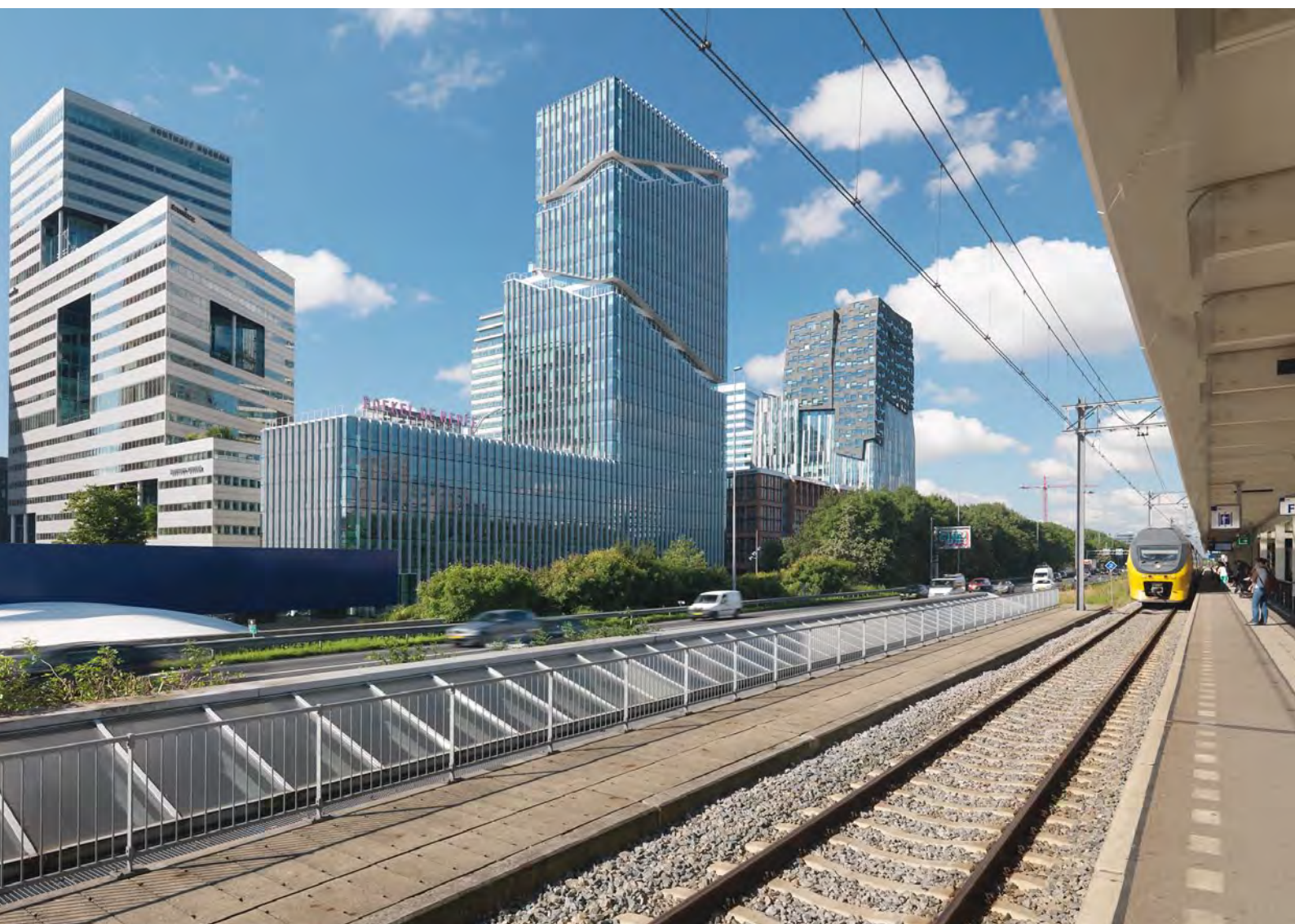




MIRT Projectenoverzicht 2015



MIRT

Projectenoverzicht

2015

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Ministerie van Economische Zaken

Ministerie van Binnenlandse Zaken en
Koninkrijksrelaties

Aangeboden aan de voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal door de minister van Infrastructuur
en Milieu

MIRT Projectenoverzicht 2015

UITGAVE

Ministerie van Infrastructuur en Milieu, mede namens het Ministerie van Economische Zaken, het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties

PRODUCTIE, DTP-OPMAAK EN VORMGEVING

Etcetera
Grafische Producties, Delft

FOTOGRAFIE

Tineke Dijkstra Fotografie, Den Haag;
Beeldbank Atlantis, Ministerie Infrastructuur en Milieu
Beeldbank Rijkswaterstaat (beeldbank.rws.nl)
Stationsweb (www.stationsweb.nl)
Project beter Benutten: Maastricht-Bereikbaar.nl
Project AKI-plan en veiligheidsknelpunten: 't Sticht Fotobureau, Timo de Boer
Projecten Landelijk verbeterprogramma Overwegen, Fietsparkeren bij stations
en Toegankelijkheid Spoor: A. Ahlers

KAARTEN

Ministerie van Infrastructuur en Milieu, Directoraat-generaal Rijkswaterstaat,
DATA-ICT Dienst en Must Stedebouw, Amsterdam

DISCLAIMER

Alle rechten voorbehouden. Aan de inhoud kunnen geen zelfstandige rechten worden ontleend. Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu is niet verantwoordelijk voor typfouten en/of onvolkomenheden in de teksten en het kaartmateriaal.

Zie voor integraal raadplegen, downloaden en/of printen ook
<http://mirt2015.mirtprojectenoverzicht.nl>
Het MIRT Projectenoverzicht 2015 is tevens beschikbaar als app voor iPad en Android tablet.

Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu is niet verantwoordelijk voor typfouten en/of onvolkomenheden in de teksten en het kaartmateriaal van deze uitgave van het Projectenoverzicht en de bijbehorende site en app.

Alle rechten voorbehouden.

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar worden gemaakt in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, druk, fotokopie of op enige andere manier zonder schriftelijke toestemming van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu.

Aan de inhoud van dit boek kunnen geen zelfstandige rechten worden ontleend.

www.mirt2015.mirtprojectenoverzicht.nl

Inhoudsopgave

Voorwoord

Beleidscontext

Gerealiseerde Projecten 2014

Gerealiseerde Projecten 2010-2014

Het MIRT Projectenoverzicht 2015

Nationaal

Noord-Holland, Utrecht, Flevoland

Zuidvleugel

Zuidwestelijke Delta

Brabant

Limburg

Oost-Nederland

Noord-Nederland

Financiën

Bijlagen:

- Financiële tabellen
- Voortgangsrapportage Tracéwetprojecten



Voorwoord

MIRT Projectenoverzicht 2015

Wie de toekomst serieus neemt, verandert mee met de tijd. En wie mee verandert met de tijd, is voorbereid op nieuwe vraagstukken. Dat geldt zeker voor de het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport. De komende jaren moeten we aan de slag met nieuwe maatschappelijke ontwikkelingen, zoals trends in verstedelijking, toenemende regionale verschillen en issues rond milieu en energie. Maar ook met nieuwe technologieën en nieuwe verhoudingen tussen overheden en burgers. Al deze ontwikkelingen hebben invloed op de ruimtelijke inrichting van Nederland: op onze mobiliteit, onze infrastructuur en onze economie. Ze vragen om een andere manier van kijken, denken en handelen.

Daarom wordt het MIRT vernieuwd. Wij kijken steeds minder naar afzonderlijke vraagstukken, maar nemen de hele regio als uitgangspunt. En in die regio kijken we naar mobiliteit, economie, ruimtelijke ordening, ontwikkelingen in de woningbouw, energie en water als een samenhangend geheel. Naast het traditionele aanpakken van knelpunten, zoeken we ook naar kansen voor ontwikkeling. Naar de juiste combinaties van oplossingen. En we doen dat niet meer met een vast eindbeeld, maar flexibel, zodat we kunnen mee veranderen met de tijd. Daarvoor is meer samenwerking nodig. Bijvoorbeeld tussen overheden onderling: ministeries en gemeenten, provincies en waterschappen. Maar er zijn ook nieuwe, slimme allianties nodig: tussen overheden, bedrijfsleven en maatschappelijke partijen.

In dit MIRT Projectenoverzicht is daarvan al iets te zien. Bijvoorbeeld in de programma's Beter Benutten en Meer Bereiken, het Deltaprogramma. Bovendien verandert ook de vorm van dit MIRT-overzicht zelf mee met de tijd: niet meer op papier, maar geheel digitaal. Mede namens mijn collega's uit het Kabinet roep ik alle partners in het MIRT op om samen deze nieuwe weg in te slaan. En Nederland klaar te maken voor de toekomst.

Mede namens de minister en staatssecretaris van Economische Zaken, de minister van Wonen en Rijksdienst en de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,

De minister van Infrastructuur en Milieu,

september 2014



Melanie Schultz van Haegen

Beleidscontext

Vernieuwing van het MIRT

Algemeen

Ruimte en Water

Bereikbaarheid

Economie en Energie

Natuur

Het Rijk werkt aan integrale oplossingen voor de uitdagingen waar Nederland voor staat op het gebied van waterveiligheid, ruimtelijke inrichting, internationale economische concurrentiepositie, bereikbaarheid en leefbaarheid. De belangrijkste opgaven vindt u terug op de opgavenkaarten per MIRT-gebied en de nationale opgavenkaart. In het navolgende zijn, naast de Vernieuwing en verduurzaming van het MIRT, kort de recente beleidsontwikkelingen geschetst gerubriceerd naar de domeinen algemeen, ruimte en water, bereikbaarheid, economie en energie en natuur. Dit betreft veelal links naar documenten die naar de Tweede Kamer zijn gestuurd dan wel vastgesteld beleid binnen de betrokken ministeries of links naar een website.

Vernieuwing van het MIRT

Vernieuwing

Het kabinet ziet een aantal maatschappelijke ontwikkelingen die gevolgen hebben voor de fysieke leefomgeving, denk bijvoorbeeld aan de verstedelijking die verder doorzet, verschillen tussen groei en krimpregio's en de toename van opgaven die meerdere partijen raken. Daarnaast verandert ook de rol van de rijksoverheid zelf; via decentralisaties en gewijzigde budgetten waardoor het Rijk meer met (regionale) partners zal moeten samenwerken en de toename van het aantal maatschappelijke initiatieven waar de rijksoverheid bij wil aansluiten. Met de vernieuwing van het MIRT wil het rijk aansluiten op die veranderingen.

Meer info

Brief ten behoeve van AO MIRT 2014:

http://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven_regering/detail.jsp?id=2014Z11038&did=2014D22145

Brief naar aanleiding van BO's MIRT 2013:

http://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven_regering/detail.jsp?id=2013Z22488&did=2013D46112

Verduurzaming

Op 10 maart 2014 heeft de staatssecretaris van IenM een brief over de modernisering van het milieubeleid aan de Tweede Kamer aangeboden. Een van de acties die in deze brief beschreven wordt, betreft de integratie van duurzaamheid in het MIRT. Het project 'Verduurzaming MIRT' geeft invulling aan deze actie. De Verduurzaming MIRT houdt een nieuwe werkwijze in, welke neerkomt op de volgende punten:

1. neem duurzaamheid vanaf het begin mee in elke MIRT fase door opgaven en oplossingen met een brede blik te benaderen en samen met de gebiedspartners actief te zoeken naar meekoppelkansen. Dit kan bijvoorbeeld door toepassing van de Omgevingswijzer;
2. zet de opgave/het probleem centraal in plaats van de oplossing;
3. houd ruimte om in te spelen op kansen en ontwikkelingen en rekening te houden met voortschrijdend inzicht;
4. veranker dit in de opdracht, stem deze binnen de beleidskern met alle beleids-dg's af en betrek ook Rijkswaterstaat, ProRail en de regio bij het formuleren van de opdracht.

Om gevoel te krijgen bij wat deze werkwijze inhoudt, word deze in 2014 en 2015 als pilot in een aantal MIRT-projecten toegepast, verspreid over alle MIRT fasen en sectoren.

Meer info

Kamerstukken:

<http://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/geluidsoverlast/documenten-en-publicaties/kamerstukken/2014/03/10/modernisering-milieubeleid.html>

Omgevingswijzer: <https://omgevingswijzer.org/>

Algemeen

Crisis en Herstelwet

De Crisis- en herstelwet (Chw) biedt overheden en marktpartijen eenvoudige en snelle procedures voor ruimtelijke besluiten en geeft (juridische) ruimte voor het vinden van creatieve oplossingen in het ruimtelijke domein. De Chw is op 31 maart 2010 in werking getreden als tijdelijke wetgeving in reactie op de financiële en economische crisis. Inmiddels is de Chw voor onbepaalde tijd verlengd, tot de inwerkingtreding van de Omgevingswet en de

wijziging van de Algemene wet bestuursrecht. De Chw zal uiteindelijk hierin opgaan. Sinds 25 april 2013 geldt de Chw voor onbepaalde tijd. De minister van Infrastructuur en Milieu (IenM) coördineert de uitvoering van de Chw.

Meer info

Op 15 mei 2014 trad het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet, zevende tranche in werking.

Zie <http://www.infomil.nl/onderwerpen/ruimte/crisis-herstelwet/menu/nieuws/besluit-uitvoering-o/>

Stelselherziening omgevingsrecht (wetsvoorstel Omgevingswet)

Het Kabinet heeft in juni 2014 het wetsvoorstel Omgevingswet aangeboden aan de Tweede Kamer. Het wetsvoorstel maakt onderdeel uit van de stelselherziening van het omgevingsrecht, met als doel de wet- en regelgeving gericht op de fysieke leefomgeving te vereenvoudigen en te bundelen. Andere onderdelen van de stelselherziening zijn onder andere het uitwerken van de uitvoeringsregelgeving van het wetsvoorstel, de voorbereiding van de implementatie en projecten in het kader van Nu al Eenvoudig Beter.



Meer info

Alle kamerstukken, publicaties en persberichten over de stelselherziening omgevingsrecht en de Crisis- en herstelwet vindt u op <https://omgevingswet.pleio.nl>

Kamerbrieven BO's MIRT najaar en AO MIRT juni 2014

Eind 2013 is er naar aanleiding van de Bestuurlijke Overleggen in het kader van het MIRT een brief naar de Tweede Kamer gestuurd met de belangrijkste uitkomsten van deze overleggen. Ten behoeve van het algemeen overleg met de Kamer over het MIRT in juni 2014 is er tevens een brief gestuurd.

Meer info

Brief ten behoeve van AO MIRT 2014:

http://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven_regering/detail.jsp?id=2014Z11038&did=2014D22145

Brief naar aanleiding van BO's MIRT 2013:

http://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven_regering/detail.jsp?id=2013Z22488&did=2013D46112

Ruimte en Water

Deltaprogramma

Voor een laaggelegen delta als Nederland is werken aan waterveiligheid en een duurzame zoetwatervoorziening van essentieel belang. Er wonen meer mensen en de economische waarde die beschermd moet worden is veel hoger dan zestig jaar geleden. Ook het klimaat verandert, de zeespiegel stijgt en de bodem daalt. Er zijn vaker en heviger regenbuien en er is meer kans op zeer droge periodes en verzilting. Het kabinet vindt het belangrijk om Nederland veilig, leefbaar en economisch aantrekkelijk te houden. In het delta-programma is daarom door het Rijk, provincies, waterschappen, gemeenten en maatschappelijke organisaties gewerkt aan een voorstel voor deltabeslissingen en gebiedsgerichte strategieën. Het kabinet kiest voor een fundamenteel ander waterveiligheidsbeleid met nieuwe normspecificaties. Ook gaat het kabinet haar zoetwaterbeleid wijzigen omdat er in de toekomst een groeiend tekort aan zoetwater zal zijn en het zinvol is dat de overheid aangeeft hoeveel zoetwater er beschikbaar is.

Meer info

Brief van Minister IenM aan de regering over huidige stand van zaken inzake waterveiligheidsbeleid en het vervolg op het Deltaprogramma:

http://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven_regering/detail.jsp?id=2014Z09968&did=2014D19990

Gebiedsontwikkeling Nieuwe Stijl (GONS)

Het programma Gebiedsontwikkeling Nieuwe Stijl is afgerond met een publicatie en congres in maart 2014. Het is nu vooral aan gemeenten om verder vorm te geven aan nieuwe manieren van werken. Vandaar dat G32 en de VPNG (netwerk van gemeentelijke hoofden programma- en projectmanagers) de epiloog hebben geschreven bij deze publicatie. Zij gaan de nieuwe werkwijzen verder in de praktijk brengen. Evenals betrokken kennis- en onderwijsorganisaties zoals Platform 31, hogescholen, universiteiten, netwerkorganisaties als het Watertorenberaad, (maatschappelijke) ondernemers en natuurlijk de bewoners en de gebruikers van gebieden. Het Rijk blijft ondersteuning geven in kennis en regelgeving.

Meer info

Link naar de publicatie en het Kamerstuk:

<http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/kamerstukken/2014/03/12/publicatie-gebiedsontwikkeling-nieuwe-stijl-eerste-stappen-in-de-praktijk.html>

Gedecentraliseerde projecten

Er zijn dit jaar twee projecten die in de eerdere MIRT Projectenboeken stonden gedecentraliseerd. Het gaat om het Nota Ruimte-project IJsselsprong in MIRT-regio Oost en Zuidplaspolder in MIRT-regio Zuidvleugel.

Meer info

De decentralisatie van het project IJsselsprong is opgenomen in de meicirculaire provinciefonds van het Ministerie van BZK:

<http://www.rijksoverheid.nl/ministeries/bzk/documenten-en-publicaties/circulaires/2014/05/30/meicirculaire-provinciefonds-2014.html>

De decentralisatie van het project Zuidplaspolder wordt opgenomen in de septembercirculaire van het Ministerie van BZK.

<http://www.rijksoverheid.nl/ministeries/bzk/documenten-en-publicaties/circulaires?page=3>

Gedecentraliseerde projecten

Project, gebied en ministerie	Onderwerp en fase	Financiën; te decentraliseren m.i.v. 2014 en verder	Beëindiging rijksbetrokkenheid; financiering
IJsselsprong (Zuthphen), Oost-Nederland, IenM en EZ	Integrale gebiedsopgaven	€ 18 mln	Decentralisatie meicirculaire BZK 2014; financiering via Provinciefonds (PF)
Zuidplaspolder, Zuidvleugel, IenM	Integrale gebiedsopgaven	€ 6,7 mln	Decentralisatie septembercirculaire BZK 2014; financiering via Provinciefonds (PF)



Programma Structuurvisie Ondergrond (STRONG)

In het programma STRONG werkt het Rijk samen met decentrale overheden aan een duurzaam en efficiënt gebruik van de ondergrond. Hiertoe zijn in 2014 (onder andere middels provinciale bijeenkomsten) vraagstukken over energie, delfstoffen, water en de ondiepe ondergrond geïnventariseerd.

Voorbeelden van vraagstukken die ook voor gebiedsuitwerkingen van belang zijn:

- Energietransitie en leveringszekerheid: deze krijgt sneller vorm door (onder andere) betere ruimtelijke inpassing van warmtevisies.
- 3-D Ruimtelijke Ordening: hierdoor kunnen tegelijkertijd grondwatergebieden worden beschermd en blijft ruimte op voldoende diepte beschikbaar voor andere functies (meervoudig ruimtegebruik).
- Watersysteembenadering: door grond- en oppervlaktewater als één systeem te zien en rekening te houden met verschillende schaalniveaus, kunnen problemen als wateroverlast, schade aan funderingen en voldoende water voor landbouw en natuur worden voorkomen of beter beheerst.

In het programma wordt in 2015 een breed gedeeld beleids- en afsprakenkader, een Rijkstructuurvisie Ondergrond en een Uitvoeringsprogramma STRONG opgeleverd.

Meer info

Kamerbrief dd. 12 februari 2014 inzake aangepaste planning STRONG

http://tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven_regering/detail.jsp?id=2014Z02670&did=2014D05294

Gebiedsagenda Noordzee 2050

Nederland heeft baat bij een veilige, schone, gezonde en ecologisch diverse Noordzee. Het wordt steeds drukker met activiteiten op de Noordzee en de potentie van de zee is groot. Daarom moet slim worden samengewerkt en moeten slimme keuzes worden gemaakt. De Noordzee 2050 gebiedsagenda legt verbinding tussen toekomstige kansen van de Noordzee en de bestaande ontwikkelingen en opgaven. In samenspraak met onder meer natuurorganisaties, scheepvaartorganisaties, wetenschappers, overheden en kinderen zijn de vijf belangrijkste thema's voor de Noordzee vastgelegd in 'de Noordzee 2050 Gebiedsagenda'. Op 28 juli 2014 heeft de minister van IenM, mede namens de minister en staatssecretaris van Economische Zaken, de Noordzee 2050 Gebiedsagenda aangeboden aan de Tweede Kamer.

Meer info

Link naar de Gebiedsagenda Noordzee:

<http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/kamerstukken/2014/07/28/noordzee-2050-gebiedsagenda.html>

Woningbouw

Woningbouw maakt in alle MIRT-regio's onderdeel uit van de ruimtelijke opgave. De mate waarin verschilt echter sterk per regio. In regio's met een gespannen of zeer ontspannen en complexe woningmarkt, ondersteunt het Rijk de betreffende gemeenten en provincies actief door middel van kennis, experimenten, het uitwerken van nieuwe verdienmodellen en het aanpassen dan wel wegnemen van belemmerende regelgeving. In de Noord- en Zuidvleugel vindt bestuurlijk overleg plaats met provincies en gemeenten over de programmering van verstedelijking en de

ontwikkelingen op de woningmarkt. Het Rijk vindt het belangrijk dat er daarbij rekening wordt gehouden met de vraag van woningzoekenden en dat er ook ruimte wordt geboden voor kleinschalige natuurlijke groei, het voorzien in de eigen woningbehoefte en (collectief) particulier opdrachtgeverschap. Provincies, gemeenten, corporaties en marktpartijen zijn allen nodig om, afhankelijk van de omstandigheden, groei te faciliteren, te anticiperen op stagnatie en/of om krimpregio's leefbaar te houden.

Meer info

Kamerbrief 18 oktober 2013:

<http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/kamerstukken/2013/10/18/kamerbrief-met-reactie-op-rapport-kosten-koper-van-tijdelijke-commissie-huizenprijzen-tch.html>

Bereikbaarheid

Nieuwe aanpak van bereikbaarheidsopgaven

Willen we Nederland in de toekomst goed bereikbaar, leefbaar en veilig houden, dan is een andere manier van kijken, denken en doen nodig bij alle betrokkenen. Dit vergt een aanpak, waarbij nieuwe aanleg van infrastructuur hand in hand gaat met intelligente andere oplossingen op gebied van gedragsverandering, vraagbeïnvloeding en ruimtelijke inrichting. Met 12 regio's zijn in 2014 bestuurlijke afspraken gemaakt over het vervolg van Beter Benutten. Het ministerie en de regio's investeren aanvullend samen circa 600 miljoen euro in de periode 2014 tot en met 2017. Hiermee willen de publieke en private partijen 10 procent reistijdverbetering van deur tot deur in de spits in de drukste gebieden realiseren. In 2014 starten daarnaast zes brede MIRT onderzoeken en twee MIRT verkenningen rond bereikbaarheidsopgaven op (middel)lange termijn in zes regio's en op twee verkeerscorridors. In deze onderzoeken wordt de nieuwe aanpak gelijktijdig uitgewerkt en toegepast. Om het leerproces in deze acht onderzoeken te faciliteren en te structureren is begin 2014 het programma Meer Bereiken in het leven geroepen.

Meer info

Het vervolg op Beter Benutten is aan de Tweede Kamer gemeld in de brief van 26 maart 2014:

<http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/kamerstukken/2014/03/26/vervolgprogramma-beter-benutten.html>
Website Beter Benutten: <http://www.beterbenutten.nl>

De ontwikkeling van een nieuwe aanpak van bereikbaarheidsopgaven is aangekondigd en toegelicht in kamerbrieven over de bestuurlijke overleggen MIRT van 18 november 2013 en over de voortgang van de Vernieuwing MIRT d.d. 13 juni 2014. Links naar deze brieven zijn te vinden bij de informatie over Vernieuwing MIRT.

Website Meer Bereiken: <http://www.meer-bereiken.nl>

Lange Termijn Spooragenda

Het kabinet stemde in maart van dit jaar in met het tweede deel van

de Lange Termijn Spooragenda (LTSA 2). In deze agenda zijn beleidskeuzes en prioriteiten gesteld en zitten concrete acties en maatregelen tot 2028 die het vervoer over het spoor (zowel reizigers als goederen) een flinke impuls moeten geven. Doel: meer tevreden reizigers en goederenvervoerders op het spoor.

Meer info

Kamerstukken:

<http://www.rijksoverheid.nl/ministeries/ienm/documenten-en-publicaties/kamerstukken/2014/03/28/lange-termijn-spooragenda-deel-2.html>

Persbericht: <http://www.rijksoverheid.nl/nieuws/2014/03/28/reis-van-deur-tot-deur-moet-beter.html>

Invoering ERTMS

De ministerraad stemde in april van dit jaar in met het voorstel van staatssecretaris Mansveld om het European Rail Traffic Management Systeem (afgekort ERTMS) in te voeren op een groot deel van het spoor en in de treinen. Hiervoor is € 2,57 miljard vrijgemaakt. De invoering zal gefaseerd plaatsvinden tussen 2016 en 2028. De treinen krijgen speciale apparatuur aan boord die automatisch communiceert met het spoor en de verkeersleiding. Zo ziet de machinist op zijn scherm hoe hard hij op een bepaald traject mag rijden. En wanneer de trein moet remmen. Ook grijpt ERTMS in door de snelheid van een trein aan te passen of deze tot stilstand te brengen.

Meer info

Website Rijksoverheid ERTMS:

<http://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/openbaar-vervoer/veiligheid-spoor/ertms>

Persbericht: <http://www.rijksoverheid.nl/ministeries/ienm/nieuws/2014/04/11/kabinet-kiest-voor-europees-treinbeveiligingssysteem.html>

Werkprogramma zeehavens 2014-2016

De minister van IenM heeft mede namens de minister en staatssecretaris van EZ op 25 juni 2014 een werkprogramma zeehavens afgesloten met de havenbeheerders van Rotterdam, Amsterdam, Moerdijk, Groningen en Zeeland, het daar gevestigde zeehavenbedrijfsleven en de Topsector Logistiek.

Het actieprogramma besteedt aandacht aan 6 thema's:

1. de zeehavens en Europa;
 2. bereikbaarheid en logistiek;
 3. ondernemerschap en arbeidsmarkt;
 4. duurzaamheid en innovatie;
 5. zeehavens en hun omgeving;
 6. havensamenwerking en de borging van publieke belangen.
- Binnen elk van deze thema's zijn acties afgesproken (10 voor het Rijk en 10 voor het bedrijfsleven) om de zeehavens en het havenbedrijfsleven de komende 2 jaren te versterken. Het werkpro-



gramma komt bovenop de lopende investeringen in infrastructuur en de activiteiten van de topsectoren.

Meer info

Kamerstukken:

<http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/kamerstukken/2014/06/25/aanbieding-werkprogramma-zeehavens-2014-2016.html>

Persbericht:

<http://www.rijksoverheid.nl/ministeries/ienm/nieuws/2014/06/25/rijk-zeehavens-en-havenbedrijfsleven-slaan-handen-ineen.html>

Economie en Energie

Structuurvisie Windenergie op Land

Ontwerp Structuurvisie Windenergie op Land en Uitrolplan Wind op Land met Rijk, IPO en NWEA zijn eerder vastgesteld. Rijk en provincies zijn het eens geworden over de plaatsing van 6.000 megawatt aan windenergie op land in 2020. Er zijn 11 gebieden aangewezen, de exacte locaties worden nog vastgesteld. De Structuurvisie Windenergie op Land is in 2014 vastgesteld door het kabinet en aangeboden aan de kamer.

Meer info

De brief van minister Schultz van Haegen (IenM) en minister Kamp

(EZ) aan de Tweede Kamer over de structuurvisie Windenergie op Land (31-3-2014):

<http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/kamerstukken/2014/03/31/structuurvisie-windenergie-op-land.html>

Structuurvisie Windenergie op Zee

Windenergie op zee wordt in de toekomst belangrijker voor de Nederlandse energieproductie. De Rijksoverheid zoekt daarom naar geschikte locaties voor windmolenparken in de Noordzee. De Ontwerp-Structuurvisie Windenergie op zee is vastgesteld. De definitieve structuurvisie volgt naar verwachting medio 2014. Daarnaast is de Wet windenergie op zee in maart 2014 aangenomen. Dit wetsvoorstel maakt de opschaling van windenergie op zee mogelijk en introduceert een instrument genaamd 'kavelbesluit'. Niet in de wet zelf maar pas in het kavelbesluit wordt bepaald waar en onder welke voorwaarden een windpark gerealiseerd mag worden.

Meer info

Ontwerp Structuurvisie Windenergie op Zee:

http://www.noordzeeloket.nl/images/ontwerp-rijksstructuurvisie-windenergie-op-zee_3068.pdf

Wet Windenergie op Zee:

<http://www.internetconsultatie.nl/wetwindenergieopzee>

Energieakkoord

Met het energieakkoord komt een duurzame energievoorziening een stap dichterbij. Bovendien levert het akkoord banen op en heeft het een positief effect op de energierekening van consumenten. Met die woorden tekende minister Kamp van Economische Zaken (EZ) op 6 september 2013 namens het kabinet het zogeheten Energieakkoord. Naast de Rijksoverheid tekenden ook natuur- en milieuorganisaties, vakbonden, energieproducenten, netbeheerders, de bouwsector, woningcorporaties, chemiesector en vertegenwoordigers van burgerinitiatieven het Energieakkoord.

Meer info

Brief van minister Kamp (EZ), op 6 september 2013, mede namens minister Blok (Wonen en Rijksdienst) en staatssecretaris Mansveld (IenM), aan de Tweede Kamer over het 'Energieakkoord voor Duurzame Groei':

<http://www.rijksoverheid.nl/nieuws/2013/09/06/energieakkoord-schonere-energie-meer-banen.html>

Topsectoren

De kern van het topsectorenbeleid is om de kracht van de Nederlandse samenleving te mobiliseren en te stimuleren. De drie jaren geleden ingezette koers voor de topsectoren, resp. Agro & Food, Chemie, Creatieve Industrie, Energie, High Tech Systemen en Materialen, Life Sciences & Health, Logistiek, Tuinbouw & Uitgangsmaterialen en Water houdt het kabinet vast via de volgende twee stappen:

1. Verbinding met maatschappelijke opgaven en
2. Verruiming van mogelijkheden voor ondernemers. Ambitieuze ondernemerschap is voor dit kabinet een speerpunt.

Meer info

Voortgangsrapportage Bedrijvenbeleid 2013:
<http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/kamerstukken/2013/10/02/brief-aan-de-tweede-kamer-voortgangsrapportage-bedrijvenbeleid.html>

Kennis- en Innovatiecontract 2014-2015:
<http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/rapporten/2013/10/02/nederlands-kennis-en-innovatiecontract-2014-2015.html>

Monitor bedrijvenbeleid 2013:
<http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/rapporten/2013/10/02/monitor-bedrijvenbeleid-bedrijvenbeleid-in-beeld-2013.html>

Agenda MKB en Topsectoren:
<http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/rapporten/2013/10/02/agenda-mkb-en-topsectoren.html>

Natuur

Natuurpact

Staatssecretaris Dijksma van Economische Zaken en de provincies hebben eind 2013 afspraken gemaakt over een Natuurpact: de Hoofdlijnennotitie van het nieuwe natuurbeleid. De provincies worden nu geheel verantwoordelijk om samen met de maatschappelijke organisaties het natuurnetwerk te realiseren. De partijen willen in 2027 minimaal 80.000 ha nieuwe natuur realiseren, de biodiversiteit verbeteren en internationale natuurdoelen bereiken. De beperkingen in de economische ontwikkelingsruimte door de stikstofemissie worden weggenomen. Daarmee zijn 40.000 extra banen gecreëerd. De door het rijk voor natuur aangekochte gronden worden overgedragen aan de provincies. Er is in totaal tot en met 2017 €800 miljoen beschikbaar en daarna structureel €200 miljoen per jaar.

Meer info

Het Natuurpact en de brief van staatssecretaris Dijksma (EZ) aan de Eerste en Tweede Kamer op 18-9-2013:
<http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/kamerstukken/2013/09/18/kamerbrief-natuurpact.html>

Rijksnatuurvisie 2014 'Natuurlijk verder'

In de natuurvisie beschrijft de Rijksoverheid in grote lijnen het natuurbeleid voor de komende 10 jaar. Kernpunt van de visie is een omslag in het denken: natuur hoort midden in de samenleving thuis. Staatssecretaris Sharon Dijksma (EZ) heeft de visie met bijbehorende brief op 11 april 2014 aan de Kamer aangeboden.

Meer info

Rijksnatuurvisie 2014:
<http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/notas/2014/04/11/natuurlijk-verder.html>

Natuurbeschermingswet

Het wetsvoorstel Natuurbescherming is 18 juni 2014 aan de Tweede Kamer gestuurd. Hiermee is invulling gegeven aan het regeerakkoord waarin opgenomen was dat het wetsvoorstel van (destijds demissionair) Staatssecretaris Bleker aangepast zou worden. Wijzigingen ten opzichte van dat wetsvoorstel zijn onder andere dat de Provincies verantwoordelijk worden voor de actieve soortenbescherming in heel Nederland, in tegenstelling tot in eerste instantie alleen binnen het natuurnetwerk Nederland. Daarnaast wordt de verruiming van de bejaagbare soorten met soorten als edelhert en wild zwijn, met deze Nota van Wijziging teruggedraaid.

