

**36 757      Wijziging van de begrotingsstaat van het  
Mobiliteitsfonds voor het jaar 2025 (Incidentele  
suppletoire begroting inzake ViA15)**

**Nr. 3          VERSLAG HOUDENDE EEN LIJST VAN VRAGEN EN  
ANTWOORDEN**

Vastgesteld 11 juni 2025

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat, belast met het voorbereidend onderzoek van dit voorstel van wet, heeft de eer verslag uit te brengen in de vorm van een lijst van vragen met de daarop gegeven antwoorden.

De vragen zijn op 4 juni 2025 voorgelegd aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat. Bij brief van 10 juni 2025 zijn ze door de minister van Infrastructuur en Waterstaat beantwoord.

Met de vaststelling van het verslag acht de commissie de openbare behandeling van het wetsvoorstel voldoende voorbereid.

De voorzitter van de commissie,  
Peter de Groot

De griffier van de commissie,  
Schukkink

## Vragen en antwoorden

**Vraag 1:** Wat zijn de consequenties van het verhogen van het ViA15-budget, zoals voorgesteld in de Voorjaarsnota en de eerste suppletoire begroting, voor andere infrastructurele projecten en de budgetten die hiervoor benodigd zijn?

**Antwoord:** De verhoging van het projectbudget met € 1.005 miljoen voor de ViA15 kent een aantal dekkingsbronnen. De eerder getroffen risicoreservering van € 630 mln. is definitief toegekend aan het project. Het bedrag dat wordt veroorzaakt door excessieve prijsstijgingen, € 215 mln., wordt toegekend vanuit de reservering excessieve prijsstijgingen. De resterende post van € 160 mln. is gedekt via de integrale afweging binnen het Mobiliteitsfonds (MF). Hiervoor zijn middelen bij onder andere een aantal aanlegprojecten weggehaald die bijvoorbeeld vanwege de stikstofproblematiek al stillagen. Op deze manier worden de middelen ingezet voor projecten die wel maakbaar en uitvoerbaar zijn. Over de integrale afweging van de Voorjaarsbesluitvorming 2025 is de Kamer op 22 mei per brief geïnformeerd (Kamerstukken 36 725-A, nr. 4).

**Vraag 2:** Ervan uitgaande dat het project op tijd gestart kan worden en dus in de eerste week van juli de verplichting kan worden aangegaan, hoe ziet de verdere planning met mijlpalen eruit?

**Antwoord:** Indien de verplichting in de eerste week van juli kan worden aangegaan, wordt de tweede helft van 2025 benut voor de verdere voorbereiding voor de start van het project. Dit betreft onder meer de opbouw van de projectorganisatie en de verdere uitwerking van de planning. De aanvangsdatum van het contract is 1 januari 2026. Vanaf dat moment starten de voorbereidende werkzaamheden op het tracé. De feitelijke uitvoering begint in september 2026. De werkzaamheden duren naar verwachting tot eind 2031. Indien pas na de eerste week van juli de verplichting kan worden aangegaan tussen Rijkswaterstaat en opdrachtnemer GelreGroen voor de realisatie van ViA15, schuiven de projectmijlpalen vanwege de seizoensinvloeden met een volledig kalenderjaar op. Dit resulteert ook in een verdere toename van de projectkosten. Trein Vrije Perioden (tijdelijke spoorafsluitingen), die noodzakelijk zijn om de weg aan te kunnen leggen, dienen twee jaar van te voren aangevraagd te worden bij ProRail. Om de benodigde en verkregen Trein Vrije Perioden in 2026 te kunnen benutten, dient er uiterlijk in de eerste week van juli een gewijzigd contract te zijn ondertekend met GelreGroen.

**Vraag 3:** Welke afstemming is er met de betrokken partijen in de regio over de aanpak en planning van het ViA15-project?

**Antwoord:** Er is intensieve afstemming geweest met regionale partijen, waaronder de provincie Gelderland en de gemeenten in het projectgebied. In de herijkte planning is invulling gegeven aan de wens van de regio om de verbreding van de A12 als eerste onderdeel te

realiseren. De afstemming met de regio wordt gedurende de verdere uitvoering structureel voortgezet.

**Vraag 4:** Op welke wijze is geprobeerd het toegenomen projectbudget te beperken en welke scenario's zijn hierbij afgewogen?

**Antwoord:** Om het toegenomen projectbudget te beperken zijn verschillende scenario's onderzocht. Daarbij is ingezet op risicobeheersing, optimalisatie van de planning en het in beeld brengen van mogelijke versoberingen binnen het project. De versoberingsopties bleken echter ongunstig in termen van vertraging, leiden tot kostenverhoging op termijn, geven verlies van integraliteit in de uitvoering en bleken niet passend binnen de kaders van het Tracébesluit.

**Vraag 5:** Op welke wijze hangt de uitvoering van het ViA15-project samen met het herstel van de viaducten van het Velperbroekcircuit?

**Antwoord:** De werkzaamheden in het kader van het project ViA15 omvatten onder meer de verbreding van de A12 vanaf aansluiting Westervoort tot aan knooppunt Odijk. Het Velperbroekcircuit ligt circa 2 kilometer westelijk, aan de andere zijde van de IJssel, en maakt geen deel uit van de scope van ViA15. Voor het herstel van de viaducten in het Velperbroekcircuit wordt momenteel gewerkt aan de aanpak en de planning. Er is daarmee geen directe samenhang met de uitvoering van ViA15.