Aanpak herstart zeventien gepauzeerde MIRT-projecten

Aanleiding
In 2023 heeft IenW moeten besluiten om zeventien MIRT-projecten te pauzeren vanwege de opeenstapeling van financiële-, stikstof- en personele problematiek[1]. In juni 2024 ontving uw Kamer een eerste aanzet voor een Plan van Aanpak herstart gepauzeerde MIRT-projecten[2]. Daarbij is aangegeven dat na aantreden van een nieuw kabinet een verdere uitwerking van de aanpak plaats vindt. Het Regeerprogramma van het kabinet-Schoof geeft aan dat de zeventien gepauzeerde aanlegprojecten, bij voldoende personeel, beschikbare maatregelen voor vergunningsruimte en financiële middelen, gefaseerd worden opgepakt.

Hierbij ontvangt uw Kamer voor de zeventien gepauzeerde projecten een aanpak waarbij per project de mogelijkheid voor (gedeeltelijke) herstart en stand van zaken wordt toegelicht. Met het toezenden van deze aanpak wordt tevens invulling gegeven aan onderstaande toezeggingen:

- TZ202501-056: De minister zegt toe te een analyse op te stellen over welke van de 17 gepauzeerde projecten als eerste opgestart kan worden in 2025 en informeert de Kamer hierover in het voorjaar van 2025.
- TZ202504-062: De minister van IenW zal de Kamer voor het commissiedebat MIRT informeren over de stand van zaken van de gepauzeerde MIRT-projecten en daarbij ingaan op de mogelijkheid tot het faseren of opknippen van projecten.

Aanpak herstart zeventien gepauzeerde projecten
Met het toezenden van de 'Update Integrale Mobiliteitsanalyse' is de Kamer geïnformeerd over de impact van het pauzeren van de zeventien projecten op de doorstroming en verkeersveiligheid[3]. De opgave van de zeventien gepauzeerde projecten blijft urgent. Nut en noodzaak van deze projecten staan niet ter discussie. Daarom maakt IenW geen onderscheid in urgentie voor herstart. De zeventien gepauzeerde projecten blijven onderdeel van het MIRT-Overzicht en MIRT-Programma.

Momenteel loopt IenW tegen verschillende uitvoeringsbeperkingen aan, o.a. een tekort aan beschikbaar personeel en de huidige staat van de natuur als gevolg van onder andere jarenlange overbelasting door stikstof. Daarnaast zijn de middelen binnen het Mobiliteitsfonds (MF) schaars en dient rekening gehouden te worden met de opgave bij instandhouding. Daarom zet IenW in op wat kan en maakbaar is. Voor de mogelijkheden van een herstart kijkt IenW naar de kansen die er zijn ten aanzien van de randvoorwaarden stikstof, financiën en capaciteit. In het licht van de beperkingen is het de ambitie van IenW ieder jaar één gepauzeerd project op te starten, mits voldaan kan worden aan deze randvoorwaarden. Het eerste project dat op dit moment voldoet aan de randvoorwaarden is de MIRT-verkenning A27 Zeewolde – Eemnes. Daarom is IenW voornemens deze verkenning als eerste project weer op te starten (in 2025). Ook bekijkt IenW per gepauzeerd project of, en zo ja welke, acties alvast in gang gezet kunnen worden, passend binnen de uitvoeringsbeperkingen. In lijn met de motie Grinwis en Vedder[4] verkent IenW hierbij de mogelijkheid om projecten in fasen op te knippen. Voor enkele projecten zijn hierover al concrete afspraken tussen Rijk en regio gemaakt. Zo worden de A4/N211 Harnaschknoop (onderdeel van A4 Haaglanden – N14) en de verbindingsboog A1/A30 (onderdeel van A1/A30 Barneveld) alvast gerealiseerd vooruitlopend op een herstart. Voor andere projecten wordt de mogelijkheid tot het 'opdelen en faseren' de komende periode nader onderzocht.

Om de gevolgen van het pauzeren in tussentijd te verzachten, investeert het Rijk € 206 miljoen in alternatieve (mitigerende) maatregelen die in overleg tussen Rijk en regio zijn opgesteld. Hier bovenop levert de regio voor veel van deze alternatieve maatregelen een financiële bijdrage[5]. Ook heeft het Rijk € 280 miljoen gereserveerd voor kleine maatregelen, gericht op het verbeteren van het autonetwerk of de doorstroming van automobiliteit op het nationale netwerk. Hierover worden in het najaar van 2025 definitieve afspraken gemaakt tussen Rijk en regio.

