

Vergaderjaar 2025–2026

36 800 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2026

Nr. 61

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 11 mei 2026

Met deze brief wordt uw Kamer geïnformeerd over de laatste ontwikkelingen bij het programma A27 Houten – Hooipolder. In de MIRT-brief najaar 2024¹ is reeds gemeld dat het programma te maken heeft met aanzienlijk hogere kosten dan eerder was voorzien. Oorzaken hiervan betreffen prijsstijgingen, huidige marktspanning, een te lage initiële raming en voortschrijdend inzicht (onder andere onderschatting complexiteit en een slechtere staat van het areaal). In de MIRT-brief van voorjaar 2025² is vervolgens aangegeven dat – als gevolg van deze oplopende kosten – keuzes gemaakt moeten worden. Binnen het programma A27 Houten – Hooipolder (A27HH) wordt er prioriteit gegeven aan het uitvoeren van de werkzaamheden die onvermijdelijk zijn. Het gaat om de vervanging van de Merwede- en Hagesteinsebruggen (beide einde levensduur) en het oplossen van de belangrijkste knelpunten qua doorstroming.

Voor deze urgente onderdelen is destijds een reservering getroffen op het Mobiliteitsfonds. Ten aanzien van de omvang van de extra kosten is toen aangegeven dat, gezien de onderhandelingspositie van Rijkswaterstaat, er geen nadere details konden worden gegeven. In de MIRT-brief van mei 2025 is toegezegd dat – na afronding van de ontwerpfasen – de Tweede Kamer medio 2026 geïnformeerd wordt over de financiële effecten en de nieuwe mijlpalen. Inmiddels is de ontwerpfasen voor de Merwedebrug West en de Hagesteinsebruggen afgerond.

Merwede- en Hagesteinsebruggen

Het afronden van de ontwerpfasen van de Merwedebrug West stond gepland voor de zomer 2026. Het ontwerptraject is inmiddels afgerond.

¹ Zie ook Kamerstuk 36 600 A, nr. 16

² Zie ook Kamerstuk 36 725 A, nr. 4.

Dit heeft geleid tot het definitief opdragen van de uitvoeringswerkzaamheden aan aannemerscombinatie ALSEËN, waarmee het project formeel over is gegaan naar de realisatiefase.

Hiermee wordt een grote stap gezet in het programma A27 Houten – Hooipolder. De Merwedebrug vormt namelijk de grootste knelpunt tussen Houten en Hooipolder.

De nieuwe Merwedebrug West wordt gebouwd naast de bestaande Merwedebrug, die einde levensduur³ is. Na de sloop van de bestaande brug zal de Merwedebrug Oost (capaciteitsuitbreiding) worden gebouwd. De filedruk is afhankelijk van het moment van openstellen van Merwedebrug Oost. Het positieve effect op de doorstroming op het traject Gorinchem – Everdingen wordt daarom pas bereikt bij openstelling van Merwedebrug Oost. Uit de ontwerpfase met de aannemerscombinatie is gebleken dat de bouw van de Merwedeburgen fors duurder is dan gepland. Dit leidt tot hogere kosten waarvoor aanvullende dekking nodig is van ca. € 450 – 570 mln. + PM ten aanzien van de Merwedeburg Oost. Er is namelijk nog geen definitieve bieding voor Merwedeburg Oost en er zijn nog onzekerheden op gebied van onder andere prijs- en marktontwikkelingen. Ook de implementatie van leerervaringen bij de bouw van Merwedeburg West heeft hierop effect. Er is genoeg verplichtingenruimte in 2026 op het Mobiliteitsfonds om de verplichting nu aan te gaan.

Het besluit om het werk aan de Merwedeburg 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. In de brief van 16 maart jl. over de herprioritering op het Mobiliteitsfonds en het Deltafonds is reeds aangegeven dat bij diverse ontwikkelingsprojecten die al in realisatie zijn, dit jaar besluiten moeten worden genomen over het aangaan van contractuele verplichtingen. Voor de A27 Houten-Hooipolder is dat het geval. De begrotingsregels schrijven voor dat meerkosten van dekking worden voorzien. De meerkosten voor de Merwedeburgen zullen vooralsnog gedekt worden uit het projectbudget Ring Utrecht waarvan de Raad van State het Tracébesluit heeft vernietigd. De definitieve dekking is onderdeel van het herprioriteringsproces waar het kabinet nu aan werkt. 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 Kamer besproken wordt.

Ook de ontwerpfase van de Hagesteinsebruggen is afgerond. De uitvoering van de bruggen is formeel opgedragen aan aannemerscombinatie De Groene Waarden. De bestaande Hagesteinsebrug (einde levensduur) wordt vervangen door twee nieuwe bruggen. De realisatie van de Hagesteinsebruggen is uitvoerbaar binnen de budgettaire kaders van het programma.