Meer info

Voor meer informatie, de Nota van Wijziging met toelichting daarop, het advies van de Raad van State en de aanbiedingsbrief van Staatssecretaris Dijksma aan de Koning:

<http://www.rijksoverheid.nl/ministeries/ez/nieuws/2014/06/18/nieuwe-natuurwet-verbinding-tussen-natuur-en-samenleving.html>

Gerealiseerde projecten 2014

Hoofdwegen*

- A10 Tweede Coentunnel/A5Westrandweg/N200 Halfweg (openstelling gerenoveerde oude Coentunnel)

Spoorwegen Personen

- Sporen in Arnhem
- Rotterdam CS (NSP)

Regionale/lokale infrastructuur

- N201
- Nijmegen, tweede stadsbrug

Vaarwegen

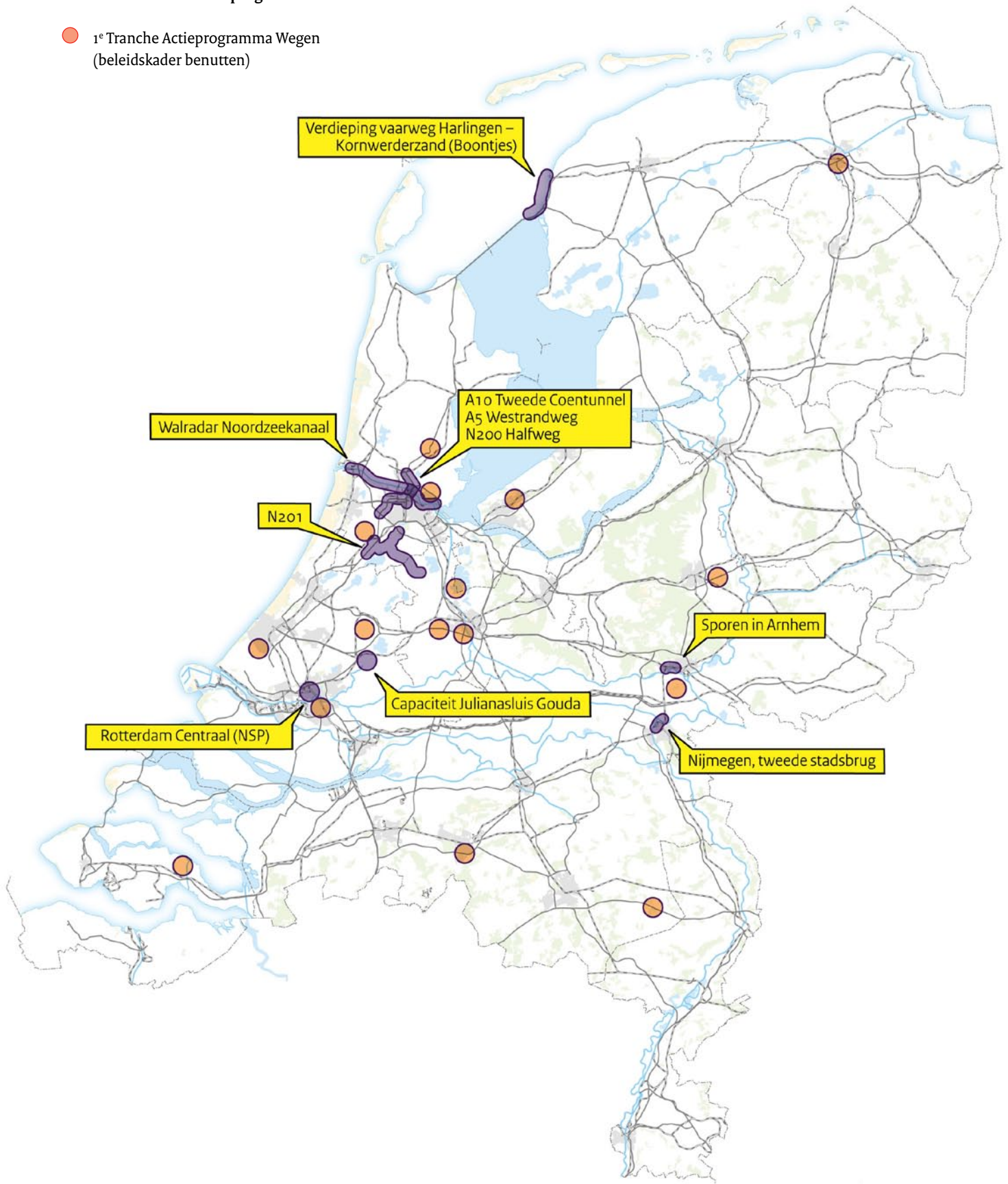
- Capaciteit Julianasluis Gouda
- Verdieping vaarweg Harlingen-Kornwerderzand (Boontjes)
- Walradar Noordzeekanaal

*) Dit betreft de openstelling.

Gerealiseerde projecten 2014

Gerealiseerde nationale programma's

- 1^e Tranche Actieprogramma Wegen
(beleidskader benutten)



Gerealiseerde projecten 2010-2014

2010

1. A2 Everdingen-Deil
2. A2 Holendrecht-Maarssen
3. A2 Rondweg Den Bosch
4. A2 St.Joost-Urmond
5. A2 Tangenten Eindhoven
6. A2 Zaltbommel-Empel
7. A7 Rondweg Sneek
8. A9 Holendrecht-Diemen
9. A12 Woerden-Gouda
10. A12 Utrecht-West, benutting
11. Houten-Houten Castellum
12. Inrichting IJsselmonding
13. Rotterdam-Duitsland (baggeren en oevers)
14. Station Emmen-Zuid
15. Station Heerlen Woonboulevard
16. Station Maarheeze
17. Twentekanal, verruiming fase 1
18. Vleuten-Amsterdam-Rijnkanaal

2011

19. A1 Diemen-Muiderberg
20. A1 Watergraafsmeer-Diemen
21. A1/A6 Muiderberg-Almere Stad West
22. A2 Leenderheide-Valkenswaard
23. A2/A27 Everdingen-Lunetten
24. A4 Badhoevedorp-Nieuwe Meer
25. A4 Burgerveen-Ringvaart Aquaducht
26. A9 Raasdorp-Badhoevedorp
27. A9 Velsen-Raasdorp
28. A10 Zuid Nieuwe Meer-Amstel
29. A12 Woerden-Oudenrijn
30. A28 Hattmerbroek-Lankhorst
31. A50 Valburg-Grijsoord
32. A58 Eindhoven (Batadorp)-Oirschot
33. Arnhem: Perrontunnel en Sporen
34. Halte Aziëhaven
35. Halte Sassenheim
36. N34 Omleiding Ommen
37. N57 Veersdam-Middelburg
38. Stamlijn Beerdam
39. Zaanlijn

2012

40. A2 Oudenrijn-Everdingen
41. A9 Alkmaar-Uitgeest
42. A12 Zoetermeer-Zoetermeer centrum (noordbaan)
43. A74 Venlo
44. Amsterdam-Rijnkanaal/Lek
45. Busverbinding Zoetermeer-Rodenrijs
46. Integrale Inrichting Veluwevloedmeren (IIVR)
47. Kanaal Gent-Terneuzen (baggeren, oevers en sluizen)
48. Masterplan Haringvliet (conservering staal/ elektronica bewegingswerken)

49. Natte natuurprojecten IJsselmeergebied
50. N9 Koedijk-De Stolpen
51. Pilot Zandmoter Delflandse kust
52. Verruiming vaargeul Westerschelde
53. Zuid-Willemsvaart (vervanging sluizen 4,5 en 6)

2013

54. A2 Holendrecht-Oudenrijn
55. A2 Maasbracht-Geleen
56. A10 Tweede Coentunnel / A5 Westrandweg
57. A12 Utrecht-Veenendaal
58. A28 Utrecht-Amersfoort
59. Hanzelijn
60. Maas (baggeren en kunstwerken)
61. N50 Ramspol-Ens
62. Rotterdam-België/Zeeland (renovatie o.a. Volkeraksluizen)
63. Station Almere Poort
64. Station Dronten
65. Station Groningen Europapark
66. Station Halfweg-Zwanenburg
67. Station Hengelo Gezondheidspark
68. Station Hoevelaken
69. Station Kampen Zuid
70. Tilburg Noordwesttangente
71. Verbreding Maasgeul

2014

72. A10 Tweede Coentunnel / A5 Westrandweg / N200 Halfweg
73. Capaciteit Julianasluis Gouda
74. Nijmegen, tweede stadsbrug
75. N201
76. Sporen in Arnhem
77. Rotterdam Centraal (NSP)
78. Verdieping vaarweg Harlingen-Kornwerderzand (Boontjes)
79. Walradar Noordzeekanaal
80. 1^e tranche Actieprogramma Wegen (beleidskader Beter Benutten)

Gerealiseerde nationale programma's

- 2010: Landelijke proef Grootschalige Verwerking Baggerspecie
Tijdelijke regeling Verwerking Baggerspecie
- 2011: Regeling specifieke eenmalige uitkering baggerwerkzaamheden bebouwd gebied (SUBBIED)
Tijdelijke regeling bestrijding regionale wateroverlast
- 2012: Innovatie Delta Technologie
Innovatieprogramma Kaderrichtlijn Water
BB21 (Beheersing en Beveiliging 21^e eeuw)
Geluidspilots spoorgoederenvervoer
- 2013: Synergieprogramma Kaderrichtlijn Water

Gerealiseerde projecten 2010-2014



Het MIRT

Projectenoverzicht 2015

Over het MIRT

Toelichting op het MIRT

MIRT Projectenoverzicht

Toelichting op de projectbladen

Over het MIRT

Voor het Rijk is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) het kader dat de ruimtelijke, water- en mobiliteitsopgaven voor Nederland richting 2040 benoemt en de focus bepaalt voor de investeringen. Het Rijk investeert in projecten die bijdragen aan een betere bereikbaarheid van de gebieden met de grootste economische verdien capaciteit. En door infrastructuur, bescherming tegen overstromingen, waterbeheer en ruimtelijke ontwikkeling in onderlinge samenhang te bekijken, wordt gelijktijdig aan een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland gewerkt. Ruimte en middelen zijn schaars in Nederland en is er in bepaalde gebieden sprake van een opeenstapeling van opgaven. Daarom moet goed gekeken worden hoe deze ruimte het beste in te richten is. Daar is een gezamenlijk beeld van de opgaven in een specifiek gebied voor nodig. Het Rijk en de decentrale overheden hebben daarom eind 2009 per MIRT-regio een gebiedsagenda vastgesteld. Bijna al deze gebiedsagenda's zijn eind 2013 geactualiseerd. De informatie per MIRT-regio start met een verkorte weergave van de gebiedsagenda. De agenda bevat een gezamenlijke visie en de door Rijk en regio samen onderkende opgave(n) van een gebied. De besluitvorming over de vraag voor welke opgaven en welke oplossingen gekozen wordt, gebeurt in samenspraak tussen Rijk en regio in de per MIRT-regio te houden jaarlijkse bestuurlijke overleggen MIRT.

Het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) gaat over de financiële investeringen in deze integrale,

gezamenlijke oplossingen (programma's en projecten). Om de interne procesgang bij het Rijk omtrent besluitvorming over de investeringen voor een ieder navolgbaar te maken, zijn de Spelregels van het MIRT afgesproken. Hierin staat beschreven wat de taken en rollen van partijen zijn, alsmede de besluitvormingsvereisten bij het Rijk om te komen tot een beslissing over een eventuele financiële rijksbijdrage. De spelregels schetsen het proces dat een opgave dan wel project/programma doorloopt van verkenning, planuitwerking tot en met realisatie, inclusief de bijbehorende vier beslismomenten. Er kan daarnaast sprake zijn van een MIRT Onderzoek.

Toelichting op het MIRT

Het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) kent op dit moment vijf onderdelen die samen waarborgen dat de doelen van het MIRT gerealiseerd worden. Deze vijf zijn (1) de bestuurlijke overleggen per MIRT-regio tussen Rijk en regio in het najaar, (2) de in gezamenlijk overleg tussen Rijk en regio opgestelde gebiedsagenda's, (3) het MIRT Onderzoek, (4) de Spelregels van het MIRT en (5) het MIRT Projectenoverzicht. Deze vijf onderdelen worden hieronder uitgebreid toegelicht.

Bestuurlijke overleggen MIRT

Het MIRT gaat uit van intensieve samenwerking tussen het Rijk en de decentrale overheden. Om dit te faciliteren is er het bestuurlijk overleg MIRT waarin elk najaar, op basis van de gezamenlijk

Het MIRT Projectenoverzicht 2015

vastgestelde visie op een gebied, rijksinvesteringen en regionale investeringen op elkaar worden afgestemd. Voor het Rijk is het bestuurlijk kader voor de prioritering van opgaven en oplossing de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) en de beleidsmix investeren, innoveren, informeren, infrastructuur en in stand houden. In het overleg komt het lopende rijksinvesteringsprogramma en regionaal programma aan bod. Aan de hand hiervan worden nadere (financiële) afspraken en, waar nodig, bestuurlijke afspraken gemaakt. Ook wordt voortgang en agendering van nieuwe projecten besproken. Om besluitvorming over infrastructuur, water en ruimtelijke ontwikkelingen zo goed mogelijk op elkaar af te stemmen, zitten niet alleen decentrale bestuurders met verkeer en vervoer in hun portefeuille aan tafel, maar ook bestuurders met andere ruimtelijke portefeuilles. De resultaten van de bestuurlijke overleggen MIRT worden per brief aan de Tweede Kamer gemeld en tijdens het notaoverleg MIRT besproken.

Gebiedsagenda's

De gebiedsagenda's vormen de basis voor het bespreken van onderwerpen in de bestuurlijke overleggen MIRT en het maken van concrete (financiële) afspraken. Vanaf 2009 zijn door Rijk en regio's gezamenlijk acht gebiedsagenda's opgesteld. Het gaat om Noordwest-Nederland, Utrecht, Zuidvleugel, Zuidwestelijke Delta, Brabant, Limburg, Oost- en Noord-Nederland. De gebiedsagenda's van Noordwest-Nederland en Utrecht zijn inmiddels samengevoegd. Een gebiedsagenda bestaat grosso modo uit twee delen. Deel één beschrijft de visie en ontwikkelrichting van de betreffende regio, inclusief daaruit voortvloeiende majeure opgaven. Het tweede deel betreft de uitwerking van deze opgaven: welke mogelijke programma's en projecten kunnen nu of in de toekomst bijdragen aan het invullen van de opgaven? De gebiedsagenda's zijn in de bestuurlijke overleggen MIRT vastgesteld en vormen sindsdien de onderlegger én de visvijver voor deze overleggen. De gebiedsagenda's zelf zijn geen besluit om programma's of projecten tot uitvoering te brengen en zijn geen beleidsstukken. Met de SVIR is het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid van het Rijk geherformuleerd en gedeeltelijk gedecentraliseerd. In de SVIR zijn opgaven van nationaal belang scherper benoemd en zijn keuzes gemaakt. Dit heeft 2013 een doorwerking gekregen in een actualisatie van de gebiedsagenda's. De centrale rol van de (geactualiseerde) gebiedsagenda's in het MIRT wordt versterkt door ze tevens in te zetten als inhoudelijk kompas bij het prioriteren van opgaven en projecten, inclusief de rolverdeling tussen Rijk en regio's.

MIRT Onderzoek

Het MIRT Onderzoek, welke betrokken kan worden door het Rijk of de regio, is er ofwel op gericht een opgave of ontwikkelrichting nader te concretiseren, ofwel om een integrale gebiedsontwikkeling uitvoeringsgereed te maken. Het is echter géén eerste stap op weg naar een beslissing over een eventuele rijksinvestering. De uitkomst van een MIRT Onderzoek kan via aanscherping van de gebiedsagenda én na besluitvorming (conform de Spelregels van het MIRT) in een bestuurlijk overleg aanleiding zijn om voor een bepaalde (set van) opgave(-n) een MIRT Verkenning te starten. Ook

dient een MIRT Onderzoek te voldoen aan de principes van Sneller&Beter. Het Rijk heeft in het programma Meer Bereiken nieuwe ideeën rond MIRT Onderzoeken gebundeld (bredere aanpak, meer partijen) waar in 2014 en 2015 bij een achttal projecten mee gewerkt wordt. Afgeronde onderzoeken worden niet meer in het volgende MIRT Projectenoverzicht opgenomen.

Spelregels van het MIRT

Het doel van de Spelregels van het MIRT is het beschrijven van de rollen en taken van partijen alsmede de besluitvormingsvereisten bij het Rijk om te komen tot een beslissing over een eventuele financiële rijksbijdrage. De spelregels schetsen het proces dat een MIRT opgave dan wel project/programma doorloopt van verkenning, planuitwerking tot en met realisatie, inclusief de bijbehorende beslismomenten. Er worden vier beslismomenten onderscheiden, te weten start-, voorkeurs-, project- en opleveringsbeslissing. Het doel hiervan is om te verantwoorden hoe de beslissing tot stand is gekomen, wat de beslissing inhoudelijk bevat en wat het eventuele vervolgtraject is. Per beslismoment dient te worden voldaan aan het bijbehorende informatieprofiel, waar wordt ingegaan op de opgave/probleemanalyse, oplossingsrichtingen, betrokken partijen, financiën, besluitvorming en aanpak vervolg.

De spelregels werken daarbij als een zeef. Er is, uitgezonderd de opleveringsbeslissing, geen automatische doorstroming van een project van de ene naar de volgende fase. Per fase wordt een expliciete beslissing genomen over het wel of niet (blijven) opnemen van het project in het MIRT. Hoe verder het project in de procedure komt, hoe concreter het project is. Vanaf de planuitwerkingsfase kan integrale gebiedsverkenning worden geknipt in verschillende (deel)projecten. Een gezamenlijke uitvoeringsstrategie moet er dan voor zorgen dat de samenhang op gebiedsniveau bewaakt wordt.

De spelregels gelden voor alle betrokkenen bij een (mogelijke) MIRT opgave dan wel project/programma in het ruimtelijk domein. Dit geldt voor projecten/programma's van IenM voor het hele proces (verkenning, planuitwerking en realisatie). Bij de gebiedsgerichte verkenning worden ook de domeinen van EZ en BZK meegenomen. De trekker is verantwoordelijk voor de correcte toepassing van de spelregels. Zowel het Rijk als een decentrale overheid kan trekker zijn.

In 2011 zijn de spelregels geactualiseerd (TK 33000 A, nr 20, bijlage 2). Het betreft een eenduidiger gebruik van terminologie, de verdere 'vernatting' in het kader van het Deltaprogramma, het integreren van de Sneller&Beter werkwijze en de wijziging van de Tracéwet. Daarnaast wordt er een slag gemaakt met de vernieuwing van het MIRT, zowel qua inhoud, in te zetten (beleids-)instrumenten als betrokken partijen.

Het MIRT Projectenoverzicht 2015

MIRT Projectenoverzicht

Het MIRT Projectenoverzicht (voorheen MIRT Projectenboek) wordt jaarlijks als bijstuk bij de begroting van het Infrastructuur- en Deltafonds aangeboden aan de Tweede Kamer. Het Infrastructuur- en het Deltafonds zijn onderdeel van de begroting van het ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM). Het overzicht werd eerder zowel als boek als digitaal (app en website) aangeboden, maar met ingang van 2014 alleen nog digitaal. Met het overzicht wordt inzicht gegeven in de achtergrond, de stand van zaken en de planning van de fysiek ruimtelijke rijksprojecten en -programma's en de visie van de overheden op de MIRT-regio's. Hierdoor is dit overzicht bruikbaar als naslagwerk voor de voortgang en stand van zaken van deze projecten en programma's. In het MIRT Projectenoverzicht zijn investeringsprojecten en -programma's opgenomen waar sprake is van een fysiek ruimtelijke ingreep en waar het Rijk direct financieel bij betrokken is. Dit kan (gedeeltelijke) financiering en aanleg betreffen, maar ook een subsidiëring van projecten van decentrale overheden.

Toelichting op de projectbladen

Zoals aangegeven, kiest het kabinet ervoor om in het MIRT (Projectenoverzicht) investeringsprojecten en -programma's op te nemen waar sprake is van een ruimtelijk fysieke ingreep en waarbij het Rijk direct financieel betrokken is. Dit betekent dat investeringen en financiële stromen waar het Rijk niet direct bij betrokken is, zoals bijvoorbeeld specifieke en gebundelde (doel)uitkeringen, niet opgenomen worden. Wel zijn enkele specifieke subsidieprogramma's opgenomen.

Per project of programma wordt in aanvulling op de departementale begrotingen meer specifieke beleids- en projectinformatie gegeven. Per artikel is daarnaast voor de leesbaarheid de fase van besluitvorming inzichtelijk gemaakt. Een onderzoek heeft de paarse kleur, verkenning heeft een oranje-gele kleur, de planuitwerking een groene en de realisatie een rode kleur. Een enkel projectblad betreft een programma. Een programma bestaat uit projecten die soms in twee verschillende fasen zitten: planuitwerking en realisatie. Indien dit het geval is dan wordt de gecombineerde fase 'Planuitwerking/realisatie' gehanteerd. De kleur van het blad wordt bepaald door het zwaartepunt van de programma-begroting. Als het merendeel van de financiën in de planuitwerking zit, is het groen, anders rood.

Opgave

Beschrijving van de opgave; dit kan zowel een knelpunt/probleem als een kans zijn of een combinatie van beide.

Oplossing

De gekozen oplossing of (mogelijke) oplossingen/onderzoeksvarianten voor het aangegeven knelpunt/probleem, of de wijze waarop de kans benut wordt.

Inpassing

Eventuele grootschalige inpassingsmaatregelen.

Planning

De planning van het project/programma, met aandacht voor de start van de realisatie en de openstelling/oplevering. Bij verkenningen wordt de planning van de verkenning weergegeven. Er is ook specifieke aandacht voor het tracé- of projectbesluit. Bij brief van 13 februari 2013 (TK 33400-A, nr 49) is aangegeven dat bij de getemporeerde projecten van Wegen/Vaarwegen een bandbreedte wordt gehanteerd voor openstelling/oplevering. Het MIRT Projectenoverzicht neemt voor deze projecten ook een bandbreedte op.

Financiën

Het (taakstellende) budget of de (taakstellende) rijksbijdrage. Als dat niet mogelijk is, wordt eventueel een reservering van rijksmiddelen of een raming van de (project)kosten gegeven.

Politiek/bestuurlijk

Betreft of gaat in op de politiek/bestuurlijke afspraken tussen de ministeries van IenM en EZ (of hun voorgangers), de Tweede Kamer, decentrale overheden en/of andere partijen.

Uitvoering

De wijze waarop de uitvoering ter hand genomen wordt. Daar waar relevant wordt tevens aangegeven wie verantwoordelijk is voor het project en/of de uitvoering daarvan. Hier wordt indien van toepassing ook beschreven hoe de 'markt' betrokken wordt/is bij de projectontwikkeling. De twee belangrijkste instrumenten bij de betrokkenheid van de markt zijn de marktscan en de PPC (Public Private Comparator). De marktscan wordt gebruikt in de verkenningfase om te bekijken bij welk alternatief samenwerking met de markt de grootste meerwaarde heeft. In de planuitwerkingsfase wordt op het voorkeursalternatief de PPC uitgevoerd. Uit de PPC blijkt of samenwerking tussen overheid en markt meerwaarde heeft ten opzichte van het zelf uitvoeren van een project door de overheid. Voor IenM-projecten wordt de PPC uitgevoerd als aan de volgende voorwaarden is voldaan:

- de projectkosten bedragen meer dan €60 mln
- het project is na 2005 overgegaan naar de planuitwerkingsfase
- Rijkswaterstaat/ProRail verantwoordelijk voor de uitvoering
- het is geen Beheer- en Onderhoudproject.

Op basis van de uitkomst van de PPC wordt bepaald of een vorm van publiek private samenwerking (PPS) meerwaarde heeft. Dan wordt voorgesorteerd op een bepaalde contractvorm (DBFM (Design, Build, Finance and Maintain) DBM of DB).

File Top 50

Wanneer een wegenproject een bijdrage levert aan het verminderen of oplossen van een File Top 50 knelpunt, wordt dit aangegeven op het projectblad.

Projecthistorie en toelichting op de wijzigingen

Toelichting op de wijzigingen met betrekking tot bovengenoemde

Het MIRT Projectenoverzicht 2015

punten die zich tussen het uitkomen van het vorige en het huidige MIRT Projectenoverzicht – dus in de periode september 2013 tot en met augustus 2014 – hebben voorgedaan. Omdat het MIRT Projectenoverzicht als bijlage bij de Rijksbegroting het jaartal van die begroting draagt, worden de wijzigingen in dit projectenoverzicht ten opzichte van het projectenboek vermeld onder 2015. In ieder geval worden opgenomen wijzigingen in de financiën (zowel kostenstijgingen als -dalingen) toegelicht indien de wijziging meer dan 10% is ten opzichte van de vorige begroting. Daarbij wordt aangegeven bij welk moment in de begrotingscyclus die wijziging heeft plaatsgevonden terwijl in de financiële tabellen de kolom 'vorig budget' is geschrapt. Hiermee is de aansluiting tussen het MIRT Projectenoverzicht en de (suppletoire) begrotingen verbeterd. Wijzigingen in het tijdschema worden in elk geval opgenomen als er sprake is van een versnelling of vertraging van het project met meer dan 1 jaar ten opzichte van de vorige begroting.

Nationaal

Opgavenkaart

File Top 50

MIRT-onderzoek

Project- en programmabladen



Opgaven Nederland



Algemeen

-  Stedelijke regio met een concentratie van topsectoren
-  Gebieden met concentratie van opgaven van nationaal belang
-  Overige gebiedsopgaven

Economie

Topsectoren

-  High Tech Systemen & Materialen
-  Energy
-  Creatieve industrie
-  Agro & Food
-  Tuinbouw en Uitgangsmaterialen
-  Life Sciences & Health
-  Chemie
-  Logistiek
-  Water
-  Mainport Schiphol
-  Mainport Rotterdam
-  Brainport Eindhoven
-  Greenport
-  Burgerluchthaven van nationale betekenis
-  Militaire luchthaven met burger-medegebruik
-  Militaire luchthaven
-  Zeehaven van nationale betekenis
-  Binnenhaven van nationale betekenis
-  Multimodaal knooppunt internationale betekenis (logistiek)
-  Kennis
-  ESA/ESTEC

Regionaal

-  High Tech Systemen & Materialen
-  Energy
-  Maintenance
-  Agro & Food
-  Tuinbouw en Uitgangsmaterialen
-  Life Sciences & Health
-  Chemie
-  Logistiek
-  Maritiem
-  Water
-  Recreatie (leisure)
-  Agrarisch productielandschap
-  Greenport
-  Zeehaven van regionale betekenis - militair gebruik
-  Multimodaal knooppunt regionale betekenis (logistiek)
-  Kennis

Verstedelijking

-  Uitleg
-  Stedelijke vernieuwing / transformatie
-  Extensivering

Regionaal

-  Uitleg
-  Stedelijke vernieuwing / transformatie

Bereikbaarheid

-  Hoofdwegenet
-  Knelpunt hoofdwegenet
-  (Mogelijk) nieuwe verbinding hoofdwegenet
-  Hoofdspoorwegenet
-  Knelpunt hoofdspoorwegenet
-  Nieuwe spoorverbinding (indicatief)
-  Knelpunt grensoverschrijdend spoor-vervoer
-  Hoofdvaarwegenet
-  Knelpunt hoofdvaarwegenet
-  Knelpunt sluis
-  Knelpunt brug
-  Integrale multimodale ontwikkeling
-  Achterlandverbindingen

Regionaal

-  Belangrijke regionale weg
-  Knelpunt regionale weg
-  Nieuwe regionale verbinding
-  Knelpunt brug
-  Samenhangend HOV-netwerk

Natuur, Landschap & Erfgoed

-  EHS op land (herijkt)
-  Natura 2000 - land
-  Natura 2000 - water
-  Nationaal Park
-  Cultureel erfgoed op (voorlopige) lijst werelderfgoed
-  Natuurlijk erfgoed op (voorlopige) lijst werelderfgoed
-  Object of ensemble op de (voorlopige) lijst werelderfgoed
-
- Regionaal
-  Aanpak in groen-blauwe structuur of Metropolaan Landschap

Water

-  Primaire kering - voldoet niet (Derde Toets)
-  Primaire kering - nader onderzoek (Derde Toets)
-  Primaire kering - voldoet (Derde Toets)
-
-  Piekafvoer / Afwatering
-  Peilbeheer / Peilfluctuatie
-  Afvoerverdeling
-  Afvoercapaciteit
-  Berging Zuidwestelijke Delta
-  Maeslantkering, Nieuwe Waterweg
-  Kustfundament / Zandsuppletie
-  Secundaire stuurknop
-
-  Sluis
-
-  Berging (zoekgebied)
-
-  Zandhonger
-  Coalitie Natuurlijke Klimaatbuffers
-  (Verbeteren) ecologische kwaliteit
-
-  Aandachtsgebied zoetwater door bodemdaling
-  Aandachtsgebied zoetwater door verzilting
-  Droogtegevoelig gebied: geen wateraanvoer uit hoofdwatersysteem mogelijk
-  Verziltingsgevoelige gebieden en geen wateraanvoer mogelijk
-
-  Peilbeheer / Waterbuffers
-  Verzilting inlaotpunten
-
-  Watergerelateerde gebiedsontwikkeling / project
-
-  Noorderruimte

Energie

-  (Mogelijke) vestigingsplaats elektriciteitsproductie > 500MW
-  (Mogelijke) vestigingsplaats kerncentrale
-  Windenergie
-  Gebied windenergie
-  Olie- en gaswinning
-  Energie uit water / Getijdenenergie
-  Geothermische centrale
-  Hoogspanningsleiding > 220kV
-  Nieuwe hoogspanningsverbinding 380kV
-  Buisleidingenstrook
-  Aandachtsgebied bodemdaling door gaswinning

File Top 50

Op verzoek van de Tweede Kamer (TK 31305, nr 115) wordt sinds 2009 in het projectenboek een overzicht gegeven van de meest recente File Top 50. Als een wegenproject een bijdrage levert aan het oplossen of verminderen van één of meer knelpunten uit de File Top 50, staat dit op het betreffende projectblad aangegeven. Het ministerie van IenM werkt aan het oplossen van deze en andere fileknelpunten. Naast de wegenprojecten die in dit MIRT Projectenboek zijn opgenomen, investeert IenM in innovatieve verkeersmaatregelen. Ook via het programma Beter Benutten wordt ingezet op de reductie van files op specifieke trajecten waar de spitsproblematiek zich het meeste voordoet en waarover binnen het programma afspraken zijn gemaakt met regionale overheden en bedrijfsleven. De File Top 50 is samengesteld door Rijkswaterstaat op basis van filegegevens van mei 2013 tot en met

april 2014. Rijkswaterstaat berekent de File Top 50 aan de hand van de zogenoemde filezwaarte: de filelengte in kilometers maal het aantal minuten dat de file er staat. Naast Rijkswaterstaat publiceren ook andere organisaties ranglijsten van de zwaarste knelpunten op het wegennetwerk. Deze overzichten kunnen in beperkte mate van elkaar verschillen. De uiteindelijke rangorde is onder andere afhankelijk van de definitie van een file, de berekeningswijze en de systematiek van het toewijzen van de file aan een bepaalde (kop) locatie. Met het aanlegprogramma binnen het hoofdwegennet wordt gewerkt aan de knelpunten in de huidige File Top 50. De projecten bevinden zich hierbij in verschillende fasen: realisatie, planuitwerking of verkenning. Hiermee wordt prioriteit gegeven aan de grootste knelpunten zoals de motie Sharpe verzoekt (TK 32123, nr 123).