[1] Kamerstuk 36 200-A, nr. 78
[2] Bijlage 2024D26244 bij Kamerstuk 36 410 A, nr. 61
[3] Bijlage 2023D49872 bij Kamerstuk 36 410 A, nr. 21
[4] Kamerstuk 31 305, nr. 492
[5] Zie afsprakenlijst BO's MIRT najaar 2024

In de BO's MIRT, ten eerste dit najaar 2025, overleggen Rijk en regio over de gepauzeerde projecten en eventuele kansen die er zijn ten aanzien van stikstof, financiën en capaciteit. Conform de motie Krul[6] wordt uw Kamer in de MIRT-brief najaar 2025 geïnformeerd over de stand van zaken.

Stikstof
In de toestemmingsverlening van MIRT-projecten moet rekening worden gehouden met mogelijke gevolgen van stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden. Rijk en regio werken samen in de landelijke stikstofaanpak. Meer maatregelen die leiden tot natuurbehoud en -verbetering zijn voor de toestemmingverlening van de gepauzeerde projecten van groot belang; door de slechte staat van de natuur wordt het steeds lastiger om te onderbouwen dat mitigerende maatregelen niet al nodig zijn voor het halen van de natuurdoelen (additionaliteitsvereiste).

Voor toestemmingverlening en realisatie van infraprojecten moet de stikstofopgave door IenW in beeld worden gebracht. Vervolgens moeten zo nodig mitigerende en/of compenserende maatregelen genomen worden. Voor projecten brengt dit beperkingen met zich mee en de noodzaak tot onderzoek. Dit is complex en kost veel tijd. Om projecten van de grond te krijgen is vaak een groot aanvullend pakket aan bron- en natuurmaatregelen nodig. Voor sommige projecten is wel een oplossing mogelijk. Hiervoor kan gebruik worden gemaakt van de bestaande instrumenten: ecologische beoordeling, intern en extern salderen en de ADC-toets. In een brief van 19 september 2023 is de Kamer geïnformeerd over de inzichten en verwachtingen van IenW op het gebied van stikstof voor de gepauzeerde projecten[7].

Als blijkt dat een project mogelijk tot negatieve gevolgen kan leiden voor een Natura 2000-gebied, worden er mitigerende maatregelen in beeld gebracht. De mogelijkheid van extern salderen is een belangrijke mitigerende maatregel voor MIRT-projecten. Het Rijk is als initiatiefnemer verantwoordelijk voor het verwerven van geschikte saldogevers, die hun stikstof uitstotende activiteiten vrijwillig geheel of gedeeltelijk willen beëindigen, voor de realisatie van de Rijksinfraprojecten. Formeel kan door IenW besloten worden over de inzet van de door IenW verworven saldogevers. IenW opereert hierin echter niet alleen. Om de gepauzeerde projecten te kunnen opstarten, is in de meeste gevallen actieve medewerking en commitment van provincies nodig; namelijk bij de onderbouwing dat de mitigerende/compenserende maatregelen die door IenW getroffen dienen te worden, voldoen aan het additionaliteitsvereiste. Additioneel betekent in dit verband dat een maatregel niet al nodig is voor natuurbehoud en andere maatregelen beschikbaar zijn voor het behalen van de verbeter- en uitbreidingsdoelen voor Natura 2000-gebieden. Het bevoegd gezag voor het beheerplan waarin deze maatregelen opgenomen zijn, ligt in veel gevallen bij de provincies. Ook is actieve medewerking nodig bij het intrekken van vergunningen van saldogevers in het kader van extern salderen. Hiermee wordt de voor mitigatie benutte depositiedaling geborgd. Rijk en provincie(s) waarbinnen het project ligt treden daarvoor in overleg met andere provincies. Interbestuurlijk is afgesproken dat voorafgaand aan het benaderen van een potentiële saldogever bij de provincie geïnformeerd wordt of de provincie de betreffende potentiële saldogever concreet in beeld heeft als passende maatregel voor de natuur of dat de ondernemer zich heeft aangemeld voor één van de vrijwillige beëindigingsregelingen of een maatwerkaanpak van de overheid. Als dat niet het geval is, kan door IenW het overleg/onderhandeling met de potentiële saldogever worden gestart. Sluitstuk van extern salderen is doorgaans het intrekken of wijzigen van de natuurvergunning door Gedeputeerde Staten als bevoegd gezag voor die natuurvergunning.

