

Vraag

In de beantwoording van de informele vragen van dinsdag 13 januari jl. is een overzicht gegeven van 10 infrastructurele projecten, waarmee je op korte termijn kunt starten (kan zowel een lopend of gepauzeerd project zijn).

Kan naar aanleiding van dat overzicht worden aangegeven:

- Wat per project de benodigde kasreeksen (2026 – 2050) zijn. De kasritmes graag afstemmen met FIN.
- Kunnen jullie aanvullend aangeven welke top 3 projecten jullie zouden adviseren, gezien de wens om die projecten doorgang te laten vinden (i) waarbij de grootste infrastructurele knelpunten optreden en (ii) die meer dan één belang dienen (bv. economie en ontsluiting woningbouw). Daarbij graag ook aandacht voor de 'verdeling' Randstad/rest van Nederland.

Antwoord

Vanuit het oogpunt van mobiliteit en bereikbaarheid, én andere maatschappelijke belangen (zoals economie en ontsluiting woningbouw) en de 'verdeling' Randstad/rest van Nederland, adviseert IenW de volgende drie projecten voorrang te geven:

- Zuidasdok (ZAD), waaronder het derde perron Amsterdam-Zuid
- A27 Houten-Hoofpolder
- Ring Utrecht

Voor deze drie projecten geldt:

- Het gaat om projecten van nationaal belang (met een groot effect op het integrale netwerk) die in uitvoering zijn¹ en waar al lange tijd aan wordt gewerkt.
- Het zijn acute infrastructurele knelpunten.
- Zonder extra financiële middelen zullen de projecten snel stilvallen. De omvang van de infrastructurele knelpunten zal – als gevolg van de groeiende mobiliteit – vervolgens toenemen.
- Er worden meerdere maatschappelijke opgaven met deze projecten gediend. Doordat het belangrijke schakels zijn in het landelijke weg- en spoornetwerk, zijn ze randvoorwaardelijk voor regionale en nationale economische ontwikkeling², leefbaarheid en veiligheid, en de ontsluiting van bestaande en nieuw te bouwen woningen. In het antwoord op de informele vragen van 9 januari jl. (ook aan het einde nogmaals toegevoegd als tabel 2) is dit in de laatste kolom geconcretiseerd.

Indien het de wens zou zijn om te kiezen voor één of meer projecten in de verkennings- of (vroege) planuitwerkingsfase, geldt het volgende:

- Om nadrukkelijker accent te leggen op het versterken van economische ontwikkeling, in combinatie met de ontwikkeling van internationaal treinvervoer, én met het oog op de verdeling Randstad/de rest van Nederland, adviseert IenW "in de top 3" voorrang te geven aan de ontwikkeling van Eindhoven als internationaal knooppunt.
- Om nadrukkelijker accent te leggen op woningbouw (en spoor), adviseert IenW "in de top 3" voorrang te geven aan de resterende voorkeursbesluiten voor de Oude Lijn. In de zuidelijke randstad zullen nieuwe woningen en extra arbeidsplaatsen worden gerealiseerd. Een robuust OV-netwerk is nodig om de economische motor in de zuidelijke randstad structureel te versterken.
- De OV-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer (OVAH) is belangrijk voor een betere bereikbaarheid van huidige en toekomstige woon- en werklocaties en versterking van de economie. Met het project wordt ruimte gecreëerd in de Schiphol-treintunnel. Daardoor wordt het mogelijk om meer (inter)nationale treinen te laten rijden en dat levert een belangrijke bijdrage aan het OV-netwerk als geheel. Voor de volledigheid: het is ook

¹ Voor de Ring Utrecht geldt dat zodra het tracébesluit onherroepelijk is, gestart kan worden met voorbereiding van de aanbesteding(en).

² Het derde perron Amsterdam-Zuid is tevens essentieel voor het internationale treinverkeer.

I & W

202600502

mogelijk om bij OVAH te beginnen met een OV-verbinding tot aan Schiphol en niet helemaal tot aan Hoofddorp. Dit vraagt aanvullend € 3 mld. in plaats van € 5,3 mld.