MIRT-ONDERZOEK

Bereikbaarheid op de Kennisas A2 Utrecht-Eindhoven

PLANUITWERKING

European Rail Traffic Management System (ERTMS)

Goederenverbinding Antwerpen-Roergebied (IJzeren Rijn)

Grensoverschrijdend Spoorvervoer

Landelijk Verbeterprogramma Overwegen

Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS)

REALISATIE

Aki-Plan en Veiligheidsknelpunten

Aslastencluster I, II en III

Budget Investerings Ruimtelijke Kwaliteit (BIRK)

ERTMS Pilot Amsterdam-Utrecht en ERTMS Expertisecentrum

Fietsparkeren bij Stations

Hoogwaterbeschermingsprogramma

Impuls Dynamisch Verkeersmanagement Vaarwegen

Intensivering Spoor in Steden, fase 1 en fase 2

Kleine Stations

Maatregelpakket Verzorgingsplaatsen

Meer Veilig 3

Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPG)

Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO)

Nadere Uitwerking Rivierengebied (NURG)

Optimalisering Goederencorridor Rotterdam-Genua

Page Risicoreductie

Programma Beter Benutten

Programma Kleine Functiewijzigingen

Programma Vervanging & Renovatie – Hoofdvaarwegen

Programma Vervanging & Renovatie - Hoofdwatersysteem

Programma Vervanging & Renovatie - Hoofdwegen

Project Reistijdverbetering

Punctualiteits-/capaciteitsknelpunten tweede fase Herstelplan Spoor

Quick Wins Binnenhavens

Ruimte voor de Rivier

Subsidieprogramma Zeehaveninnovatieproject voor Duurzaamheid (ZIP)

Toegankelijkheid Spoor

Tweede Hoogwaterbeschermingsprogramma

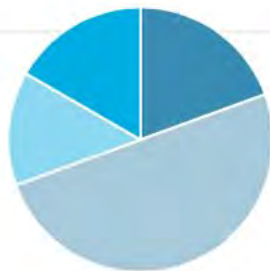
Uitvoeringsprogramma Geluid Emplacementen (UPGE)

Verbeterprogramma Waterkwaliteit Rijkswateren

Walradarsystemen

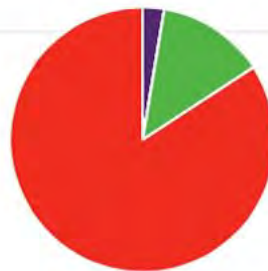
ZSM 1 Spoedwetprojecten & ZSM 2 Benuttingsprogramma

Verdeling
aantal projecten naar onderwerp



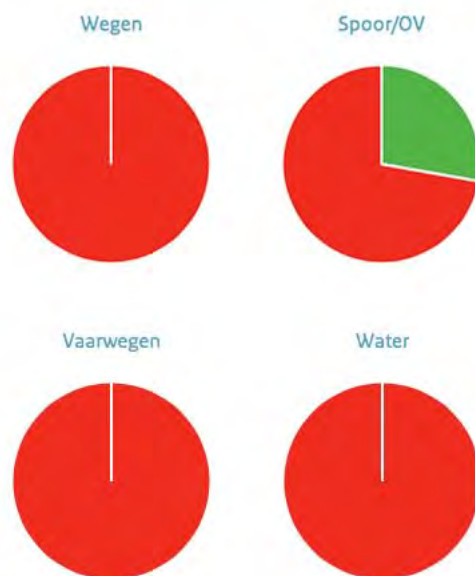
Wegen	7
Spoor/OV	18
Vaarwegen	5
Water	6

Verdeling
aantal projecten naar fase



Onderzoek	1
Verkenning	0
Planuitwerking	5
Realisatie	32

Verdeling
aantal fases naar onderwerp



Legenda

Onderwerpen

- Wegen
- Spoorwegen
- Vaarwegen
- Water

Fasen

- Onderzoek
- Verkenning
- Planuitwerking
- Realisatie

38

Totaal aantal projecten

Onderzoek Verkenning Planuitwerking Realisatie

	Onderzoek	Verkenning	Planuitwerking	Realisatie
Wegen	0	0	0	7
Spoor/OV	0	0	5	13
Vaarwegen	0	0	0	5
Water	0	0	0	6

Bereikbaarheid op de kennisas A2 Utrecht-Eindhoven

Gebied Nationaal
Fase MIRT-onderzoek

Aanleiding en doel

De A2-corridor is de kennisas van Nederland met belangrijke (inter)nationale toplocaties en functies, zoals innovatiecampussen en Eindhoven Airport. Snelle en adequate verbindingen tussen de verschillende economische zones langs deze as zijn van belang.

De afgelopen jaren is de capaciteit van grote delen van de A2-corridor op orde gebracht (2x3 en 2x4 rijstroken). De Nationale Markt – en Capaciteitsanalyse (NMCA) van 2011 (bevestigd in een update in 2013) laat zien dat er een knelpunt resteert op het traject A2 Deil-Den Bosch met forse maatschappelijke kosten en economische schade.

Dit MIRT-onderzoek werkt volgens de nieuwe aanpak van de bereikbaarheidsopgave. De nieuwe aanpak betekent dat bereikbaarheidsopgaven waar relevant worden opgepakt in samenhang met andere (ruimtelijke) opgaven in het gebied ('zoeken naar meekoppelkansen'), dat breed wordt gekeken naar mogelijke oplossingen (niet alleen naar infrastructuur) en dat Rijk, regio en bedrijfsleven hierbij optrekken in een gelijkwaardige samenwerking.

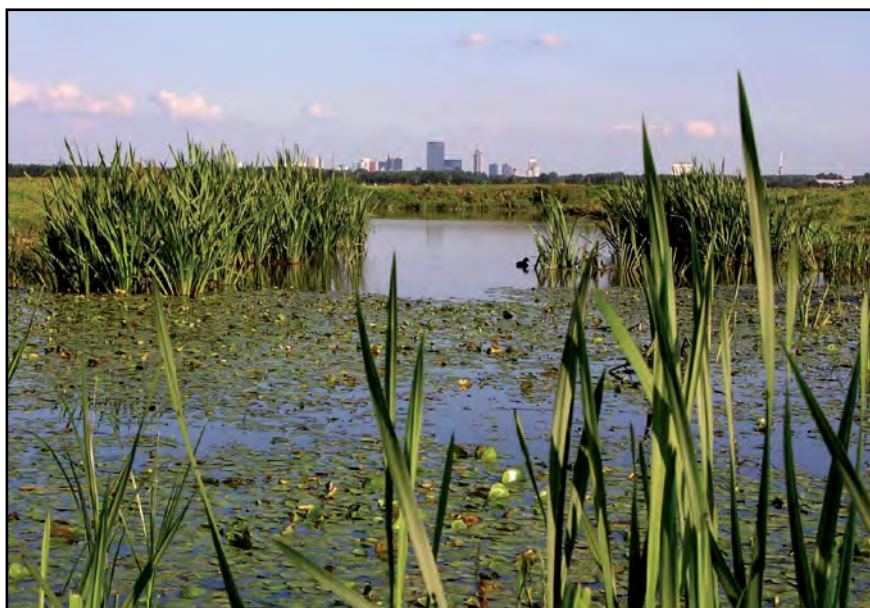
Planning

In de tweede helft van 2014 wordt gestart met de zogenaamde kwartiermakersfase. Die moet leiden tot een Plan van Aanpak voor het MIRT-onderzoek dat door de partijen in de regio gedragen wordt. In het PvA wordt onder meer aangegeven welke aan het bereikbaarheidsknelpunt gekoppelde overige (ruimtelijke) opgaven in het MIRT-onderzoek mee onderzocht zullen worden, en welke rol elke partij in het MIRT-onderzoek zal krijgen.

Betrokkenen

Inhoudelijke en procesmatige meerwaarde wordt gezocht door samenwerking met alle relevante partijen in de regio: overheidspartijen, vervoerders, terreinbeheerders, belangen-groeperingen, kennisinstellingen en (overige) marktpartijen.

Budget Investerings Ruimtelijke Kwaliteit (BIRK)



Opgave Voor zowel het stedelijk als landelijk gebied diende volgens de Nota Ruimte gestreefd te worden naar versterking van de ruimtelijke kwaliteit.

Oplossing Het Rijk geeft een impuls voor de realisering van projecten met ruimtelijke kwaliteit via het Budget Investerings Ruimtelijke Kwaliteit. In stedelijk gebied gaat het om gemeentelijke centrumstedelijke projecten, waarbij barrières worden weggenomen en de centrumontwikkeling wordt bevorderd. De rijksbijdragen zijn gericht op het realiseren van onderdelen die essentieel zijn voor de ruimtelijke kwaliteit. Projecten in het Groene Hart, de Hoeksche Waard, Noord-Hollands Midden of de Nieuwe Hollandse Waterlinie richten zich op het versterken van deze gebieden, het stimuleren van hun ontwikkeling en het tegengaan van verrommeling.

Planning Het afgeven van de BIRK-subsidiebeschikking markeert de start van de realisatie van het project. In 2007 zijn alle BIRK-projecten in de uitvoeringsfase terechtgekomen. Het programma liep tot 2010. De oplevering van de projecten vindt grosso modo plaats tussen 2012 en 2025.

Financiën Taakstellend budget: € 418 mln.

Politiek/bestuurlijk Convenanten: W4 Masterplan Leiderdorp, verlaagde kruising A4-HSL Hoogmade, Renkumse Beek en Spoorzone Delft.

Moties/amendementen: de belangrijkste hadden betrekking op Spoorzone Delft (zie onder andere motie Mastwijk, december 2003, TK 29200 XII, nr 88) en A2 Maastricht (zie onder andere motie De Nereë tot Babberich, november 2002, TK 28600, nr 59H). In 2011 en 2012 zijn diverse projecten gedecentraliseerd.

Uitvoering De rijksbijdragen gaan naar projecten waarbij diverse marktpartijen zijn betrokken. De marktpartijen dragen niet direct bij aan de grondexploitatie van projecten, maar zij voeren wel de regie over de vastgoedexploitatie. Voor de grondexploitatie zijn de gemeenten verantwoordelijk. Voor de vastgoedexploitatie zijn de marktpartijen verantwoordelijk.

Gebied	Nationaal
Onderwerp	Integrale gebiedsopgaven
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.			•	•		

Toelichting op de wijzigingen

2012: in het vervolg op het besluit van het kabinet tot actualisatie en decentralisatie van het ruimtelijk beleid is bezien welke BIRK projecten zich qua uitvoeringsgerichtheid en financiële huishouding lenen voor decentralisatie per 2011. De uitkomst hiervan is dat de subsidie van 10 projecten in 2011 is overgeheveld naar het Gemeentefonds en van 2 projecten is overgeheveld naar het Provinciefonds. In 2011 is het project Verplaatsing TNO naar Cromstrijen komen te vervallen. Daartoe is door betrokken partijen in juni 2011 een beëindigingsovereenkomst ondertekend.

2013: er zijn 3 projecten gedecentraliseerd naar het Gemeentefonds. Eén project is gedecentraliseerd naar het provinciefonds.

Budget Investerings Ruimtelijke Kwaliteit (BIRK)

Gebied	Nationaal
Onderwerp	Integrale gebiedsopgaven
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie

Projecten BIRK

- 1 Assen-Ontwikkelingsas
- 2 Amsterdam-Zuidas
- 3 W4-Masterplan-Leiderdorp
- 4 Delft-Spoortunnel
- 5 Arnhem-Rijnboog
- 6 Breda-Stationskwartier
- 7 Haarlem-Spoorzone
- 8 Venlo-Q4
- 9 Sittard-Emplacement
- 10 A2-Passage-Maastricht
- 11 Dordrecht-Spoorzone
- 12 Bergen op Zoom-Bergen Haven
- 13 Noord-Hollands Midden-Volgermeer
- 14 Verlaagde kruising A4-HSL Hoogmade
- 15 Midden-Delfland-Kwaliteitsimpuls
- 16 Hoekse Waard-Vlietprogramma
- 17 Schoonhoven-Hasco
- 18 Bommelerwaard-Aankoop kassen
- 19 Renkumse Beek
- 20 Kampen-IJsseldelta



Hoogwaterbeschermingsprogramma

Gebied	Nationaal
Onderwerp	Waterveiligheid
Ministerie	IenM en EZ
Fase	Realisatie



Opgave Nederland wordt beschermd tegen overstromingen door primaire waterkeringen. In de Waterwet is een twaalfjaarlijks verplichte veiligheidstoets opgenomen. Wanneer niet aan de normen wordt voldaan dienen maatregelen te worden genomen zoals dijkversterking of rivierversuiming. Uit de (verlengde) derde Landelijke Rapportage Toetsing is gebleken dat van de dijken en duinen (totaal 3750 km) 2408 km voldoen aan de norm en 1302 km niet. Voor de kunstwerken (totaal 1777) is het beeld dat 868 kunstwerken voldoen aan de norm en 799 niet. Voor 39 km aan dijktrajecten en 110 kunstwerken is nader onderzoek nodig.

Oplossing Van de keringen die niet aan de norm voldoen maakt ongeveer de helft deel uit van lopende uitvoeringsprogramma's zoals het Tweede Hoogwaterbeschermingsprogramma (zie het desbetreffende projectblad). Al bij eerdere toetsingen voldeden deze keringen niet aan de normen. Voor de nieuwe opgave (gerekend vanaf de derde toetsing) is dit Hoogwaterbeschermingsprogramma opgesteld. Dit maakt deel uit van het Deltaprogramma.

Planning De programmering kent een voortrollend karakter waardoor het mogelijk is jaarlijks nieuwe inzichten en projecten te verwerken. De eerste jaren ligt de nadruk op verkenningen en planuitwerkingen als voorbereiding op de realisatie. Ook zullen enkele projecten nu al gerealiseerd worden.

Financiën Circa 90% van de primaire waterkeringen is in beheer bij de waterschappen. De rest vrijwel volledig bij het Rijk. De waterschappen betalen zelf de helft van de maatregelen aan de primaire waterkeringen die zij beheren middels een solidariteitsbijdrage en een projectgebonden aandeel. De andere helft wordt door het Rijk betaald. Voor deze maatregelen is tot en met 2028 in totaal € 3.768 mln beschikbaar. De versterking van de rijkskeringen is voor rekening van het Rijk. Hiervoor is tot en met 2028 € 573 mln beschikbaar.

Politiek/bestuurlijk De uitvoering van het Hoogwaterbeschermingsprogramma wordt gecoördineerd door de programmadirectie Hoogwaterbescherming, een gemeenschappelijke uitvoeringsorganisatie van de waterschappen en het ministerie van Infrastructuur en Milieu.

Uitvoering Het Hoogwaterbeschermingsprogramma omvat in 2015 15 projecten in de verkenningsfase, 3 in de realisatiefase, 4 projectoverstijgende verkenningen en 32 projecten die de betreffende waterschappen voorfinancieren (zie kaartje). De prioritering in het programma is gebaseerd op de urgentie van de verschillende projecten.

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen						
MIRT fase						●
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2015: het project is overgegaan naar de realisatiefase.

Hoogwaterbeschermings- programma

Gebied Nationaal
Onderwerp Waterveiligheid
Ministerie IenM en EZ
Fase Realisatie

Projectoverstijgende verkenningen

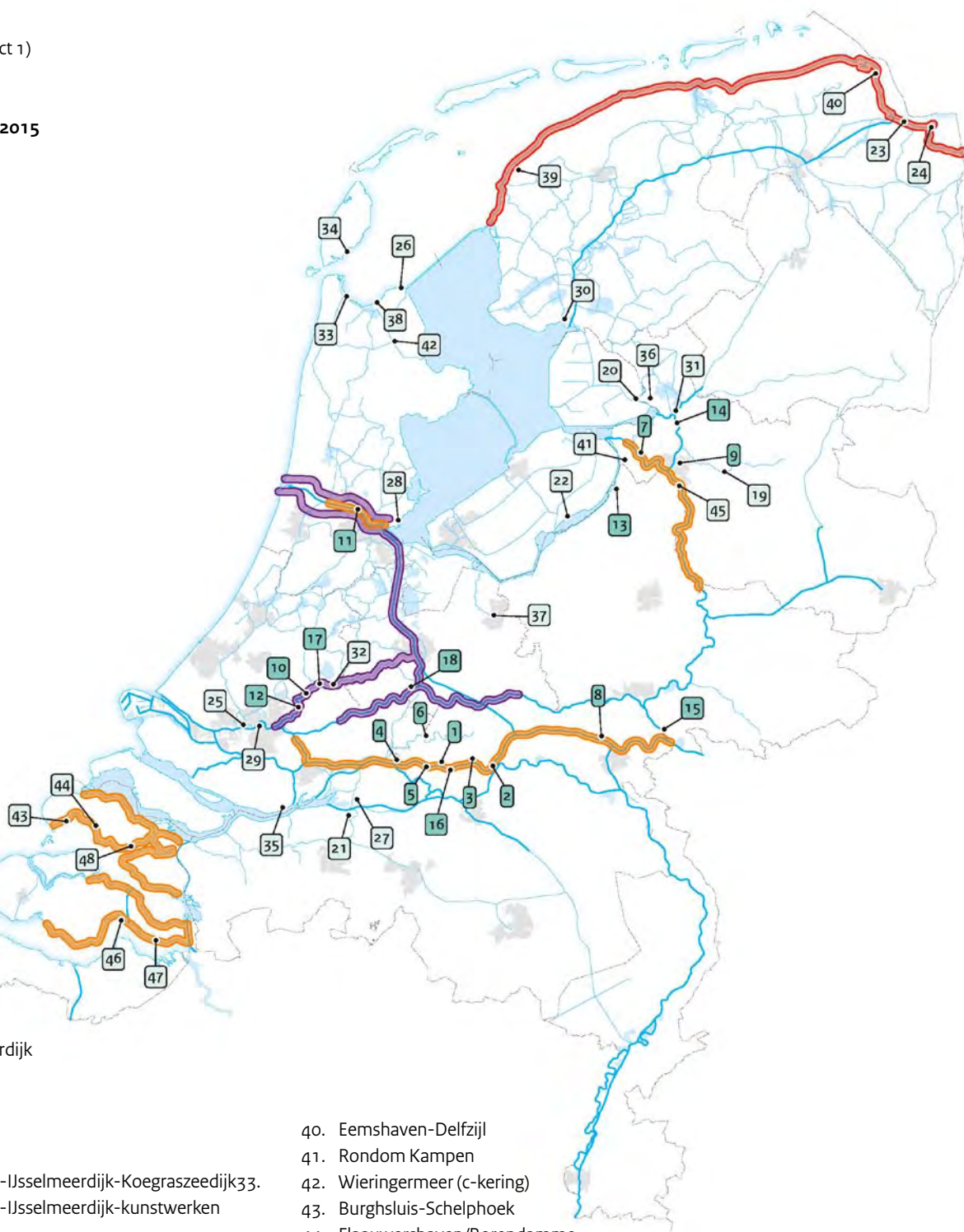
-  Piping
-  Waddenzee
-  Centraal Holland
-  Macrostabiliteit
- (gekoppeld aan project 1)

Projecten programma 2015

1. Lingewaal-Neerijnen
2. Opijnen-Ophemert
3. Waardenburg-Opijnen
4. Gorinchem
5. Vuren-Haaften
6. Diefdijk
7. Mastenbroek IJssel
8. Wolferen-Sprok
9. Zwolle
10. Gouderak
11. Noordzeekanaal
12. Capelle/Moordrecht
13. Randmeerdijk
14. Genemuiden-Hasselt
15. Pannerden/Loo
16. Gameren
17. IJsseldijk Gouda
18. Oevererosie Klaphek

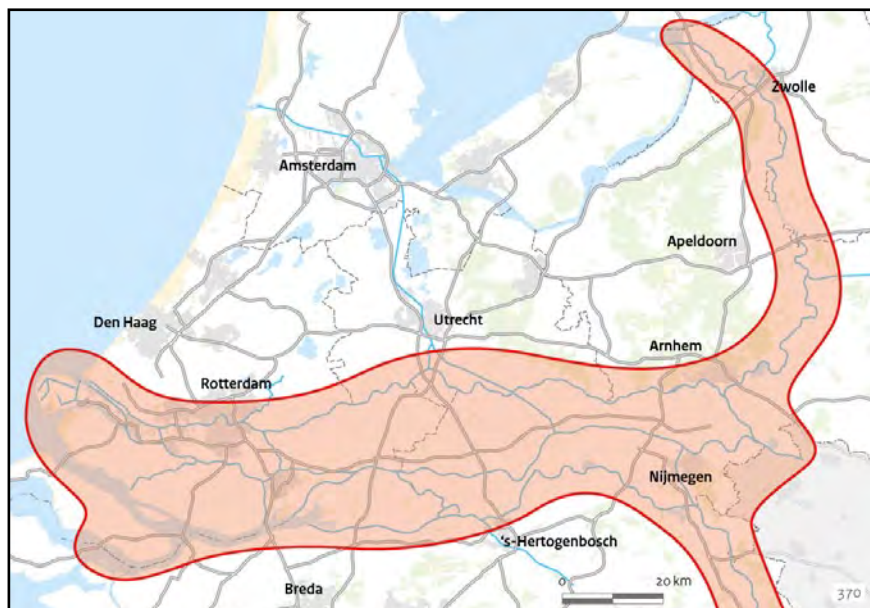
Voorfinanciering

19. Dalfsen
20. Randmeerdijk Noordoostpolder
21. Geertruidenberg/Amertak
22. Randmeerdijk Flevopolder
23. Delfzijl-Chemiepark
24. Chemiepark-Punt van Reide
25. Delfland-1
26. Wieringer Zeewering
27. Jannezand
28. Koppelstuk Markermeerdijk
29. Delfland-2
30. Lemsterhoek
31. Keersluis de Whaa
32. Stolwijkersluis
33. Koppelstuk Waddenzee-IJsselmeerdijk-Koegraszeedijk
34. Koppelstuk Waddenzee-IJsselmeerdijk-kunstwerken
35. Strijensas
36. Kunstwerken Vollenhove
37. Gemaal de Schans
38. Koppelstuk Waddenzee-IJsselmeerdijkvakken
39. Noorderhaven Harlingen
40. Eemshaven-Delfzijl
41. Rondom Kampen
42. Wieringermeer (c-kering)
43. Burghsluis-Schelphoek
44. Flaauwershaven/Borendamme
45. Loswal Hattem + Apeldoorns kanaal
46. Zuid-Beveland West
47. Emanuelpolder
48. Inlaag Zuidhoek/Bruinisse



Nadere uitwerking rivierengebied (NURG)

Gebied	Nationaal
Onderwerp	Waterveiligheid
Ministerie	IenM en EZ
Fase	Realisatie



Opgave Vanwege de afname van natuureaal wordt een Ecologische Hoofdstructuur (EHS) ontwikkeld. De uiterwaarden zijn hier onderdeel van. Daarnaast worden ook rivierverruimende maatregelen uitgevoerd om de veiligheid in het rivierengebied te vergroten. Voormalig LNV en VenW hebben afgesproken om 6.687 ha nieuwe natuur te realiseren in de uiterwaarden van de Rijnakken en de bedijkte Maas.

Oplossing Aankoop van landbouwgronden in uiterwaarden en inrichten als natuur draagt bij aan de realisatie van de EHS. Het beheer wordt gedaan door instanties als Staatsbosbeheer. Natuurontwikkeling is nadrukkelijk gekoppeld aan veiligheid in het rivierengebied. Zeven zogenaamde Autonome Ontwikkelingsprojecten (AO-projecten), dragen bij aan de waterveiligheidsdoelstellingen van de PKB Ruimte voor de Rivier (2006).

Planning

2015: oplevering Autonome Ontwikkelingsprojecten. Twee AO-projecten, (uiterwaardvergraving Afferdensche & Deestsche Waarden en uiterwaardvergraving Rijnwaardense Uiterwaarden) worden in resp. 2017 en 2018 opgeleverd. Meer hierover is te lezen in de 23^e Voortgangsrapportage Ruimte voor de Rivier (VGR23). Het NURG-project Heesselsche Waarden is gereed in 2018.

Financiën Taakstellend budget: € 125 mln

(IenM). NURG wordt gefinancierd door EZ en IenM, waarbij ieder 50% van de kosten van grondverwerving en inrichting draagt. Het IenM budget is onderdeel van de begroting van het Deltafonds onder 'Maatregelen i.r.t. rivierverruiming'.

Politiek/bestuurlijk In oktober 1997 is een overeenkomst gesloten tussen de voormalige ministeries van VenW en LNV over de gezamenlijke aanpak en financiering van projecten gericht op veiligheid en natuurontwikkeling in uiterwaarden. Die afspraak is in 2000 verlengd in de samenwerkingsovereenkomst Veiligheid en Natte Natuur. Volgens het onderhandelingsakkoord Natuur (2011) blijft het Rijk verantwoordelijk voor de ontwikkelopgave voor de gebieden waarvoor een specifieke rijksverantwoordelijkheid geldt, zoals de rijkswateren, Ruimte voor de Rivier, NURG en Maaswerken. De provincies zijn hierbij verantwoordelijk voor het natuurbeheer. In 2012 is besloten om, met het oog op de waterveiligheidsdoelstelling op de lange termijn naast de AO-projecten het NURG-project Heesselsche Uiterwaarden te realiseren. Hiermee draagt IenM ook bij aan het programma WaalWeelde (voor een veilige, natuurlijke en economisch sterke Waal) van de provincie Gelderland, die hier € 30 mln in investeert.

Uitvoering

Realisatie van projecten is een gedeelde verantwoordelijkheid van EZ en IenM.

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2012: de projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 14 mln).

2013: de herijking van de restant NURG-opgave voor verwerking en inrichting ten behoeve van natuur, komt in 2012 aan de orde.

2014: de resultaten van de herijking worden in 2013 geïmplementeerd.

Nadere uitwerking rivierengebied (NURG)

Gebied	Nationaal
Onderwerp	Waterveiligheid
Ministerie	IenM en EZ
Fase	Realisatie



Autonome Ontwikkelingsprojecten

Bovenstaande NURG-projecten worden uitgevoerd met de veiligheidsdoelstelling van de PKB Ruimte voor de Rivier.

1. Uiterwaardvergraving Rijnwaardense uiterwaarden
2. Uiterwaardvergraving Millingerwaard
3. Uiterwaardvergraving Bemmelse waarden
4. Uiterwaardvergraving Afferdensche- en Deestsche waarden
5. Natuurontwikkelingsproject Noordwaard
6. Uiterwaardvergraving Renkumse benedenwaarden en Wageningse benedenwaarden en veerstoep Lexkesveer
7. Uiterwaardvergraving Welsumerwaarden en Fortmonderwaarden natuur

Regulier NURG-project

8. Heesseltsche Uiterwaarden

Programma Vervanging & Renovatie-hoofdwatersysteem

Gebied	Nationaal
Onderwerp	Waterveiligheid en zoetwatervoorzieningen
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave Met name na de jaren '60 van de vorige eeuw zijn op grote schaal kunstwerken aangelegd. De technische levensduur hiervan is beperkt en wordt ook beïnvloed door een intensiever gebruik dan bij het ontwerp was voorzien. Daarom moet rekening worden gehouden met renovatie of vervanging. Voor het waarborgen van de waterveiligheid en het (zoet)waterbeheer is functioneren van de kunstwerken immers essentieel.

Oplossing Het vervangen en renoveren van kunstwerken. De scope omvat alle objecten waar zich een levensduurproblematiek voordoet met gevolgen voor de waterveiligheid en beschikbaarheid voor het (zoet) waterbeheer. De projecten verlengen de levensduur van de objecten zodat de beschikbaarheid van stormvloedkeringen, stuwen, gemalen, etc. in stand wordt gehouden. Bij prioritering wordt rekening gehouden met beschikbare financiële middelen. In de periode tot 2016 worden de meest urgente knelpunten aangepakt. In het project RINK (Risico Inventarisatie Natte Kunstwerken) wordt de fysieke toestand van de kunstwerken geïnventariseerd, leidend tot een overzicht van knelpunten in de periode t/m 2020, met een doorkijk naar de toekomst. Daarnaast wordt via het project VONK (VervangingsOpgave Natte Kunstwerken) gewerkt aan een uniforme systematiek voor de besluitvorming voor de periode na 2020. De bestaande functionaliteit van het

kunstwerk blijft gehandhaafd volgens de geldende normen en eisen. Waar mogelijk en relevant wordt aangesloten op bestaande plannen voor aanleg, uitbreiding of onderhoud. Het project Stroomlijn, dat een inhaalslag is om de vegetatie in de uiterwaarden op orde te brengen voor een veilige doorstroming van de grote rivieren bij hoogwater, is ook ondergebracht bij vervanging en renovatie.

Planning

- 2013: afronding project RINK, hierna uitwerking programmering t/m 2020
- 2016: afronding project VONK en het project Stroomlijn.
- 2019: renovatie stuwenensemble Lek en Nederrijn gereed.

Financiën Het totaal gereserveerde budget voor de lopende maatregelen is € 244 mln. Voor dekking van het programma is een reservering opgenomen van € 989 mln. Voor de lopende renovatie van het stuwenensemble is een taakstellend budget van € 148,8 mln beschikbaar en voor Stroomlijn € 50 mln (excl. beheer en onderhoud).

Uitvoering De projecten RINK, VONK en Stroomlijn worden uitgevoerd door Rijkswaterstaat. Het project renovatie stuwenensemble Lek en Neder-Rijn (renovatie van sluis- en stuwcomplexen bij Hagestein, Amerongen en Driel) loopt reeds.

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2010: aanbesteding renovatie stuwen is in 2008 afgebroken. De aanbiedingen waren aanzienlijk hoger dan het beschikbare budget. Aanpak noodzakelijke renovatie is in 2009 opnieuw opgestart. Uitvoeringsperiode en raming zijn afhankelijk van de nog te kiezen aanpak. Noodzakelijk onderhoud om veiligheid van scheepvaart en omwonenden in de tussentijd te kunnen blijven garanderen, wordt wel uitgevoerd.

2011: start uitvoering grootschalige renovatie na 2011. Op basis van inspecties wordt in 2011 een besluit genomen over de vervolgaanpak.

2012: grootschalige renovatie vanaf 2012. De projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 10 mln).

2013: begin 2012 is de scope opnieuw vastgesteld en zijn aanvullende financiële middelen van het Vervanging en Renovatie budget ter beschikking gesteld.

2014: het programma Vervanging en Renovatie is nieuw opgenomen in het MIRT.

2015: het taakstellend budget voor de renovatie van het stuwenensemble is verhoogd met € 30 mln. Het project Stroomlijn is ook ondergebracht bij Vervanging en Renovatie.

Ruimte voor de Rivier

Gebied	Nationaal
Onderwerp	Waterveiligheid
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave De veiligheid in het rivierengebied voldoet niet aan de wettelijke norm. De veiligheid langs de Rijntakken en het benedenstroomse deel van de bedijkte Maas (vanaf Hedikhuizen) moet uiterlijk in 2015 in overeenstemming gebracht worden met de wettelijk vereiste norm. Hierbij dient rekening te worden gehouden met de maatgevende Rijnaafvoer van 16.000 m³/s bij Lobith en 3.800 m³/s voor de Maas bij Borgharen. Het maatregelenpakket dat hiervoor is samengesteld, moet bovendien een bijdrage leveren aan het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit in het rivierengebied. Verwacht wordt dat de maatgevende rivierafvoer door klimaatverandering zal blijven toenemen. Om die reden zijn er in de Planologische Kernbeslissing (PKB) 10 gebieden ruimtelijk gereserveerd.

Oplossing De PKB Ruimte voor de Rivier is definitief vastgesteld in 2006. De PKB bestaat uit 34 samenhangende maatregelen langs de IJssel, de Nederrijn, Lek, Waal en het benedenstroomse deel van de Maas (oorspronkelijk 39; 5 maatregelen zijn vervallen). Voor de maatregelen zijn de locatie en het soort maatregel (dijkverlegging, ontpoldering of uiterwaardvergraving) vastgelegd (zie kaartje). Waar voorheen sprake was van dijkversterking, is nu in eerste instantie gekozen voor rivierverruiming. Hiermee wordt invulling gegeven aan het hoofddoel van Ruimte voor de Rivier, namelijk water meer ruimte geven. De maatregelen

moeten uiterlijk in 2015 zijn uitgevoerd. Ruimte voor de Rivier is een zogenaamd Groot Project waarover twee maal per jaar aan de Tweede Kamer wordt gerapporteerd.

Planning

2007: start realisatie eerste project
2015: oplevering
Zeven maatregelen zullen na 2015 gereed zijn. Zie hiervoor ook de Voortgangsrapportage Ruimte voor de Rivier (VGR23).

Financiën Taakstellend budget: € 2.382 mln.

Politiek/bestuurlijk Vrijwel alle maatregelen zijn in de realisatiefase. Voor 97% van het PKB-budget is het bestemmingsplan of inrichtingsplan vastgesteld (peildatum 31-12-2013).

Uitvoering Ruimte voor de Rivier is onderdeel van het Deltaprogramma, met behoud van eigen besturing, programmaorganisatie en financiering. Het merendeel van de projecten is gegund en volop in uitvoering. Voor 87% van het PKB-budget is het werk gegund (peildatum 31-12-2013).

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen						
MIRT fase				•		
Opgave						
Oplossing				•		
Planning			•	•		
Financiën			•	•	•	•
Pol./Best.				•		

Toelichting op de wijzigingen

2012: door nieuwe bekostigingssystematiek RWS is taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 131 mln). Budget verhoogd voor uitvoering diverse KRW-maatregelen (€ 12 mln) en inhuursystematiek RWS (€ 39 mln) en verlaagd voor taakstelling Regeerakkoord (€ 2,74 mln aanpassing omgevingsrecht, € 8 mln toepassing PPS) en tegenvallende ontvangsten (€ 64 mln).

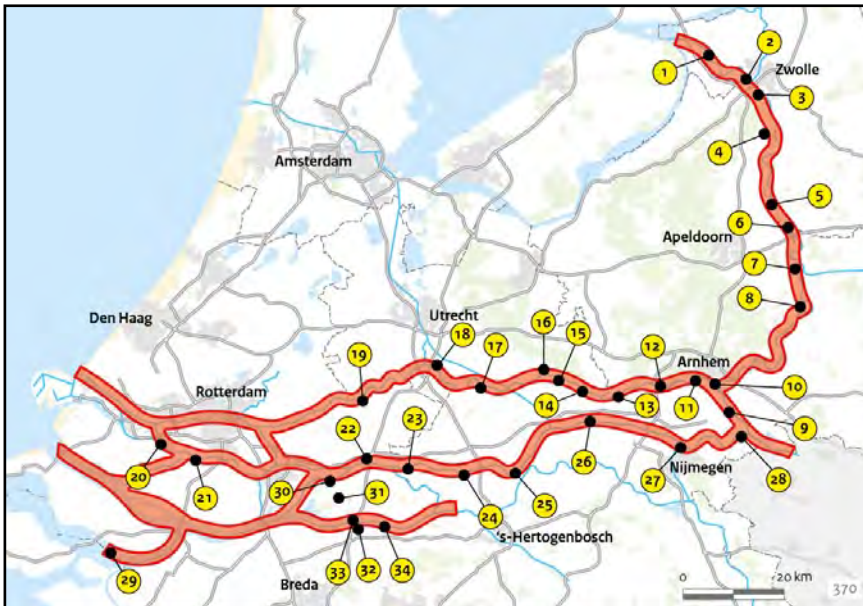
2013: budgetaanpassing maatregel Kribverlaging Waal.

2014: van de dijkteruglegging Lent wordt verwacht dat deze alsnog in 2015 wordt opgeleverd, waardoor zeven projecten na 2015 worden opgeleverd. Hoogwatergeul bij Kampen wordt toegevoegd aan de PKB. Dit project zal samen met het Ruimte voor de Rivier project zomerbedverdieping Beneden IJssel binnen het programma worden uitgevoerd onder de naam Ruimte voor de Rivier IJsseldelta. In dit kader is PKB-budget verhoogd met € 74,1 mln.