Financiën
Zoals eerder aangegeven, zijn de middelen binnen het MF schaars en neemt het budgettair kader voor nieuwe investeringen van het MF neemt in de toekomst af. De instandhoudingsopgave groeit de komende decennia fors. Ook zijn er financiële tekorten bij lopende projecten en programma's. De extrapolatie is de komende periode naar verwachting nodig voor het opvangen van deze tekorten. De extrapolatie kan in dat geval niet ingezet worden voor het starten van (grootschalige) nieuwe investeringen[8]. Desondanks heeft IenW bij Voorjaarsnota 2025 € 200 miljoen kunnen

[6] Kamerstuk 29 385, nr. 132
[7] Kamerstuk 36 410 A, nr. 9
[8] Kamerstuk 36 410 A, nr. 49

reserveren voor de herstart (in 2025) van een project dat op dit moment voldoet aan de randvoorwaarden (stikstof, financiën en capaciteit), namelijk de MIRT-verkenning A27 Zeewolde – Eemnes.

Capaciteit
De meeste gepauzeerde projecten bevonden zich in de planstudiefase. Rijkswaterstaat heeft de komende jaren zeer beperkt personele capaciteit voor de planfase of realisatie, mede vanwege de (schuif naar de) urgente instandhoudingsopgave. IenW kan wel voorzien in de benodigde capaciteit voor het starten van een verkenning. Inschatting van de benodigde capaciteit voor de zeventien gepauzeerde projecten is ca. 130 fte per jaar met alle projecten in planfase en ca. 300 fte per jaar met alle projecten in realisatie (hoewel in de praktijk niet alle zeventien projecten weer tegelijk zullen starten). De benodigde capaciteit voor de herstart van gepauzeerde projecten mag niet ten koste gaan van de urgente instandhoudingsopgave (behoud is immers belangrijker dan uitbreiding). De komende jaren blijft de opgave vanuit instandhouding groot. Wel zal naar verwachting de personeelskrapte bij Rijkswaterstaat op termijn (zie hieronder) afnemen en kan de uitvoeringscapaciteit worden geherprioriteerd met het oog op de gepauzeerde aanlegprojecten. Rijkswaterstaat beziet doorlopend de mogelijkheden voor een andere marktaanpak om de groeiopgave mogelijk te maken en efficiënter te werken, zoals andere contractvormen en bundeling van projecten in aanbestedingen middels bijv. de portfolioaanpak. Of het financieren van extra capaciteit enige oplossing biedt is onzeker, vanwege de bredere schaarste op de arbeidsmarkt. Met de regio is en wordt gesproken over de mogelijkheid voor andere slimme oplossingen, bijvoorbeeld met capaciteit uit de regio. Daarbij dient opgemerkt te worden dat markt en regionale partners ook te maken hebben met personele krapte (het betreft immers dezelfde markt). Ook zal in deze situatie altijd inzet van Rijkswaterstaat noodzakelijk blijven.

Voortgang zeventien gepauzeerde projecten
Hieronder wordt voor de zeventien gepauzeerde projecten een aanpak toegelicht waarbij per project op de mogelijkheid voor (gedeeltelijke) herstart en stand van zaken wordt ingegaan. De aanpak betreft de volgende gepauzeerde weg- en vaarwegprojecten:

1. A27 Zeewolde – Eemnes
2. A1/A28 Knooppunt Hoevelaken
3. A1/A30 Barneveld
4. A2 Deil – Den Bosch – Vught
5. A67 Leenderheide – Geldrop
6. A58 Breda – Tilburg
7. InnovA58 Annabosch – Galder
8. A15 Papendrecht – Gorinchem
9. A4 Haaglanden – N14
10. Rijksbijdrage Noordelijke Randweg Utrecht (NRU)
11. A1/A35 Knooppunt Azelo – Buren
12. Volkeraksluizen
13. Kreekraksluizen
14. Vaarweg IJsselmeer – Meppel

Niet langer gepauzeerd:

15. N35 Wijthmen – Nijverdal: dit project is inmiddels herstart.
16. A9 Rottepolderplein: dit project is beëindigd[9].
17. Innovaties InnovaA58: dit betrof een reservering voor het afdekken van innovatierisico's bij de aanbesteding van InnovA58. Dit was dus geen eigenstandig MIRT-project.

