



Hoofdstuk 4

Noord



Spoorzone Groningen

Probleem

Het stationsgebied Groningen is een dynamo uit de gemeentelijke Structuurvisie, dat wil zeggen een aanjager voor stedelijke ontwikkeling. Wil het gebied echter ontwikkeld kunnen worden tot dé OV-locatie van het Noorden, dan moet eerst duidelijk zijn welke verkeerskundige en infrastructurele maatregelen getroffen moeten worden om een toekomstvaste situatie te creëren.

Uit onderzoek blijkt dat de milieu- en fysieke grenzen van het stationsgebied voor het adequaat afwikkelen van alle modaliteiten zo goed als bereikt zijn. Door de voorziene infra-groei op het spoor, in het regionale en lokale OV en de daarmee gepaard gaande groei van het voor- en natransport ontstaan problemen. Pogingen om ter plaatse oplossingen te vinden, kennen enkele grote nadelen:

- Gebrek aan ruimte (fysiek en milieu).
- Onvoldoende ruimtelijke kwaliteit: een spaghetti van weg- en OV-infra, een slecht functionerend stationscomplex (bereikbaarheid, toegankelijkheid).

- Gebiedsontwikkeling wordt ernstig bemoeilijkt door gebrek aan ontwikkelruimte en ruimtelijke kwaliteit, waardoor de aantrekkingskracht geschaad wordt.

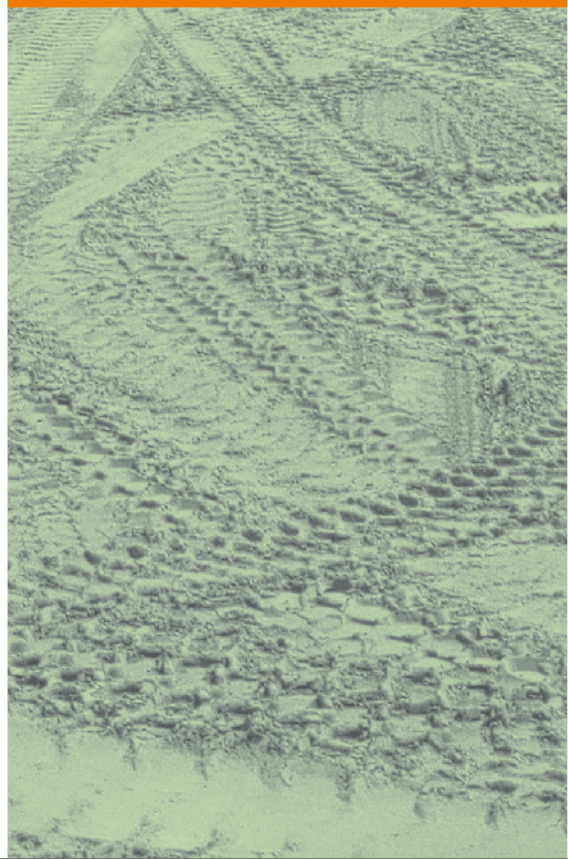
Ruimtegebrek voor een goede verkeers- en vervoeroplossing en gebiedsontwikkeling is het kernprobleem.

Er is een geïntegreerde visie op en aanpak van infrastructuur en gebiedsontwikkeling nodig. Doel van de verkenning is om door middel van een integrale business case (op vervoer, infra en gebiedsontwikkeling) drie varianten te beoordelen. De voorkeursvariant is drager voor een Masterplan. Partijen moeten in deze fase ook komen tot samenwerkingsovereenkomsten.

VROM en VenW werken samen met ProRail en NS aan het stimuleren van de herontwikkeling van spoorzonegebieden. Spoorzone Groningen is één van de voorbeeldprojecten.

ONDERWERP : integrale gebiedsopgaven
FASE : verkenning
MINISTERIE : VROM en VenW

NOORD



Onderzoek Integrale Verbetering Afsluitdijk (OIVA)

Probleem

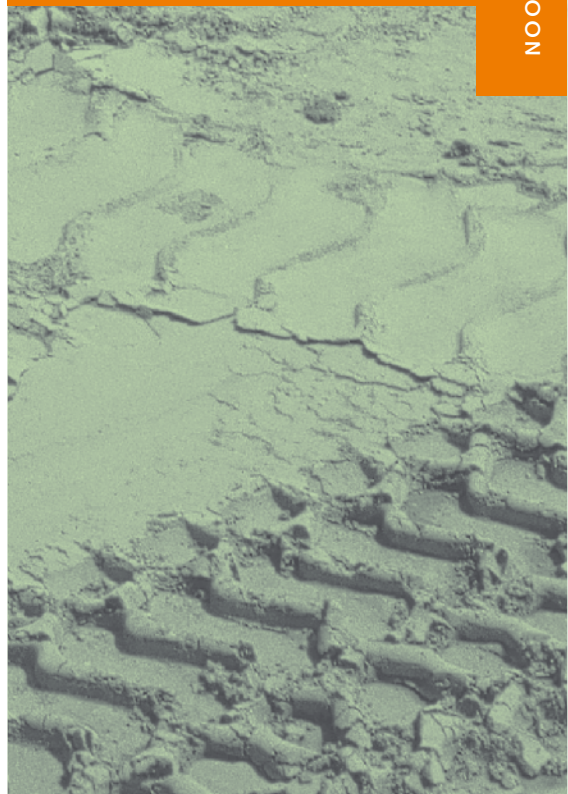
Bij de tweede ronde toetsen op veiligheid op grond van de Wet op waterkering zijn voor de Afsluitdijk diverse tekortkomingen geconstateerd. Deze hebben betrekking op de dijk (kerende hoogte en onderdelen bekleding onvoldoende) en de spui- en schutsluizen (hoogte en stabiliteit onvoldoende).

Voor de toekomstige versterking van de Afsluitdijk is in 2008 het Onderzoek Integrale Verkenning Afsluitdijk (OIVA) uitgevoerd. De verkenning is met name gericht op het onderzoeken van de mogelijke haalbaarheid van nadere innovatieve ambities – boven de noodzakelijke basisfunctionaliteit – zoals bijvoorbeeld duurzame energie, recreatie en toerisme en natuurontwikkeling. Eind 2008 is een verkenning door de markt gestart, binnen OIVA. Deze leverde meer inzicht in mogelijke haalbare en betaalbare functiecombinaties rond de Afsluitdijk. Op basis hiervan wordt een voorkeursalternatief ontwikkeld. Om een voorkeursbesluit te kunnen nemen zal conform de adviezen van Elverding de huidige

verkenning worden verbreed, teneinde richting uitvoering tijdswinst te behalen. Er zullen onder meer een juridische toetsing, plan MER en een MKBA met betrokken partijen en de regio moeten worden uitgevoerd. De verkenningfase zal in 2010 verder worden afgerond met een voorkeursbeslissing, op basis waarvan een planstudiebesluit kan worden genomen.

ONDERWERP : waterkeren
FASE : verkenning
MINISTERIE : VenW

NOORD



A7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2

Probleem

De bereikbaarheid en verkeersveiligheid van het nationaal stedelijk netwerk Groningen - Assen staat onder druk. De belangrijkste oorzaak hiervan is de Zuidelijke Ringweg Groningen (ZRG), met de gelijkvloerse kruising van de A7 met de A28 op het door verkeerslichten geregelde Julianaplein.