2015: de financiële bijdrage van de regio (provincie Overijssel) aan de maatregel Ruimte voor de Rivier IJsseldelta is naar beneden bijgesteld, omdat € 35 mln door de provincie Overijssel in natura is/wordt geleverd door reeds uitgevoerd werk of door verworven onroerend goed ten behoeve van de maatregel.

Ruimte voor de Rivier

Gebied Nationaal
Onderwerp Waterveiligheid
Ministerie IenM
Fase Realisatie



- 1 Ruimte voor de Rivier IJsseldelta
- 2 Dijkverlegging Westenholte
- 3 Uiterwaardvergraving (Uwv) Scheller en Oldener Buitenwaarden
- 4 Hoogwatergeul Veessen-Wapenveld
- 5 Uwv Keizers- en Stobbenwaarden en Olsterwaarden
- 6 Uwv Bolwerksplas, Worp en Ossenwaard
- 7 Dijkverlegging Voorster Klei
- 8 Dijkverlegging Cortenoever
- 9 Uwv Huissensche Waarden
- 10 Dijkverbetering Nederrijn/Arnhemse- en Velperbroek
- 11 Uwv Meinerswijk
- 12 Uwv Doorwerthsche Waarden
- 13 Dijkverbetering Nederrijn/Betuwe/ Tieler- en Culemborgerwaard
- 14 Uwv Middelwaard
- 15 Uwv De Tollewaard
- 16 Obstacleverwijdering Machinistenschool Elst
- 17 Dijkverbetering Lek/Betuwe/Tieler- en Culemborgerwaard
- 18 Uwv Honswijkerwaarden, stuweiland Hagestein, Hagesteinse Uiterwaard en Heerenwaard
- 19 Dijkverbetering Lek/Alblasserwaard en de Vijfheerenlanden
- 20 Dijkverbetering Oude Maas/Voorne Putten
- 21 Dijkverbetering Oude Maas/Hoeksche Waard
- 22 Uwv bedrijventerrein Avelingen
- 23 Uwv Brakelse Benedenwaarden en dijkverlegging Buitenpolder Het Munnikenland
- 24 Kribverlaging Beneden-Waal
- 25 Kribverlaging Waal Fort St. Andries
- 26 Kribverlaging Midden-Waal
- 27 Dijkteruglegging Lent
- 28 Extra uwv Millingerwaard
- 29 Berging op het Volkerak Zoommeer
- 30 Ontpoldering Noordwaard (meestromend)
- 31 Dijkverbetering Steurgat/Land van Altena
- 32 Dijkverbetering Bergsche Maas/Land van Altena
- 33 Dijkverbetering Amer/Donge
- 34 Ontpoldering Overdiepse Polder (meestromend)

Tweede Hoogwaterbeschermings- programma

Gebied	Nationaal
Onderwerp	Waterveiligheid
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave Een stelsel van primaire waterkeringen beschermt Nederland tegen overstromingen door zee, rivieren en meren. Het op juiste sterkte houden van deze waterkeringen is van groot belang voor het handhaven van de gewenste veiligheid tegen overstromen. De Waterwet schrijft voor dat om de twaalf jaar wordt getoetst of de primaire waterkeringen in Nederland voldoen aan de wettelijke normen. Uit de eerste en de tweede Landelijke Rapportage Toetsing (in 1996 en 2001) bleek dat resp. 549 en 680 km aan dijken, dammen en duinen en resp. 82 en 206 van de zgn. kunstwerken niet aan de gestelde eisen voldoen. Daarnaast zijn acht locaties langs de Nederlandse kust bestempeld als 'zwakke schakels'. Voor deze locaties wordt voorzien dat zij binnen een termijn van 20 jaar niet meer aan de norm voldoen.

Oplossing Wanneer de primaire waterkeringen niet aan de normen voldoen, dienen maatregelen te worden genomen zoals dijkversterking of versterking kunstwerken. Op basis van de uitkomsten van beide toetsrondes is een planning gemaakt voor de benodigde verbeteringswerken. Deze maatregelen (88) zijn opgenomen in het tweede Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP-2).

Planning In de Basisrapportage is aangegeven dat de projecten uit HWBP-2 in 2017 dienen te zijn afgerond. Enkele grote, complexe projecten zullen later gereed zijn,

zie de Voortgangsrapportage aan de Tweede Kamer.

Financiën Het budget van HWBP-2 bedraagt € 3,226 mln.

Politiek/bestuurlijk In 2011 is het HWBP-2 door de Tweede Kamer aangewezen als Groot Project. In dit kader is begin oktober 2011 de Basisrapportage aan de Kamer verstuurd. De eerste Voortgangsrapportage is in april 2012 aangeboden. Afspraken over gezamenlijke financiering door Rijk en waterschappen zijn vastgelegd in het Bestuursakkoord Water van 2011. Naar aanleiding van de meest recente, derde toetsrapportage (2011) wordt een nieuw Hoogwaterbeschermingsprogramma opgesteld (zie het desbetreffende projectblad).

Uitvoering 2007: start eerste projecten De verbeteringsmaatregelen worden uitgevoerd door de beheerder (90% van de primaire waterkeringen is in beheer bij waterschappen, 9% bij Rijkswaterstaat en 1% bij derden, onder andere provincie/gemeenten) en gezamenlijk gefinancierd door het Rijk en de waterschappen. HWBP-2 is onderdeel van het Deltaprogramma met behoud van eigen besturing, organisatie en financiering.

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen				•		
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing				•		
Planning						
Financiën	•	•	•	•		
Pol./Best.				•		

Toelichting op de wijzigingen

2010: budgetverhoging 2e tranche € 98 mln en budget is aangepast door Aanvullend Beleidsakkoord (- € 62 mln) en overboeking uit RvdR voor dijkversterking Oude Maas (+ € 4 mln).

2011: overboeking dijkversterking Oude Maas teruggedraaid i.v.m. ongewijzigde definitie scope Ruimte voor de Rivier. Daarnaast is bijdrage 'doelmatig waterbeheer' van waterschappen € 81 mln per jaar als ontvangst in de begroting opgenomen; vanuit het provinciefonds (rivierdijkversterking) eenmalig € 39,8 mln toegevoegd.

2012: het HWBP2 is in maart 2011 door de Tweede Kamer aangewezen als Groot Project. Actualisatie van de programmaring is opgenomen in de Basisrapportage. In het budget is een bijdrage van de waterschappen, cf. het Bestuursakkoord Water, opgenomen van € 1,2 mld. De projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 8,7 mln). Daarnaast is het budget aangepast met de toevoeging van € 55,9 mln vanuit FES, de subsidietaakstelling € 30,2 mln, de taakstelling vereenvoudiging omgevingsrecht € 3,4 mln en de ontvangsbijstelling van € 2,7 mln in 2010.

2013: budgetverlaging met € 35,3 mln. Bedrag is – conform basisrapportage HWBP2 – overgeheveld naar het nieuw Hoogwaterbeschermingsprogramma.

Tweede Hoogwaterbeschermings- programma

Gebied	Nationaal
Onderwerp	Waterveiligheid
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie

● Dijkversterkingen en verbetering kunstwerken



Verbeterprogramma Waterkwaliteit Rijkswateren

Gebied	Nationaal
Onderwerp	Waterkwaliteit
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave De opgave vanuit de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) is het verbeteren van de chemische en ecologische kwaliteit van grond- en oppervlaktewater. Deze opgave is uitgewerkt in stroomgebiedbeheerplannen met doelformuleringen en bijbehorende maatregelenprogramma's, waarbij rekening is gehouden met maatschappelijk gebruik van water. Zogenaamde onomkeerbare ingrepen hoeven daarom niet ongedaan gemaakt te worden. Uiterlijk in 2027 moeten de maatregelen zijn uitgevoerd en de ecologische en chemische doelen voor de onderscheiden waterlichamen zijn gerealiseerd. De problemen die worden aangepakt betreffen onder meer de voor vissen slechte passeerbaarheid van stuwen, gemalen en waterkrachtcentrales; het ontbreken van geleidelijke en ecologisch functionerende overgangen tussen water en land en tussen zoet en zout water; een beperkte uitwisseling tussen hoofdstroom en geulen in de uiterwaarden; de gevoeligheid van de Noordzeekustzone, Waddenzee en randmeren IJsselmeer voor afwenteling van stofstromen vanuit bovenstrooms gelegen watersystemen. In de Delta, het IJsselmeergebied en de kustzone is algenbloei een belangrijk aandachtspunt. Ook zijn op een aantal plekken saneringen nodig.

Oplossing Deze knelpunten kunnen voor een groot deel worden weggenomen door inrichtingsmaatregelen in het watersysteem. Het betreft een mix aan maatregelen gericht

op de vispasseerbaarheid, ecologisch functioneren van watergangen en hun directe omgeving (oeveren), helder en schoon water, herstel van habitats en het herstel van de natuurlijke dynamiek. Vooruitlopend op de inwerkingtreding van de KRW liep hiervoor een aantal programma's. Deze zijn in 2009 samengevoegd tot het Verbeterprogramma Waterkwaliteit Rijkswateren.

Planning

Najaar 2009: projectbeslissing
Voorjaar 2010: start realisatie
2015: oplevering eerste planperiode
2021: oplevering tweede planperiode
2027: oplevering derde planperiode

Financiën Voor de uitvoering van het programma is tot 2016 in totaal € 469 mln beschikbaar (1e planperiode). Voor de uitvoering van het vervolgprogramma is in het Deltafonds voor de periode tot 2027 € 573 mln beschikbaar.

Politiek/bestuurlijk Het maatregelenpakket en de onderbouwing voor de rijkswateren is opgenomen in het Beheerplan Rijkswateren (BPRW). Dit is, na het doorlopen van de inspraakprocedure, in december 2009 vastgesteld, tegelijk met de Stroomgebiedbeheerplannen. Een aangepast maatregelenpakket tot en met 2015, waarin voor € 150 mln aan maatregelen is getemporeerd, trad na partiële herziening in december 2012 in werking.

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën	•	•	•	•	•	
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2010: innovatie KRW en synergie KRW/WB21 zijn separaat opgenomen in het MIRT. Budgetverlaging door de taakstelling uit het aanvullende beleidsakkoord ad € 148 mln.

2011: budgetverhoging financiële impuls KRW vanuit Provinciefonds door beëindiging rivierdijkversterking.

2012: budget verlaagd door de taakstelling uit het Regeerakkoord (€ 400 mln). Daarnaast zijn verdrogingsgelden overgeheveld naar EZ (€ 11 mln) en worden diverse KRW-maatregelen door Ruimte voor de Rivier uitgevoerd (€ 12 mln). Projectkosten aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 90 mln).

2013: budget verlaagd met € 8,3 mln door overheveling van een KRW maatregel (langsdammen) naar Ruimte voor de Rivier en opgehoogd met € 1,1 mln voor KRW maatregel in het project Sophiapolder.

2014: budget verlaagd met € 41,4 mln door overheveling van Besluit beheer Haringvietsluizen naar Deltafonds. Budget verhoogd met € 100,9 mln vanuit IF voor het vervolgprogramma. Budget tevens verhoogd met € 25,4 mln door o.a. diverse ontvangsten.

Verbeterprogramma Waterkwaliteit Rijkswateren

Gebied	Nationaal
Onderwerp	Waterkwaliteit
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie

-  Herstel leefgebied
-  Ruim baan voor vis
-  Schoon water



Programma Beter Benutten

Gebied Nationaal
Onderwerp Multimodaal
Ministerie IenM
Fase Realisatie



Opgave Reductie van de files met 20% op specifieke corridors in de drukste gebieden van het land, groei op het spoor te faciliteren en vaarwegen efficiënter te gebruiken. Op basis van de ervaringen is besloten tot een vervolgprogramma waarin de reiziger centraal staat en we streven naar vermindering van reistijd met tenminste 10% van deur tot deur (conform SVIR-doelstelling). Het gaat hierbij om de belangrijkste gesignaleerde knelpunten in de spits op de weg in de periode van 2015 tot en met 2017.

Oplossing Voor het huidige programma zijn voor 12 regio's gebiedsprogramma's opgesteld met in totaal ruim 300 maatregelen die enerzijds de infrastructuurcapaciteit (spoor en weg) vergroten en anderzijds reizigers en verladers willen verleiden tot ander gedrag (spitsmijden, andere modaliteit zoals fiets, OV of vaarweg).

Voor het vervolgprogramma worden per regio concrete maatregelenpakketten vastgesteld, met het accent op reisgedrag, het zoeken naar innovatieve oplossingen voor mobiliteit (intelligente transportsystemen, inzet van in-car technologie) en het verder versterken van de samenwerking tussen overheden en bedrijfsleven om tot oplossingen te komen en deze uit te voeren. Daarnaast slaan Rijk en regio's de handen ineen op thema's zoals fiets, logistiek en spitsmijden.

Planning

2011: afspraken maatregelenpakketten huidige programma
2012-2015: realisatie huidige programma: merendeel maatregelen wordt in 2014 opgeleverd
2015: presentatie resultaten huidige programma
2014-2015: afspraken maatregelenpakketten vervolgprogramma
2015-2017: realisatie vervolgprogramma

Financiën Rijk en regio investeren samen ruim € 1,1 mld in de gebiedsprogramma's. De bijdrage van het Rijk is € 794 mln. (prijsspeel 2011). Voor het vervolgprogramma zijn per regio financiële afspraken gemaakt op basis van cofinanciering: 50% Rijk/50% regio's. In totaal investeren Rijk en regio samen circa € 600 mln (TK vergaderjaar 2013-2014, 33750-A, nr. 25).

Politiek/bestuurlijk In het Regeerakkoord van 2012 is afgesproken dat er een vervolgprogramma Beter Benutten komt. Om de samenwerking tussen overheden onderling en het bedrijfsleven te bekrachtigen en concreet te maken, zijn, zowel voor het huidige als het vervolgprogramma, per regio bereikbaarheidsverklaringen getekend door de bestuurlijke trio's (minister IenM, regionale bestuurder en beeldbepalende CEO uit de regio), die sturen op de uitvoering en de samenhang.

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

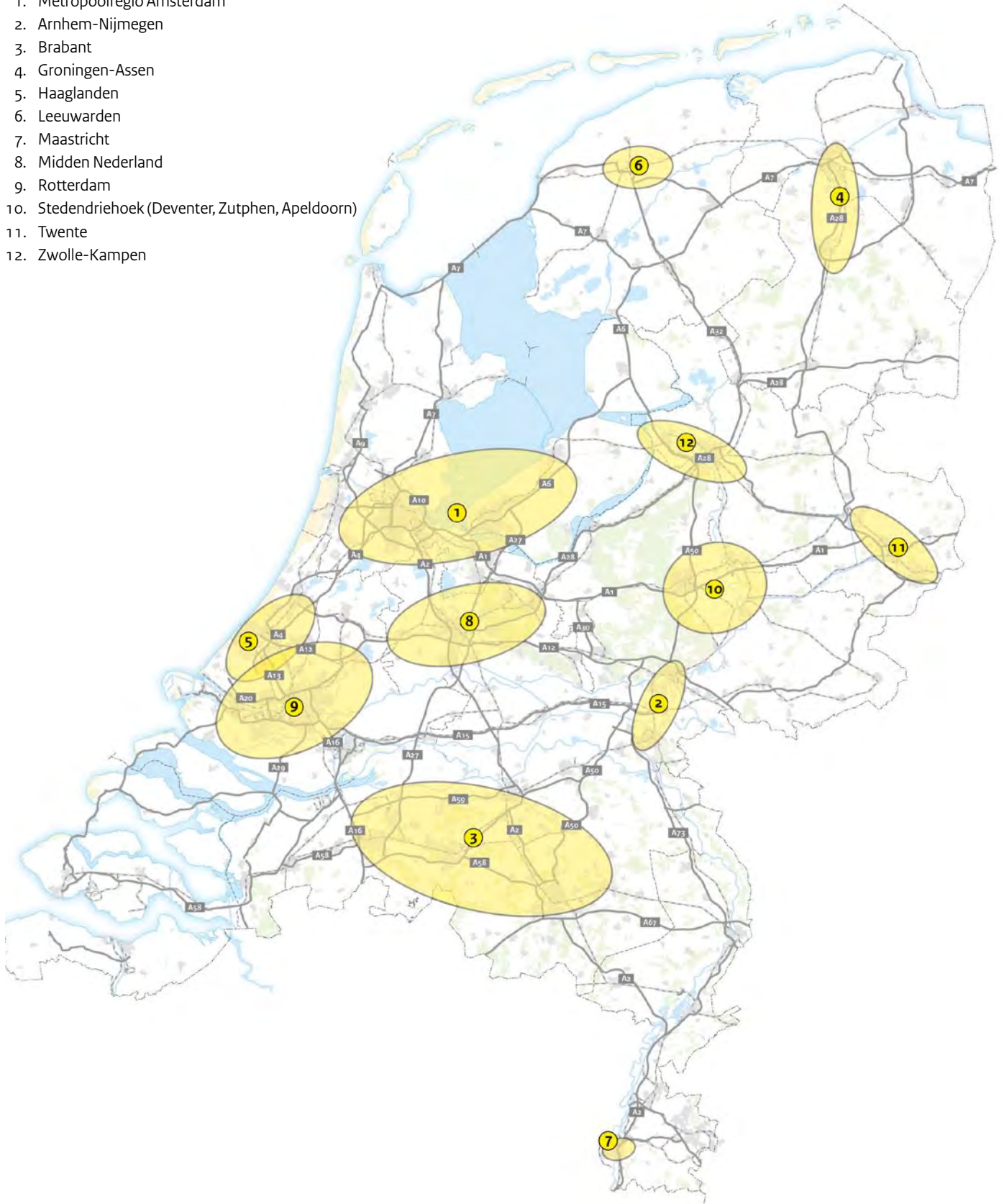
2013: het programma is nieuw opgenomen in het MIRT.

Programma Beter Benutten

Gebied Nationaal
Onderwerp Multimodaal
Ministerie IenM
Fase Realisatie

Regio's projecten Beter Benutten

1. Metropoolregio Amsterdam
2. Arnhem-Nijmegen
3. Brabant
4. Groningen-Assen
5. Haaglanden
6. Leeuwarden
7. Maastricht
8. Midden Nederland
9. Rotterdam
10. Stedendriehoek (Deventer, Zutphen, Apeldoorn)
11. Twente
12. Zwolle-Kampen



Programma Vervanging & Renovatie-hoofdvaarwegen

Gebied	Nationaal
Onderwerp	Hoofdvaarwegen
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave De veiligheid en de beschikbaarheid van het hoofdvaarwegennet moet in stand worden gehouden. De hierin aanwezige kunstwerken hebben een beperkte levensduur en dienen aan het eind hiervan te worden vervangen of gerenoveerd. Door grootschalige aanleg met name vanaf de jaren '60 van de vorige eeuw en het intensievere gebruik neemt deze problematiek toe.

Oplossing Vervanging en renovatie van objecten in het hoofdvaarwegennet worden ondergebracht in het Programma Vervanging en Renovatie. Dit programma omvat alle kunstwerken waar zich een levensduurproblematiek voordoet. De projecten in het programma verlengen de levensduur van de objecten zodat de veiligheid en de beschikbaarheid van de bestaande infrastructuur in stand wordt gehouden. Bij Vervanging en Renovatie blijft de bestaande functionaliteit van het kunstwerk gehandhaafd volgens de geldende normen en eisen. In beginsel worden geen aanvullende wensen of functionaliteit toegevoegd. Waar mogelijk en relevant wordt aangesloten op bestaande plannen voor aanleg, uitbreiding of onderhoud van hoofdvaarwegennet. Zo zijn in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) ambities voor vaarwegklassen en doorvaarthoogten voor de containervaart opgenomen. Onderdeel van het programma is de onderzoeks- en inspectieaanpak RINK (Risico Inventarisatie Natte Kunstwerken) waarmee de fysieke toestand en restlevensduur van de

kunstwerken is geïnventariseerd. Daarnaast wordt via het project VONK (VervangingsOpgave Natte Kunstwerken) gewerkt aan de ontwikkeling van een uniforme systematiek ter onderbouwing van de programmering van, en de besluitvorming over, de vervanging van de natte kunstwerken voor de periode na 2020.

Planning De op basis van de RINKonderzoeken geïdentificeerde meest urgente knelpunten zullen voor 2020 worden aangepakt. Na oplevering van VONK (2016) worden de knelpunten na 2020 geprogrammeerd.

Financiën Het totaal voor de beschreven lopende maatregelen vanuit hoofdvaarwegen voor het programma Vervanging & Renovatie budget is € 549 mln. Voor de totale vervanging- en renovatieopgave van hoofdwegen en hoofdvaarwegen tezamen is in de periode 2021-2028 een reservering opgenomen van circa € 3,1 mrd (artikel 18).

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen					•	
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2014: dit programma is nieuw opgenomen in het MIRT.

Programma Vervanging & Renovatie-hoofdvaarwegen

Gebied Nationaal
Onderwerp Hoofdvaarwegen
Ministerie IenM
Fase Realisatie

VAARWEG	OBJECTEN/MAATREGEL	GEREED
Rotterdam-België/ Zeeland	IMPULS/NOMO AOV: Modernisering Object Bediening Zeeland (MOBZ)	2019
Utrecht	IMPULS/NOMO AOV: Renovatie stalen boogbruggen Amsterdam Rijnkanaal (KARGO)	2016
Zeeland	NOMO AOV: Onderhoud damwanden en vaarwegen	2017
Amsterdam-Rijnkanaal	NOMO AOV: Oevers Amsterdam-Rijnkanaal (damwanden en meerplaatsen)	2016
Noordzeekanaal	NOMO AOV: Renovatie Havenhoofden IJmuiden	2014
Diverse	NOMO AOV: Achterstallig basisonderhoud diverse regio's	2016
Brabantse kanalen	NOMO AOV: Onderhoud oevers en bodems	2016
Zuid-Holland	NOMO AOV: Onderhoud oevers en bodems vaarwegen	2016
Limburg en IJsselmeergebied	NOMO AOV: Renovatie kunstwerken	2015
Maasroute	NOMO AOV: Onderhoud oevers en bodems	2016
Noord-Holland	NOMO AOV: Aanpassing bodembescherming, sluizen en bruggen en overige kunstwerken i.v.m. hogere belasting	2016
Oost-Nederland	NOMO AOV: Onderhoud vaargeulen Neder-Rijn, IJssel, Twentekanalen/Meppelerdiep En Zwarte Water	2018/2020
IJsselmeergebied	Nijkerkerbrug	2017
Noord-Brabant	Wilhelminakanaal/Dr. Deelenbrug	2015
Utrecht	RINK Utrecht	2016
Limburg	RINK Limburg	2016
Zeeland	RINK Zeeland	2016
Noordzee	Berging Baltic Ace	2015

Meer Veilig 3

Gebied	Nationaal
Onderwerp	Hoofdwegen en Verkeersveiligheid
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave Het maatregelpakket Meer Veilig 3 beoogt het aantal doden en gewonden als gevolg van ongevallen op het hoofdwegenet verder te reduceren door een gerichte aanpak van risicolocaties. Het pakket maatregelen is een vervolg op het eerder gerealiseerde pakket Meer Veilig 1 en het thans in uitvoering zijnde pakket Meer Veilig 2.

Oplossing Om te komen tot een verdere verbetering van de verkeersveiligheid zijn allereerst locaties in beeld gebracht die op basis van het ongevalspatroon als risicolocaties kunnen worden aangemerkt. Op basis van het ongevalspatroon zijn voor die locaties effectieve maatregelen vastgesteld, gericht op het voorkomen van die ongevallen. Voor deze maatregelen is vervolgens de kosteneffectiviteit bepaald, waarbij de kosten van aanleg en onderhoud zijn afgewogen tegen de verwachte reductie van het aantal doden en gewonden. Op basis daarvan zijn binnen het beschikbare budget de meest kosteneffectieve maatregelen geselecteerd. Bij de maatregelen gaat het bijvoorbeeld om de reconstructie van kruispunten en aansluitingen, het verlengen van invoegers en uitvoegers, het aanbrengen van bochtgeleiding, het aanbrengen van geleiderail of het realiseren van lokale filebeveiligings-systemen. Bij de maatregelen gaat het bijvoorbeeld om de reconstructie van kruispunten en aansluitingen, het verlengen van invoegers en uitvoegers, het aanbrengen

van bochtgeleiding, het aanbrengen van geleiderail of het realiseren van lokale filebeveiligingsystemen.

Financiën Voor het pakket Meer Veilig 3 is een budget van € 40 mln gereserveerd. Van deze € 40 mln is € 5 mln gereserveerd voor de verbetering op de N35 Wijthmen - Nijverdal conform de Kamermotie TK 33400A. Het resterende budget ad € 35 mln is bestemd voor de meest kosteneffectieve maatregelen conform de hiervoor beschreven systematiek.

Planning

2015-2018: realisatie

Uitvoering De realisatie van de maatregelen vindt plaats in de periode 2015-2018 en verloopt in twee tranches. De eerste tranche maatregelen is inmiddels vastgesteld en hiervan wordt thans de uitvoering voorbereid. Het gaat om 51 maatregelen met een totaalbudget van € 26,2 mln. Voor de tweede tranche ad € 7,3 mln worden in 2014 de maatregelen geïnventariseerd. De resterende € 1,5 mln betreft een reservering voor beheer en onderhoud van de betreffende maatregelen.

Projecthistorie

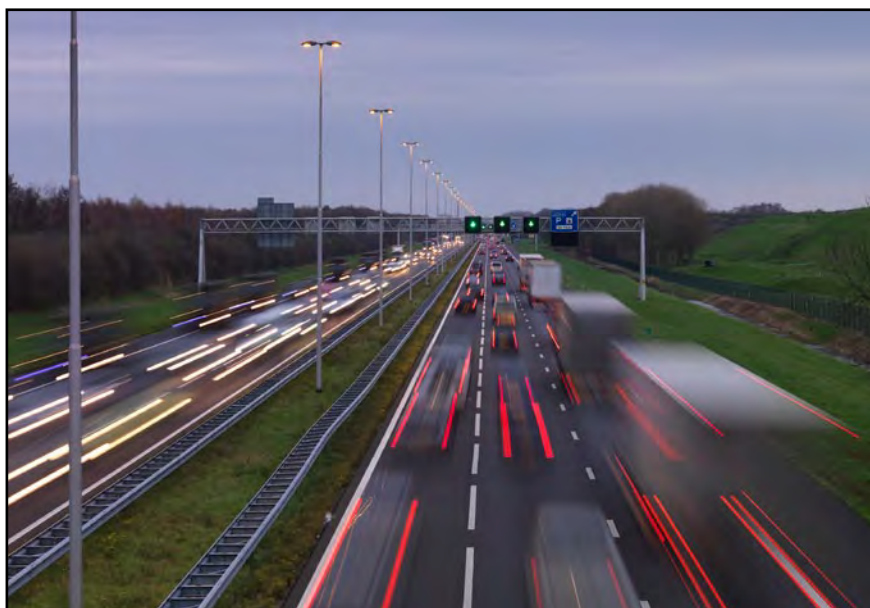
	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen						●
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2015: het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

ZSM 1 Spoedwetprojecten & ZSM 2 Benuttingsprogramma

Gebied	Nationaal
Onderwerp	Hoofdwegen
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave De Spoedwetprojecten zijn bekende bereikbaarheidsknelpunten in doorgaande verbindingen, met name op belangrijke schakels in de Randstad. Het Benuttingsprogramma Zichtbaar, Snel en Meetbaar (ZSM) 2 is een vervolg op de Spoedwetprojecten (ZSM 1). De knelpunten vragen om een voortvarende aanpak.

Oplossing Door het nemen van benuttingsmaatregelen kan de capaciteit worden vergroot en de doorstroming op de betrokken weggedeelten worden bevorderd. Het gaat om het aanleggen van spitsstroken, plusstroken, bufferstroken, sobere verbredingen en het vergroten van de capaciteit van knooppunten en aansluitingen. De ZSM 1 projecten vallen onder de procedure van de Spoedwet wegverbreding.

Planning

Vanaf 2004: start realisatie
Vanaf 2005: openstelling

Financiën Taakstellend budget € 1.618 mln (voor ZSM 1 en ZSM 2).

Uitvoering Het programma is in verregeende staat van afronding.

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën	•	•	•	•	•	
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2010: het budget is verhoogd met € 4 mln.
15 ZSM 1 projecten en 8 ZSM 2 projecten zijn opgenomen in de Spoedaanpak Wegen.

2011: het budget is verhoogd met € 228 mln.

2012: de projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 412 mln).

2013: verlaging van het budget met € 20 mln, waarvan € 16 mln voor planuitwerking ZSM en € 4 mln wordt overgeheveld naar Ag Badhoevedorp ten behoeve van geluidsmaatregelen.

2014: het budget is bijgesteld vanwege diverse overboekingen aan spoedwetprojecten, een toezegging via BDU t.b.v. maatregelen op de Ring Zwolle, een overheveling vanuit het NSL-programma, indexatie en een meevaller binnen het ZSM-programma.

ZSM 1 Spoedwetprojecten

Gebied Nationaal
Onderwerp Hoofdwegen
Ministerie IenM
Fase Realisatie

A. Wegaanpassingen van structurele aard

NR	WEGNR	PROJECT	MAATREGEL	VAN	NAAR	WAB	START	OPL.
1	A9	Aansluiting Velsen - Raasdorp ¹⁾	spitsstrook en knpt.	2x2	2x3			Gereed
2	A9	Knpt. Raasdorp - Knpt. Badhoevedorp	spits- en weefstrook	1x2	1x3			Gereed
3	A7	Zaanstad - Purmerend	spitsstrook	1x2	1x3			Gereed
4	A12	Zoetermeer - Zevenhuizen	plusstrook	2x2	2x3			Gereed
5	A12	Zevenhuizen - Gouda	plusstrook	2x2	2x3			Gereed
6	A12	Woerden - Gouda	plusstrook	1x3	1x4			Gereed
7	A12	Utrecht - Bunnik	extra rijstrook	2x3	2x4			Gereed
8	A12	Bunnik - Driebergen	plus- en rijstrook	2x2	2x4			Gereed
9	A12	Driebergen - Maarsbergen	plusstrook	2x2	2x3			Gereed
10	A12	Veenendaal - Ede	plus- en weefstrook	2x2	2x3			Gereed
11	A9	Holendrecht - Diemen	spitsstrook	2x2	2x3			Gereed
12	A1	't Gooi	spitsstrook	2x2	2x3			Gereed
13	A1/6	Muiderberg - Almere Stad West	spitsstrook	1x3	1x4			Gereed
14	A1	Diemen - Muidenberg	wisselstrook	1x1	1x2			Gereed

B. Wegaanpassingen van semi-permanente aard ²⁾

NR	WEGNR	PROJECT	MAATREGEL	VAN	NAAR	WAB	START	OPL.
15	A4	Knpt. Badhoevedorp - Knpt. Nieuwe Meer)	spits- en weefstrook	2x3	2x4			Gereed
16	A10 zuid	Knpt. Nieuwe Meer - Knpt. Amstel	spits- en weefstrook	2x3	2x4			Gereed
17	A2/A27	Everdingen - Lunetten	spits- en weefstrook	1x2	1x3			Gereed
18	A28	Utrecht - Leusden - Zuid ³⁾	spitsstrook	1x2	1x3			Gereed
19	A28	Leusden - Zuid - Knpt. Hoevelaken ³⁾	plusstrook en knpt.	1x2	1x3			Gereed
20	A1	Hoevelaken - Barneveld zuidbaan ¹⁾	spitsstrook	1x2	1x3			Gereed
21	A27	Utrecht Noord - Knpt. Eemnes ⁴⁾	plusstrook	1x2	1x3			Gereed
22	A27	Gorinchem - Noordeloos	plusstrook	1x2	1x3			Gereed
23	A4	Leidschendam - Prins Clausplein	bufferstrook	1x3	1x4			Gereed
24	A12	Prins Clausplein - Voorburg	bufferstrook	1x4	1x5			Gereed
25	A13	Zestienhoven - Delft Zuid	spitsstrook	1x3	1x4			Gereed
26	A20	Terbregseplein	bufferstrook	1x4	1x5			Gereed
27	A8/A10	Coenplein ⁵⁾	spits- en bufferstrook	1x2	1x3			Gereed
28	A1	Knpt. Watergraafsmeer - Knpt. Diemen ¹⁾	bufferstrook	2x3	2x4			Gereed
29	A50	Arnhem Centrum - Knpt. Beekbergen	spitsstrook	2x2	2x3			Gereed
30	A50/A1	Knpt. Beekbergen - Deventer Oost	plusstrook	2x2	2x3			Gereed
31	A50/A1	Heteren - Valburg	spitsstrook	1x2	1x3			Gereed
32	A2	Knpt. Vught - Knpt. Ekkersweijer ⁶⁾	spitsstrook	2x2	2x3			Gereed

C. Wegaanpassingen van tijdelijke aard

NR	WEGNR	PROJECT	MAATREGEL	VAN	NAAR	WAB	START	OPL.
33	A2	Knpt. Batadorp - Knpt. Leenderheide	spits- en rijstrook	2x2	2x3			Gereed
34	A67	Knpt. Batadorp - Knpt. Leenderheide	spits- en rijstrook	2x2	2x3			Gereed

1) Project is onderdeel van de Spoedaanpak Wegen.

2) Voor enkele ZSM 1b projecten die reeds zijn opgesteld worden nog geluidsplannen opgesteld en indien noodzakelijk uitgevoerd. Bij de projecten waarvoor nog een wegaanpassingsbesluit moet worden genomen, wordt het geluidsplan zoveel als mogelijk gelijktijdig met het wegaanpassingsbesluit vastgesteld en gerealiseerd.

3) Projecten zijn vervallen en samen met de ZSM 2-projecten A28 knooppunt Hoevelaken - Den Dolder en Den Dolder - De Uithof opgenomen in het nieuwe project A28 Utrecht-Amersfoort.