Onderstaande tabel bevat de naar huidig inzicht benodigde (afgeronde) kasreeksen per individueel project. Een marginale toets door het ministerie van Financiën op de individuele kasreeksen heeft niet tot wijzigingen geleid.

Tabel 1

Nr.	Naam project	Maakbaar korte termijn								Maakbaar middellange termijn					Struct.	Totaal
		2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039		
1a	Zuidasdok (ZAD)		50	150	150	150	150	150	150	150	150	50				1.300
1b	Derde perron Amsterdam-Zuid					25	20	20	20	10						95
2a	A27 Houten-Hoofpolder eerste fase	100	200	200	200	100										800
2b	A27 Houten-Hoofpolder tweede fase					100	300	400	300	100						1.200
3	Ring Utrecht					100	300	300	300							1.000
4	Hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl (HLD)			15	20	20	20	20	20	10	75					200
5	A20 Nieuwerkerk a/d IJssel-Gouda					100	100	100	100							400
6	Oude Lijn					150	250	400	400	200	200	150	150	100		2.000
7	Eindhoven internationaal knooppunt	25	25	25	43	70	170	175	200	175	145					1.053
8a	Spoorcapaciteit 2040	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200		2.600
8b	Programma Hoogfrequent Spoor (PHS)	76	100	100	100											376
9	OV-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer (OVAH)	5	10	20	30	50	75	80	275	500	500	500	500	500	500 ³	5.287
10	Extra kolk Sluis Grave				70	70	80	90	90	100						500

³ € 2.242 mln. valt buiten de huidige looptijd van het Mobiliteitsfonds.

Tabel 2

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 hoofdwegenennetwerk. 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 (Londen, BXL, Parijs) omdat dit op de langere termijn niet meer past op Amsterdam Centraal. Zonder deze stap kunnen extra treinen tussen Amsterdam en Alkmaar niet ingevoerd worden en is nieuwe woningbouw minder goed bereikbaar.
2.	A	A27 Houten- Hoopolder (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.	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 Hoopolder wordt over een lengte van 47 kilometer de komende jaren flink opgeknapt. Het belang hiervan is groot, gezien de verouderde bruggen (Merwedebrug en

			Voor een deel van de uitvoering van het tracébesluit is nog geen budget beschikbaar. Concreet gaat het hier om de capaciteitsuitbreiding van de Moutensebrug en de vervanging van de Keizersveerbruggen			Hagesteinsebrug) en de filedruk op het tracé (meerdere knelpunten hoog in file top). Daarnaast wordt knooppunt Hoolpolder 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 min. 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 dan € 1.000 min. (grove schatting).	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 afwikkelingsproblemen 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 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 Krolbrug (GKB): voorbereiding voor realisatiefase gestart. - Paddepoeisterbrug: 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). Ligt bestuurlijk gevoelig.	Beschikbaar: € 515 min. Aanvullend nodig: € 200 min.	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 wegennet beschikbaar. Zonder aanvullende middelen kunnen delen van het programma niet worden uitgevoerd.

				- 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.		
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.	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 van dit project is zeer wenselijk vanwege grote woningbouwontwikkelingen in de omgeving.
					Aanvullend nodig: er is nog geen raming van het tekort, maar ca. € 200-400 mln.	
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 arbeidsplaatsen worden gerealiseerd. Een robuust ov-netwerk is nodig om de economische motor in de zuidelijke randstad structureel te versterken (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.
					Aanvullend nodig: € 2 mld.	
7.	B	Eindhoven Internationaal knooppunt (MIRT-regio Zuid)	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.	Deze schaa sprong voorziet in de snelgroeiende 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.
					Aanvullend nodig: € 1.053 mln.	
8.	B/C				Beschikbaar:	

		Spoorcapaciteit 2040 en het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) (Landelijk)	Huidige programma spoorcapaciteit loopt. PHS is in realisatie.	Betreft o.a. perron en onderdoorgang bij Deventer (Berlijntrein), overwegen bij spoorknoop Meppel, reistijdverkortings 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.	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) (MIRT-regio Noordwest)	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 Schipholtunnel 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 sluisolk 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 sluisolk eventueel meegenomen worden.	Beschikbaar: € 0	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).