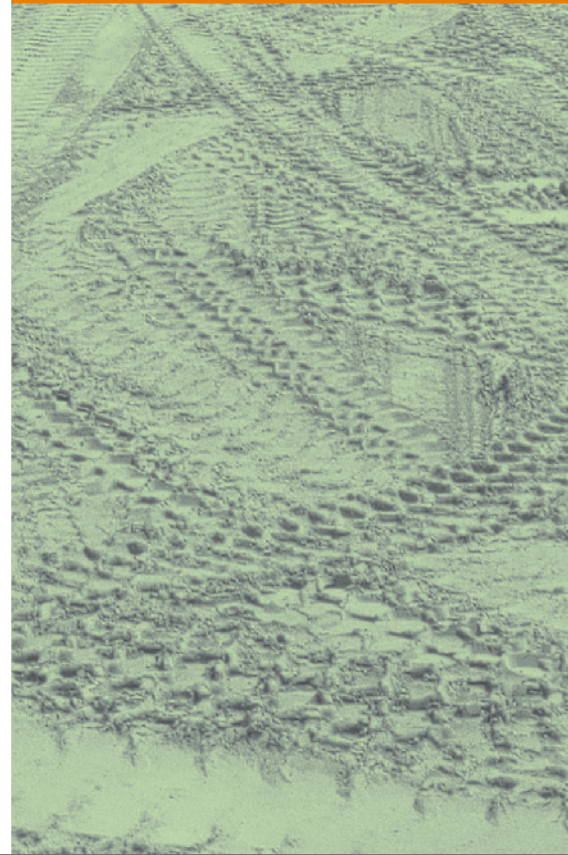
In 2005 is de regio gestart met de verkenning Alternatief ZRG naar de eerste effecten van de ZRG fase 1 en de getroffen OV-maatregelen. Dit heeft in 2007 geleid tot de, in samenwerking met het ministerie opgestelde, verkenning ZRG fase 2. Tijdens het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2007 werd geconstateerd dat er, gelet op de verwachte verkeersproblematiek, op zich reden is om een planstudie te starten, maar niet eerder dan dat er zicht is op financiering. Met het kabinetsbesluit over de Zuiderzeelijn (TK 27 658, nr. 35) is daar zicht op gekomen. In totaal is € 632 mln (incl. BTW en BLD-bijdrage) beschikbaar waarvan € 200 mln MIRT.

Tijdens het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar

2008 is afgesproken om te werken volgens de kabinetsreactie op de commissie Versnelling Besluitvorming Infrastructuur. In lijn met het advies is, als tussenstap tussen de uitgevoerde verkenning en het planstudiebesluit, de periode tussen mei 2008 en mei 2009 benut voor het bepalen van een zogenaamd 'bestuurlijke voorkeursalternatief'. Het is de bedoeling om de afspraken over de toekomst van de Zuidelijke Ringweg Groningen najaar 2009, conform het MIRT Spelregelkader, vast te leggen in een formele bestuursovereenkomst. Deze overeenkomst vormt de basis voor het nog te nemen planstudiebesluit. Daarnaast wordt in het najaar van 2009 een PPC uitgevoerd.

ONDERWERP : hoofdwegen
FASE : verkenning
MINISTERIE : VenW

NOORD



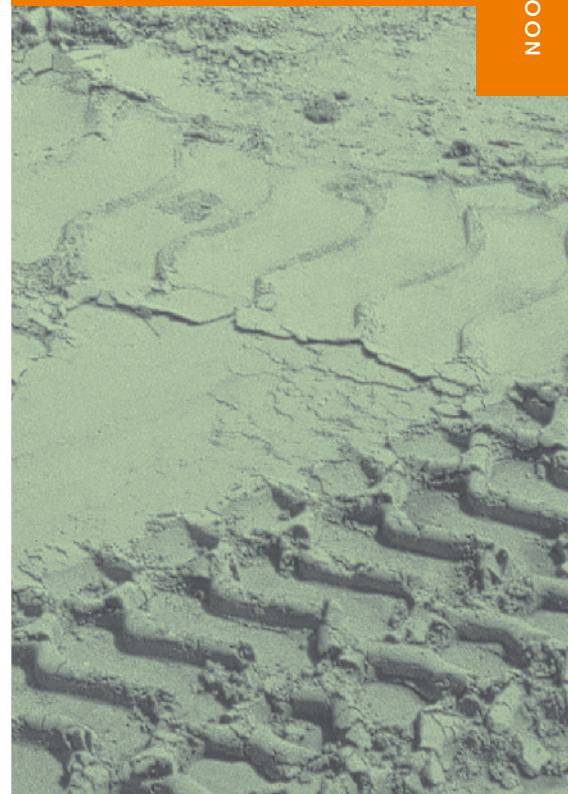
Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Lemmer - Delfzijl

Probleem

In het kader van de Nota Mobiliteit is gesignaleerd dat er sprake is van een potentieel knelpunt voor ligplaatscapaciteit op de vaarweg Lemmer-Delfzijl, met name rond Lemmer. Gebrek aan ligplaatsen bemoeilijkt een logistieke planning in verband met de verplichte rusttijden en kan leiden tot economische verliezen en eventuele veiligheidsrisico's. De op te leveren verkenning zal eventuele ligplaatsknelpunten op de corridor aangeven, alsmede de mogelijke oplossingsrichtingen. De verkenning wordt uitgevoerd door de provincies Friesland en Groningen en wordt in 2009 afgerond. In 2010 zal een besluit worden genomen over een eventuele planstudie.

ONDERWERP : hoofdvaarwegen
FASE : verkenning
MINISTERIE : VenW

NOORD

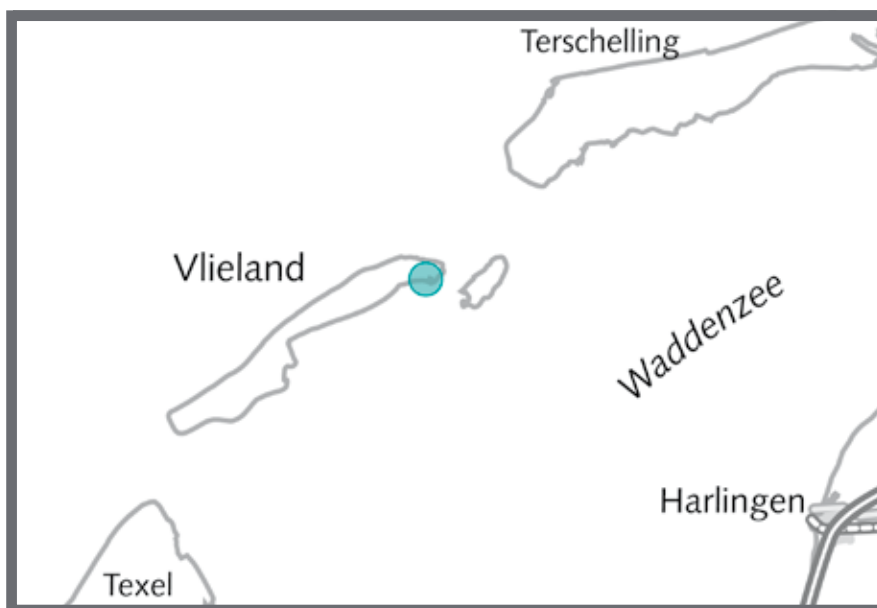




Legger en ligging primaire waterkering Vlieland

PROVINCIE : Friesland
ONDERWERP : waterkeren
FASE : planstudie
MINISTERIE : VenW

NOORD



Projecthistorie

Omschrijving	'05	'06	'07	'08	'09	'10
MIRT-fase					■	
Tijdschema						■

Probleem

De ligging, vorm en afmeting van de primaire waterkering dient in een zogeheten legger te worden vastgesteld. Voor het Waddeneiland Vlieland is dit nog niet gedaan. De beheerder, Rijkswaterstaat, zal dit in een procedure conform de Awb uitvoeren. Door het vastleggen in de legger wordt duidelijk gemaakt wat binnendijks ligt en conform de norm uit de Wet op de waterkering wordt beschermd en wat buitendijks ligt en een dergelijke wettelijke bescherming niet heeft. Daarnaast bestaat bij de regio (gemeente en provincie) de wens om de ligging van de dijkkring aan te passen, zodat bestaande bebouwing die nu buitendijks ligt, binnendijks komt te liggen.

Financiën

Raming totale kosten: € 6 - 14 mln.

Politiek / bestuurlijk

De regio (gemeente en provincie) wil een ruimere ligging dan waar vanuit het belang van de bescherming tegen hoogwater aanspraak op is te maken.