Vijf aanvullend gepauzeerde MIRT-wegprojecten
Recent is uw Kamer geïnformeerd dat afgelopen periode is gebleken dat een vijftal netwerkinvesteringen van het hoofdwegennet in de planning- en studiefase voorlopig niet te realiseren is[10]. Deze projecten zijn daarmee feitelijk ook gepauzeerd en toegevoegd aan de 'zeventien'. De hier gepresenteerde aanpak gaat niet in op de herstart van deze vijf projecten. Het gaat om:

[9] Kamerstuk 36 410 A, nr. 22
[10] Kamerstuk 36725 A, nr. 4

1. A7/A8 Amsterdam – Hoorn
2. A6 Almere Oostvaarders – Lelystad
3. A50 Ewijk – Bankhoef – Paalgraven
4. A16 Van Brienenoordcorridor
5. A4 Burgerveen – N14

1. A27 Zeewolde Eemnes

Het voornemen is de verkenning A27 Zeewolde-Eemnes weer op te starten. In het BO MIRT 2024 hebben Rijk en regio vastgesteld dat de A27 van vitaal belang is voor de bereikbaarheid van grote woningbouwlocaties in Flevoland (Oosterwold, Lelystad Zuider-C). In combinatie met de ambitie om de woningbouw in Flevoland te versnellen en de mogelijke komst van een kazerne worden de knelpunten op de A27 nog urgenter. Met de voorgenomen start van de verkenning worden deze knelpunten aangepakt. Hiervoor is € 200 miljoen gereserveerd[11]. Voor realisatie van de verkenning kan personele capaciteit door IenW beschikbaar worden gesteld. Tijdens de verkenningfase wordt onderzocht of het project, o.a. door stikstof, tot significant negatieve gevolgen voor Natura 2000-gebieden kan leiden. Indien nodig, worden hierbij ook potentiële mitigerende maatregelen verkend.

2. A1/A28 Knooppunt Hoevelaken

Knooppunt Hoevelaken staat op plek 2 in de file top 10, die Rijkswaterstaat heeft samengesteld op basis van filegegevens van 1 mei 2024 tot en met 30 april 2025. Vorig jaar hebben Rijk en regio de urgentie herbevestigd van een snelle realisatie van het project A1/A28 Knooppunt Hoevelaken en het belang van een goed functionerend knooppunt voor de landelijke en regionale bereikbaarheid en de realisatie van 40.000 woningen en 32.000 arbeidsplaatsen tot 2040 in de Regio Amersfoort. Op dit moment is er geen zicht op de volledige herstart van het project A1/A28 Knooppunt Hoevelaken.

Conform de afspraak in het BO MIRT 2024 heeft het Rijk, in samenspraak met de regio, onderzocht of het mogelijk is om het MIRT-project A1/A28 Knooppunt Hoevelaken in kleinere projecten op te delen en te faseren. Hiervoor zijn vier varianten opgesteld die (een deel van) de structurele bereikbaarheidsknelpunten rond het knooppunt Hoevelaken aanpakken. De aanpak van het knooppunt Hoevelaken zelf maakt daar geen onderdeel van uit, mede omdat dit zeer complexe en daarmee kostbare ingrepen vergt. Daar waar er samenhang is, is in de varianten wel de aanpassing aan de aansluiting A1/A30 Barneveld (voorkeursvariant) opgenomen. Dit project sluit immers aan op het project A1/A28 Knooppunt Hoevelaken.

De vier varianten zijn onderzocht en beoordeeld op de aspecten doorstroming, stikstof, verkeersveiligheid en kosten. Rijk en regio hebben de resultaten besproken en onderkennen de meerwaarde van een opgedeelde en gefaseerde aanpak van het project A1/A28 Knooppunt Hoevelaken in combinatie met het voorkeursalternatief A1/A30 Barneveld. Daarbij concluderen Rijk en regio dat variant 4 leidt tot positieve verkeerskundige resultaten, tegen relatief beperkte middelen. In deze variant wordt de capaciteit op de A1 ten oosten van knooppunt Hoevelaken in beide richtingen en ten westen van knooppunt Hoevelaken richting het westen vergroot. Dit in combinatie met maatregelen die de doorstroming van de A1-A30 aansluiting Barneveld verbeteren én het verlengen van de spitsstrook op de A28 in knooppunt Hoevelaken. Hiermee wordt het grootste knelpunt, namelijk de A1 tussen knooppunt Hoevelaken en aansluiting Barneveld, opgelost. De kosteninschatting van deze variant bedraagt circa € 475 miljoen (+25% bandbreedte, prijspeil 2025). Ter vergelijking: het budget van het project Knooppunt Hoevelaken voorafgaand aan de herprioritering bedroeg € 1.145 miljoen (prijspeil 2022).