4) Project vervalt. Verbreding van A27 is opgenomen in de planuitwerking A27/A1 Utrecht Noord - knooppunt Eemnes - aansluiting Bunschoten.

5) Project is uit de spoedwet gehaald en overgeheveld naar het project A10 Tweede Coentunnel.

6) In het bestuurlijk overleg van mei 2007 is afgesproken om voor een structurele beperkte verbreding van de A2 Den Bosch - Eindhoven naar 2x3 te kiezen en de procedure voor spitsstroken te beëindigen en op te nemen als ZSM 2 project.

ZSM 1 Spoedwetprojecten

Gebied	Nationaal
Onderwerp	Hoofdwegen
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie

Structurele aard
— dubbelzijdig
— enkelzijdig

Semi-permanente aard
— dubbelzijdig
— enkelzijdig

Tijdelijke aard
— dubbelzijdig



ZSM 2 Benuttingsprogramma

Gebied Nationaal
Onderwerp Hoofdwegen
Ministerie IenM
Fase Realisatie

Projecten ZSM 2

NR	WEGNR	PROJECT	MAATREGEL	VAN	NAAR	TB	START	OPL.
1	A1	Laren - Eemnes ¹⁾						
2	A1	Eemnes - Eembrugge ²⁾		1x2	1x3			
3	A1/A28	Knpt. Hoevelaken ³⁾	extra rijstrook	1x2	1x3			Gereed
4	A1/A35	Azelo - Buren	weefstrook	1x2	1x3			Gereed
5	A2	Leenderheide - Valkenswaard ⁴⁾	extra rijstrook	1x2	1x3			Gereed
6	A6	Knpt. Emmeloord en aansl. 4, 5 en 10	verb. aansluitingen	nvt	nvt			Gereed
7	A20	Knpt. Gouwe (aansluiting Moordrecht)	verpl. aansluiting	nvt	nvt		2012	2016
8	A12	Gouda - Woerden ⁴⁾	extra rijstrook	1x3	1x4			Gereed
9	A12	Woerden - Knpt. Oudenrijn ⁴⁾	extra rijstrook	1x3	1x4			Gereed
10	A27/A28	Knpt. Lunetten - Knpt. Rijnsweerd ⁴⁾	extra rijstrook	1x4	1x6			Gereed
11	A12	Knpt. Waterberg - Velperbroek ⁴⁾	extra rijstrook	2x2	2x3			Gereed
12	A15	Papendrecht - Sliedrecht Oost (Hardinxveld - Giessendam) ⁵⁾	extra rijstrook	1x2	1x3			
13	A28	Knpt. Hattemerbroek - Knpt. Lankhorst ⁴⁾	extra rijstrook	2x2 2x3	2x3 2x4			Gereed
14	A28/A32	Knpt. Lankhorst knooppunt		nvt	nvt			Gereed
15	A50	Valburg - Grijsoord	extra rijstrook	2x2	2x3			Gereed
15a	A50	Knpt. Ewijk en Valburg knooppunt		nvt	nvt			Gereed
16	A58	Eindhoven (Knpt. Batadorp) - Oirschot	extra rijstrook	1x2	1x3			Gereed
17	A12	Maarsbergen - Veenendaal incl. aansluiting Veenendaal ⁴⁾	plusstrook	2x2	2x3			Gereed
18	A12/A18	Knpt. Oud-Dijk	extra rijstrook	1x1	1x2			Gereed
19	A28	Den Dolder - De Uithof ³⁾	form. spitsstrook	1x2	1x3			Gereed
20	A2	Den Bosch - Eindhoven ⁴⁾	extra rijstrook	2x2	2x3	Gereed	2011	2013

1) Is betrokken in de studie A1 't Gooi (ZSM 1).

2) Project vervalt. Verbreding van A27 is opgenomen in de planuitwerking A27/A1 Utrecht Noord - knooppunt Eemnes - aansluiting Bunschoten.

3) Projecten zijn samen met ZSM1 projecten A28 Utrecht-Leusden Zuid en Leusden Zuid-knooppunt Hoevelaken opgenomen in de aanlegprojecten A28 Utrecht-Amersfoort en A28/A1 knooppunt Hoevelaken.

4) Project is onderdeel van de Spoedaanpak Wegen.

5) Op basis van uitkomsten LMCA is dit project vervallen.

File Top 50

Projecten die een bijdrage leveren aan het oplossen van onderstaande knelpunten.

NR	WEGNR	PROJECT	KNELPUNTEN
ZSM 2	A20	Knpt. Gouwe (aansluiting Moordrecht)	20

ZSM 2 Benuttingsprogramma

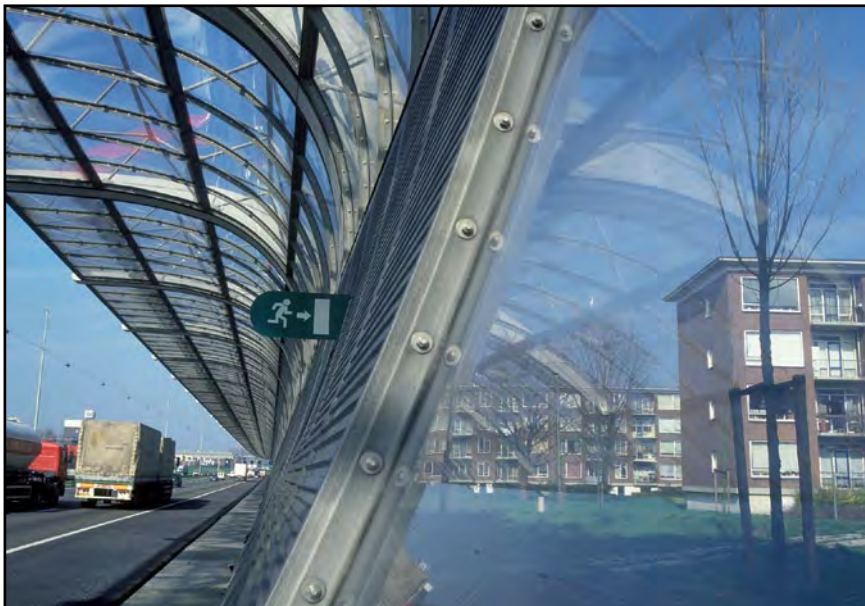
Gebied	Nationaal
Onderwerp	Hoofdwegen
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie

Maatregel

- dubbelzijdig
- enkelzijdig



Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJP)



Opgave Verkeer op (spoor)wegen veroorzaakt geluidhinder. Reductie van dit verkeersgeluid is een belangrijk onderdeel van het rijksbeleid. Mede door de grote verkeersgroei van de afgelopen twintig jaar is een extra aanpak nodig om de overlast op de rijksinfrastructuur te beperken.

Oplossing Het Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJP) vindt zijn oorsprong in de Nota Mobiliteit en de bestaande Saneringsoperatie van de Wet geluidhinder. Het wettelijk kader is opgenomen in het per juli 2012 in werking getreden Hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer. Het MJP is gericht op het realiseren van geluidreducerende maatregelen bij woningen met een geluidbelasting van meer dan 65 dB als gevolg van een rijksweg, of meer dan 70 dB als gevolg van een hoofdspoorweg (en woningen die in het kader van de saneringsoperatie tijdig zijn gemeld, evenals woningen langs aangewezen wegvakken die als gevolg van verkeersgroei een toename van meer dan 5 dB hebben ondergaan). Een wettelijk vastgelegd doelmatigheidscriterium bepaalt welke maatregelen getroffen dienen te worden, bijvoorbeeld: stille wegdekken, stille spoorconstructies, geluidschermen of isolatie van gevels. Het streven is de geluidsbelastingen terug te brengen tot 60 dB bij rijkswegen en 65 dB bij spoorwegen. De exacte omvang van de maatregelen wordt bepaald bij het vaststellen van de saneringsplannen op basis van gedetailleerd akoestisch

onderzoek. Bij de grote infrastructuurprojecten wordt de uitvoering van de sanering meegenomen binnen het project ('werk met werk maken').

Planning

2009: start voorbereiding uitvoering
2013-2020: procedures vaststelling saneringsplannen
Oplevering: divers; grotendeels gereed in 2023. Door koppeling aan groot onderhoud wordt een deel van het programma in latere jaren gerealiseerd.

Financiën Programmbudget: € 884 mln, waarvan € 258 mln voor rijkswegen en € 626 mln voor hoofdspoorwegen.

Politiek/bestuurlijk Het MJP wordt gefinancierd door het ministerie van IenM. Halverwege de looptijd vindt een evaluatie plaats en wordt onder meer gekeken hoe de nog toe te wijzen budgetten zich verhouden tot de te nemen maatregelen en de gehanteerde saneringscriteria. De bezuinigingen uit het Lente- en aanvullend Regeerakkoord van 2012 hebben tot gevolg dat een gedeelte van het budget in latere jaren beschikbaar komt.

Gebied	Nationaal
Onderwerp	Hoofdwegen en spoorwegen
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen	•					
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning		•	•		•	
Financiën				•	•	
Pol./Best.				•		

Toelichting op de wijzigingen

2010: het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

2011: bij het tijdschema is aangegeven dat start realisatie van dit programma gekoppeld is aan het in werking treden van de nieuwe geluidwetgeving (Swung-1), en dat realisatie van bepaalde maatregelen gekoppeld is aan het schema voor groot onderhoud zoals het vervanging van de bestaande wegdekken en spoorvernieuwing.

2012: de start van de realisatie van dit programma is gekoppeld aan het in werking treden van de nieuwe geluidwetgeving (Swung-1) en realisatie van bepaalde maatregelen is gekoppeld is aan het schema van groot onderhoud. De projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het programmbudget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 80 mln).

2013: op basis van nieuwe ramingen is de verdeling van het budget tussen weg en spoor aangepast. De planning is aangepast aan het in werking treden van Hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer per 1 juli 2012.

2014: de planning is aangepast aan het herstel van het geluidregister en de bezuinigingen uit het Lente- en aanvullend Regeerakkoord.

Maatregelpakket verzorgingsplaatsen

Gebied	Nationaal
Onderwerp	Hoofdwegen
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave Het maatregelpakket verzorgingsplaatsen dient om tegemoet te komen aan de behoefte aan meer parkeercapaciteit voor vrachtwagens op nationale en internationale corridors en om de kwaliteit van verzorgingsplaatsen te verbeteren.

Oplossing Allereerst de aanleg van circa 190 extra parkeerplaatsen op de internationale corridors. Het gaat daarbij om circa 10 locaties langs of bij de A1, A2, A12, A15 en A50. Daarnaast worden op of in de nabijheid van internationale corridors circa 410 extra parkeerplaatsen gehuurd. Verder wordt op 11 locaties langs de A7, A12, A27, A28 en A37 de capaciteit van de bestaande verzorgingsplaatsen uitgebreid met circa 130 parkeerplaatsen. Daarmee wordt tevens de kwaliteit van die verzorgingsplaatsen verbeterd. Aanvullend daarop wordt op circa 17 locaties de kwaliteit van de verzorgingsplaatsen verbeterd en op basiskwaliteitsniveau gebracht. Tenslotte wordt ook de bewegwijzering naar beveiligde parkeerplaatsen verbeterd.

Financiën Voor de uitvoering van de maatregelen is € 25 mln beschikbaar. Daarvan is bijna € 14 mln bestemd voor het uitbreiden van de parkeercapaciteit voor vrachtwagens op internationale corridors. Een bedrag van ruim € 8 mln is gereserveerd voor het uitbreiden van de capaciteit en het verbeteren van de kwaliteit van bestaande verzorgingsplaatsen. De resterende € 3 mln is gereserveerd voor aanvullende kleine maatregelen en de kosten van beheer en onderhoud.

Planning

2014-2016: realisatie

Uitvoering De maatregelen worden gerealiseerd in de periode 2014-2016.

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen						●
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2015: het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO)

Gebied Nationaal
Onderwerp Natuur
Ministerie IenM
Fase Realisatie



Opgave Om flora- en faunasoorten in staat te stellen op lange termijn te overleven en zich te ontwikkelen, zijn behoud van leefgebieden en mogelijkheden om zich te kunnen verplaatsen tussen leefgebieden essentieel. Binnen de door het Rijk gestelde kaders realiseren de provincies uiterlijk in 2021 de herijkte nationale Ecologische Hoofdstructuur (EHS), een provincie- en landsgrensoverschrijdend natuurnetwerk. Autowegen, spoorwegen en waterwegen zijn belangrijke oorzaken van versnippering van natuur en landschap. Het treffen van ontsnipperende maatregelen aan de rijksinfrastructuur is een belangrijk middel om de EHS te realiseren.

Oplossing Het Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO) is het beleidskader om versnippering, veroorzaakt door bestaande rijksinfrastructuur, op effectieve wijze op te lossen door maatregelen zoals ecoducten, faunatunnels of diervriendelijke oevers. Dit gebeurt door een gebiedsgerichte benadering waarbij samenwerking met provincies, uitvoerende diensten en terreinbeheerders centraal staat. In het MJPO zijn per provincie alle ontsnipperingsknelpunten opgenomen die een belangrijke belemmering vormen voor de realisering van de EHS.

Doelstelling In 2018 zijn de belangrijkste barrières voor de EHS, veroorzaakt door rijkswegen, spoorwegen en rijkswaterwegen opgeheven.

Financiën Het MJPO is gefinancierd door de ministeries van EZ en IenM. EZ heeft via het Investeringsbudget Landelijk gebied (ILG) bijgedragen aan maatregelen die met name bedoeld zijn om tussen grote natuurgebieden robuuste verbindingszones aan te leggen. Onder het kabinet Rutte-I zijn de robuuste verbindingen geschrapt. Daarmee werd ook het resterende budget voor voorzieningen in deze zones ingetrokken. In het regeerakkoord van het kabinet Rutte-II is afgesproken dat de herijkte EHS weer inclusief de verbindingszones zal worden afgerond. Het ministerie van EZ en de provincies hebben in het Natuurpact van 2013 afspraken gemaakt over de realisatie van het Natuurnetwerk (voorheen EHS). IenM heeft € 250 mln gereserveerd voor ontsnipperende maatregelen aan de rijksinfrastructuur voor de periode vanaf 2005 tot en met 2018.

Uitvoering Het MJPO is opgesteld door de ministeries van IenM en EZ. Het ministerie van IenM is verantwoordelijk voor de uitvoering en neemt tevens het initiatief tot de jaarlijkse actualisatie van de programmering. De kaart hiernaast geeft een overzicht van de stand van zaken voor de knelpunten per 1 januari 2014.

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën			●			
Pol./Best.						

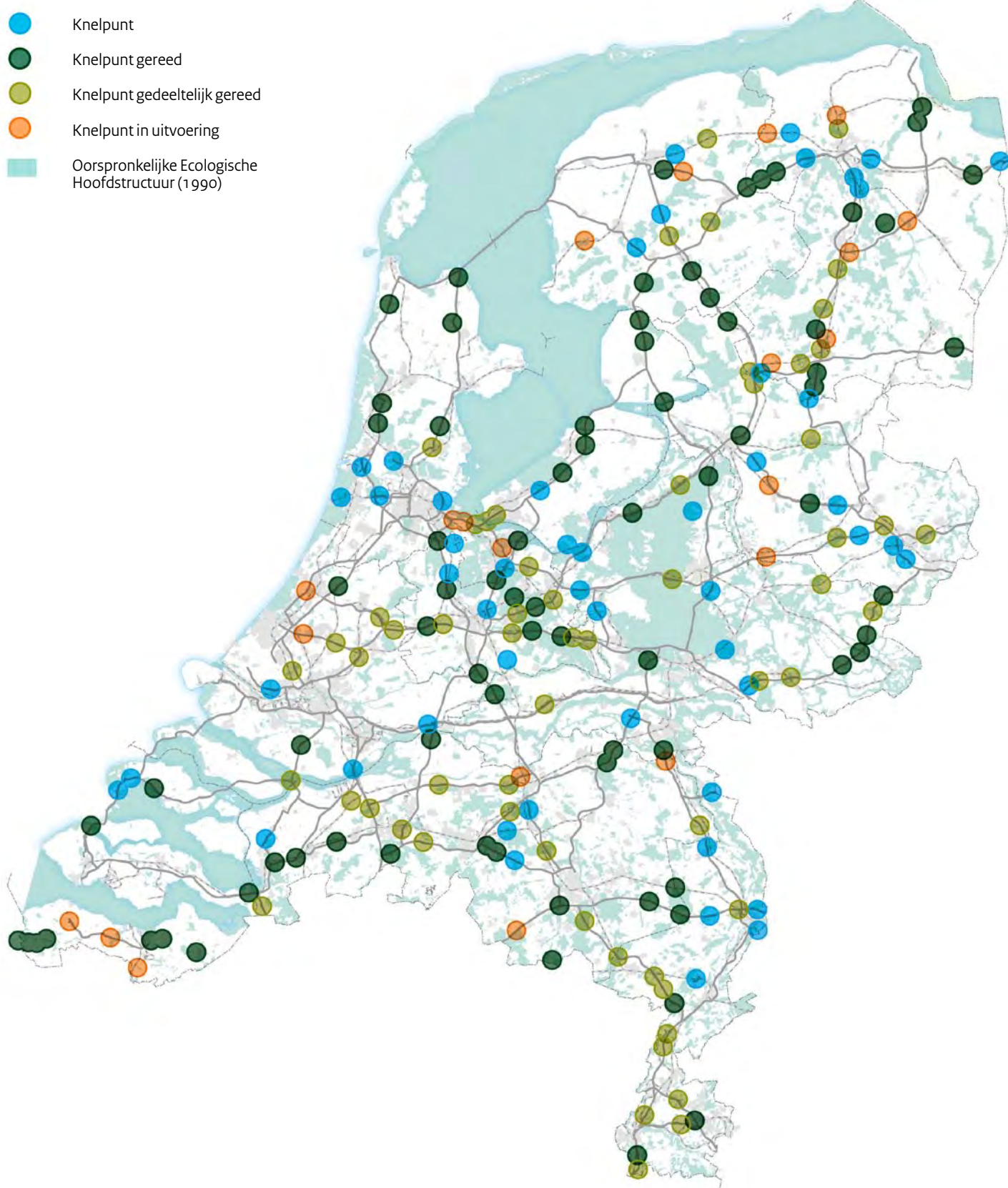
Toelichting op de wijzigingen

2012: de bijdragen aan maatregelen voor robuuste verbindingszones zijn geschrapt.

Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO)

Gebied	Nationaal
Onderwerp	Natuur
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie

Stand van zaken 2013



European Rail Traffic Management System (ERTMS)



Opgave ERTMS is de nieuwe Europese standaard voor treinbeveiliging met als primair doel het verbeteren van de veiligheid en de interoperabiliteit en voordelen op het gebied van capaciteit, snelheid en betrouwbaarheid. Daarmee brengt ERTMS ook de ambities van de Lange Termijn Spooragenda (LTSa) dichterbij.

Oplossing Het voorkeurscenario houdt in dat ERTMS met beproefde technologie van ERTMS Level 2 in de periode tot en met 2028 wordt ingevoerd op de Europese verplichte Europese TEN-corridors voor 2020 en 2030, de OV-SAAL-corridor in 2023 en zoveel mogelijk andere drukke corridors. In 2022 is ERTMS bovendien ingebouwd in al het bestaande materieel dat rijdt op het Nederlandse spoor. Reizigers en verladers moeten vooral profiteren van de voordelen en idealiter niets van de overgang merken. Een gedetailleerdere beschrijving van de oplossing is beschreven in het Voorkeursbesluit.

Planning

Vanaf 2016: gefaseerde invoering

Financiën

Taakstellend budget: € 2,57 mld

Politiek/bestuurlijk Na het rapport van de Tijdelijke commissie Onderhoud en Innovatie Spoor (Commissie Kuiken, 2012) en het principebesluit van het kabinet Rutte I tot invoering van ERTMS, heeft de Kamer in februari 2013 de zogenaamde startbeslissing genomen, waarmee de initiatieffase werd afgerond en de verkenningsfase startte. Die fase is met de Voorkeursbeslissing ERTMS van het kabinet op 11 april 2014 afgesloten. In de nu gestarte Planuitwerkingsfase worden verschillende onderzoeken uitgevoerd en producten opgesteld om in 2016 (een) projectbeslissing(en) te kunnen nemen. Gedurende de planuitwerking wordt gefaseerd via getrechterde besluitvorming toegewerkt naar een projectbeslissing in 2016, conform de werkwijze van het MIRT en het daarbij behorende gedachtegoed van de commissie Elverding.

Betrokkenen Het Rijk is initiatiefnemer en er wordt nauw samengewerkt met ProRail en NS in de planuitwerkingsfase. De overige vervoerders en stakeholders zullen eveneens betrokken worden.

Gebied	Nationaal
Onderwerp	Spoorwegen personen & goederen
Ministerie	IenM
Fase	Planuitwerking

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen						•
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						•
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2015: het project is overgegaan van de verkenningsfase naar de planuitwerkingsfase.

Grensoverschrijdend spoorvervoer

Gebied	Nationaal
Onderwerp	Spoorwegen personen
Ministerie	IenM
Fase	Planuitwerking



Opgave Naar aanleiding van de initiatiefnota 'Grenzeloos Genoegen' is in de Beleidsbrief aan de Tweede Kamer van 26 november 2008 geconstateerd dat meer aandacht noodzakelijk is voor grensoverschrijdende treinverbindingen. Het gaat om verbindingen en maatregelen ter stimulering van internationaal personenvervoer. In het Regeerakkoord van 2012 is de ambitie van het kabinet verwoord. Belemmeringen voor grensoverschrijdend treinverkeer worden waar mogelijk weggenomen.

Oplossing Eén van de oplossingsrichtingen betreft mede-investeringen van IenM in de ontwikkeling van grensoverschrijdende regionale treinverbindingen. Door decentrale overheden wordt gestudeerd op meerdere mogelijkheden voor grensoverschrijdend spoorvervoer. Dit heeft o.a. tot de start geleid van de pilot Hengelo-Bad Bentheim in december 2010. IenM heeft € 1,7 mln bijgedragen aan deze 3 jaar durende pilot. Samen met de regio bestudeert IenM de mogelijkheid om vanaf 2017 een toekomst-vaste verbinding naar Rheine te realiseren. Daarnaast heeft IenM € 6 mln bijgedragen aan de sneltramverbinding Maastricht-Lanaken. Intensief overleg met de regio en deelstaat NRW heeft geleid tot een contract tussen provincie Gelderland en Duits verkeersverbond VRR voor een 12-jarige verbinding vanaf 2017 tussen Arnhem-Emmerich naar Düsseldorf. IenM draagt eenmalig € 6 mln bij. Met de regio is besloten

om z.s.m. het spoor tussen Landgraaf en de grens met Duitsland te elektrificeren en een regionale sneltrein Maastricht-Heerlen-Aken te rijden. Aan de elektrificatie van het traject Landgraaf-Duitse grens draagt IenM € 7,5 mln bij (50%).

Planning Er lopen op dit moment diverse initiatieven die IenM waar nodig en mogelijk zal ondersteunen. Deze betreffen onder meer de verbinding Heerlen-Aachen, Eindhoven-Düsseldorf, Enschede-Gronau, Hengelo-Rheine etc., Groningen-Leer/Bremen en de lightrailverbinding Maastricht-Lanaken. Per initiatief is er een verschillende planning.

Financiën Taakstellend budget: € 71 mln.

Politiek/bestuurlijk Tijdens de kamerbehandeling van de begroting 2009 is het amendement Cramer/Koopmans (TK31700 A, nr 71) aangenomen. Dit amendement reserveert € 20 mln voor investeringen in internationale/regionale spoorweginfrastructuur. N.a.v. het amendement Koopmans/Cramer (TK 32123 A, nr 16) is € 23,8 mln toegevoegd aan het budget. Dit wordt ingezet voor optimalisering van het traject Heerlen-grens (Aken), in de vorm van de elektrificatie van het spoor tussen Landgraaf en grens. Ter financiering van de ambitie vanuit het Regeerakkoord van 2010 is vanuit de Aanvullende Post € 50 mln beschikbaar gesteld.

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen	•					
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën		•	•	•	•	•
Pol./Best.		•	•			

Toelichting op de wijzigingen

2010: het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

2011: het project is aangepast naar aanleiding van het amendement Koopmans/Cramer (TK 32123 A, nr 16).

2012: projectbudget verlaagd door overboeking naar hoofdstuk XII (BDU) voor bijdrage aan de pilot Hengelo-Bad Bentheim.

2013: via amendement Koopmans/Cramer (31700A, nr 71) is € 6 mln toegevoegd aan de BDU voor het regionale project Maastricht-Lanaken (-Hasselt). Het kabinet heeft aanvullend € 50 mln beschikbaar gesteld voor de ambitie uit het Regeerakkoord om spoorvervoer over landsgrenzen heen een impuls te geven. Dit budget is bestemd voor grensoverschrijdend personenvervoer, met name voor het verbeteren van de verbindingen naar HSL- en ICE-stations net over de grenzen.

2014: bij Voorjaarsnota 2013 is het budget verlaagd met € 7 mln. Daarnaast is € 2,9 mln overgeheveld naar de BDU voor de spoorlijn Roodeschool - Eemshaven en € 6 mln voor de verbinding Arnhem-Emmerich-Düsseldorf.

2015: voor elektrificatie van het traject Landgraaf-Duitse grens is € 7,5 mln gereserveerd.

Landelijk verbeterprogramma overwegen

Gebied	Nationaal
Onderwerp	Spoorwegen Personen
Ministerie	IenM
Fase	Planuitwerking



Opgave In het regeerakkoord 'Bruggen slaan' van 29 oktober 2012 is opgenomen dat er een verbeterprogramma komt om het aantal incidenten op overwegen te verminderen. Incidenten op overwegen hebben elke keer een grote impact op de samenleving. Hierbij valt niet alleen te denken aan het leed voor de betrokkenen en de primaire hinder voor de weggebruikers doordat een weg tijdelijk afgesloten moet worden, maar ook aan vertragingen en verstoringen in het treinverkeer als gevolg van herstelwerkzaamheden, schade aan infrastructuur en materieel en het gevoel van onveiligheid bij gebruikers en omwonenden en psychische gevolgen bij de machinist en ooggetuigen. Dit laatste speelt vooral bij aanrijdingen met een verkeersdeelnemer.

Oplossing Om tot een verdere vermindering van het aantal incidenten op overwegen te komen, wordt ingezet op een integrale aanpak van de overwegen: IenM neemt de regie om in nauwe samenwerking met decentrale overheden/wegbeheerders en ProRail zowel vanuit de wegwijk als de spoorkant maatregelen te vinden die ervoor zorgen dat het aantal incidenten afneemt. Deze maatregelen zullen zich zowel op aanpassing van het spoorstelsel als op aanpassing van het wegnet kunnen richten. Daarbij richt het programma zich primair op de meer generieke maatregelen, zoals het beïnvloeden van gedrag. Innovatie en kosteneffectiviteit zijn daarbij van groot

belang. Inzet is een vernieuwende aanpak waarbij gebruik wordt gemaakt van de in het programma Beter Benutten opgedane kennis en ervaring en waarbij het LVO een platform beoogt te zijn voor nieuwe initiatieven en het uitwisselen van kennis. Het doel van het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen is samengevat dan ook: 'het verbeteren van veilige doorstroming van trein- en wegverkeer op overwegen door uitvoering van slimme en kosteneffectieve maatregelen, zodat het aantal incidenten verder vermindert.' Dit door een gezamenlijke aanpak met de betreffende decentrale overheden, waarbij cofinanciering een uitgangspunt is. Vanuit het Rijk geldt daarbij voor specifieke projecten een maximale bijdrage van 50% van de meest kosteneffectieve oplossing.

Planning

2014: start planuitwerking
Start realisatie: divers, afhankelijk van uitkomsten verkenningen en overleg met regionale partners.
Oplevering: divers.

Financiën Landelijk: € 202 mln

Politiek/bestuurlijk De opdracht is opgenomen in het Regeerakkoord. Inzet van decentrale overheden is een vereiste.

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen					•	
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						•
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2014: dit project is nieuw opgenomen in het MIRT

2015: in overleg met ProRail zijn over de pilot standaard langzaam verkeerstunnel van het programma PVVO nadere afspraken gemaakt over de toedeling van het resterende budget. Daarbij is gekozen voor overheveling van het resterende budget ad € 2,2 mln naar het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen. Dit programma geeft invulling aan het integrale overwegenbeleid van IenM en is in die zin een overkoepelend programma voor alle overwegprojecten.

Programma Hoogfrequent Spoorvervoer



Opgave De LMCA Spoor heeft inzicht gegeven in de kansen en mogelijkheden van hogere frequenties op het spoor en het verwerken van het groeiende goederenvervoer.

Oplossing Er zijn vier speerpunten:

- Hoogfrequent spoorvervoer op de drukste trajecten in de Randstad.
- Samenhangende regionale OV-systemen waarvan het spoorvervoer – met name de Sprinters – de ruggengraat vormt.
- Kwalitatief goede reistijden naar de landsdelen.
- Toekomstvast route strategie spoorgoederenvervoer.

Het betreft de volgende werkpakketten (zie de 5^e voortgangsrapportage van 11 maart 2011):

- Reizigerscorridors Alkmaar-Amsterdam; Amsterdam-Utrecht-Eindhoven; Schiphol-Utrecht-Arnhem/Nijmegen; Den Haag-Rotterdam-Breda; Breda-Eindhoven.
- Routing goederenvervoer Zuid- en Oost-Nederland.

De planuitwerkingen gaan ook in op eventuele effecten op de rest van het spoornet en ketenvoorzieningen voor onder andere fiets en auto, een nog intensiever gebruik van de Betuweroute, mogelijkheden van de binnenvaart en een lange termijn perspectief goederenvervoer.

Planning Diverse OTB's/TB's/MER's: vanaf 2012 (afhankelijk per werkpakket). Start

realisatie: vanaf 2013 (afhankelijk per werkpakket). In 2013 bestuurlijk besluit goederenrouting Oost Nederland; 2014 besluit over goederenrouting Zuid NL (MER Meteren - Boxtel) 17 juni 2014 is een besluit genomen over Goederen Oost Nederland, Amsterdam Centraal en Meteren-Boxtel. In het kader van de LTSA zal er eind 2014 een geïntegreerde planning worden opgesteld (herijking en integrale aanpak PHS en ERTMS). De nieuwe planning zal worden verwerkt in het MIRT Projectenoverzicht 2016.

Financiën Voor PHS is een programmabudget beschikbaar van in totaal € 2.480 mln (incl. externe veiligheid, geluid, overwegen, transfer, onderhoud, onzekerheidsmarge 40%). Dit is excl. OV SAAL, spoorcorridor Delft en sporendriehoek Noord-Nederland (conform motie Koopmans (TK 27658, nr 41)) en per 2013 eveneens exclusief fietsenstallingen. Van dit PHS-budget zijn in realisatiefase: bijdrage aan de Diezebrug (€ 2 mln) alsmede Doorstroomstation Utrecht (DSSU, € 283 mln).

Politiek/bestuurlijk Gelet op de onderlinge samenhang van maatregelen en corridors en het behoud van flexibiliteit, is PHS vooralsnog niet opgesplitst in losse projectbladen voor de vier specifieke planuitwerkingen. Voor de sporendriehoek Noord-Nederland (deel RSP) en OV SAAL zijn vanwege de separate besluitvormingstrajecten wel aparte projectbladen opgenomen.

Gebied	Nationaal
Onderwerp	Spoorwegen personen & goederen
Ministerie	IenM
Fase	Planuitwerking/realisatie

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën			•	•	•	•
Pol./Best.		•	•	•		

Toelichting op de wijzigingen

2011: 4 juni 2010: kabinet neemt voorkeursbeslissing genomen over invulling van PHS.

2012: voorkeursbeslissing is in 2010 in de Tweede Kamer behandeld. De uitwerkingsfase in januari 2011 gestart. In het Regeerakkoord zijn taakstellingen afgesproken. Voor dit project betreft het een bedrag van € 194 mln. Intentie is dat deze taakstellingen op PHS worden gerealiseerd. Daarnaast is € 4,6 mln toegevoegd van IF 14.03.01. Voor de periode 2012-2020 is totaal € 4,1 mln overgeboekt naar HXII omdat vanaf 2012 materiële en personele uitgaven daarop worden verantwoord.

2013: € 96 mln voor fietsenstallingen uit PHS gehaald en toegevoegd aan Fietsparkeren bij stations. In de IF begroting 2009 is aangegeven dat PHS gedeeltelijk gefinancierd wordt vanuit een leenfaciliteit voor ProRail (€ 875 mln). Dit is in mindering gebracht op het totale projectbudget PHS en heeft geen effect op de voor PHS beschikbare middelen.

2014: bij Voorjaarsnota 2013 projectbudget verlaagd met € 265 mln. Het budget is verhoogd met € 5,9 mln voor een kap op het 7^e perron; Noodzakelijke scopeuitbreiding voor reizigersspreiding en daarmee transerveiligheid.

2015: bij Slotwet 2013/Voorjaarsnota 2014 is het projectbudget per saldo verlaagd met € 8 mln.