Toelichting wijzigingen

2009: project is nieuw in planstudiefase.

2010: als gevolg van discussie over de gewenste ligging van de waterkering, is het project vertraagd.

Beschrijving oplossing

In de verkenning is bekeken hoe de bestaande waterkering kan worden verlegd. Alternatieve tracés zijn op hoofdlijnen in kaart gebracht. Besloten is de planstudiefase in te gaan met het alternatief dat de uitbreiding van de jaren '70 van de vorige eeuw van Oost-Vlieland binnendijks brengt. De voorgestane verlegging van de primaire waterkering vereist conform de Wet op de Waterkering instemming van Gedeputeerde Staten. Dat betreft een MER-plichtig besluit van GS. De milieueffecten worden in een m.e.r.-procedure nader uitgewerkt.

Tijdschema mijlpalen

Projectbesluit: 2012

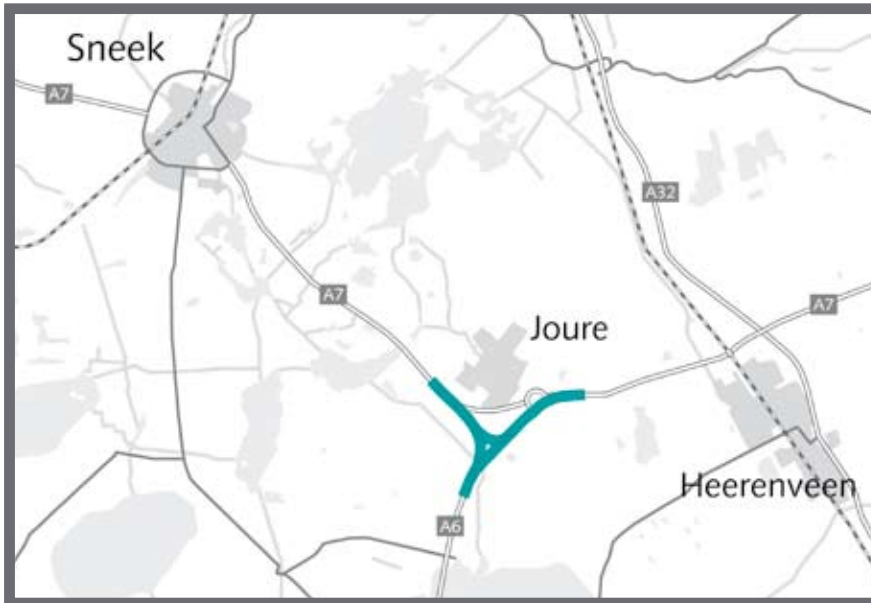
Start realisatie: 2013

Oplevering: 2015

A6/A7 Knooppunt Joure

PROVINCIE : Friesland
ONDERWERP : hoofdwegen
FASE : planstudie (1)
MINISTERIE : VenW

NOORD



Projecthistorie

Omschrijving	'05	'06	'07	'08	'09	'10
Algemeen						■

Probleem

Het knooppunt Joure is een kwetsbare schakel voor doorgaande verbindingen tussen Noord-Nederland en de Randstad en overige, regionale en lokale verkeersrelaties. Op het knooppunt vinden gelijkvloerse kruisende bewegingen plaats die de doorstroming beperken. De doorstromingsproblemen zullen in 2020 alleen maar toegenomen zijn, ook op het aansluitende hoofdwegenet.

De problemen op het gebied van bereikbaarheid en doorstroming zijn een combinatie van:

- de capaciteit van de rotondes, zowel de grote als de minirotonde;
- de capaciteit van de hoofdwegen.

Beschrijving oplossing

In de verkenning A6-A7 Knooppunt Joure is een voorkeursalternatief ontwikkeld dat uitgaat van een doorgaande verbinding A6-A7 Lemmer - Joure - Heerenveen, met haaks daarop de A7 Bolsward-Sneek via ongelijkvloerse aansluitingen. Er komt op de plaats van de huidige rotonde een Haarlemmermeeraansluiting voor het lokale en regionale verkeer (Joure e.o.).

Tijdschema mijlpalen

Tracébesluit: 2011

Realisatie: na 2011

Financiën

Taakstellend budget: € 70 mln (incl. BTW en BLD-bijdrage). Het project wordt voor € 55 mln gefinancierd uit het Regionaal Mobiliteitsfonds Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn (RMf RSP). De overige € 15 mln wordt ingezet vanuit het restant van de (overige, niet uit te voeren) maatregelen als genoemd in de Intentieovereenkomst Joure (rijksbijdrage € 9 mln en regiobijdrage € 6 mln).

Politiek / bestuurlijk

In het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2009 zijn de volgende afspraken gemaakt:

- De Tracéwet procedure wordt toegepast.
- De minister van VenW stemt vooralsnog in met het bestuurlijk gedragen voorkeursalternatief inclusief het taakstellend budget (€ 70 mln incl. BTW en BLD-bijdrage). Het voorbehoud staat in verband met de nog uit te voeren onderzoeken die eigenlijk in de verkenningsfase hadden moeten plaats vinden.
- De Intentieovereenkomst Joure komt te vervallen. Dit geldt ook voor de in het kader van de MobiliteitsAanpak voorgestelde benuttingsmaatregelen voor het Knooppunt Joure.
- Planstudie vindt plaats onder leiding van Rijkswaterstaat Noord-Nederland. Realisering vindt plaats door en onder verantwoordelijkheid van het rijk.

In overleg tussen VenW en de provincie worden de afspraken (mede in lijn met het convenant RSP) nader uitgewerkt.

Toelichting wijzigingen

2010: het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

N31 Harlingen (Flessenhals Harlingen)

PROVINCIE : Friesland
ONDERWERP : hoofdwegen
FASE : planstudie (1)
MINISTERIE : VenW

NOORD



Projecthistorie

Omschrijving	'05	'06	'07	'08	'09	'10
Algemeen						■

Probleem

De bestaande N31 door Harlingen is een 2 x 1-autoweg. De weg is een flessenhals geworden in de route Amsterdam - Leeuwarden nu het resterende deel is/wordt omgebouwd naar 2 x 2 rijstroken. Door de toename van het verkeer op dit deel van de N31 is de capaciteit van dit wegvak beperkend voor de doorstroming en staat de verkeersveiligheid onder druk. Tenslotte doorsnijdt de bestaande N31 de stad Harlingen ook in twee delen.

Beschrijving oplossing

Uit de Verkenning N31 Flessenhals Harlingen is een voorkeursalternatief naar voren gekomen dat bestaat uit een verdubbeling van het aantal stroken naar 2 x 2, een verdiepte ligging en een betere inpassing in de omgeving. In dit alternatief is bovendien een aquaduct opgenomen onder het Van Harinxmakanaal. De oplossing maakt deel uit van een integrale gebiedsontwikkeling binnen de gemeente Harlingen.

Tijdschema mijlpalen

Tracébesluit: 2012
Realisatie: na 2011

Financiën

Taakstellend budget: € 140 mln (incl. BTW en BLD-bijdrage).
Het project wordt gefinancierd uit het Regionaal Mobiliteitsfonds Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn.

Politiek / bestuurlijk

In het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2009 zijn de volgende afspraken gemaakt:

- De Tracéwet procedure wordt toegepast.
- De minister van VenW stemt vooralsnog in met het bestuurlijk gedragen voorkeursalternatief inclusief het taakstellend budget (€ 140 mln incl. BTW en BLD-bijdrage). Het voorbehoud staat in verband met de nog uit te voeren onderzoeken die eigenlijk in de verkenningsfase hadden moeten plaats vinden.
- De planstudie wordt getrokken door de provincie Friesland. In de planstudiefase zal de scope nader worden bepaald.
- Over de vraag onder wiens verantwoordelijkheid de realisering plaats vindt, vindt nog nader overleg plaats.

In overleg tussen VenW en de provincie worden de afspraken (mede in lijn met het convenant RSP) nader uitgewerkt.