Deze variant kent echter nog een substantiële stikstofopgave (de hoogste berekende bijdrage is 32 mol/ha/jaar in de directe nabijheid van de A1 op de Veluwe). Rijk en regio werken samen om een oplossing te vinden voor de stikstofopgave. Komende periode werken Rijk en regio aan een besluit in het BO MIRT 2025 over een plan van aanpak om variant 4 nader uit te werken tot een (ontwerp)projectbesluit. Daarbij zet het Rijk zich in om de bijbehorende financiering en capaciteit te alloceren. Hierbij blijft zicht op volledige realisatie van het project A1/A28 Knooppunt

[11] Kamerstuk 36725 A, nr. 4

Hoevelaken in lijn met het Ontwerptracébesluit van 2018 en eerder gemaakte bestuurlijke afspraken.

Om de gevolgen van het pauzeren te verzachten, hebben Rijk en regio in het BO MIRT 2024 afspraken gemaakt over de volgende maatregelen:

a. Doorfietsroute Amersfoort – Soesterberg – Zeist – Utrecht Science Park;
b. Doorfietsroute Baarn – Soest – Bilthoven – Utrecht CS;
c. Doorfietsroute Amersfoort – Veenendaal;
d. Aanpak sluipverkeer rondom knooppunt Hoevelaken (inclusief verkeersmanagement, VRI's aanpassen);
e. Pre-verkenning BRT Amersfoort – Utrecht Science Park;
f. A1 kunstwerk 500, fietstunnels en aanpassen kruispunten A1 aansluiting 14 / Amersfoortsestraat;
g. Aansluiting A1 – N199 – Ontsluitingsweg Bovenduist;
h. A30 – aansluiting Barneveld Zuid.

IenW heeft in het BO MIRT 2024 toegezegd € 50 miljoen voor deze maatregelen beschikbaar te stellen. De regio stelt eveneens een budget van € 50 miljoen beschikbaar. Ook heeft IenW de vernieuwing van de Arkervaartbrug uit de scope van het project Knooppunt Hoevelaken gehaald. Deze urgente opgave wordt alvast binnen het Vernieuwingsprogramma van Rijkswaterstaat opgepakt.

3. A1/A30 Barneveld

Het project A1/A30 Barneveld is genoemd in het Regeerprogramma van het kabinet-Schoof. Dit project staat i.c.m. A1/A28 Knooppunt Hoevelaken op plek 2 in de file top 10, die Rijkswaterstaat heeft samengesteld op basis van filegegevens van 1 mei 2024 tot en met 30 april 2025. Het project is van direct belang voor de ontsluiting van grote woningbouwlocaties (woningbouw Amersfoort Bovenduist en Barneveld). De A1/A30 Barneveld gaat uit van een gerealiseerd project Hoevelaken. Daardoor is het project A1/A30 niet eigenstandig te herstarten.

Om de gevolgen van het pauzeren te verzachten, hebben Rijk en regio in het BO MIRT 2024 afspraken gemaakt over de verbindingsboog A1/A30. Hiervoor reserveert IenW € 12 miljoen bij de Voorjaarsnota 2025. Doel is het verbeteren van de verkeersveiligheid in de verbindingsboog A1/A30 door fysieke aanpassingen. Hiermee wordt een deel van het project A1/A30 Barneveld alvast gerealiseerd. De provincie Gelderland voert, in overleg met het Rijk, de planuitwerking van deze maatregel uit. Realisatie van deze maatregel door Rijkswaterstaat wordt gekoppeld aan de uitvoering van het groot onderhoud van de A30 Ede – Barneveld, naar verwachting in de periode 2027/2028.