Programma Hoogfrequent Spoorvervoer

Gebied	Nationaal
Onderwerp	Spoorwegen personen & goederen
Ministerie	IenM
Fase	Planuitwerking/realisatie

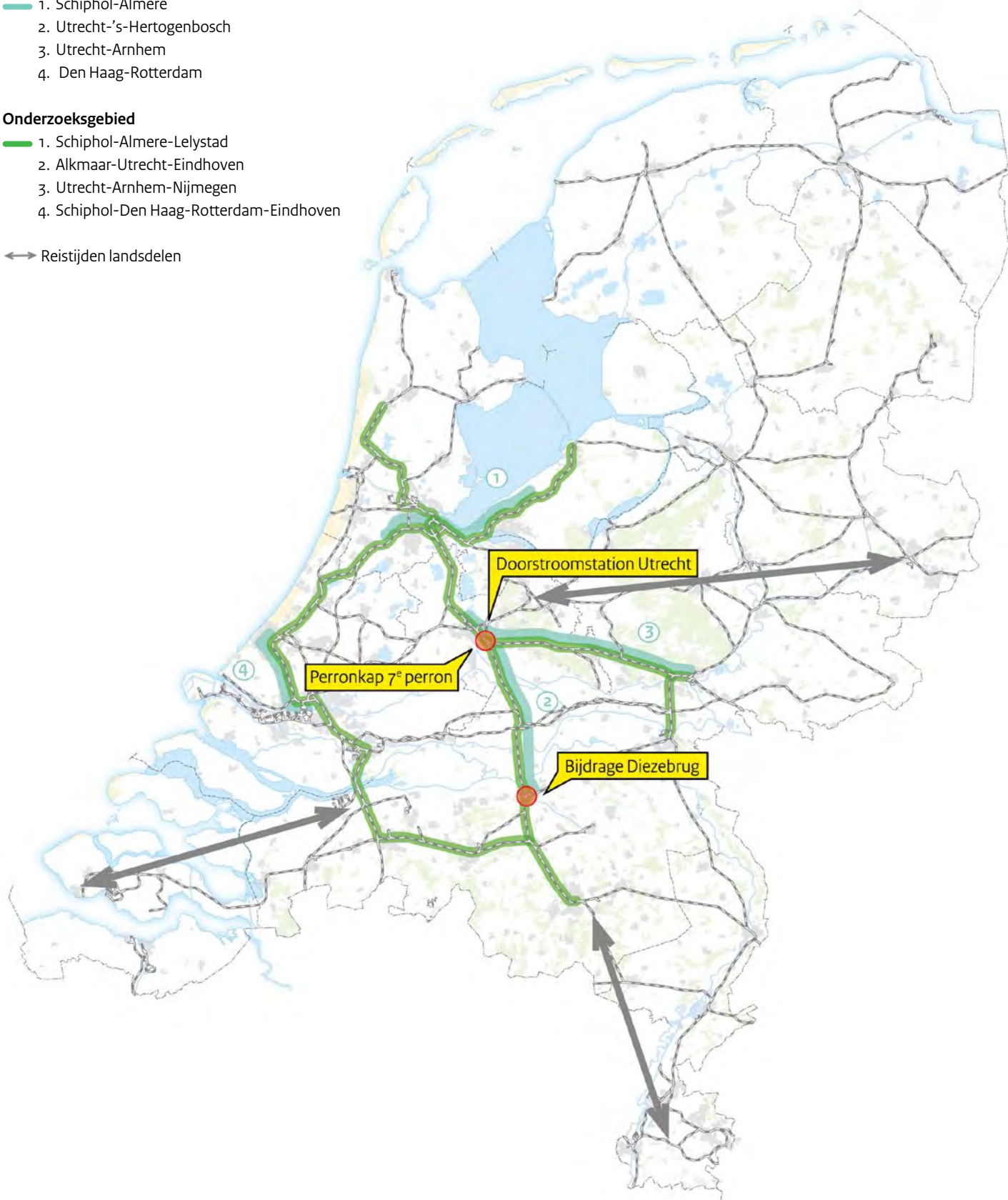
Studiegebied

- 1. Schiphol-Almere
- 2. Utrecht-'s-Hertogenbosch
- 3. Utrecht-Arnhem
- 4. Den Haag-Rotterdam

Onderzoeksgebied

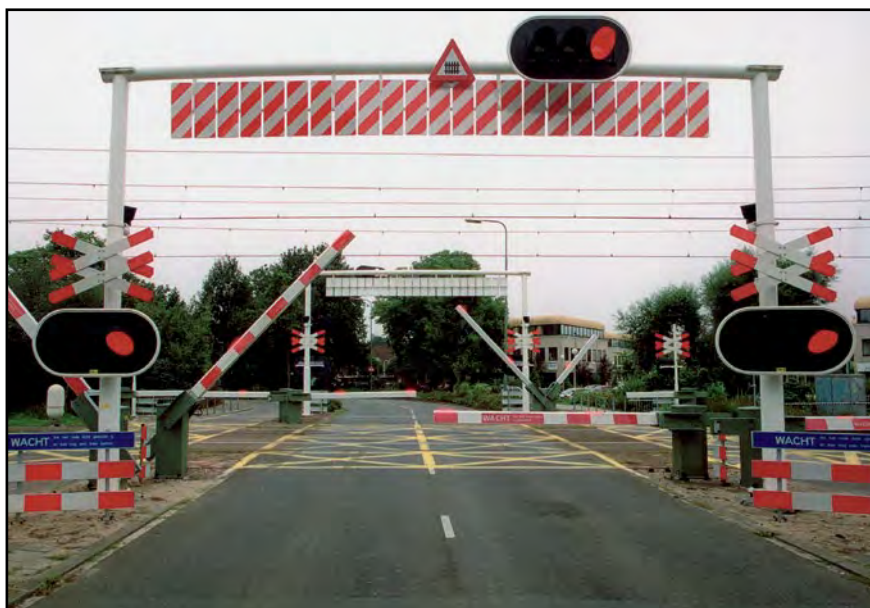
- 1. Schiphol-Almere-Lelystad
- 2. Alkmaar-Utrecht-Eindhoven
- 3. Utrecht-Arnhem-Nijmegen
- 4. Schiphol-Den Haag-Rotterdam-Eindhoven

↔ Reistijden landsdelen



AKI-plan en veiligheidsknelpunten

Gebied	Nationaal
Onderwerp	Spoorwegen personen
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave Het railveiligheidsbeleid streeft naar permanente verbetering van de veiligheid (zie Kadernota Railveiligheid). De meeste dodelijke slachtoffers in het railvervoer vallen bij botsingen op overwegen. In de 2^e Kadernota Railveiligheid is als mijlpaal voor 2010 opgenomen dat het meerjarig gemiddelde van het aantal dodelijke slachtoffers op overwegen op 24 of minder uit komt, een halvering ten opzichte van 1985. Deze mijlpaal is bereikt, onder meer door het sluiten van spoorwegovergangen en de ombouw van ca. 600 overwegen met Automatische Knipperlicht Installaties (AKI) naar overwegen met Automatische Halve Overweg Bomeninstallaties en het nemen van Verbetering Veiligheid Overwegen (VVO-) maatregelen, gericht op veilig gedrag van weggebruikers. In 2010 is de 3^e Kadernota Railveiligheid uitgebracht (TK 29893, nr 106). Het beleid voor de periode tot 2020 is gericht op het permanent verbeteren van het huidige hoge veiligheidsniveau. Het AKI-plan en het PVVO-programma bevinden zich in een afrondende fase. Inmiddels is een nieuw integraal overwegen-programma gestart, het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (zie desbetreffend projectblad).

Oplossing Ingezet wordt op maatregelen die het meest kosten/baten-effectief zijn. In 2002 is als voortzetting van het AKI-veiligheidsknelpunten programma het Programma Verbetering Veiligheid

Overwegen (PVVO) opgesteld. Dit programma is in 2005 geëvalueerd en geactualiseerd voor de periode 2005-2010 (zie TK 29893, nr 4 en nr 80). Bij de 3^e Kadernota Railveiligheid heeft ProRail in 2010 een nieuw actieplan opgesteld gericht op het verder verbeteren van de overwegveiligheid (PVVO nieuw; TK 29893, nr. 106 en nr. 111) door kosten-effectieve maatregelen, gericht op veiligheid op overwegen. Verbeteringen worden uitgevoerd middels afronding van de lopende PVVO projecten (PVVO oud) en maatregelen uit het actieplan Uitwerking overwegenbeleid 2010-2020 (PVVO nieuw). Voor verbetering van de overwegveiligheid worden ook middelen beschikbaar gesteld in het kader van andere MIRT projecten zoals NaNov (goederenroute Elst-Deventer-Twente), PHS en het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen. Bij deze projecten krijgt de overwegproblematiek de nodige aandacht.

Planning Realisatie: 2001-2015

Financiën Taakstellend budget: € 395 mln.

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen						•
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën		•		•	•	•
Pol./Best.				•		

Toelichting op de wijzigingen

2011: PVVO oud zo goed als afgerond, PVVO nieuw gestart. De scope blijft verdere verbetering van de overwegveiligheid in Nederland; actualisatie heeft geen consequenties voor grootte taakstellend budget.

2013: de commissie Kuiken heeft aanbevolen de aansturing van ProRail minder diffuus te maken. Kabinetsreactie: geoordeelde projecten van B&I worden ondergebracht in het aanlegprogramma. De werkzaamheden aan de overweg Den Dolder, onderdeel van het B&I-programma HotSpots, zijn daarom incl. de vanaf 2013 nog te realiseren uitgaven ad € 5,7 mln toegevoegd aan de scope van het AKI programma. In overleg met de regio is € 7 mln toegevoegd vanuit projectbudget Vleuten-Geldermalsen.

2014: bij Voorjaarsnota 2013 is het projectbudget verhoogd met € 8,7 mln. De realisatie heeft tot en met 2012 plaats gevonden op het bij dit programma horende artikelonderdeel. Vanaf 2013 is om die reden € 10,3 mln toegevoegd.

2015: in overleg met ProRail zijn over de pilot 'standaard langzaam verkeerstunnel' van het programma PVVO nadere afspraken gemaakt over de toedeling van het resterende budget. Gekozen is voor overheveling resterende budget van € 2,2 mln naar het in 2013 gestarte Landelijk Verbeterprogramma Overwegen.

Fietsparkeren bij stations

Gebied	Nationaal
Onderwerp	Spoorwegen personen
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave Door een groeiend aantal mensen dat met de fiets naar de trein komt is een tekort aan fietsparkeerplaatsen bij stations ontstaan. Zonder uitvoering van het Actieplan 'Fietsparkeren bij Stations' wordt voor 2020 een tekort verwacht van ca. 82.000 tot 145.000 en voor 2030 van ca. 92.000 tot 185.000 plekken.

Oplossing In de Lange Termijn Spooragenda dl 2 (TK 29984, nr.474), staat de aanpak om de aansluiting van het spoor op de OV-keten te verbeteren. De overstap van eigen vervoer, zoals de fiets, op OV en vice versa is daar een belangrijk onderdeel van. Hiervoor zijn goede faciliteiten bij knooppunten noodzakelijk.

In 2011 is de Kamer geïnformeerd over het Actieplan 'Fietsparkeren bij Stations' (TK 32404, nr. 53). Hierin staat dat de verantwoordelijkheid voor fiets-beleid in de toekomst volledig bij de decentrale overheden ligt. IenM ondersteunt hen hier financieel in door tot 2020 (onder bepaalde voorwaarden) de bouw van extra fietsparkeerplaatsen te cofinancieren. Inmiddels zijn afspraken gemaakt over de aanleg van zo'n 100.000 fietsvoorzieningen bij stations voor €90 mln (zie TK29984 nr.485).

Planning

Start realisatie: divers

Oplevering: divers, maar uiterlijk 2020

Financiën Totaalbudget € 325 mln.

Tot en met 2012 via BenI als geoormerkt project: € 104 mln en van 2013-2028 € 221 mln (waarvan € 96 voor PHS-locaties, € 11 mln voor OV-SAAL en € 104 mln voor overige locaties) via het aanlegprogramma Personenvervoer

Politiek/bestuurlijk

2011: actieplan Fietsparkeren naar Tweede Kamer gestuurd (TK32404, nr 53). Motie de Jong (TK 29984, nr. 279) aangenomen: voorwaarde voor cofinanciering is voorbestaan gratis fietsparkeermogelijkheden.

2014: Motie Ouwehand/De Rouwe beantwoord bij brief van 12 mei (TK 29984, nr. 485): regering gaat in overleg met grote gemeenten en NS en ProRail over fietsparkeerproblematiek.

Met die brief is tevens voldaan aan de toezegging om de Kamer begin 2014 te informeren over resultaten onderzoek naar behoefte aan fietsparkeerplaatsen en invulling van het Actieplan. Dit geldt ook voor motie van Veldhoven waarin de regering wordt verzocht met NS en ProRail inzichtelijk te maken waar niet benutte en gereserveerde ruimte ingezet kan worden voor fietsenstallingen.

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen						
MIRT fase				•		
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën				•	•	
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2013: het project is nieuw opgenomen in het MIRT. De Tijdelijke commissie onderhoud en innovatie spoor (Cie Kuiken) heeft aanbevolen de aansturing van ProRail minder diffuus te maken. In de Kabinetsreactie is aangegeven dat de geoormerkte projecten van beheer- en instandhouding worden ondergebracht in het aanlegprogramma, omdat deze projecten meer overeenkomsten vertonen met aanlegprojecten dan met beheer en instandhouding.

2014: bij Voorjaarsnota 2013 is het projectbudget verhoogd met € 4 mln. Onderbesteding van € 6 mln bij BenI wordt overgeheveld naar taakstellend budget aanlegprogramma.

Intensivering Spoor in Steden, fase 1 en fase 2

Gebied	Nationaal
Onderwerp	Spoorwegen personen
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave Op veel plekken in Nederland doorsnijdt het spoor stedelijk gebied. Dat is vaak geen probleem. Maar soms ook wel, omdat zo'n spoorlijn allerlei ruimtelijke ontwikkelingen in de steden tegenhoudt en knelpunten geeft op het gebied van geluid en veiligheid.

Oplossing Er is in eerste instantie € 300 mln uitgetrokken om knelpunten als gevolg van spoordoorsnijdingen in gemeenten op te lossen. Daarvoor is in 2006 de 'Regeling eenmalige uitkering spoorse doorsnijdingen' opgesteld. Gemeenten konden tot 1 juni 2006 een aanvraag voor een eenmalige bijdrage voor hun plannen indienen. Het ging om een bijdrage die gemeenten moest helpen in de plannen die zij al hadden. Alleen gemeenten die om of aan het spoor gelokaliseerd zijn en hier hinder van ondervinden, kwamen in aanmerking voor een bijdrage. Uiteindelijk zijn 61 subsidieaanvragen gehonoreerd en is de regeling daarmee uitgevoerd. Mede door dit succes heeft het kabinet, via de Begroting 2009, voor een tweede tranche spoorse doorsnijdingen € 142 mln ter beschikking gesteld. Ook deze tweede tranche is erop gericht decentrale overheden te stimuleren om bestaande plannen op korte termijn uit te voeren. De uitvoering is vastgelegd in de 'Circulaire Spoorse doorsnijdingen tweede tranche'. Deze is op 17 november 2008 vastgesteld. Het doel van de circulaire blijft het toekennen van een uitkering voor de uitvoering van projecten die

moeten leiden tot het opheffen of verminderen van knelpunten rondom het spoor. De inhoudelijke criteria (Stedelijke bereikbaarheid, Kwaliteit leefomgeving, Veiligheid en Spoorgebruik) zijn gehandhaafd, waarbij de plannen tenminste moesten scoren op Stedelijke bereikbaarheid en één van de andere criteria. Het gemeentebestuur moet onveranderd aantonen dat het project voor honderd procent financieel gedekt is, inclusief een IenM-uitkering van ten hoogste 25%. Aanvragen konden vanaf 27 november 2008 worden ingediend tot uiterlijk 1 juli 2009. Uiteindelijk zijn 37 aanvragen gehonoreerd en is de circulaire daarmee uitgevoerd.

Planning

Start realisatie: divers
Oplevering: divers

Financiën Taakstellend budget tranche I: € 246 mln. De middelen voor tranche II zijn overgeboekt naar het Gemeentefonds.

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën	•	•				
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2010: deel van het nog niet bestede budget tranche I is ingezet als dekking voor het project Grensoverschrijdend Spoorvervoer.

2011: resterend deel tranche I is ingezet als dekking voor het project Spoorzone Ede en de middelen voor tranche II (€ 143,6 mln) zijn overgeboekt naar het Gemeentefonds.

Kleine stations

Gebied	Nationaal
Onderwerp	Spoorwegen personen
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave Het regionale belang dat is verbonden aan het openen van een station moet worden afgewogen tegen het belang dat is gekoppeld aan snelle verbindingen tussen stedelijke centra en landsdelen. Deze belangenafweging speelt met name bij stations die bedacht zijn aan spoorlijnen waar het hoofdrailnetvervoer en/of goederenvervoer op wordt afgewikkeld.

Oplossing De minister neemt het aanlegbesluit op basis van de projectnota van de spoorwegbeheerder ProRail. De projectnota bevat, naast de raming van kosten op basis van een definitief ontwerp, een beoordeling van het effect van het station op de functionaliteit van de infrastructuur, het effect op reistijden en aantal extra reizigers. Vanwege het beperken van negatieve reistijdeffecten is goede inpassing in de dienstregeling van belang. IenM toetst of alle kosten van aanleg, inpassing in de dienstregeling én beheer zijn gedekt, alsmede of de bediening van het nieuwe station is gegarandeerd. De kosten van het basisstation zijn in dat geval subsidiabel ten laste van het programma Aanleg nieuwe stations tot een maximum van € 6,4 mln. De minister neemt dan tevens een subsidiebesluit. Een alternatieve mogelijkheid voor subsidie van nieuwe stations is de projectfinanciering als onderdeel van lopende projecten zoals RegioNet en VleuGel.

Planning

Start realisatie: divers

Oplevering: divers

Financiën

Decentrale financiering.

Subsidiebronnen MIRT:

- Programma Aanleg nieuwe stations: budget € 78 mln;
- Projectbudget VleuGel/RandstadSpoor;
- Projectbudget RegioNet.

Politiek/bestuurlijk In het voortgezet AO Nieuwe stations d.d. 19 mei 2010 (TK 31 801, nr 9) is toegezegd de initiatieven voor nieuwe stations onder de decentrale overheden te inventariseren. Uit de inventarisatie blijkt dat onder de decentrale overheden plannen zijn voor een zestigtal nieuwe stations voor de periode na 2013. Over deze inventarisatie is de Kamer geïnformeerd door de minister van IenM (TK 31 801, nr 7).

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen						•
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing		•				
Planning						
Financiën	•	•		•		
Pol./Best.		•	•			

Toelichting op de wijzigingen

2010: Helmond Brandevoort is uit het projectbudget gehaald en overgeheveld naar het project Nazorg gereedgekomen lijnen/haltes. Tevens is er uit het project Fileproof een bedrag van € 2,1 mln overgeheveld ter bekostiging van een rijksbijdrage aan dit station.

2011: in het kader van het Actieprogramma 5% groei op het spoor loopt een planuitwerking naar de mogelijkheid van een station Keukenhof. Vanuit het actieprogramma is naar aanleiding van deze planuitwerking een bedrag van € 5 mln toegevoegd aan het budget voor de aanleg van Kleine Stations.

2012: verlaging van het programmabudget met € 1 mln wordt veroorzaakt door het niet meer opnemen van gerealiseerde en formeel vastgestelde planstudie-uitgaven.

2013: de stations Emmen Zuid en Maarheeze zijn gereed. De hiermee samenhangende gerealiseerde uitgaven ad € 3,6 mln maken om die reden geen deel meer uit van het totale projectbudget Kleine stations.

2015: de stations Maastricht-Noord en Nijmegen Lent zijn in 2013 geopend.

Kleine stations

Gebied	Nationaal
Onderwerp	Spoorwegen personen
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie

Nieuw geopende en te openen stations (aanlegbesluit/subsidiebesluit)

Planuitwerkingen en projectstudies ProRail naar nieuwe stations

- Geopende stations (en dienstregeling (DR))
- MIRT aanleg-/subsidiebesluit (incl. prognose opening en rijksbijdrage)
- Lopende projectstudies ProRail (in opdracht van derden)
- Lopende verkenningen ProRail

Geopende stations

1. Station Maarheeze, geopend juni 2010. Bijdrage van €1,75 mln (incl. BTW) uit budget File-proof
2. Station Heerlen Woonboulevard, geopend juni 2010. Bekostigd door provincie ten laste van projectbudget lightrail Zuid-Limburg
3. Station Utrecht Terwijde (definitief), geopend december 2010. Integraal onderdeel van projectbeschikking MIRT-VleuGel/RandstadSpoor
4. Station Houten Castellum (definitief), geopend december 2010. Integraal onderdeel van projectbeschikking MIRT-VleuGel/RandstadSpoor
5. Station Emmen Zuid (verplaatsing Emmen Bargeres), geopend mei 2011. MIRT bijdrage uit programma aanleg nieuwe stations € 1,52 mln excl. BTW
6. Station Veendam geopend mei 2011. Bijdrage uit Regiospecifiek pakket Noorden des Lands
7. Station Sassenheim, geopend december 2011 (DR 2012). MIRT bijdrage uit programma aanleg nieuwe stations € 5,85 mln excl. BTW
8. Station Groningen Europapark (definitief), geopend december 2012. MIRT bijdrage uit programma aanleg nieuwe stations € 5,3 mln excl. BTW
9. Station Maastricht Noord, opening december 2013. MIRT bijdrage uit programma aanleg nieuwe stations € 4,6 mln incl. BTW
10. Station Utrecht Leidsche Rijn Centrum, geopend juni 2013; projectbudget VleuGel/RSS)
12. Station Dronten (geopend december 2012, projectbudget Hanzelijn)
13. Station Kampen-Zuid (geopend december 2012, projectbudget Hanzelijn)
14. Station Halfweg/Zwanenburg (RegioNet, geopend december 2012)
15. Station Almere Poort (RegioNet, geopend december 2012)
16. Station Nijmegen Lent (Programma aanleg nieuwe stations, geopend augustus 2013)

17. Station Hengelo Gezondheidspark (geopend december 2012)
20. Station Hoevelaken (geopend december 2012)

MIRT aanleg-/subsidiebesluit (incl. prognose opening en rijksbijdrage)

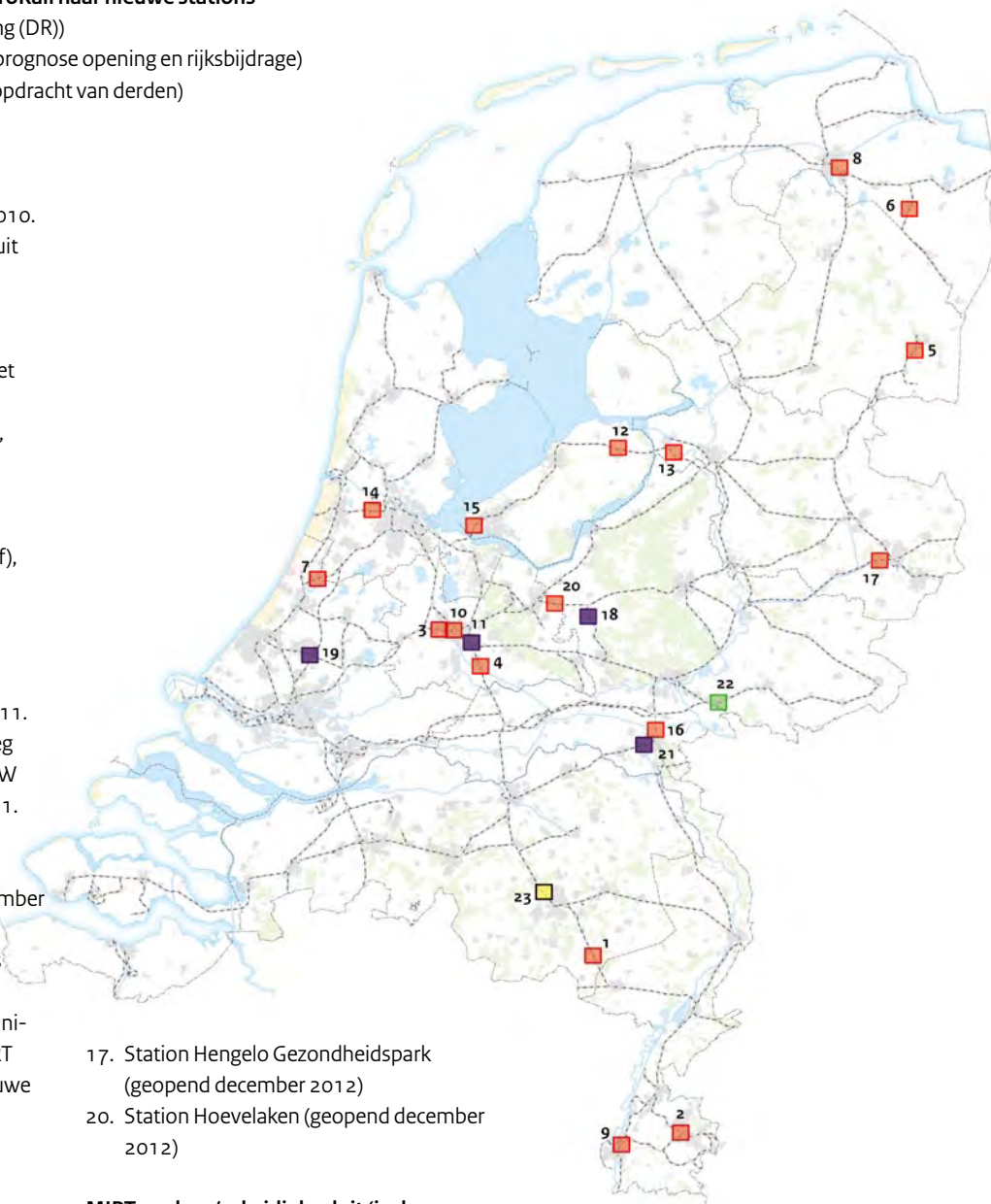
11. Station Utrecht Vaartsche Rijn, opening 2015. Integraal onderdeel van projectbeschikking MIRT-VleuGel/RandstadSpoor
18. Station Barneveld Zuid (DR 2015)
19. Station BleiZo (DR 2019)
21. Station Nijmegen Goffert (opening december 2014)

Lopende projectstudies ProRail (in opdracht van derden)

22. Zevenaar Poort

Lopende verkenningen ProRail

23. Station Eindhoven Airport/Acht



Programma Kleine Functiewijzigingen

Gebied	Nationaal
Onderwerp	Spoorwegen personen & goederen
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave Het programma Kleine Functiewijzigingen is bestemd voor:

- 1) Het oplossen van capaciteits- en kwaliteitsknelpunten in het vervoerssysteem
- 2) Ingediende en toekomstige vervoerderswensen/klantvragen

De projecten in het programma dragen bij aan het verhogen van de beschikbaarheid, betrouwbaarheid en veiligheid van het spoor.

Oplossing

Ad1) Betreft capaciteit verruimende maatregelen om knelpunten, die voortkomen uit overbelastverklaringen vanuit het verdelingsproces, op te lossen. En het betreft het minder gevoelig maken van de infrastructuur voor verstoringen en het creëren van een betrouwbare dienstregeling, met inachtneming van milieu- en veiligheidsaspecten. Hieronder vallen onder meer beperkte aanpassingen van de sporenlayout, overwegmaatregelen en geluidsmaatregelen.

Ad2) Betreft vragen in het kader van onder andere logistiek, transfer en (Arbo-) veiligheid. Hieronder vallen onder meer maatregelen betreffende het uitbreiden van opstelcapaciteit, perronverlengingen, het realiseren van gelijktijdigheden, elektrificatie van emplacementen, verkorten van bezettingstijden, verlengen/inkorten van sporen, verbeteren van servicecapaciteit en reactiveren van de treindienst.

Maatregelen in het kader van transfer betreffen onder meer het vergroten van perroncapaciteit, als ook het verbreden van reizigerstunnels en traversen. Maatregelen in het kader van (Arbo-) veiligheid betreffen onder andere het aanleggen en ophogen van looppaden en faciliteren van in- en uitstapvoorzieningen.

Planning

Jaarlijks wordt het meerjarenprogramma, na consultatie van de vervoerders, geactualiseerd.

Financiën

Taakstellend budget 2013-2020: € 540 mln.

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen						
MIRT fase				•		
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën			•	•	•	
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2013: als gevolg van een aanbeveling van de Tijdelijke commissie onderhoud en innovatie (Cie Kuiken) is het programma Kleine functiewijzigingen overgeheveld naar het aanlegprogramma personenvervoer.

2014: bij Voorjaarsnota 2013 projectbudget opgehoogd met € 10,7 mln. Er is subsidie aangevraagd voor het project Zevenaar-Didam. Dit project kent een directe interactie met Zevenaar Oost. Door beide projecten te combineren wordt een aanzienlijke besparing gerealiseerd. Daarom is dit project aanvullend op het project Zevenaar beschikt en is het budget ad € 11,8 mln overgeboekt naar het project Rotterdam-Genua. Daarnaast heeft de realisatie tot en met 2012 plaats gevonden binnen BenI. Vanaf 2013 is om die reden € 24,9 mln aan het projectbudget toegevoegd.

2015: naar aanleiding van de besluitvorming Zwolle-Herfte is het projectbudget met € 41 mln verlaagd. Deze middelen zijn nu beschikbaar gesteld aan dit nieuw opgenomen planstudieproject. Het programma is aangevuld met een deelprogramma 'emplacements op orde'. Het doel hiervan is om vervoerders op alle emplacementen in Nederland een kwaliteitsniveau te bieden dat in overeenstemming is met de eisen van deze tijd, bijvoorbeeld door aanleg van loop- en servicepaden en verlichting.

Project Reistijdverbetering

Gebied	Nationaal
Onderwerp	Spoorwegen personen
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgeve In de discussies over de NS dienstregeling 2007 lag de nadruk op de reistijden van, naar, binnen en tussen de landsdelen. Er zijn maatregelen nodig om de reistijden op deze trajecten te verbeteren.

Oplossing In de brief aan de Tweede Kamer van december 2006 (TK 29984, nr 82) zijn hiervoor maatregelen op het gebied van alternatieve bedieningsmodellen, meer efficiënte benutting van goederenpaden, plannormen en infrastructuur genoemd. De infrastructurele maatregelen betreffen:

- Aanleg van een extra perron te Deventer (€ 15,5 mln).
- Uitbreiden van een wachtpoor bij Beilen (€ 4,8 mln).
- Infrastructurele versnellingsmaatregelen op het baanvak Sittard-Heerlen (€ 23,8 mln).

Daarnaast zijn maatregelen voorgesteld met betrekking tot rijden met 160 km/uur op daarvoor reeds geschikte baanvakken (Den Haag-Hoofddorp, Amsterdam-Utrecht, Bostel-Eindhoven en de Flevolijn).

Planning

2007: start uitvoering
Vanaf 2008: oplevering

Financiën Totaal budget: € 23 mln. Tot en met 2012 via BenI als geoormerkt project € 8 mln.

Taakstellend budget aanlegprogramma
2013-2014 € 15 mln.

Politiek/bestuurlijk Het budget voor de infrastructurele reistijdverbetermaatregelen is bij de begroting voor 2007 vastgelegd (amendement Van Hijum/Dijksma, TK 30800 A, nr 18).

Brieven: december 2006 (TK 29984, nr 82) over de aangekondigde maatregelen. Januari 2008 (TK 29984, nr 115) over nadere invulling van het pakket infrastructurele maatregelen. In april 2008 heeft de Tweede Kamer ingestemd met de voorgestelde maatregelen bij Deventer, Beilen en Sittard-Heerlen. Conform amendement Slob c.s. (TK 32500 A, nr. 65) zijn middelen uit dit budget ter beschikking gesteld voor de inbouw van ERTMS-apparatuur in treinen en voor de systeemontwikkeling van toepassingen die gebruik maken van ERTMS-componenten. Het doel hiervan is de spoorprestaties te verbeteren en de implementatie van ERTMS te versnellen. Conform de afspraken uit het bestuurlijk overleg MIRT najaar 2010 worden de middelen voor het project Wachtpoor Beilen ingezet voor verlenging van het wachtpoor Meppel en toegevoegd aan de motie Koopmans (TK 27658, nr. 41). Dit gezien de grotere flexibiliteit die Meppel biedt ten behoeve van het conflictvrij plannen van reizigers- en goederenverkeer.

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen						•
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën		•	•		•	•
Pol./Best.		•		•		

Toelichting op de wijzigingen

2011: budget n.a.v. amendement Koopmans/Cramer (TK 32123 A, nr 16) verlaagd met € 23,8 mln. Middelen naar project Grensoverschrijdend Spoorvervoer.

2012: budget n.a.v. amendement Slob c.s. (TK 32500 A, nr. 65) verlaagd met € 37,5 mln en € 9,3 mln. Middelen ter beschikking gesteld van ERTMS pilot Amsterdam-Utrecht en ERTMS-expertisecentrum. Budget met € 6 mln verlaagd door middelen wachtpoor Beilen in te zetten voor wachtpoor Meppel.

2013: n.a.v. aanbeveling commissie Kuiken om aansturing van ProRail minder diffuus te maken is in Kabinetsreactie aangegeven geoormerkte projecten van BenI onder te brengen in aanlegprogramma. Voor Reistijdverbetering gaat het om de resterende uitgaven vanaf 2013 voor project Deventer Zijperron ad € 6 mln.

2014: de onderbesteding van € 6 mln bij BenI wordt overgeheveld naar taakstellend budget aanlegprogramma.

2015: projectbudget verhoogd met € 3 mln; tijdens bouw vond men onbekende resten van stationsgebouw en onbekende kabels/leidingen in grond. Beveiliging is hierdoor duurder uitgevallen. Vertraging doordat oude stationsgebouw is onderzocht op archeologische waarde. De indienststelling van het nieuwe perron is verschoven van naar medio 2014.