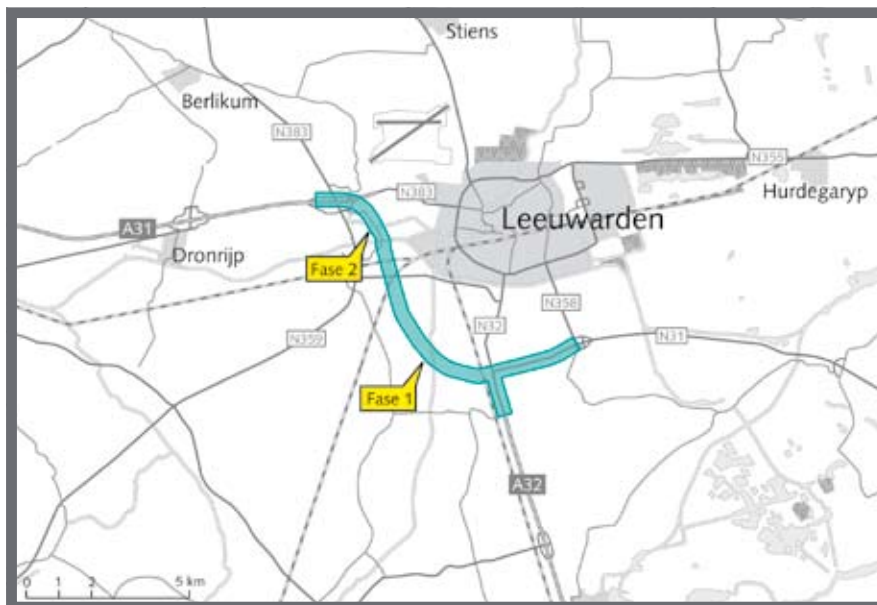
Toelichting wijzigingen

2010: het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

N31 Leeuwarden (Haak om Leeuwarden)

PROVINCIE : Friesland
ONDERWERP : hoofdwegen
FASE : planstudie (1)
MINISTERIE : VenW

NOORD



Projecthistorie

Omschrijving	'05	'06	'07	'08	'09	'10
Tijdschema					■	
Financiën			■	■		

Probleem

Door de autonome verkeersgroei ontstaat er een bereikbaarheidsprobleem op de N31 bij Leeuwarden. Het bereikbaarheidsprobleem wordt versterkt door de geplande ontwikkeling van een nieuwe stadswijk in Leeuwarden - Zuid.

Beschrijving oplossing

Er worden in de planstudie oplossingen gezocht die de doorstroming op de rijksweg verbeteren en de ontwikkeling van het stadsdeel mogelijk maken. In het (ontwerp)tracébesluit wordt conform het Standpunt het Middenalternatief - Oost als oplossing voor het probleem uitgewerkt. De oplossing betreft een nieuw tracé tussen de aansluitingen Marssum en Hemrikseinen en voorziet in een 2 x 2 autoweg 100 km/ uur (zonder vluchtstroken), een aantal ongelijkvloerse aansluitingen en een aquaduct in het Van Harinxmakanaal.

Tijdschema mijlpalen

Tracébesluit: 2009
Start realisatie: 2011
Oplevering: 2014

Financiën

Taakstellend budget: € 194 mln (incl. BLD-bijdrage € 35 mln).
Bijdrage van derden: € 36 mln regio (provincie en gemeente).
Bijdrage uit RSP € 26 mln.

Politiek / bestuurlijk

Toezeggingen: er is een sterke relatie met de stedelijke ontwikkeling van Leeuwarden. De regio heeft het voortouw in de planstudie.

Tijdens het bestuurlijk overleg MIT najaar 2006 (TK 29644, nr 74) is afgesproken dat de benodigde € 13 mln voor het aquaduct in de kruising met het Van Harinxmakanaal voor rekening van de regio komt met de afspraak dat over de uitvoering van het project nog nadere afspraken worden gemaakt. Tijdens het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2008 is afgesproken dat de meerkosten voor het uitvoeren van een aquaduct in de kruising met het Van Harinxmakanaal (€ 13 mln) en het tekort op de begroting van € 13 mln ten laste komen van het concrete project Bereikbaarheid Leeuwarden uit het Regiospecifiek Pakket (RSP) Zuiderzeelijn.

Marktbenadering

In 2008 is een PPC uitgevoerd, maar er is nog geen besluit genomen over de contractvorm.

Toelichting wijzigingen

2006: de projectkosten zijn aangepast vanwege inpassing van de BLD-bijdrage (€ 33 mln).

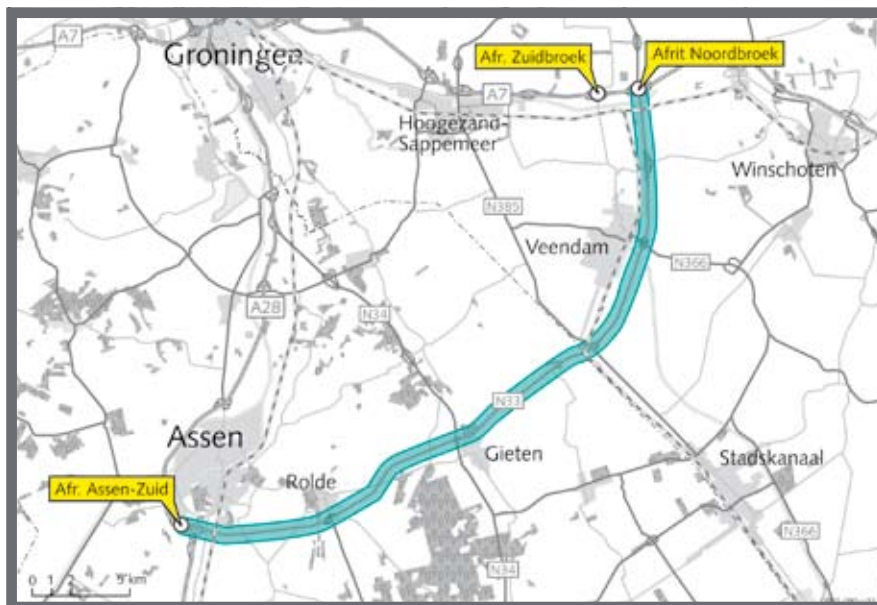
2008: bijdragen derden is verhoogd met € 13 mln voor het aquaduct in de kruising met het Van Harinxmakanaal en € 13 mln ter dekking van het tekort op de begroting.

2009: het tracébesluit is als gevolg van onderzoek naar de luchtkwaliteit vertraagd. Dit heeft geen negatieve gevolgen voor de voorziene start van de realisatie in 2011.

N33 Assen (Zuid) - Zuidbroek

PROVINCIE : Drenthe
ONDERWERP : hoofdwegen
FASE : planstudie (1)
MINISTERIE : VenW

NOORD



Projecthistorie

Omschrijving	'05	'06	'07	'08	'09	'10
MIRT-fase			■			
Tijdschema					■	
Financiën				■		
Politiek/bestuurlijk					■	

Probleem

Op deze enkelbaans autoweg doet zich op het traject Assen (zuid) - Zuidbroek een verkeersveiligheidsprobleem voor.

Beschrijving oplossing

De studie richt zich op een verdubbeling van de N33 op het traject Assen (zuid) - Zuidbroek tot 2x2 autoweg, met middenberm zonder vluchtstrook, het knooppunt Zuidbroek wordt uitgevoerd als een volledig klaverblad en het knooppunt Assen (zuid) als een halfklaverblad met fly-over N33/A28. Deze oplossing is verkeersveilig en zorgt voor een verbeterde bereikbaarheid van de regio.

Tijdschema mijlpalen

Tracebesluit: 2010

Start realisatie: 2011

Oplevering: 2013

Financiën

Taakstellend budget: € 141 mln (incl. BLD-bijdrage van € 12 mln en bijdragen van derden: € 50 mln).