4. A2 Deil – Den Bosch – Vught

De A2 Deil – Den Bosch – Vught is een fileknelpunt (plek 10 in de file top 10, die Rijkswaterstaat heeft samengesteld op basis van filegegevens van 1 mei 2024 tot en met 30 april 2025) en ontwikkelt zich naar verwachting richting 2040 tot een van de grootste bereikbaarheidsknelpunten van Nederland (komt uit Integrale Mobiliteitsanalyse). Herstart van het project kent op dit moment grote uitdagingen met betrekking tot benodigd budget (ca. € 1 miljard). Ook zijn er grote uitdagingen in relatie tot stikstofdepositie, onder andere bij het aantonen van additionaliteit bij inzet van extern salderen. De regio staat constructief tegenover het leveren van personele capaciteit voor de herstart van de gepauzeerde projecten.

Het in fasen opknippen, zoals verzocht in de motie Grinwis en Vedder[12], is naar eerste inschatting van IenW niet mogelijk, omdat de bruggen (over de Waal bij Zaltbommel en de Maas bij Empel) de grootste knelpunten vormen. Deze bruggen moeten in één keer worden aangepakt. Tegelijkertijd zijn dit juist de meest kostbare onderdelen van het gepauzeerde project A2. Het realiseren van capaciteitsuitbreiding, zonder beide bruggen óók aan te pakken, zorgt juist voor grotere knelpunten bij deze bruggen.

[12] Kamerstuk 31 305, nr. 492

Om de gevolgen van het pauzeren te verzachten, hebben Rijk en regio in het BO MIRT 2024 afgesproken in totaal € 108 miljoen beschikbaar te stellen voor een adaptief maatregelenpakket (€ 54 miljoen IenW; € 54 miljoen regio). Doel van een aantal maatregelen is om de effecten van het pauzeren te verzachten door onder andere het sluipverkeer te verminderen. Dit heeft een positief effect op de leefbaarheid, veiligheid en luchtkwaliteit van de kleine kernen rondom de A2 Deil – Den Bosch – Vught. Een aantal andere maatregelen is bedoeld om een alternatief te bieden voor de auto, zoals de aanleg van snelfietspaden en het verbeteren van het OV.

5. A67 Leenderheide – Geldrop

Dit project is genoemd in het Regeerprogramma van het kabinet-Schoof. Het project heeft een relatie met kansen voor extra (nieuwe) woningbouw binnen Helmond. In het Beethovenconvenant hebben Rijk en regio afspraken gemaakt voor een goed vestigingsklimaat voor de microchipsector in Nederland. Daarin is opgenomen dat met het oog op het perspectief voor 2030-2040 van de Brainportregio Eindhoven aanvullende maatregelen nodig zijn. Hierbij wordt verwezen naar het oppakken van A67 Leenderheide – Geldrop en A2 Deil – Den Bosch – Vught. De stikstofopgave is voor de A67 kleiner dan voor de A2 Deil – Den Bosch – Vught, maar kent dezelfde uitdagingen zoals beschreven bij de A2 Deil – Den Bosch – Vught. De (financiële) omvang van dit project is relatief beperkt. Het projectbudget voorafgaand aan de herprioritering bedroeg € 211 miljoen (prijspeil 2022). De regio staat constructief tegenover het leveren van personele capaciteit voor de herstart van de gepauzeerde projecten.

Om de gevolgen van het pauzeren te verzachten, hebben Rijk en regio in het BO MIRT 2024 afgesproken dat de regio alsnog de mogelijkheid heeft een voorstel voor alternatieve en mitigerende maatregelen in te dienen, met een maximale Rijksbijdrage ter hoogte van het voormalige restbudget van het Rijk. Definitieve besluitvorming zal uiterlijk in het BO MIRT 2025 plaatsvinden[13].

6/7 InnovA58 St. Annabosch – Galder en A58 Breda – Tilburg

De A58-trajecten tussen St. Annabosch en Galder en tussen Breda en Tilburg hebben te maken met doorstromingsknelpunten. De A58 St. Annabosch – Galder kent een relatief grote stikstofopgave. De A58 Breda – Tilburg heeft eveneens een grote stikstofopgave. Beide trajecten kennen dezelfde uitdagingen zoals beschreven bij de A2 Deil – Den Bosch – Vught. De (financiële) omvang van deze projecten is relatief beperkt. De projectbudgetten voorafgaand aan de herprioritering bedroegen € 50 miljoen (St. Annabosch – Galder) en € 59 miljoen (Breda – Tilburg) op prijspeil 2022. De regio staat constructief tegenover het leveren van personele capaciteit voor de herstart van de gepauzeerde projecten.