Punctualiteits-/ capaciteitsknelpunten tweede fase Herstelplan Spoor

Gebied	Nationaal
Onderwerp	Spoorwegen
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave Om de doelstellingen van de Nota Mobiliteit te kunnen behalen moet een aantal knelpunten op het gebied van punctualiteit en/of capaciteit worden opgelost. Het Herstelplan Spoor (tweede fase) is ontstaan naar aanleiding van de visie Benutten en Bouwen: een intensievere benutting van het spoorwegnet is mogelijk als het onderhoud op orde is en als een aantal knelpunten op het net is opgelost. Op basis hiervan is een Herstelplan Spoor voorgelegd aan Tweede Kamer (Begroting Infrastructuurfonds 2004). Het Herstelplan Spoor tweede fase bevat budget voor extra verbetering van het onderhoud (ca. € 600 mln) en budget voor het elimineren van infraknelpunten (ca. € 850 mln). Hiervan wordt ca. € 600 mln gebruikt voor het oplossen van infraknelpunten in het kader van de punctualiteits- en capaciteitsknelpunten. Dit programma is bedoeld om urgente knelpunten op te lossen gebaseerd op de principes van Benutten en Bouwen en voortvloeiend uit de opening van de Hanzelijn.

Oplossing Binnen de tweede fase Herstelplan Spoor zijn – in samenhang met de voorstellen voor de dienstregeling na 2006 – de knelpunten geselecteerd waarvan de oplossing het meest bijdraagt aan de doelen van de Nota Mobiliteit. Met behulp van een MKBA worden de best scorende oplossingen gezocht voor de knelpunten zoals opgenomen in bijgevoegde tabel.

Planning

2007: start uitvoering
2007-2018: oplevering

Financiën Taakstellend budget aanleg-programma 2013-2020 € 308 mln.

Politiek/bestuurlijk In lijn met het amendement Van Hijum (TK 30300 A, nr 16) is binnen het budget een bedrag van € 105 mln geoormerkt voor projecten in Brabant en de Randstad.

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen			•	•		
MIRT fase				•		
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën		•		•	•	
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2011: budgetten capaciteitsknelpunten en startpakket benutten&bouwen samen-gevoegd vanwege samenhang betreffende projecten. € 5 mln toegevoegd voor verlengen van de perrontunnel Zwolle.

2012: projecten die samenhangen met PHS en OV-SAAL worden later gerealiseerd c.q. zijn binnen het programma punctualiteits-/capaciteitsknelpunten stopgezet en worden heroverwogen binnen PHS/OV-SAAL als geheel. Over de reizigerstunnelprojecten wordt nog overlegd over integrale oplossing.

2013: nog lopende projecten worden eind 2012 overgeheveld van B&I naar realisatie aanlegprojecten, conform de aanbevelingen van de Commissie Kuiken. Betreft Sporen in Den Bosch, Vrijleggen Merwede-Lingelijn (Geldermalsen), Zwolle Spoort, Eindhoven Transfer en de OV-SAAL/PHS gerelateerde projecten/budgetten.

2014: bij Voorjaarsnota 2013 is budget verhoogd met € 6,3 mln i.v.m. prijsbijstelling 2012. Overbesteding van € 1,3 mln bij B&I wordt afgeboekt van taakstellend budget aanlegprogramma.

2015: i.h.k.v. besluitvorming over Zwolle-Herfte is het gereserveerde deelprojectbudget voor Zwolle Spoort (opstelsterrein) ad € 10,9 mln overgeboekt naar het nieuw opgenomen planstudieproject Zwolle-Herfte.

Punctualiteits-/ capaciteitsknelpunten tweede fase Herstelplan Spoor

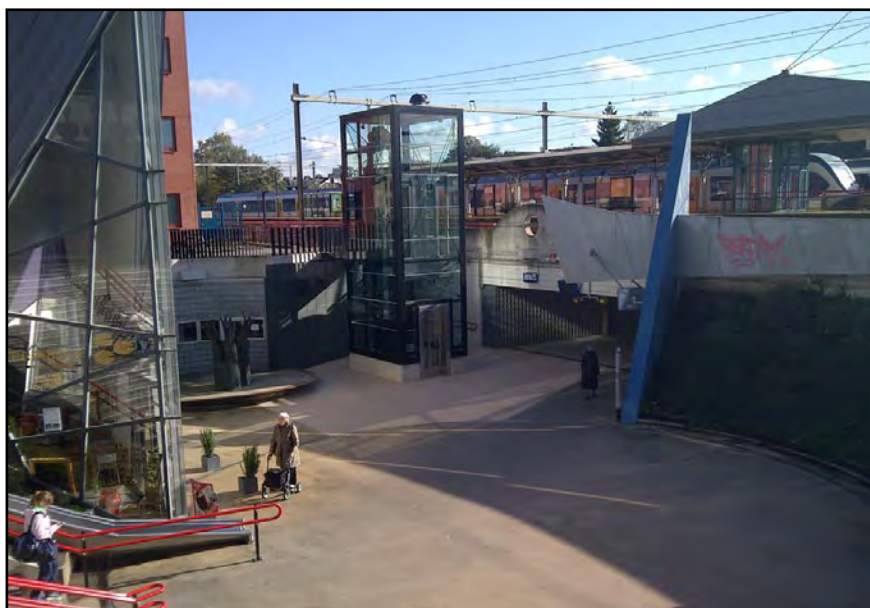
Gebied Nationaal
Onderwerp Spoorwegen
Ministerie IenM
Fase Realisatie

Knelpunten

LOPENDE PROJECTEN:	
• Amersfoort: vrije kruising westzijde (2013)	
• Zwolle Spoort: transfercapaciteit (2014)	
• Sporen in Den Bosch: vrije kruising noordzijde, 4-sporige Diezebrug, aanpassing station (2014)	
• Eindhoven: transfercapaciteit (2016)	
• Geldermalsen: vrijleggen Merwede-Lingelijn (2018)	
GEREALISEERDE PROJECTEN:	
• Schipholtunnel: betrouwbaarheid, dynamisch verkeersmanagement	
• Schipholtunnel: veiligheid, maatregelen tunnelveiligheid	
• Breda: derde perron	
• Vechtbrug Weesp	
• Betrouwbaarheid gehele net: dynamisch verkeersmanagement/traffic management systeem (spoor meester, routelint)	
• Almere Centrum: verlenging perrons	
• Flevolijn: maatregelen korte termijn (ter vervanging van Almere Poort inhaling)	
• Zwolle Spoort: vierde perron	
PROJECTEN, ONDERGEBRACHT IN PROGRAMMA KLEINE FUNCTIEWIJZIGINGEN:	
• Eindhoven Tongelre: kleine maatregelen	
• Kijfhoek: kleine maatregelen	
• Tilburg: transfertunnel	
STOPGEZETTE PROJECTEN (MET PHS EN OV-SAAL SAMENHANGEND):	
• Amsterdam – Muiderpoort – Weesp: seinverdichting (heroverweging binnen OV-SAAL/PHS)	
• Amsterdam Centraal spoorcapaciteit (heroverweging binnen OV-SAAL/PHS)	
• Amsterdam Transformatorweg: vrije kruising (heroverweging binnen OV-SAAL/PHS)	
• Flevolijn: Almere Poort inhaling (maatregelen OV-SAAL korte termijn als vervanging)	
• Tilburg: perronspoorcapaciteit	
GEEN INFRA OPLOSSING MET POSITIEVE MKBA :	
• Amsterdam Centraal-Bijlmer: seinverdichting	
• Den Haag HS noordzijde	
• Schiedam-Rijswijk	
• Rotterdam Lombardijen	
• Dordrecht-Lage Zwaluwe	
• Tilburg (aansluiting)	
• Perronspoorcapaciteit diverse stations	

Toegankelijkheid Spoor

Gebied	Nationaal
Onderwerp	Spoorwegen personen
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave Mensen met een auditieve, visuele of motorische functiebeperking kunnen nog niet op alle stations zelfstandig het perron bereiken en in en uit de trein komen.

Oplossing Vanuit het programma Toegankelijkheid Spoor worden alle stations toegankelijk gemaakt voor mensen met een auditieve, visuele of motorische beperking. Dit programma bestaat uit:

- Pakket 'kleine maatregelen'. In dit pakket zijn maatregelen opgenomen ten behoeve van mensen met een auditieve of visuele beperking.
- Pakket 'bereikbaarheid perron'. Dit pakket bestaat uit het aanleggen of verbeteren van hellingbanen en het bouwen van liften.
- Pakket 'aanpassing perronhoogte'. Op alle stations wordt de hoogte van de perrons zo aangepast, dat deze in de toekomst bij het materieel aansluit. Hierdoor ontstaat dan een gelijkvloerse instap.
- Pakket 'bouw 40 toiletten'. Op 40 stations worden de sanitaire voorzieningen uitgebreid.

Planning

Het programma is in uitvoering.

2015: pakketten 'kleine maatregelen' en 'bouw 40 toiletten' gereed

2020: minimaal 90% van 'aanpassing perronhoogte' en 'bereikbaarheid perron' gereed

2030: totale programma gereed

Financiën Totaalbudget: € 666 mln.

Tot en met 2012 via BenI als geoormerkt project: € 163 mln.

Vanaf 2013 taakstellend budget aanlegprogramma 2013-2030: € 503 mln.

Politiek/bestuurlijk De maatregelen zijn beschreven in het Actualisatierapport 2010 Toegankelijkheid Spoor, dat op 28 juni 2011 naar de Tweede Kamer is gestuurd (TK 25847, nr. 97). Op 29 november 2011 is de motie Aptroot/Bashir (TK 33 000 XII, nr. 16) aangenomen, waarin de regering wordt verzocht de Kamer een plan van aanpak voor te leggen waardoor het spoor in ieder geval uiterlijk 2030 zelfstandig toegankelijk is voor mensen met een beperking. Dit plan is op 30 maart 2012 naar de Tweede Kamer gestuurd (TK 33000 XII, nr. 126).

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen						
MIRT fase				•		
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën			•	•		
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2013: dit project is nieuw opgenomen in het MIRT. De Tijdelijke commissie onderhoud en innovatie spoor (Cie Kuiken) heeft aanbevolen de aansturing van ProRail minder diffuus te maken. In de Kabinetsreactie is aangegeven dat de geoormerkte projecten van beheer en instandhouding worden ondergebracht in het aanlegprogramma, omdat deze projecten meer overeenkomsten vertonen met aanlegprojecten dan met beheer en instandhouding.

2014: bij Voorjaarsnota 2013 is het projectbudget opgehoogd met € 9,4 mln. Overbesteding van € 4,4 mln bij BenI is afgeboekt bij taakstellend budget aanlegprogramma.

ERTMS-pilot Amsterdam-Utrecht en ERTMS expertisecentrum

Gebied	Nationaal
Onderwerp	Spoorwegen personen
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave In het kader van het MIRT-project Integrale spooruitbreiding Amsterdam-Utrecht is op dit traject het treinbeveiligingssysteem ERTMS aangelegd naast het treinbeveiligingssysteem ATB. Ten behoeve van de opstelling van de Railmap ERTMS wordt tot en met 2014 een pilot op het traject Amsterdam-Utrecht uitgevoerd. Deze pilot dient o.a. om inzicht te krijgen in zaken als de ombouw van treinen naar ERTMS, de toelating op het landelijk net, de opleiding van rijdend personeel, de wijze waarop personeel omgaat met duale systemen in de cabine, de impact op capaciteit op het baanvak en de storingsorganisatie.

Oplossing Voor de pilot zullen van ERTMS voorziene treinen over het traject Amsterdam-Utrecht rijden. Het gaat hierbij in ieder geval om verschillende goederenlocomotieven, ICE's en NS-materieel. De praktijkervaring en expertise op het gebied van ERTMS die hiermee wordt opgedaan zal gebruikt worden bij de gefaseerde invoering van ERTMS, conform de Railmap voor ERTMS.

Planning

2012: start realisatie

2014: oplevering

Financiën Taakstellend budget: € 28 mln.

Politiek/bestuurlijk Amendement Slob c.s. (TK 32 500 A, nr. 65) en motie Anker/Mastwijk (TK 32 351, nr. 8).

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen			●			
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning					●	●
Financiën						
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

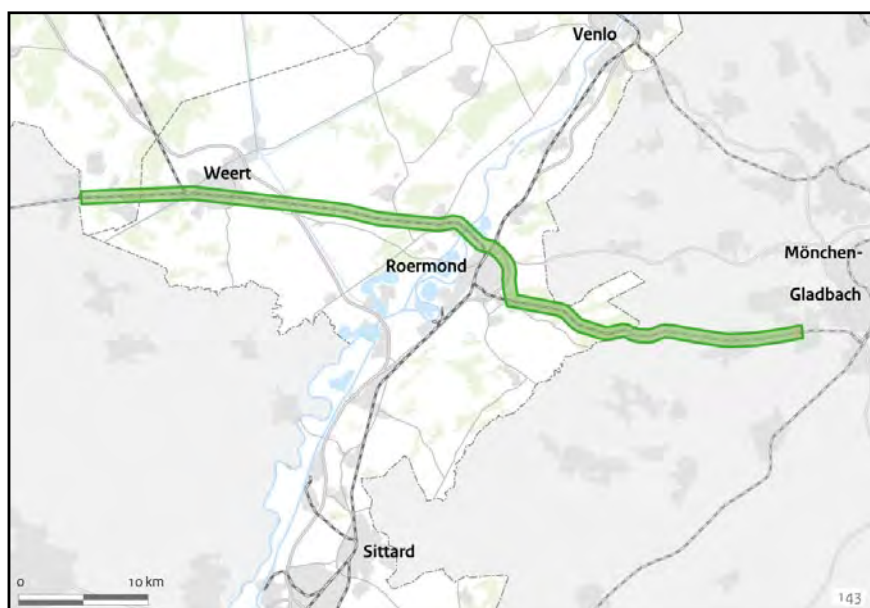
2012: het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

2014: bij Voorjaarsnota 2013 is het projectbudget verlaagd met € 5,2 mln. Daarnaast is € 2,5 mln overgeboekt naar HXII voor onderzoek in het kader van Railmap ERTMS

2015: bij Najaarsnota 2013/Voorjaarsnota 2014 is in totaal € 11 mln overgeboekt voor uitgaven in het kader van de Railmap ERTMS die op HXII verantwoord worden.

Goederenverbinding Antwerpen -Roergebied (IJzeren Rijn)

Gebied	Nationaal
Onderwerp	Spoorwegen goederen
Ministerie	IenM
Fase	Planuitwerking



Opgave De capaciteit en kwaliteit van de huidige achterlandverbinding van de Antwerpse haven (de Montzenroute) is volgens België onvoldoende om het goederenvervoer per spoor te verwerken. Daarom wil de Belgische regering het historische tracé van de IJzeren Rijn weer in gebruik nemen.

Oplossing In de planstudie 2000-2001 zijn de zogenaamde structuuropties (het historische tracé weer in gebruik nemen) en andere routes door Nederland onderzocht. Mede op basis van de Trajectnota/MER en inspraak en advisering hebben Nederland, België en Duitsland een voorkeur uitgesproken voor hergebruik (na modernisering) van het historische tracé Budel-Weert-Roermond-Dalheim. Nederland wil als moderniseringswerk onder andere een omleiding Roermond (in de zijberm van de A73) en een tunnel bij de passage van het natuurgebied Meinweg. Na arbitrage hebben Nederland en België in juli 2006 overeenstemming bereikt over de wijze van samenwerken aan de structurele modernisering van het Nederlandse deel van de IJzeren Rijn (TK 27737, nr 13). In maart 2009 zijn de benodigde studies gereed gekomen: actuele versies van de vervoersprognoses, de maatschappelijke kosten/batenanalyse, het tracé-ontwerp/inpassing en de kostenraming. Aansluitend heeft de Commissie van Onafhankelijke Deskundigen advies aan beide ministers uitgebracht over de kostenverdeling

tussen België en Nederland. De initiatiefnemer van het project, België, heeft nog geen vervolgstap gezet.

Planning Tracébesluit: onbekend (wacht op besluit België en Nederland over reactivering)
Start realisatie: onbekend
Oplevering: onbekend

Financiën Taakstellend budget: onbekend.
Bijdrage van derden: België betaalt op basis van de arbitrage-uitspraak in mei 2005 een groot deel van de kosten. Hoeveel moet nog uitgewerkt worden.

Politiek/bestuurlijk Toezeggingen: medewerking aan Belgische regering toegezegd voor spoedige realisatie gebaseerd op:

1. Scheidingsverdrag België-Nederland uit 1839.
2. Verdrag IJzeren Rijn uit 1873.
3. Bindende uitspraak van het Permanente hof van Arbitrage d.d. 24-05-2005 over de financiering.

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning			•			
Financiën						
Pol./Best.	•					

Toelichting op de wijzigingen

2010: de benodigde gezamenlijk Belgisch-Nederlandse studies zijn in maart 2009 afgerond; de Commissie van Onafhankelijke Deskundigen heeft in april 2009 advies aan beide ministers uitgebracht over de kostenverdeling tussen België en Nederland.

2012: omdat start realisatie onbekend is, is oplevering ook onbekend.

Aslastenclusters I, II, III

Gebied	Nationaal
Onderwerp	Spoorwegen goederen
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave Een deel van het voor goederenvervoer per spoor relevante spoorwegnet is niet geschikt voor zware goederentreinen (met aslasten van 22,5 ton) en een maximumsnelheid van 100 km/u.

Oplossing Het spoorwegnet wordt door middel van met name bovenbouwvernieuwingen, zoals dwarsliggers, spoorstaven, baanlichaam en aanpassingen van kunstwerken, geschikt gemaakt voor zwaardere treinen en hogere snelheden.

Planning Tracébesluit: divers

2010: start realisatie cluster III

2014: oplevering cluster III; clusters I + II gereed

Financiën

Taakstellend budget: cluster III € 1 mln.

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning		•	•			
Financiën	•				•	•
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2010: het budget is verlaagd als gevolg van het verwerken van een aanbestedingsmeevaller.

2011: door clustering van werkzaamheden zal cluster III eerder worden opgeleverd.

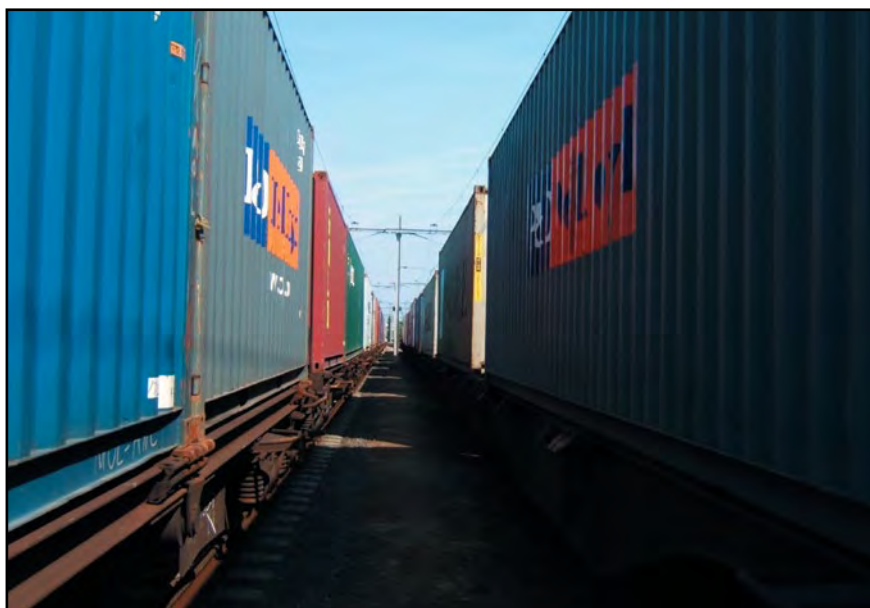
2012: het project is later gereed doordat noodzakelijke buitendienststellingen niet tijdig verkregen zijn.

2014: bij Voorjaarsnota 2013 is projectbudget verlaagd met € 2,7 mln.

2015: ten behoeve van het opheffen van beperkingen op het traject Zwolle-Groningen is het resterende budget ad € 10,4 mln toegevoegd aan het project Sporendriehoek Noord Nederland.

Optimalisering Goederencorridor Rotterdam-Genua

Gebied	Nationaal
Onderwerp	Spoorwegen goederen
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave Op de spoorcorridor tussen Rotterdam en Genua zijn verschillende systemen voor treinbeïnvloeding en voltage aanwezig. Hierdoor moeten vervoerders vaak van locomotief wisselen of investeren in dure meersysteem locomotieven. Grensoverschrijdend goederenvervoer blijft daardoor inefficiënt en duur.

Oplossing Voor een optimaal gebruik van de spoorcorridor wordt de variëteit aan systemen teruggebracht en worden zo veel mogelijk geharmoniseerde Europese technieken geïnstalleerd. Een geoptimaliseerde spoorcorridor verbetert de bereikbaarheid van de Rotterdamse haven met het Europese achterland. Nederland, Duitsland, Zwitserland en Italië hebben gezamenlijk projectplannen opgesteld om de nieuwe Europese treinbeïnvloeding techniek ERTMS versneld in te voeren op de corridor. Met de aanleg van de Betuweroute is al een belangrijke stap gemaakt door ERTMS en 25kV te installeren. Voor Nederland blijft daardoor de optimalisatie beperkt tot systeemwijziging van de bestaande sporen tussen Zevenaar/Grens en te Kijfhoek. Er is een budget van € 127 mln beschikbaar, waarvoor te Zevenaar het wachtspoor aan de Noordkant wordt doorgetrokken en aangesloten op het derde spoor in Duitsland. Tevens wordt de 1500 V vervangen door 25 kV en wordt ERTMS aangelegd op zowel Zevenaar als op de doorgaande sporen langs Kijfhoek. De aanleg van 25 kV te Kijfhoek is

realiseerbaar als het gehele emplacement onder 25 kV wordt gebracht. Omdat de benodigde € 115 mln het beschikbare budget overschrijdt, wordt de optie van 25 kV op Kijfhoek niet verder uitgewerkt.

Planning

2012: realisatiebeschikkingen verleend voor de projecten ERTMS Kijfhoek en ERTMS/25Kv Zevenaar.

Realisatie:

2014: ERTMS Kijfhoek en Zevenaar: 2014

2015: 25kV te Zevenaar: 2015

2018: Derde spoor te Zevenaar: 2018

Financiën Taakstellend budget: planuitwerking- en realisatiekosten € 170 mln. Bijdragen derden: de EU geeft subsidie voor de aanleg van ERTMS op beide eilanden (€ 5 mln) en voor 25kV te Zevenaar (€ 4 mln).

Politiek/bestuurlijk De ministers van Nederland, Duitsland, Zwitserland en Italië hebben in maart 2006 een Letter of Intent (LoI) ondertekend voor de implementatie van ERTMS op de corridor. Het EU implementatieplan verplicht de aanleg van ERTMS in uiterlijk 2015. Het tracé besluit voor aanleg van het derde spoor wordt in 2013 gepubliceerd. In Duitsland is in juni 2013 het financieringsbesluit getekend voor de aanleg van het derde spoor.

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2010: voor dit project is het taakstellend budget voor de realisatie vastgesteld.

2012: verlaging van het projectbudget met € 2 mln wordt veroorzaakt door het niet meer opnemen van gerealiseerde en formeel vastgestelde planuitwerkingsuitgaven.

2013: het project gaat over van de planuitwerkingsfase naar de realisatiefase.

2014: bij Voorjaarsnota is het projectbudget opgehoogd met € 3,9 mln. Daarnaast is het projectbudget opgehoogd met € 11,8 mln voor van het project Zevenaar-Didam (zie toelichting op projectblad Programma Kleine functiewijzigingen).

PAGE risicoreductie

Gebied	Nationaal
Onderwerp	Spoorwegen goederen
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave Externe veiligheidsrisico's rondom spooremlacements als gevolg van het rangeren van wagons met gevaarlijke stoffen.

Oplossing Uitvoeren van het Plan van Aanpak Goederen Emplacements (PAGE) zorgt ervoor dat alle emplacements voldoen aan de regels op het gebied van externe veiligheid. De oplossingen worden gezocht in het uitsluiten van conflicterende rijwegen, onder andere door middel van aanpassing van de treinbeveiliging en -beheersing en door het saneren of verplaatsen van wissels.

Planning Tracébesluit: divers
2002: start realisatie
2009/2014: oplevering divers

Vanuit het PAGE-budget is een bijdrage van € 5 mln toegezegd voor het project Emplacement Zuidelijke Spoor aansluiting (EVS) Chemelot, dat door de provincie Limburg wordt voorbereid; PAGE kan pas afgesloten worden als een aanlegbesluit voor EVS is genomen, naar verwachting in 2014.

Financiën Taakstellend budget: € 18 mln.

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning	•	•	•	•	•	•
Financiën						
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2010: vertraging als gevolg van wijziging plannen rondom emplacement Sittard. Rapportage wordt nu voorzien in 2010.

2011: vertraging als gevolg van latere oplevering van studie rondom emplacement Sittard. Rapportage wordt nu voorzien in 2011.

2012, 2013, 2014 en 2015: vertraging in afwachting van subsidieaanvraag provincie Limburg voor EVS.

Uitvoeringsprogramma Geluid Emplacementen (UPGE)



Opgave Het Uitvoeringsprogramma Geluid Emplacementen (UPGE) is er op gericht dat na afronding van het programma alle emplacementen voldoen aan de geluidsnormen uit de Handreiking industrielawaai en vergunningverlening 1998 (beoordeeld volgens de Circulaire piekgeluiden spoorwegemplacementen d.d. 19-12-2003) dan wel aan de eisen uit de milieuvergunning als die hogere waarden dan de Handreiking toelaten.

Oplossing Het programma bestaat enerzijds uit de deelprogramma's 'terugdringen booggeluid' en 'terugdringen voeggeluid' en anderzijds uit een aantal deelprojecten op emplacementen waar extra maatregelen (geluidschermen) nodig zijn om aan de normen te kunnen voldoen.

Planning

- 2011: deelprogramma's 'terugdringen booggeluid' en 'terugdringen voeggeluid' afgerond.
- 2017: deelprojecten op emplacementen waar extra maatregelen nodig zijn, zijn allemaal afgerond.

Financiën

Totaalbudget € 106 mln
Tot en met 2012 via BenI als geoormerkt project € 77 mln; vanaf 2013 taakstellend budget aanlegprogramma € 29 mln.

Gebied	Nationaal
Onderwerp	Spoorwegen goederen personen
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen				•		
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						•
Financiën					•	
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2013: het project is nieuw opgenomen in het MIRT. De Tijdelijke commissie Onderhoud en innovatie spoor (Cie Kuiken) heeft aanbevolen de aansturing van ProRail minder diffuus te maken. In de Kabinetsreactie is aangegeven dat de geoormerkte projecten van beheer en instandhouding worden ondergebracht in het aanlegprogramma, omdat deze projecten meer overeenkomsten vertonen met aanlegprojecten dan met beheer en instandhouding.

2014: onderbesteding van € 7,1 mln bij BenI wordt overgeheveld naar taakstellend budget aanlegprogramma. Voor de laatste fase is inmiddels een beschikking afgegeven. Er resteert een budget van € 3,3 mln voor restproblemen op emplacementen die nog niet volledig zijn uitgezocht.

2015: voor vier locaties is vanwege het uitblijven van een onherroepelijke milieuvergunning een vertraging ontstaan. Gebaseerd op de huidige inzichten is het de verwachting dat 2 jaar extra nodig is om alle maatregelen daadwerkelijk te realiseren.

Impuls Dynamisch Verkeersmanagement Vaarwegen

Gebied	Nationaal
Onderwerp	Hoofdvaarwegen
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave Met de aanleg van de Tweede Maasvlakte zal de groei van het goederenvervoer over water, en daarmee de druk op goede en betrouwbare achterlandverbindingen, toenemen. Daarnaast wordt bij de uitgifte van concessies aan containerterminaloperators op de Tweede Maasvlakte door het Havenbedrijf Rotterdam geëist dat maximaal 35% van de goederen via de weg wordt afgevoerd. Dit betekent dat het aandeel van de binnenvaart de komende 20 jaar zal moeten toenemen van de huidige 30% naar 45%. Om de concurrentiepositie van Nederland te behouden is het noodzakelijk dat het verkeersmanagement voor de hoofdvaarwegen is toegerust op de verwachte groei, dat de binnenvaartsector de gewenste schaa sprong op een duurzame wijze kan maken en dat er een integratie van de binnenvaart in de totale logistieke keten plaatsvindt.

Oplossing Het programma loopt langs drie sporen. Spoor één is primair op de overheid als vaarwegbeheerder gericht. Het gaat om inwinnen van informatie over positie, type schip, opvarenden, vervoerde lading en route, zodat vaarweggebruikers tijdig een alternatieve route kunnen kiezen of de tijdsplanning kunnen aanpassen. Spoor twee is het stroomlijnen van de informatie tussen het publieke en private domein, tevens noodzakelijk om aan Europese verplichtingen te voldoen. Opzet is dat de verschillende beheerders en marktpartijen informatie met

elkaar uitwisselen. Beide sporen zijn noodzakelijk om uiteindelijk te komen tot een netwerkvernieuwing, zoals bedoeld in spoor drie: een onderzoeksprogramma naar de integrale logistieke keten en de randvoorwaarden opdat de binnenvaart zijn rol speelt bij het faciliteren van de verwachte groei in het achterlandvervoer vanaf de zeehavens en vice versa. Het programma hangt nauw samen met actiepunten van de topsector Logistiek en verschaft hier ook deels middelen voor. In concreto gaat het om het ontwikkelen van kennis ten behoeve van synchromodaal transport en de ontwikkeling van een Neutraal Logistiek Informatie Platform.

Planning Het IDVV programma is grotendeels gerealiseerd. Enkele maatregelen zullen nog door lopen.

Financiën Taakstellend budget: € 99 mln.

Politiek/bestuurlijk De Ministerraad heeft in juni 2010 ingestemd met het maatregelenpakket. De minister van IenM heeft in nauwe samenwerking met partners in de logistieke keten het pakket uitgewerkt om de verwachte forse groei van de binnenvaart aan te kunnen.

Uitvoering Het programma is zoveel mogelijk in de markt gezet. De regierol ligt bij Rijkswaterstaat.

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen		•				
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën			•			•
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2011: het maatregelenpakket is nieuw opgenomen in het MIRT.

2012: de projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 17 mln).

2015: het programma is verlengd en het budget is verhoogd met de toegekende TEN-T subsidie.

Programma Vervanging & Renovatie - hoofdwegen

Gebied	Nationaal
Onderwerp	Hoofdwegen
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave Het verlengen van de levensduur van kunstwerken en andere objecten van het hoofdwegenet, om de veiligheid en beschikbaarheid van de bestaande infrastructuur in stand te houden. De ouderdom van een kunstwerk, of versnelde slijtage door een intensiever gebruik dan bij het ontwerp is voorzien, is hiervoor bepalend. Het grote aantal kunstwerken door de aanleg van wegen sinds de jaren '60 van de vorige eeuw maakt de aanpak extra urgent.

Oplossing Vervanging en renovatie van alle kunstwerken en andere objecten in het hoofdwegenet waar zich binnen de duur van het programma levensduurproblematiek voordoet. Allereerst vindt op basis van het ontwerp een inschatting plaats wanneer vervanging of renovatie aan de orde zal zijn. Daarnaast worden de objecten onderworpen aan inspecties en berekeningen. Dit leidt tot het inzicht waar op een termijn van 5 tot 15 jaar vervanging of renovatie nodig is.

Planning Dit programma is in 2014 gestart met maatregelen aan de meest urgente objecten. De al bestaande aanpak voor stalen bruggen maakt er deel van uit. In 2020 zal een tweede tranche objecten zijn aangepakt.

Financiën Het totale budget van dit programma (incl. Stalen Bruggen) bedraagt van 2014 tot en met 2019 € 631 mln (IF artikel 12). Het budget tot en met 2019 is, naast indexering, opgehoogd met een 2e tranche (€ 225 mln) en aangevuld met extra middelen voor A22 Velsertunnel (€ 35 mln). Voor de totale vervanging- en renovatieopgave van hoofdwegen en hoofdvaarwegen tezamen is in de periode 2021-2028 een reservering opgenomen van circa € 3,1 mrd (artikel 18).

Uitvoering Rijkswaterstaat voert de projecten uit (zie bijgaande tabel).

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen					•	•
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2014: het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

2015: aan het programma is een tranche 2 toegevoegd.

Programma Vervanging & Renovatie - hoofdwegen

Gebied Nationaal
Onderwerp Hoofdwegen
Ministerie IenM
Fase Realisatie

WEGNR.	OBJECTEN	GEREED
A7	Kruiswaterbrug tussen Sneek en afslag Bolsward	2014
A15	Viaduct Wilhelminakanaal/Hardinxveld-Giessendam	2014
A44	Kunstwerken A44/zuidelijke en noordelijke Kaagbruggen/Hoofdvaart/Lisserweg	2016
A50	Brug tussen de knooppunten Valburg en Ewijk	2015
A58	Kreekrakbrug tussen knooppunt Markiezaat en afslag Rilland	2015
A12	Galecopperbrug tussen de knooppunten Oudenrijn en Lunetten	2015
A15	Viaduct Veerdijk/Papendrecht	2015
A22	Velsertunnel	2016
A59	Brug Drongelens kanaal en Viaduct Hoogeinde/Drunen	2017
A76	Zuidelijk viaduct Daelderweg/Nuth	2016-2020
A16	Brienenoordbrug tussen de knooppunten Ridderkerk en Terbregseplein	2018
N15	Suurhoffsbrug tussen Europoort en Oostvoorne (incl beweegbare deel)	2018
N3	Wantijbrug tussen Papendrecht en Dordrecht	2018
N200	Brug Rijnlandse Boezemwateren	2018
N3	Fundering N3 Dordrecht-Zuid- Papendrecht	2019
A27	Stichtse Brug- knooppunt Almere	2016
	Tunneltechnische Installatie tunnels in Zuid- en Noord-Holland (fl1 ZH NH)	2016
A 6	Fundering A6 Lelystad Noord - Ketelbrug	2020

Quick Wins Binnenhavens

Gebied	Nationaal
Onderwerp	Hoofdvaarwegen
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave In de Beleidsbrief Varen voor een vitale economie heeft IenM de ambitie neergezet om samen met de decentrale overheden een toekomstvast netwerk van vaarwegen en havens te realiseren dat goed bereikbaar is. Zoals de Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse (LMCA) heeft aangetoond, moet daarbij de focus niet alleen op een goed vaarwegennet liggen, maar ook op de beschikbaarheid van natte op- en overslagmogelijkheden. Goed bereikbare binnenhavens en voldoende natte bedrijventerreinen zijn in dat opzicht van groot belang. Dit vraagt om investeringen in onderhoud en in nieuwe infrastructuur.