Verder is afgesproken dat de regio zich maximaal zal inspannen de beoogde scope met een investeringsniveau van € 152 mln te realiseren.

Politiek / bestuurlijk

Convenanten: op 8 december 2005 hebben de minister van Verkeer en Waterstaat en de provincies Groningen en Drenthe een akkoord bereikt over de uitvoering van de N33 en de financiering.

Nadere afspraken tussen VenW en de provin-

cies Drenthe en Groningen over de planstudie, eventuele meerkosten en prijsindex zijn vastgelegd in brief van Rijkswaterstaat Noord-Nederland (DNN2007/709).

Toezeggingen: brief van 8 februari 2006 van de minister van Verkeer en Waterstaat aan het Samenwerkingsverband Noord - Nederland (SNN) waarin afspraken worden bevestigd.

Moties: in de motie Hofstra (Tweede Kamer, vergaderjaar 2004-2005, 29800 A, nr.28) heeft de Tweede Kamer aangegeven een substantiële bijdrage te willen verlenen van € 50 mln aan een verdubbeling van de N33 tot een autoweg met 2x2 rijstroken en ongelijkvloerse aansluitingen, onder de voorwaarde dat de N46 en de N34 overgaan naar de provincie Groningen respectievelijk Drenthe.

Tijdens het bestuurlijk overleg mei 2008 is afgesproken dat de meerkosten voor het realiseren van een half klaverblad met fly-over ten opzichte van de oorspronkelijke maatregel, namelijk een klaverblad met lusverbinding N33/A28 ten laste komen van het project Bereikbaarheid Assen uit het Regiospecifiek Pakket (RSP).

Marktbenadering

De PPC is recentelijk afgerond. Op basis daarvan is gekozen voor een DBFM-contract.

Toelichting wijzigingen

2007: dit project is nieuw in de planstudie-fase.

2008: regionale bijdrage is nu opgenomen onder het budget.

2009: de meerkosten voor het realiseren van een half klaverblad met fly-over komen ten laste van het project Bereikbaarheid Assen uit het RSP.

2010: latere overeenstemming over wegontwerp en aansluitingen hebben totstandkoming tracébesluit vertraagd. Project kan 1 jaar eerder worden opgeleverd.

A7 Rondweg Sneek

PROVINCIE : Friesland
ONDERWERP : hoofdwegen
FASE : realisatie (0)
MINISTERIE : VenW

NOORD



Projecthistorie

Omschrijving	'05	'06	'07	'08	'09	'10
Algemeen	■					■
MIRT-fase				■		
Tijdschema				■		
Financiën		■				
Politiek/bestuurlijk			■			

Probleem

De doorgaande verbinding A7 voert over de rondweg Sneek met zeven gelijkvloerse kruisingen. Dit veroorzaakt problemen op het gebied van verkeersafwikkeling en geluidshinder.

Beschrijving oplossing

De oplossing in het Tracébesluit voorziet in een stadsautoweg (80 km/uur), waarin een aquaduct is opgenomen en tevens een aantal ongelijkvloerse aansluitingen.

Tijdschema mijlpalen

Tracébesluit: 2004
Start realisatie: 2006
Oplevering: 2010

Financiën

Taakstellend budget: € 79 mln (incl. BLD-bijdrage € 15 mln en een bijdrage van het ministerie van Economische Zaken € 11,3 mln).
Bijdrage van derden: € 23 mln (provincie Friesland en gemeente Sneek).

Politiek / bestuurlijk

Toezeggingen: met de provincie is in november 2000 afgesproken om een gezamenlijke studie te starten naar een andere kruising van de Geeuw (aquaduct), waarbij de provincie het voortouw neemt. Eventueel extra benodigde middelen zullen niet ten laste komen van de begroting van Verkeer en Waterstaat.

Convenanten: het project maakt onderdeel uit van het Langmanakkoord.

Op 15 december 2005 is de realisatieovereenkomst met de provincie Friesland ondertekend. Hierin is vastgelegd dat de provincie de realisatie ter hand neemt en het project voorfinanciert.

Toelichting wijzigingen

2005: naar aanleiding van de resultaten van de gezamenlijke studie naar een andere kruising is in februari 2004 het Ontwerp Tracé Besluit vastgesteld, zodat het Tracébesluit eind 2004 kan worden vastgesteld.

2006: de projectkosten zijn aangepast vanwege inpassing van de BLD-bijdrage (€ 15 mln).

2007: het project is overgegaan van de planstudiefase naar de realisatiefase. De start van de realisatie en de oplevering is vervroegd, doordat de regio geld voorfinanciert.

2009: in het voorjaar 2008 is het westelijk deel van het tracé tot aan het Geeuwaquaduct opengesteld voor het verkeer.

Regiospecifiek Pakket (RSP) Zuiderzeelijn

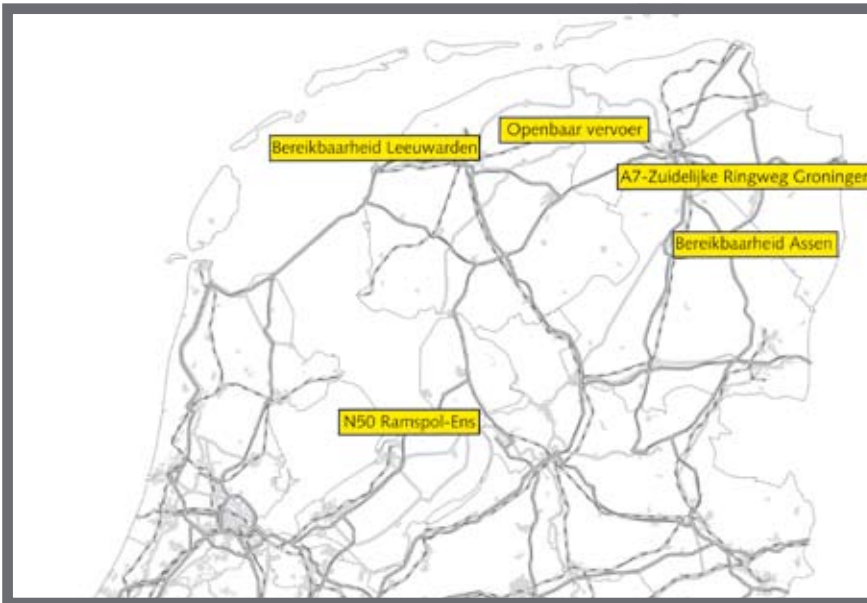
PROVINCIE : Friesland, Groningen, Drenthe

ONDERWERP : regionale/lokale infrastructuur

FASE : planstudie (1)

MINISTERIE : VenW

NOORD



Projecthistorie

Omschrijving	'05	'06	'07	'08	'09	'10
Algemeen	■	■		■		
Oplossing					■	
Financiën					■	■
Politiek/bestuurlijk					■	■

Probleem

De doelen van het project Zuiderzeelijn (ZZL), zijn onder meer: verbeteren bereikbaarheid van het Noorden en de Noordvleugel van de Randstad en tevens versterken van de regionaal-economische structuur van Noord-Nederland. Nut en noodzaak is onderzocht in een Structuurvisie en Aanvulling op de Structuurvisie ZZL. Op 16 november 2007 is het kabinet alles overwegende tot de conclusie gekomen dat een snelle verbinding onvoldoende structuurversterkend rendement oplevert en niet verantwoord is te exploiteren.

Beschrijving oplossing

Het kabinet heeft conform het Coalitieakkoord gekozen voor een alternatief samenhangend pakket, waarvan infrastructurele maatregelen een substantieel deel uitmaken. Dit Regiospecifiek Pakket (RSP) is bedoeld voor Noord-Nederland en de Noordoostpolder. Het RSP bestaat uit de volgende drie onderdelen: ruimtelijk-economische programma (REP), concrete bereikbaarheidsprojecten en regionaal mobiliteitsfonds (RMf). Opzet, invulling en uitvoering van het RSP zijn vastgelegd in een convenant met Noord-Nederland en Flevoland (dd. 23 juni 2008). Conform de motie Cramer/Roefs (TK 27658, nr. 40) ligt de regie voor het RSP zoveel mogelijk bij de regio. De lijst met concrete projecten is limitatief en bestaat uit de volgende projecten: A7-Zuidelijke Ringweg Groningen (ZRG) fase 2; Bereikbaarheid Leeuwarden; Bereikbaarheid Assen; N50 Ramspol - Ens; Openbaar vervoer. Conform de motie Koopmans (TK 27658, nr. 41) is geld beschikbaar gesteld voor maatregelen

op het noordelijke kernnet spoor.