Om de gevolgen van het pauzeren te verzachten, hebben Rijk en regio in het BO MIRT 2024 besloten dat beide partijen € 23 miljoen voor een alternatief maatregelpakket beschikbaar te stellen. Het gaat om maatregelen zoals een werkgeversaanpak, P+R/OV-hub Lage Zwaluwe, Smart Logistics en anti-sluipverkeer maatregelen rondom dorpskernen.

8. A15 Papendrecht – Gorinchem

De A15 Papendrecht-Gorinchem is een fileknelpunt (plek 9 in de file top 10, die Rijkswaterstaat heeft samengesteld op basis van filegegevens van 1 mei 2024 tot en met 30 april 2025). Richting 2040 neemt de problematiek verder toe. Herstart van het project kent op dit moment grote uitdagingen met betrekking tot benodigd budget (richting € 1 miljard) en in relatie tot stikstofdepositie, onder andere bij het aantonen van additionaliteit bij inzet van extern salderen. Het gesprek met de regio hierover en over de mogelijkheden voor inzet van capaciteit loopt nog.

Het in fasen opknippen, zoals verzocht in de motie Grinwis en Vedder[14], is naar eerste inschatting van IenW niet mogelijk. Dit blijkt uit de verkeersberekeningen uit de MIRT-verkenning. De beoogde capaciteitsuitbreiding moet namelijk in zijn geheel worden gerealiseerd om terugslag te voorkomen. Concreet moet de 3e rijstrook richting het oosten vanaf Sliedrecht worden

[13] Bij de beoordeling van dit voorstel zal het Rijk het hiervoor overeengekomen afweegkader ('beoordelingskader toedeling resterende projectbudgetten', 20 juni 2024) en de daarbij behorende spelregels hanteren.
[14] Kamerstuk 31 305, nr. 492

doorgetrokken tot even voorbij knooppunt Gorinchem, met nog nader te bepalen aanpassingen aan knooppunt Gorinchem. Dit om terugslag op de A15 dan wel de A27 te voorkomen.

Om de gevolgen van het pauzeren te verzachten, heeft IenW in het BO MIRT 2024 toegezegd € 16 miljoen te reserveren voor alternatieve maatregelen. Het betreft een verlenging van de lopende korte termijn aanpak tot 2035 met hierbij ondersteunende maatregelen op het gebied van fiets, OV, hubs, Park & Ride en logistiek. Met deze alternatieve maatregelen wordt ernaar gestreefd om een significant aantal ritvermijdingen dan wel spitsvermijdingen op dit deel van de A15 te bewerkstelligen.

De regio erkent het hierboven geschetste beeld over het herstarten dan wel opknippen van het project A15 Papendrecht – Gorinchem. De regio heeft daarbij vooral haar zorgen uitgesproken over de korte termijn: de forse verkeershinder die de komende jaren zal ontstaan als gevolg van de vernieuwingsopgaven in het gebied, zoals de Papendrechtsebrug in de N3, de brug over de Noord in de N915 en de Van Brienenoordbrug in de A16. De regio heeft gepleit voor meer investeringen in het plan dat de regio eerder met Zuid-Holland Bereikbaar en de ondernemers uit de regio heeft opgesteld, dat ten grondslag ligt aan de middellange termijnaanpak 2026-2035 om ritvermijdingen en spitsvermijdingen te kunnen bewerkstelligen.

9. A4 Haaglanden – N14

De A4 Haaglanden-N14 is een fileknelpunt (plek 5 in de file top 10, die Rijkswaterstaat heeft samengesteld op basis van filegegevens van 1 mei 2024 tot en met 30 april 2025). Richting 2040 neemt de problematiek verder toe. Herstart van het project kent op dit moment grote uitdagingen met betrekking tot benodigd budget (richting € 1 miljard) en in relatie tot stikstofdepositie, onder andere bij het aantonen van additionaliteit bij inzet van extern salderen. Het gesprek met de regio hierover en over de mogelijkheden voor inzet van capaciteit loopt nog.