³ In 2016 heeft Rijkswaterstaat de brug acuut moeten sluiten voor vrachtverkeer als gevolg van scheurvorming. Vervolgens zijn er versterkingen aangebracht om de brug nog beperkte tijd veilig te houden tot de volledige vervanging.

Steenenhoek en Palenweg

Medio 2025 is gebleken dat de twee kunstwerken Steenenhoek⁴ en Palenweg in slechtere staat zijn dan eerder werd voorzien. Vervanging van beide kunstwerken is binnen 5–10 jaar nodig. Deze vervanging is primair een instandhoudingsopgave. Vervanging is ook noodzakelijk om de Merwedebrug Oost te kunnen aansluiten op de weginfrastructuur en daarmee de programmadoelstelling ten aanzien van de capaciteitsuitbreiding te behalen. De nog op te lossen financiële problematiek bedraagt naar verwachting honderden miljoenen euro's. Het besluit over de wijze van financiering van Steenenhoek en Palenweg vindt plaats op basis van het afweegproces en de brede prioritering binnen het MF en DF, die na de zomer van 2026 gaat plaatsvinden.

Financiën en planning

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

Om doorgang van het project mogelijk te maken is tijdens de voorjaarsbesluitvorming 2025 besloten prioriteit te geven aan programmadelen waarvoor uitvoering op korte termijn onvermijdelijk is. Dit betreft de Hagesteinsebrug en de Merwedebrug, waarbij vervanging noodzakelijk is in verband met het einde van de levensduur. Projectonderdelen gericht op capaciteitsuitbreiding zijn op basis van de verkeerskundige prioriteit gefaseerd in de tijd. Prioriteit is gegeven aan een spoedige aanpak van de belangrijkste knelpunten qua doorstroming: de wegdelen tussen Houten en de Merwedebrug en het vervangen van de huidige Merwedebrug door twee nieuwe bruggen. Tijdens de voorjaarsbesluitvorming 2025 is besloten om binnen het Mobiliteitsfonds € 1.400 mln. te reserveren voor de A27 Houten – Hooipolder. In totaal bedraagt de aanvullende dekking circa € 1.850 – 1.970 mln.⁵, waarvan de Merwedebruggen (450 – 570 mln. + PM) vooruitlopend op de definitieve dekking bij integrale besluitvorming nu vooralsnog gedekt worden uit de Ring Utrecht.

Gezien de grote omvang van dit aanvullende bedrag zijn er verschillende scenario's 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 (o.a. meerdere keren in file top 50). Er worden meerdere maatschappelijke opgaven met het project gediend; o.a. bereikbaarheid, doorstroming, verkeersveiligheid, regionale economie en leefbaarheid van de omgeving.

Planning

Met het opdragen van de uitvoeringswerkzaamheden aan de Merwedebrug West en Hagesteinsebruggen is er meer inzicht gekomen in de planning van het programma. De Merwedebrug West is naar verwachting

⁴ Bij kunstwerk Steenenhoek is er sprake van waterstofverbrossing. Over deze problematiek is de Tweede Kamer geïnformeerd op 1 april 2025 (kenmerk 36 600 A, nr. 56).

⁵ Dit is zonder de vervangingsopgave van Steenenhoek en Palenweg.

gereed in 2031 en de Hagesteinsebruggen in 2034. De precieze planning van de Merwedebrug Oost is nog niet bekend. Dit is afhankelijk van de vervanging van de kunstwerken Steenenhoek en Palenweg, die momenteel nader wordt uitgewerkt. De verbreding van deze kunstwerken is nodig om de Merwedebrug Oost te kunnen realiseren.

Over de voortgang van het programma wordt de Kamer op de reguliere momenten geïnformeerd. De inzet is en blijft om uiteindelijk het gehele Tracébesluit te realiseren.

Tot slot

De werkzaamheden om de A27 over een lengte van 47 kilometer te verbreden en te vernieuwen zijn volop in uitvoering. Denk hierbij bijvoorbeeld aan het verbeteren van knooppunt Hooipolder, waar onder meer een nieuwe verbindingsboog tussen de A59 en A27 is aangelegd. Met de start van de realisatie van de Merwede- en de Hagesteinsebruggen wordt de volgende belangrijke stap gezet in de realisatie van het programma A27 Houten – Hooipolder.

De situatie van de Merwedebrug laat zien hoe ongelofelijk groot onze opgave is ten aanzien van exploitatie, onderhoud en vernieuwing van de infrastructuur om Nederland draaiende te houden. De komende maanden heeft het kabinet daar samen met de Tweede Kamer belangrijke keuzes in te maken.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
V.P.G. Karremans