Tijdschema mijlpalen

Het RSP wordt uitgevoerd in de periode tot 2020. Er wordt met Noord-Nederland een uitvoeringsplan opgesteld, waarin per project een planning wordt opgenomen.

Financiën

Totale rijksbijdrage: € 2,046 mld (€ 1,883 mld. RSP, € 200 mln uit MIRT voor ZRG fase 2, € 163 mln uit de LMCA Spoor voor het noordelijke kernnet spoor, conform motie Koopmans). Regionale bijdrage: € 670 mln (prijsspeil 2007).

Politiek / bestuurlijk

Besluit van kabinet voor RSP op 16 november 2007. Conceptconvenant op 18 maart 2008. Tweede Kamer heeft besluit en convenant onderschreven in Algemeen Overleg op 23 april 2008. Het convenant ondertekend op 23 juni 2008. In het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2009 zijn voor de projecten A6/A7 Knooppunt Joure en N31 Harlingen (beide onderdeel RMf) planstudiebesluiten genomen (zie de desbetreffende projectbladen).

Toelichting wijzigingen

2005: het kabinet heeft in de Nota Ruimte aangegeven de prijsvraag te starten.

2006: het kabinet heeft naar aanleiding van Tijdelijke Commissie Infrastructuur (TCI) aangegeven een Structuurvisie op te stellen.

2008: conform motie Van Hijum is een aanvullende Structuurvisie opgesteld.

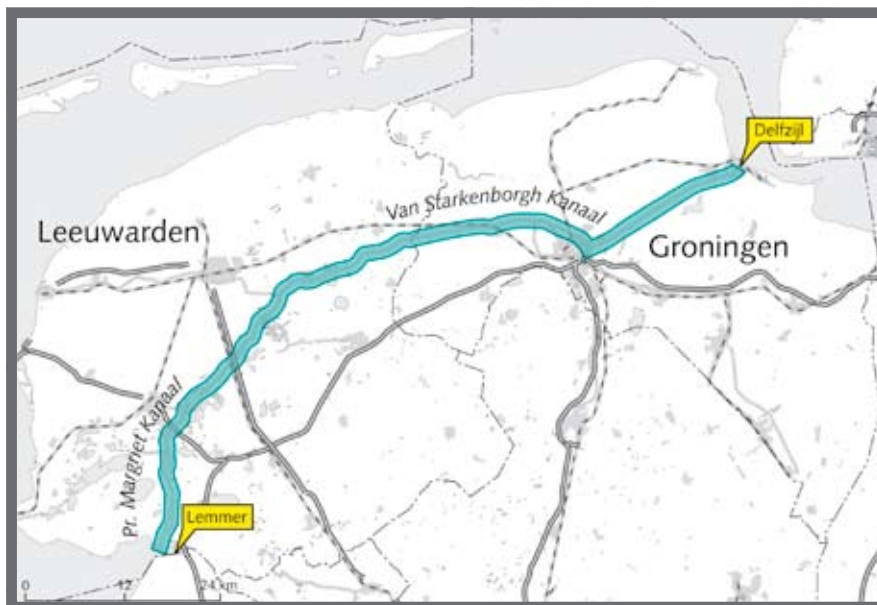
2009: kabinetsbesluit voor RSP en convenant met Noord-Nederland over samenstelling en uitvoering.

2010: voor de projecten A6/A7 Knooppunt Joure en N31 Harlingen (beide onderdeel RMf) zijn planstudiebesluiten genomen. Het budget is aangepast door de overboeking van de bijdrage uit het RSP-budget aan de N50 Ramspol-Ens (-€ 26 mln) en de overboeking van de rijksmiddelen voor het Ruimtelijk economisch programma naar de begroting van EZ (-€ 150 mln).

Vaarweg Lemmer - Delfzijl, fase 2

PROVINCIE : Friesland, Groningen
ONDERWERP : hoofdvaarwegen
FASE : planstudie (1)
MINISTERIE : VenW

NOORD



Projecthistorie

Omschrijving	'05	'06	'07	'08	'09	'10
MIRT-fase				■		
Tijdschema						■

Probleem

Onbereikbaarheid van Noord-Nederland voor vierlaagscontainervervoer.

Beschrijving oplossing

In het lopende realisatieproject vaarweg Lemmer-Delfzijl, fase 1, worden de belangrijkste knelpunten op deze vaarweg in de periode tot 2012 aangepakt.

In deze fase 2 worden de resterende knelpunten verder onderzocht. Het gaat dan om een zestal bruggen op het Prinses Margrietkanaal, twee bruggen op het Van Starckenborghkanaal en drie bruggen op het Eemskanaal. Ook wordt het breedteprofiel van het Eemskanaal nader bekeken. Een belangrijk knelpunt voor de hoogte en breedte is daarnaast de vaste spoorbrug Zuidhorn.

Tijdschema mijlpalen

Projectbesluit: 2012
Start realisatie: 2013
Oplevering: 2020 e.v.

Financiën

Het taakstellend budget voor dit project is afhankelijk van de nog uit te werken alternatieven door de provincies.

Politiek / bestuurlijk

In het verleden zijn overeenkomsten met de provincies Groningen en Friesland gesloten over onderhoud en verbetering van deze vaarweg. Op basis daarvan draagt het rijk substantieel bij aan de exploitatie en het onderhoud van de belangrijkste vaarwegen in beide provincies. De afspraken uit het bestuurlijk overleg tussen het kabinet en het Samenwerkingsverband Noord-Nederland over de verbeteringen zijn vastgelegd op 16 april 1998 (Langmanafspraken).

Op basis van het bestuurlijk overleg MIT (najaar 2006) is de provincies Groningen en Friesland gevraagd een planstudie te starten. Op basis van bestuurlijke afspraken wordt het project spoorbrug Zuidhorn als separaat onderdeel uit de planstudie fase 2 gelicht en aangeboden aan VenW.

Toelichting wijzigingen

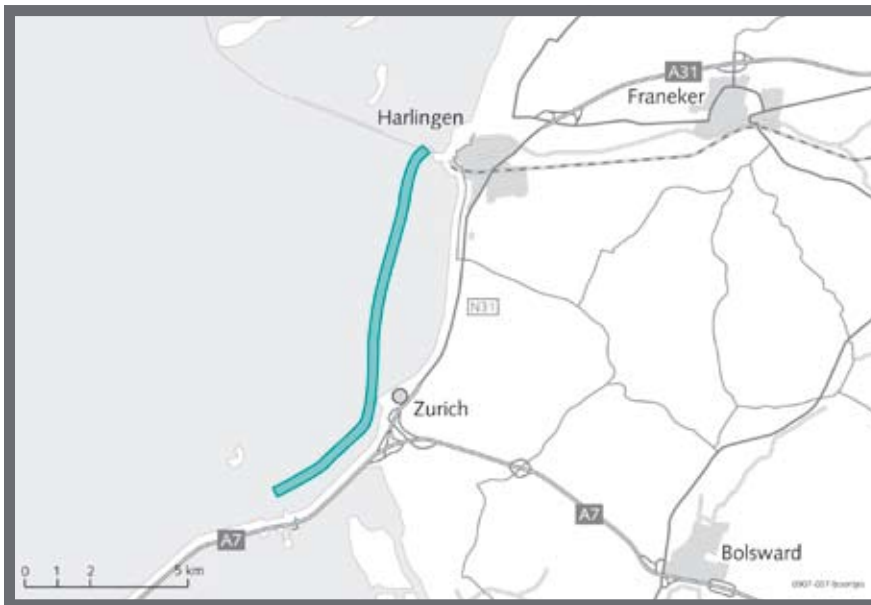
2008: dit project is nieuw in de planstudie-fase op basis van bestuurlijke afspraken.