Het gedeeltelijk realiseren (knippen) van de A4 Haaglanden-N14 is naar inschatting van IenW niet mogelijk, behoudens het uitvoeren van de aansluiting A4/N211 Harnaschknoop (zie hieronder) en eventueel het uitvoeren van beperkte aanpassingen aan andere aansluitingen op het tracé. De beoogde capaciteitsuitbreiding moet namelijk in zijn geheel worden gerealiseerd om terugslag te voorkomen. Uit de verkeersberekeningen van de MIRT-planuitwerking kan worden opgemaakt, dat voor het realiseren van de nieuw aan te leggen parallelstructuur (van 2x2 rijstroken voor het doorgaande verkeer vanaf de N14 tot de aansluiting met de Prinses Beatrixlaan) ook een verbreding van de A4 nodig is vanaf de aansluiting met de Prinses Beatrixlaan tot aan de Keteltunnel bij Schiedam. Dit om terugslag op de A4 ter hoogte van Den Haag te voorkomen.

Om de gevolgen van het pauzeren te verzachten, hebben Rijk en regio in het BO MIRT 2024 de volgende afspraken gemaakt:

- Aansluiting van de N211 op de A4 (Harnaschknoop). IenW heeft hiervoor € 35 miljoen gereserveerd. Het werk betreft met name een extra viaduct in de provinciale N211 over de A4. De provincie Zuid Holland zal het werk uitvoeren in opdracht van en voor rekening en risico van IenW.
- IenW stelt € 16 miljoen beschikbaar voor de start van een korte termijn aanpak voor 10 jaar (2026-2035) met nader te bepalen ondersteunende maatregelen (OV, fiets, hubs) om een significant aantal ritvermijdingen dan wel spitsvermijdingen te bewerkstelligen.

10. Rijksbijdrage Noordelijke Randweg Utrecht (NRU)

De NRU maakt geen onderdeel uit van het Hoofdwegennet. Met de regio is afgesproken dat besluitvorming plaatsvindt in samenhang met besluitvorming over de A27/A12 Ring Utrecht.

11. A1/A35 Knooppunt Azelo – Buren

De A1/A35 Azelo – Buren kent geen specifieke knelpunten voor doorstroming. Het projectbudget voorafgaand aan de herprioritering bedroeg € 5 miljoen (prijspeil 2022). Ondanks de beperkte omvang van het project moeten mogelijke gevolgen door stikstofdepositie eerst nog in een voortoets onderzocht worden voordat deze kunnen worden uitgesloten. Bovendien vereist deze maatregel inzet van Rijkswaterstaat die niet beschikbaar is.

12. Volkeraksluizen

De Volkeraksluizen zijn de enige verbinding tussen de Schelde en de Rijn. Herstart van het project kent grote uitdagingen op het gebied van budget en capaciteit. Het projectbudget voorafgaand aan de herprioritering bedroeg € 167 miljoen (prijspeil 2022) en er is geen restbudget beschikbaar.

Rijk en regio hebben in het BO MIRT 2024 besloten om de wachttijden bij dit sluizencomplex te monitoren. Hierbij wordt gekeken of de wachttijd de wettelijke limiet niet overschrijdt.

13. Kreekraksluizen

De Kreekraksluizen zijn de enige verbinding tussen de haven van Antwerpen en de Rijn. Herstart van dit project kent grote uitdagingen op het gebied van budget en capaciteit. Het projectbudget voorafgaand aan de herprioritering bedroeg € 277 miljoen (prijspeil) en er is geen restbudget beschikbaar.

Rijk en regio hebben in het BO MIRT 2024 besloten om de wachttijden bij dit sluizencomplex te monitoren. Hierbij wordt gekeken of de wachttijd de wettelijke limiet niet overschrijden.

14. Vaarweg IJsselmeer – Meppel

De Vaarweg IJsselmeer – Meppel (VIJM) is een belangrijke vaarwegverbinding tussen het IJsselmeer en de haven van Meppel. Het projectbudget voorafgaand aan de herprioritering bedroeg € 30 miljoen (prijspeil 2022) en er is geen restbudget beschikbaar.

Momenteel wordt onderzocht of het uitdiepen van de VIJM via een beheer- en onderhoudsconstructie kan worden opgepakt, waarbij de grond uit de VIJM gebruikt kan worden voor andere projecten, zoals een dijkversterking. Op dit moment wordt er gewacht op de resultaten van het bodemonderzoek, om te kijken waar de grond uit de VIJM mogelijk gebruikt mag worden.