen langs het traject A27 Houten-Hooipolder geraakt kunnen worden door uitstel of versoering van het project?

Antwoord 11

De A27 Houten-Hooipolder is vooral een belangrijke verbindingroute tussen het noorden en zuiden van Nederland en als ontsluiting van het rivierengebied. Deze vertraging heeft vooral hiervoor gevolgen.

Vraag 12

Welke gevolgen heeft de huidige onzekerheid voor de ontwikkeling van openbaarvervoermaatregelen in de corridor, waaronder de snelle busverbinding tussen Breda, Gorinchem en Utrecht en de aanleg van overstappunten?

Antwoord 12

Als gevolg van de gefaseerde uitvoering zal de OV-verbinding tussen Breda en Utrecht langer hinder ondervinden van de files op het traject. Hierbij blijft het uitgangspunt dat tijdens de werkzaamheden de weg en vaarweg zoveel mogelijk beschikbaar blijven voor verkeer.

Vraag 13

Hoe beoordeelt u de toename van sluipverkeer op gemeentelijke en provinciale wegen als gevolg van aanhoudende congestie op de A27? Welke verantwoordelijkheid ziet u hierin voor het Rijk?

Antwoord 13

Helaas zal de regio als gevolg van de gefaseerde uitvoering op diverse plekken langer last blijven houden van het sluipverkeer bij hinder op de A27. In het programmabudget zijn middelen gereserveerd voor een beperkte passende hinderaanpak; deze worden al sinds de start van het programma ingezet en de hinderaanpak blijft van toepassing nu uitvoering van het programma langer duurt. Rijkswaterstaat voert landelijk verkeersmanagement uit in afstemming met de regio. Doel van Rijkswaterstaat hierbij is om automobilisten op de snelweg te houden en sluipverkeer te voorkomen.

Vraag 14

In hoeverre zijn de betrokken gemeenten, provincies, waterschappen en samenwerkingsverbanden, waaronder Slimme Aanpak A27, betrokken bij de keuzes die nu worden gemaakt over planning, budget en scope?

Antwoord 14

Met de leden van de Bestuurlijke Advies Groep (BAG) (betrokken gemeenten, provincies, waterschappen en samenwerkingsverbanden) is na het faseringsbesluit van mei 2025 afgesproken om de effecten van het faseringsbesluit inzichtelijk te maken. Ook is aan de leden van de BAG gevraagd proactief mee te denken over mogelijke beheersmaatregelen en meekoppelkansen. Hiervoor zijn werkateliers gepland. Het is de ambitie om rond de zomer concrete voorstellen te bespreken in de BAG en hierover vervolgens afspraken te maken.

Vraag 15

Bent u bereid op korte termijn met de regio in overleg te treden over een integrale oplossing voor het gehele traject, inclusief de knelpunten bij de Merwedeburg en knooppunt Gorinchem? Zo ja, op welke termijn?

Antwoord 15

Voor de belangrijkste werkzaamheden binnen het programma A27 Houten-Hooipolder (o.a. Merwedebrug West en Hagesteinsebruggen) is de Tweede Kamer per brief is geïnformeerd over de stand van zaken. Direct hierna worden de regionale bestuurders geïnformeerd over de stand van zaken. Duidelijkheid over de aanpak van de werkzaamheden voor de langere termijn (o.a. Houtensebrug en Keizersveerbruggen) is afhankelijk van nieuwe besluitvorming binnen het Mobiliteitsfonds. Vanuit het programma is regelmatig contact met de regio over de voortgang van het programma, maar na de zomer zal ik ook zelf hierover in gesprek gaan met de regio.

Vraag 16

Kunt u de Kamer vóór de komende begrotingsbehandeling of een ander eerstvolgend relevant debat een geactualiseerde planning sturen, inclusief duidelijkheid over budget, scope, fasering en oplevermomenten van de verschillende deelprojecten?

Antwoord 16

De Tweede Kamer is op 11 mei per brief geïnformeerd over de stand van zaken. Over de voortgang van het programma wordt de Tweede Kamer op de reguliere momenten geïnformeerd.

Vraag 17

Welke maatregelen bent u bereid te treffen om te voorkomen dat het project zodanig wordt versoberd dat hardnekkige fileknelpunten, waaronder bij de Merwedebrug en knooppunt Gorinchem, in stand blijven?

Antwoord 17

Met het afronden van de ontwerpfase en het definitief opdragen van de Merwedebrug West wordt een grote stap gezet in het programma A27 Houten-Hooipolder. De Merwedebrug vormt namelijk het grootste knelpunt tussen Houten en Hooipolder.

Het besluit om het werk aan de Merwedebrug West op te dragen (gunnen), kan niet langer uitgesteld worden om het afgesproken traject met de aannemerscombinatie binnen de gemaakte afspraken af te ronden. Uitstel van het besluit leidt tot vertraging van de start van de uitvoering en verandering van de voorwaarden waaronder het werk zou kunnen worden uitgevoerd. Dit zou leiden tot hogere kosten, een langere duur en grotere risico's. Op 23 juni 2026 vindt het Commissiedebat Strategische keuzes bereikbaarheid plaats, waarin het afweegproces voor de brede prioritering binnen het Mobiliteitsfonds en Deltafonds met de Tweede Kamer besproken wordt. De begrotingsregels schrijven voor dat meerkosten van dekking worden voorzien. De meerkosten voor de Merwedebruggen worden voor nu gedekt uit de Ring Utrecht, het besluit voor de definitieve dekking loopt mee in dit afweegproces. Er dient geprioriteerd te worden over de volle breedte van de opgaven, het MIRT en de fondsen. Zie hiervoor de brief die ik samen met de Staatssecretaris naar de Tweede Kamer heb gestuurd (Kamerbrief 36800-A-39, d.d. 16 maart 2026).

Vraag 18

Bent u bereid de Kamer periodiek te informeren over de voortgang van het project, de kostenontwikkeling en de bestuurlijke afstemming met de regio?

Antwoord 18

De Tweede Kamer wordt periodiek geïnformeerd over de voortgang van de MIRT-projecten via Kamerbrieven die voorafgaand aan de commissiedebatten MIRT aan de Tweede Kamer worden gestuurd.