2010: de provincies Friesland en Groningen zijn verantwoordelijk voor het maken van de planstudie. Bij de uitwerking is vertraging ontstaan.

Verdieping vaarweg Harlingen - Kornwerderzand (Boontjes)

PROVINCIE : Friesland
ONDERWERP : hoofdvaarwegen
FASE : planstudie (1)
MINISTERIE : VenW

NOORD



Projecthistorie

Omschrijving	'05	'06	'07	'08	'09	'10
Algemeen						■

Probleem

Uit Harlingen e.o. afkomstige diepstekende binnenvaartschepen (klasse IV en Va) zijn voor de bereikbaarheid van Kornwerderzand afhankelijk van het getijdenvenster vanwege een ondiepe drempel in de Boontjes. Met name de containervaart naar Rotterdam ondervindt hinder omdat ze of eerder – binnen het getijdenvenster – moeten afvaren of onvolledig afladen en containers laten staan.

Beschrijving oplossing

Door de ondiepe drempel van 2,80 m – NAP te verlagen naar een streefdiepte van 3,80 m – NAP, wordt het getijdenvenster voor genoemde schepen flink verruimd. De planstudie met een MER en een passende beoordeling in het kader van de Nb wet geeft aan hoe de verdieping ingepast kan worden in natuur- en milieuwwaarden. Een voorstudie heeft de mogelijkheden hiertoe reeds verkend.

Tijdschema mijlpalen

Projectbesluit: 2010
Start realisatie: 2011
Oplevering: 2011

Financiën

Taakstellend budget: € 5 mln voor de uitvoering van de werken, dat wil zeggen planstudiefase, de realisatie van de verdieping en 5 jaar onderhoud. Meerkosten worden door de provincie gefinancierd.

Politiek / bestuurlijk

Amendement Cramer (TK 31.474 XII, nr 9) dat voorziet in een bijdrage door het rijk ter grootte van € 5 mln is bij de vaststelling van de begroting 2008 aangenomen. De regio koppelt dit project aan de gebiedsontwikkeling N31/Harlingen. De provincie is verantwoordelijk voor de planstudie, het rijk voor de realisatie en 5 jaar onderhoud.

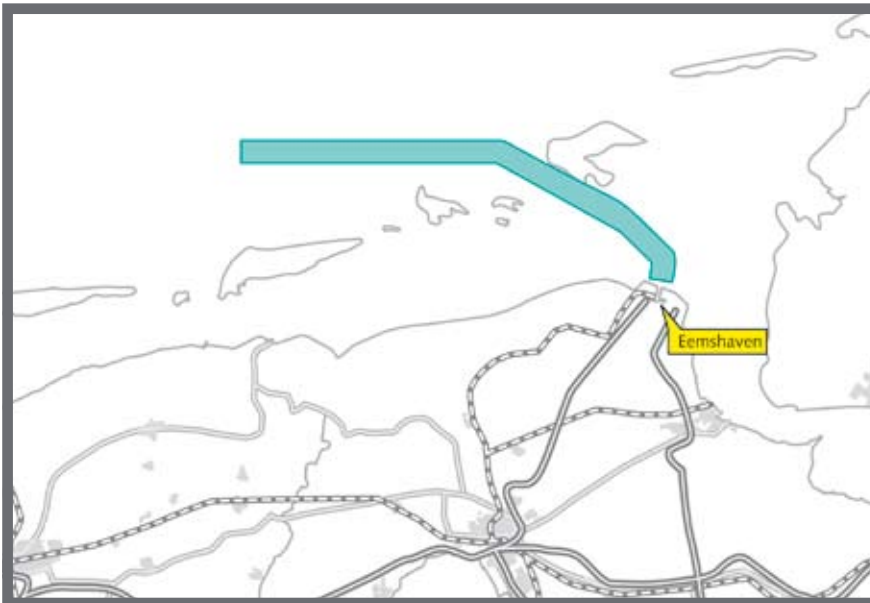
Toelichting wijzigingen

2010: het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Verruiming vaarweg Eemshaven - Noordzee

PROVINCIE : Groningen
ONDERWERP : hoofdvaarwegen
FASE : planstudie (1)
MINISTERIE : VenW

NOORD



Projecthistorie

Omschrijving	'05	'06	'07	'08	'09	'10
MIRT-fase						■

Probleem

Er hebben zich een aantal bedrijven gemeld bij Groningen Seaports, met het doel zich te vestigen in de Eemshaven. De bedrijven hebben aangegeven dat zij graag naar de Eemshaven komen, maar dat dan wel de vaarweg naar de Eemshaven geschikt moet zijn voor schepen met een diepgang tot 14 meter. Dat is de vaarweg op dit moment op een aantal plaatsen niet.

In de Nota Zeehavens 'Ankers van de economie' geeft het rijk aan bereid te zijn om te investeren in de maritieme toegang tot de Groninger zeehavens als er bedrijven komen die concrete belangstelling hebben voor vestiging in de Eemshaven.

Beschrijving oplossing

Een vaarweg naar de Eemshaven, waar (kolen)schepen tot een diepgang van 14 meter en LNG tankers van het Q-max type de haven veilig en vlot kunnen bereiken.

Tijdschema/mijlpalen

Projectbesluit: 2009
Start realisatie: 2010
Oplevering: 2012

Financiën

Taakstellend budget: er is € 41 mln benodigd voor dit project. Op de begroting van VenW is reeds € 31 mln (incl. BLD-bijdrage € 5 mln) beschikbaar. Voor het resterende bedrag is een reservering gemaakt in de coalitieakkoord enveloppe Sterke Regio's. Deze middelen komen beschikbaar na besluitvorming in het FES-kader.

Politiek/bestuurlijk

Toezeggingen: de minister heeft aan een aantal bedrijven toegezegd alle medewerking te verlenen om de vestiging van de bedrijven in de Eemshaven mogelijk te maken. Het gaat om aanlanding van LNG, een multifuel centrale en een kolencentrale.

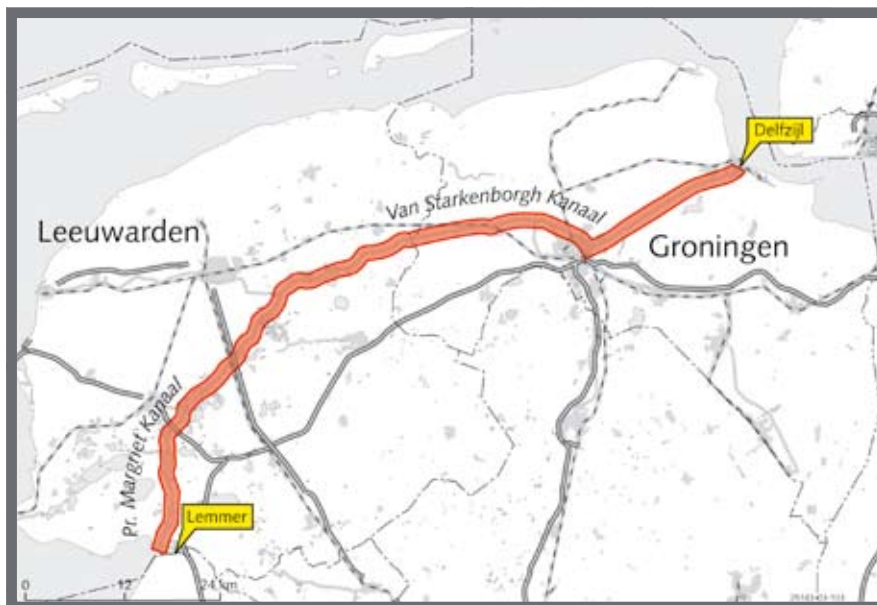
Toelichting wijzigingen:

2009: het project is overgegaan van de verkenningsfase naar de planstudiefase.

Vaarweg Lemmer - Delfzijl, fase 1

PROVINCIE : Friesland, Groningen
ONDERWERP : hoofdvaarwegen
FASE : realisatie (0)
MINISTERIE : VenW

NOORD



Projecthistorie

Omschrijving	'05	'06	'07	'08	'09	'10
Algemeen	■					
Tijdschema					■	
Financiën			■			
Politiek/bestuurlijk			■			

Probleem

Onbereikbaarheid van Noord - Nederland voor klasse Va schepen en vierlaagscontainervaart.

Beschrijving oplossing

Het eerste deel van de verbetering van het vaarwegprofiel en de verbetering van de brug bij Lemmer en de spoorbrug in de lijn Groningen - Sauwerd zijn in 2002 opgeleverd. De hieronder beschreven verbeteringen betreffen met name de nieuwe maatregelen (=2e deel) die volgen uit de in 2004 afgeronde planstudie:

- Verbreden en verdiepen van het Van Starckenborghkanaal en het Prinses Margrietkanaal tot vaarwegklasse Va.
- Het voor vierlaagscontainervaart geschikt maken van de wegbruggen bij Stroobos, Eibersburen, Zuidhorn, Aduard, Dorkwerd en de Noordzeebrug te Groningen.

Over de aanpak van de spoorbrug Zuidhorn zullen, afhankelijk van de beschikbaarheid van financiële middelen, in de toekomst nadere afspraken gemaakt worden.

Tijdschema mijlpalen

Start realisatie 2^e deel: 2002

Oplevering: 2013

Financiën

Taakstellend budget: € 205 mln (incl. BLD-bijdrage € 1 mln).

Bijdrage van derden 2e deel: € 34 mln.

Politiek / bestuurlijk

In het verleden zijn overeenkomsten met de provincies Groningen en Friesland gesloten over onderhoud en verbetering van deze vaarweg. De afspraken uit het bestuurlijk overleg tussen het kabinet en het Samenwerkingsverband Noord-Nederland over deze verbeteringen zijn vastgelegd op 16 april 1998 (Langmanafspraken). Op basis daarvan draagt het rijk substantieel bij aan de exploitatie en het onderhoud van de belangrijkste vaarwegen in beide provincies.

Toelichting wijzigingen

2006: eind 2004 is door de minister het realisatiebesluit genomen voor de in 2004 afgeronde planstudie Vaarweg Lemmer - Delfzijl (kunstwerken en verruiming). Deze maatregelen zijn vanwege de samenhang toegevoegd aan het reeds lopende realisatieproject Vaarweg Lemmer - Delfzijl (inclusief spoorbrug Grou) en dit project heet voortaan Vaarweg Lemmer - Delfzijl, fase 1. De projectkosten zijn aangepast vanwege inpassing van de BLD-bijdrage (€ 1 mln).

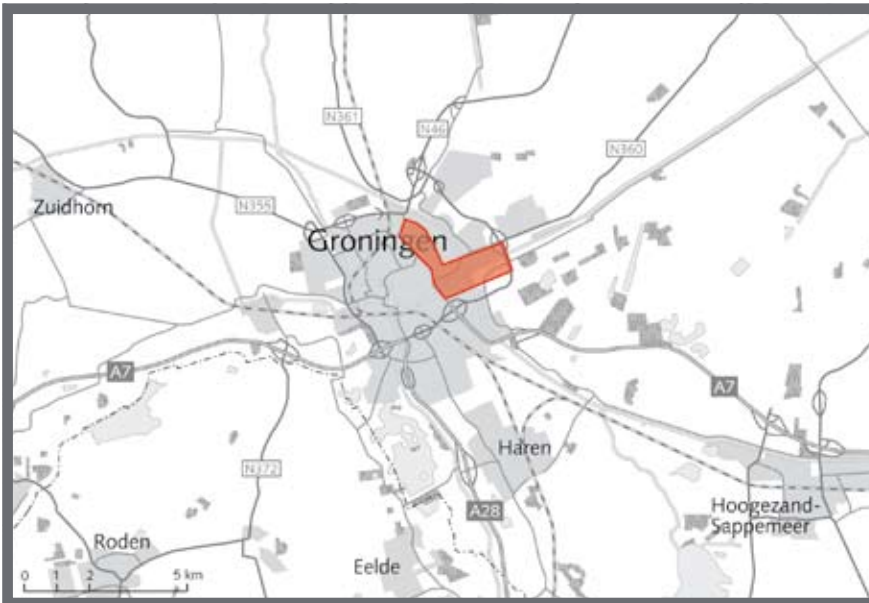
2007: na overleg met de provincies heeft de minister ook voor de fietsvoorzieningen van de Noordzeebrug en de wegbrug Zuidhorn een realisatiebesluit genomen en zijn afspraken gemaakt over de onderlinge kostenverdeling van beide deelprojecten.

2009: vertraging oplevering van 2012 naar 2013 doordat actiegroep nader onderzoek heeft afgedwongen bij de Raad van State.

Groningen Centrale Zone

PROVINCIE : Groningen
ONDERWERP : integrale gebiedsopgaven
FASE : realisatie
MINISTERIE : EZ

NOORD



Projecthistorie

Omschrijving	'05	'06	'07	'08	'09	'10
MIRT-fase						■
Financiën						■

Probleem

Het project Groningen Centrale Zone, gesitueerd tussen het stationsgebied en de binnenstad enerzijds en de Oostelijke Ringweg anderzijds, heeft als doel verouderde bedrijventerreinen te transformeren en te verdichten tot toplocaties van het Noorden voor onder andere de kenniseconomie met een landelijk bereik en gemengde hoogwaardige woon-werkmilieus. De belangrijkste knelpunten zijn de bereikbaarheid en de kwaliteit van de openbare ruimte, inclusief (sociale) veiligheid. Het project Centrale Zone Groningen omvat het centrumgebied, het stationgebied, het UMCG/ Bodenterrein, het Europapark en het Sontweggebied.

Beschrijving oplossing

Het gebied tussen het stationsgebied en de binnenstad van Groningen wordt een toplocatie voor de Noord-Nederlandse economie. Daarnaast moet het gebied straks gemengde hoogwaardige woon- en werkmilieus huisvesten.

Met de bijdrage van de rijksoverheid worden de bereikbaarheid en de kwaliteit van de openbare ruimte verbeterd. De bijdrage is specifiek bedoeld voor twee belangrijke deelprojecten van Centrale Zone Groningen: het UMCG/ Bodenterrein en het Sontweggebied.

Tot 2016 worden hier 2.500 woningen, 25.000 m² kantoren, 75.000 m² detailhandel en 90.000 tot 120.000 m² voor kennis en medische bedrijvigheid gerealiseerd.

Het UMCG/Bodenterrein wordt getransformeerd van het oude, deels verwaarloosde bedrijven- en parkeerterrein in een

hoogwaardig binnenstedelijk gebied voor medische functies, kennis, onderwijs en -aan de rand van het gebied- voor wonen.

Het Sontwegterrein omvat de transformatie en herstructurering van verouderd bedrijventerrein naar een woonfunctie. Ook komt hier de nieuwe verbindingroute tussen het centrum en de ringweg, respectievelijk tussen het centrum en Meerstad te liggen.

Centraal in deze verbindingroute staat de aanleg van een brug over het Winschoterdiep.

Tijdschema mijlpalen

Start realisatie: 2009

Oplevering: 2016

Financiën

Taakstellende rijksbijdrage: € 16 mln uit het Nota Ruimtebudget.

Verantwoordelijk

Gemeente Groningen.

Toelichting wijzigingen

2010: het project is in december 2008 overgegaan naar de planstudiefase. In juni 2009 is de taakstellende rijksbijdrage vastgesteld, waarmee het project van de planstudiefase is overgegaan naar de realisatiefase.