Oplissing Het kabinet heeft middelen beschikbaar gesteld voor de verbetering van de bereikbaarheid van binnenhavens. De maatregel 'quick wins binnenhavens' richt zich op snel te realiseren infrastructurele voorzieningen (kades, loswallen, havenmondingen, ontsluitende natte en droge infrastructuur van nieuwe natte bedrijventerreinen) die in beheer en/of eigendom zijn van gemeenten of provincies. Zeehavens vallen buiten de scope van de maatregel. Om in aanmerking te komen voor een deel van de middelen dienen provincies/stadsregio's een netwerkanalyse op te stellen en moet er een positieve MKBA aan de ingediende plannen ten grondslag liggen. Decentrale overheden dragen zelf 50% van de kosten. Inmiddels zijn twee tranches uitgezet, hierbij zijn 68

projecten betrokken. Hiermee is een subsidiebedrag van ca. € 90 mln gemoeid. Inmiddels is gebleken dat een aantal projecten niet zal worden gerealiseerd en dat een aantal projecten goedkoper uitvalt. Deze vrijval is inmiddels gebruikt om binnenvaartknooppunten met nationaal belang in het kader van de 3^e tranche aan te pakken in Tiel, Bergen op Zoom, Venray/Wanssum, Oss en Waalwijk.

Planning

2008: besluitvorming 1^e tranche
2009: besluitvorming 2^e tranche
2012/ 2013: besluitvorming 3^e tranche:
2009-2015: uitvoering projecten
Oplevering: de planning en oplevering van de quick wins binnenhavens zijn een verantwoordelijkheid van de decentrale overheden.

Financiën Beschikbaar budget: € 80 mln.

Politiek/bestuurlijk In het Coalitieakkoord heeft het kabinet aangegeven dat goederenvervoer over water en de innovatie in de binnenvaart zullen worden gestimuleerd. Quick Wins binnenhavens is één van de maatregelen waarmee daar uitvoering aan wordt gegeven. In het Aanvullend Beleidsakkoord en via amendement Anker cs (TK 31200 A, nr 25) is in het kader van het stimuleringspakket aanvullend € 50 mln beschikbaar gesteld voor het verbeteren van de (bereikbaarheid van) binnenhavens.

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplissing					•	
Planning					•	
Financiën	•		•	•	•	
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2010: in het aanvullend beleidsakkoord is aanvullend € 50 mln beschikbaar gesteld.

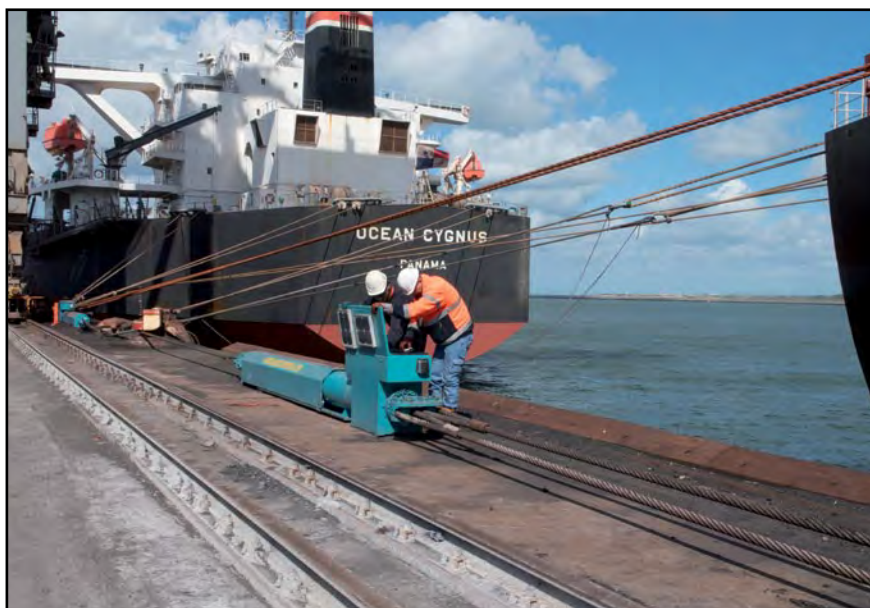
2012: in het kader van een bezuinigingstaakstelling op subsidies is een korting van € 10 mln toegepast.

2013: in het kader van de 3^e tranche is een budget van € 20 mln beschikbaar gesteld.

2014: als gevolg van diverse scopewijzigingen bij lopende projecten en de overboeking van 3^e tranchebudgetten naar het gemeentefonds, is de oplevering van het totaalprogramma en het budget aangepast.

Subsidieprogramma ZeehavenInnovatieProject voor duurzaamheid (ZIP)

Gebied	Nationaal
Onderwerp	Hoofdvaarwegen
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave In de Beleidsbrief Duurzame Zeehavens is aangegeven dat, om de verwachte substantiële groei van de goederenstromen in de Nederlandse zeehavens te kunnen accommoderen, verdere verduurzaming in de Nederlandse zeehavens nodig is. Op een aantal in de beleidsbrief genoemde thema's zullen zonder flankerende maatregelen problemen ontstaan. In de beleidsbrief is een aantal actiepunten opgenomen dat moet leiden tot een meer duurzame havenontwikkeling, zodat de groei van de transportstromen kan worden geacommodeerd met waar mogelijk een vermindering van druk op de leefomgeving.

Oplossing Een van deze actiepunten is het Subsidieprogramma ZeehavenInnovatie-Project voor duurzaamheid (ZIP). Middels dit programma worden projecten gesubsidieerd die bijdragen aan de verduurzaming van de Nederlandse zeehavens op de thema's geluid, emissies, ruimtegebruik en waterkwaliteit. Deze regeling is in juni 2010 in de Staatscourant gepubliceerd. Er is € 5 mln. beschikbaar voor deze regeling. Inmiddels is aan 9 projecten subsidie verleend. Het beschikbare budget is met de toewijzing van deze projecten vrijwel uitgeput.

Planning Alle 9 projecten zijn in 2011 gestart. De looptijd van de projecten is verschillend. De eerste 3 projecten zijn in 2012 afgerond, medio 2014 moet het laatste project zijn afgerond. Hierna volgt in 2015 een evaluatie.

Financiën Taakstellende rijksbijdrage: € 5 mln.

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen			●			
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2012: het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Walradarsystemen

Gebied	Nationaal
Onderwerp	Hoofdvaarwegen
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave Bij de begeleiding van de scheepvaart van en naar de Nederlandse zeehavens wordt gebruik gemaakt van een aantal instrumenten. Eén van deze instrumenten is het verkeersbegeleidend systeem. Investerings in het Schelderadarsysteem, de Verkeerscentrale Waddenzee en de verkeerscentrale op Fort Harssens te Den Helder worden bekostigd uit de walradarsystemen.

Oplossing Verkeersbegeleidende systemen op de Westerschelde, de Waddenzee en de aanloop naar de haven in Den Helder, waarmee een veilige en vlotte verkeersafwikkeling in stand wordt gehouden. Daarmee voldoen zij aan de internationale richtlijnen en ontwikkelingen. In 2011 is de vernieuwde verkeerscentrale in Den Helder opgeleverd.

Planning

Oplevering: divers

De planning en de oplevering van de radarsystemen verschilt per regio. Zo is de oplevering van de vernieuwde verkeerscentrale in Den Helder in 2011 geschied. De investeringen in de Schelderadarketen betreffen de realisatie van een radarpost Noord. De ingebruikname is eind 2015 op locatie Neeltje Jans.

Financiën Taakstellend budget: € 24 mln. Bijdragen van derden: de investeringen in de Schelderadarketen zijn voor gezamenlijke rekening van Nederland en Vlaanderen. De bijdrage vanuit Vlaanderen fluctueert per jaar,

afhankelijk van het aantal scheepvaartbewegingen.

Politiek/bestuurlijk Toezeggingen:

Nederland heeft zich internationaal verplicht om verkeersbegeleidende systemen van en naar de Nederlandse zeehavens te hebben en in stand te houden. Op grond van het Schelderadarverdrag is door Nederland en België gezamenlijk een Schelderadarsysteem ontwikkeld. Het verdrag regelt de kostenverdeling op basis van het aantal schepen dat de havens aandoet. De investering in de Verkeerscentrale Waddenzee is mede ingegeven vanwege de bijzondere status van de Waddenzee. In 2004 is een intentieverklaring ondertekend over de modernisering van de centrale zeeverkeerspost op Terschelling. Medio 2011 heeft de staatssecretaris besloten om de bouw van deze Zeeverkeerscentrale te beëindigen. De vuurtorens Schiermonnikoog en Terschelling blijven daarom volledig bemenst. Er wordt gezien of aanvullend hierop nog wijzigingen noodzakelijk zijn. De investeringen in de verkeerscentrale Fort Harssens te Den Helder gebeuren op basis van het convenant tussen voormalig VenW en Defensie uit 1990, waarbij is afgesproken dat de verkeersbegeleiding van en naar de haven van Den Helder door de Koninklijke Marine zal geschieden en dat (nu) IenM de voor deze taak benodigde investeringen in radar etc. zal doen.

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen			●			
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën			●	●		
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2012: het project is nieuw opgenomen in het MIRT. De projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-Bijdrage (€ 10 mln).

2013: het budget is verlaagd vanwege een overboeking aan het project vaarweg Eemshaven-Noordzee ten behoeve van een Vessel Traffic Management systeem.

Noord-Holland, Utrecht en Flevoland

Visie

Hoofdopgaven

Gebieden met concentratie van opgaven van nationaal belang

Overige gebiedsopgaven

Kaarten

MIRT-onderzoeken

Project- en programmabladen

Visie

Het MIRT-gebied Noord-Holland, Utrecht en Flevoland beslaat het grondgebied van de drie betrokken provincies, inclusief het IJsselmeergebied. Centrale ambitie voor het gebied is het versterken van de internationale concurrentiepositie. Daarvoor liggen met name kansen in het samenhangende stedelijk netwerk van de kust bij IJmuiden tot aan de steden Utrecht, Amersfoort en Lelystad (samen de Noordvleugel). De Noordvleugel vormt het hart van de financiële dienstverlening en van de Nederlandse export van zakelijke dienstverlening, waarin de topsector Creatieve Industrie ruim is vertegenwoordigd. Ook beschikt het gebied over een sterk cluster Life Sciences en vormt het de drijvende kracht van de dienstverlening in High Tech Systemen. Met de mainport Schiphol en de Amsterdamse haven heeft de Noordvleugel een goede internationale bereikbaarheid voor personen- en goederenvervoer.

Om blijvend internationaal concurrerend te kunnen zijn, moet de Noordvleugel aantrekkelijk blijven voor innovatieve en creatieve bedrijven en hun kenniswerkers. Dit vraagt samenhangende acties op het gebied van economie, woningbouw, landschap, natuur, water, transport en energie. Duurzaamheid is daarbij een overkoepelend thema, omdat in alle gevallen geldt dat een duurzame ontwikkeling voorop staat.

De provincies Noord-Holland, Utrecht en Flevoland en de daarbinnen gelegen gemeenten trekken steeds meer samen op. Deze intensievere samenwerking maakt het vooral op het niveau van de Noordvleugel, waarin de Metropoolregio Amsterdam (MRA) en de

regio Utrecht met elkaar samenwerken, mogelijk de slagkracht van de bestaande economische relaties te vergroten, massa te maken en agglomeratievoordelen te behalen. Daarbij geldt dat de overige regio's van Noord-Holland, Flevoland en Utrecht niet alleen profiteren van een versterkt economisch potentieel van de Noordvleugel, maar hier ook aan bijdragen.

De intensievere samenwerking, ook met het Rijk, heeft geleid tot het opstellen van één gebiedsagenda. Het betrekken van het bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties en het bespreken van de centrale thema's uit de gebiedsagenda in het bestuurlijke overleg MIRT, past bij de vernieuwing van het MIRT.

Hoofdopgaven

Om de internationale concurrentiepositie te versterken liggen er opgaven op tal van terreinen.

Economie: optimalisatie vestigingsklimaat

De inzet is gericht op het versterken van de internationale concurrentiepositie. Daarbij maakt massa, zowel qua bedrijven als arbeidsmarkt, de regio extra aantrekkelijk. Clustering van bedrijven is namelijk goed voor vergaande specialisatie en bovendien stimuleert interactie in druk stedelijk gebied kennisdeling, hetgeen de kans op een goede match op de arbeidsmarkt vergroot. Het is daarom de opgave geconcentreerd ruimte te bieden aan economische activiteiten en bovenlokale voorzieningen. De Noordvleugel kampt tegelijkertijd binnen en buiten de stadscentra met een grote



leegstand van kantoren. Er zijn eerste stappen gezet om deze leegstand tegen te gaan. Het is de opgave deze aanpak verder uit te bouwen. Hetzelfde geldt voor de herstructurering, intensivering en transformatie van bedrijventerreinen. Tenslotte moet in het kader van de verstedelijkingsopgave rekening worden gehouden met de huidige leegstand van winkelvegoed en de mogelijkheden van herstructurering en transformatie.

Verstedelijking: duurzame woningbouwontwikkeling

De combinatie van een sterke economische positie en de aanwezigheid van aantrekkelijke woonmilieus leidt tot een blijvende grote woningvraag, met name in de Noordvleugel, waar sprake is van een relatief jonge bevolking. Op korte termijn dient de woningmarkt op gang te komen en op de langere termijn gaat het er om tijdig te voorzien in voldoende en passende woningen, waarbij (markt) partijen worden uitgenodigd tot het investeren in en realiseren van de gewenste woningbouw. Het niet voorzien in voldoende en passende woningen kan, op termijn, negatieve gevolgen hebben voor de aantrekkelijkheid en toegankelijkheid (c.q. betaalbaarheid) van de regio voor (internationale) kenniswerkers. Kwalitatief gezien is er met name behoefte aan centrumstedelijke en groenstedelijke woonmilieus. Bij het versterken van het kwantitatieve en kwalitatieve woningaanbod ligt de nadruk daarom in eerste instantie op bouwen binnen bestaand bebouwd gebied. Daarbij is speciale aandacht nodig voor verdichting rondom OV-knooppunten. Daarnaast is het van belang dat lopende grote projecten als Leidsche Rijn en Almere zo spoedig mogelijk worden uitgevoerd. Overigens wordt het aantrekkelijke woonklimaat in de Noordvleugel niet alleen bepaald door het woningaanbod.

De arbeidsmarkt, de vele soorten (hogere) opleidingen, het ruimtelijke culturele aanbod en het brede voorzieningenniveau spelen eveneens een belangrijke rol.

Bereikbaarheid: goed functionerend vervoersnetwerk

De Noordvleugel heeft haar sterke economische positie mede te danken aan haar goede bereikbaarheid. De economische ontwikkeling en het toenemend aantal inwoners zorgen voor een toenemende druk op het mobiliteitssysteem. De Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) laat zien dat de problemen op de weg zich naar verwachting vooral zullen voordoen aan de noord- en noordwestkant van Amsterdam, aan de oostkant van Amsterdam en rond Lelystad. Bij het regionaal OV vallen vooral de knelpunten in Utrecht op. Het is de opgave te blijven voorzien in een goede bereikbaarheid in de vorm van een robuust multimodaal vervoersnetwerk. Daarbij verdienen de bereikbaarheid van de luchthaven en de haven, inclusief de achterlandverbindingen, speciale aandacht. Daarnaast is het met het oog op de toenemende verstedelijking des te belangrijker om de stedelijke en regionale infrastructuur (weg, OV, fiets) mede in relatie tot de hoofdinfrastructuur, te optimaliseren en waar nodig uit te bouwen.

Bij de verdere analyse van de bereikbaarheidsproblematiek kan gebruik worden gemaakt van de bereikbaarheidsindicator. Bij het zoeken naar oplossingen zal een breed palet aan oplossingsrichtingen op het gebied van innoveren, informeren, in stand houden, inrichten en infrastructuur moeten worden ingezet. Bij inrichten gaat het onder meer om de ontwikkeling van knooppunten.

Noord-Holland, Utrecht en Flevoland

Natuur en landschap: aantrekkelijk landelijk gebied en groen in en om de stad

De rijke schakeling van woon-, werk- en natuurgebieden op korte afstand van elkaar vormt voor de Noordvleugel een vestigingsplaatsfactor van betekenis. In grote delen van de Noordvleugel staat de kwaliteit van het landschap onder druk. Het is de opgave de landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten en structuren te behouden en te versterken. Daarnaast is het, zeker in relatie tot de toenemende verstedelijkingsdruk, noodzakelijk om te blijven investeren in de toegankelijkheid en beleefbaarheid van het landelijk gebied.

De financiële middelen voor natuur en landschap staan onder druk. Om die reden wordt er zowel door overheden als terreinbeherende organisaties gekeken naar private partijen. Het is de opgave nieuwe financieringsconstructies te ontwikkelen, waarbij een balans wordt gezocht tussen economische activiteiten en de kwaliteiten van natuur en landschap.

Water: robuust watersysteem

In Noord-Holland, Utrecht en Flevoland neemt de wateropgave als gevolg van de klimaatverandering toe. Het gaat er vooral om een betere bescherming te bieden tegen hoog water en het voorkomen van grote schade als gevolg van hevige regenval en zoetwatertekorten. Het vinden van oplossingen hiervoor vormt een randvoorwaarde voor een goed vestigingsklimaat en voor de leefbaarheid in deze regio. Het Nationaal Waterplan 2009-2015 geeft hierbij de richting aan. In het kader van het Deltaprogramma worden najaar 2014 beslissingen genomen met het oog op een samenhangende aanpak voor de korte en lange termijn.

Energie: verduurzaming energievoorziening

Noord-Holland, Utrecht en Flevoland zullen een substantiële bijdrage moeten leveren aan de nationale doelen om in 2023 te komen tot een 20% lagere CO₂-uitstoot en 16% duurzame energie-opwekking. Enerzijds moet door besparing het energieverbruik worden teruggedrongen door de bestaande woningvoorraad duurzaam te renoveren, door maatschappelijk vastgoed duurzaam te maken en door kennisverspreiding. Anderzijds moet de productie van duurzame energie drastisch omhoog en moet dit ruimtelijk mogelijk worden gemaakt.

Gebieden met concentratie van opgaven van nationaal belang

Rijk en regio zijn in Noord-Holland, Utrecht en Flevoland samen verantwoordelijk voor een aantal majeure integrale gebiedsopgaven. Daarnaast zijn er integrale gebiedsopgaven waarvoor de regio primair verantwoordelijk is, maar waarbij mogelijk ook betrokkenheid van het Rijk nodig is, bijvoorbeeld binnen deelopgaven. De zeven gebiedsopgaven waar het Rijk een actieve bijdrage aan levert zijn hieronder beschreven.

Mainport Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer

De internationale aantrekkingskracht van de Noordvleugel en het mondiale netwerk van Schiphol en de zeehavens zijn twee zijden van dezelfde medaille. Ze versterken elkaar en hebben elkaar nodig om sterk te staan in de internationale concurrentie. De hoofdkantoren van multinationals langs de Amsterdamse Zuidas en internationale organisaties elders in Amsterdam zijn daarvan een voorbeeld. Bedrijven kiezen niet alleen vanwege hun economische activiteiten voor deze locatie. Ook vanwege de prettige combinatie van woon- en werkomgeving, een goede internationale bereikbaarheid en een aantrekkelijk voorzieningenniveau. De ambitie is alle functies in het gebied te accommoderen, zodat een zo groot en effectief mogelijke bijdrage aan de economische groei geleverd kan worden. Hierbij zijn ruimtelijke keuzes gemaakt over:

- De spanning tussen de ontwikkeling van woningbouw en de ontwikkeling van de luchtvaart in het gebied.
- Behoud van de catchment area (gebied waar een luchthaven haar passagiers vandaan haalt) van Schiphol en het verbeteren van de landzijdige ontsluiting.
- Implementeren van internationale aanbevelingen ten aanzien van vliegveiligheid in het licht van onder andere de wateropgave in relatie tot het weren van vogels en de noodzaak om duurzame energie op te wekken (windturbines) in relatie tot het weren van hoge bebouwing.

De ruimtelijke keuzes slaan onder meer neer in het Luchthaven-indelingsbesluit (LIB).

Zuidas

De Amsterdamse Zuidas is gelegen in de nabijheid van Schiphol, tussen het statige Zuid en Buitenveldert en is goed ontsloten door diverse verkeers- en vervoermodaliteiten. De metropolitane allure, de nabijheid van groen en de binnenstad, de bereikbaarheid en het ruime culturele aanbod en het onderwijs- en voorzieningenaanbod, maken de Zuidas tot een aantrekkelijke plek om te werken, te wonen en te verblijven. Voor het Rijk is het belangrijk de Zuidas te ontwikkelen als economische toplocatie en infrastructuurknooppunt (weg, spoor en openbaar vervoer), samen met andere overheden. In totaal zullen in de Zuidas in de toekomst zo'n 20.000 mensen wonen, 80.000 mensen werken en 30.000 studenten onderwijs genieten. Zowel de weg- als de OV-infrastructuur wordt in de komende jaren uitgebreid en verbeterd. Om ruimte te scheppen voor de nieuwbouw en uitbreiding van infrastructuur is in 2012 besloten de A10 ondergronds te brengen.

Noordzeekanaalgebied / Zaan-IJ oevers

De ambitie is om met het Noordzeekanaalgebied een zo groot mogelijke bijdrage te leveren aan het verbeteren van de internationale concurrentiepositie van de Noordvleugel en daarmee aan de regionale en nationale economie. Daarbij vormen de groei van de haven en de groei van de stad één samenhangende opgave. Rijk en regio hebben in oktober 2013 gezamenlijk een integrale ruimtelijk-economische visie voor het gebied vastgesteld. Hierin zijn afspraken gemaakt hoe de schaarse fysieke en milieuruimte optimaal kan worden ingezet voor het creëren van de juiste vestigingsvoorwaarden voor bedrijvigheid en voor het huisvesten

Noord-Holland, Utrecht en Flevoland

van talent in het Noordzeekanaalgebied. De belangrijkste afspraken zijn gericht op de toekomstige ontwikkeling van bedrijventerreinen, woonwerkmilieus, groen en recreatie, bereikbaarheid en milieuhinder. De vastgestelde visie vormt de basis voor overheden en andere betrokken partijen om besluiten te nemen over de eigen acties en investeringen in het gebied. Daartoe is de visie uitgewerkt in een gezamenlijke uitvoeringsagenda, waarin de te nemen stappen geconcretiseerd worden. De ontwikkelingen in het gebied worden op zodanige wijze gemonitord dat tijdig ingespeeld kan worden op kansen en bedreigingen.

Amsterdam-Almere-Markermeer

In november 2013 heeft het Rijk de rijksstructuurvisie Amsterdam-Almere-Markermeer vastgesteld, waarin het perspectief op de ontwikkeling van het gebied is vastgelegd. Het toekomstperspectief is door de regionale overheden bekrachtigd in een bestuursovereenkomst, terwijl de afspraken over Almere 2.0 tussen het Rijk, de provincie Flevoland en de gemeente Almere in een uitvoeringsovereenkomst zijn vastgelegd. De groei en de daarbij horende investeringen in de integrale ontwikkeling van de stad, biedt Almere de kans zich door te ontwikkelen als een meerkernige stad met een groene kwaliteit midden in het stedelijk netwerk van de Noordvleugel. Het Rijk-regioprogramma Amsterdam-Almere-Markermeer (RRAAM) gaat uit van een drievoudige ambitie als het gaat om verstedelijking, bereikbaarheid en natuur in de regio Amsterdam-Almere-Markermeer. Het toekomstperspectief voor Almere is een westelijk georiënteerde stad met circa 60.000 nieuwe woningen ten opzichte van 2010 en een forse groei van het aantal arbeidsplaatsen. Door de verstedelijking langs de bestaande vervoersassen te concentreren, worden de investeringen in deze assen optimaal benut. Almere groeit in fasen en organisch volgens het bestaande meerkernige stadsconcept. Door innovatieve experimenten wordt geprobeerd de woningbouw zo goed mogelijk aan te laten sluiten bij de woningbehoefte. Met de Floriade in 2022 krijgt het imago van Almere als aantrekkelijke suburbane stad een internationale impuls. Afhankelijk van het tempo waarin de woningbouw plaatsvindt, is op termijn de aanleg van een IJmeerverbinding de stip op de horizon. Tenslotte wordt ingezet op een vooruitgang van de ecologische kwaliteit in het Markermeer-IJmeer. Het perspectief daarbij is een Toekomstbestendig Ecologisch Systeem (TBES). Hierdoor ontstaat een kwalitatief hoogwaardige leefomgeving, met aantrekkelijke natuur- en recreatiegebieden. Het ecologisch systeem van het Markermeer-IJmeer wordt vitaal, gevarieerd en robuust.

As Stationsgebied Utrecht-Leidsche Rijn

Op de as Stationsgebied Utrecht-Leidsche Rijn lopen enkele omvangrijke, langlopende ontwikkelingen van nationale betekenis. De herontwikkeling van het Utrechtse stationsgebied is een van de grootste projecten van het land. Het station en de OV-terminal worden vernieuwd en uitgebreid en in het gebied daar omheen vindt een aanzienlijke kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte en een hoogwaardige transformatie plaats. In het kader van de zoektocht naar het verbeteren van de oost-west relaties in de stad wordt hard gewerkt aan de uitbreiding van het tramnetwerk. Leidsche Rijn is de grootste Vinex-locatie van Nederland. Het gebied

fungeert tevens als centraal gelegen vestigingslocatie voor bedrijven en kantoren. Het is van belang dat, ondanks de stagnerende woning- en kantorenmarkt, de ontwikkeling van Leidsche Rijn wordt afgemaakt. Voor de komende jaren is daarbij de realisatie van Leidsche Rijn Centrum de grootste opgave. Op het industrieterrein Lage Weide, met één van de belangrijke binnenhavens van Europa, zien ondernemers en overheden kansen voor een duurzaam en innovatief multimodaal knooppunt voor logistieke activiteiten.

Utrecht Oost-Science Park

Het Utrechtse Science Park, onderdeel van De Uithof, levert een belangrijke bijdrage aan de internationale economische ontwikkeling van de Noordvleugel. De Utrechtse Universiteit wil De Uithof verder ontwikkelen als centraal liggend nationaal kenniscentrum. De laatste jaren ontwikkelt het gebied zich tot een internationaal georiënteerd science-cluster, met een concentratie van topbedrijven.

Het Science Park maakt deel uit van het grotere gebied Utrecht Oost. In dit gebied wordt de komende jaren veel geïnvesteerd. In 2013 is een netwerk ontstaan van overheden, universiteit, ziekenhuis, bedrijfsleven en natuurorganisatie. Deze zien de profilering en groei van de regionale economie als een gezamenlijke verantwoordelijkheid en willen het gebied in dat kader verder ontwikkelen als een 'area of excellence'. Om dat te bereiken willen partijen de verschillende ontwikkelingen beter op elkaar afstemmen, zodat ze elkaar verder versterken. Ook is het de inzet de dynamiek van de stad Utrecht te verbinden met de groene kwaliteiten van de landgoederen, forten en de Utrechtse Heuvelrug om het gebied nog meer allure te geven en aantrekkelijker te maken voor internationale vestigingen.

A12-zone Oudenrijn-Lunetten

Op lange termijn kan de A12-zone tussen de verkeerspleinen Oudenrijn en Lunetten zich ontwikkelen tot een multifunctioneel dynamisch woon-werkgebied, dat bijdraagt aan het versterken van de economische kracht van de Noordvleugel. In 2013 is samen met private partijen een handelingsperspectief voor het gebied opgesteld.

Overige gebiedsopgaven

Naast de ontwikkelingen in de hiervoor beschreven majeure integrale gebiedsopgaven, spelen er vele opgaven in deelgebieden van Noord-Holland, Utrecht en Flevoland. Dit geldt niet alleen voor deelgebieden binnen de Noordvleugel, maar ook voor Noord-Holland Noord, overig Utrecht en overig Flevoland. Deze zijn eveneens van groot belang voor het versterken van de internationale concurrentiepositie. Het gaat voor een belangrijk deel om opgaven die opgepakt kunnen worden op regionaal schaalniveau.

Noord-Holland Noord

Noord-Holland Noord heeft een verscheidenheid aan ruimtelijke kwaliteiten die benut kunnen worden voor het scheppen van een

Noord-Holland, Utrecht en Flevoland

aangenaam woon- en werkklimaat. Op basis van deze gebiedskwaliteiten kan het gebied een bijdrage leveren aan de woningbehoefte van de Noordvleugel. Daarbij ontwikkelt het gebied haar eigen sterke kanten aan de hand van een clusteraanpak. Daartoe zijn vijf krachtige ruimtelijk-economische clusters aangewezen, namelijk Agribusiness, Duurzame Energie, Marien/Maritiem&Offshore, Vrijtijdseconomie en Medisch. Door samenwerking met overheden, onderzoeksinstituten en onderwijs en door onderlinge crossovers wordt innovatie sterk bevorderd. Met het oog op het versterken van de economische structuur verdient verbetering van de bereikbaarheid via weg, spoor en water aandacht.

Overig Utrecht

In de regio Zuidoost Utrecht liggen de belangrijkste opgaven op het gebied van wateropvang en -veiligheid en bereikbaarheid. Economisch liggen er onder meer kansen op het gebied van Agro Food Tuinbouw en Life Sciences. De regio West Utrecht ligt volledig in het Groene Hart. Dankzij het afwisselende landschap vervult deze regio onder meer een belangrijke functie als recreatiegebied voor de nabijgelegen steden.

Overig Flevoland

In Lelystad is voldoende ruimte voor het accommoderen van substantiële ruimtelijke ontwikkelingen. Lelystad Airport kan vanaf 2018 niet-mainportgebonden vliegtuigbewegingen van Schiphol opvangen. Voor het functioneren van Lelystad Airport is een goede bereikbaarheid van belang. Rijk en regio hebben begin 2014 afspraken gemaakt over de verdere verbetering van de bereikbaarheid van het vliegveld over de weg en per openbaar vervoer. Overig Flevoland is van belang voor het halen van de duurzame energiedoelstelling, onder meer door de aanleg van Nederlands grootste windpark in de Noordoostpolder. Voor het verbeteren van de ruimtelijk-economische structuur is de ontwikkelingszone Alkmaar-Hoorn-Enkhuizen-Lelystad-Zwolle van belang.

Zie voor gebiedsagenda Noord-Holland, Utrecht, Flevoland:

<http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/brieven/2013/11/18/bijlage-5e-gebiedsagenda-noord-holland-utrecht-flevoland.html>

RRAAM

In november 2013 hebben het Rijk en de regio respectievelijk de Rijksstructuurvisie Amsterdam-Almere-Markermeer en twee samenwerkingsovereenkomsten uitgebracht/ondertekend. De visie bevat het gezamenlijke toekomstperspectief op het noordelijk deel van de Randstad (de Noordvleugel) en in het bijzonder voor het gebied in en om Almere. Het betreft een 3-voudige ambitie voor verstedelijking, bereikbaarheid en natuur. Het doel van de visie is versterking van de internationale concurrentiepositie van de Noordvleugel en de ontwikkeling van Almere en het Markermeer-IJmeer.

Hierbij de link naar website Rijksoverheid over RRAAM:

<http://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/ruimtelijke-ordening-en-gebiedsontwikkeling/documenten-en-publicaties/kamerstukken/2013/11/20/aanbieding-rijksstructuurvisie-en-overeenkomsten-amsterdam-almere-markermeer.html>

Opgaven Noord-Holland, Utrecht en Flevoland

Algemeen

-  Stedelijke regio met een concentratie van topsectoren
-  Gebieden met concentratie van opgaven van nationaal belang

Economie

- Topsectoren
 -  Creatieve Industrie
 -  Agro & Food
 -  Tuinbouw & Uitgangsmaterialen
 -  Life Sciences & Health
 -  Logistiek
 -  Mainport Schiphol
 -  Greenport
 -  Burgerluchthaven van nationale betekenis
 -  Zeehaven
 -  Binnenhaven
- Regionaal
-  Energie
 -  Maritiem
 -  Zeehaven van regionale betekenis - militair gebruik

Verstedelijking

-  Uitleg
 -  Stedelijke vernieuwing / transformatie
- Regionaal
-  Uitleg
 -  Stedelijke vernieuwing / transformatie

Bereikbaarheid

-  Hoofdwegennet
-  Opgave hoofdwegennet
-  Hoofdspoorwegennet
-  Opgave hoofdspoorwegennet
-  Hoofdvaarwegennet
-  Opgave hoofdvaarwegennet
-  Opgave sluis
-  OV-knooppunt
-  Corridor achterlandverbinding

Regionaal

-  Regionale weg
-  Opgave regionale weg
-  Opgave brug

Op de kaart zijn t.a.v. infrastructuur de huidige opgaven aangegeven waar een MIRT Verkenning, MIRT Onderzoek of planuitwerking loopt.

Natuur, Landschap & Erfgoed

-  EHS op land (herijkt)
-  Natura 2000 - land
-  Natura 2000 - water
-  Nationaal Park
-  Cultureel erfgoed op (voorlopige) lijst werelderfgoed
-  Natuurlijk erfgoed op (voorlopige) lijst werelderfgoed
-  Object of ensemble op de (voorlopige) lijst werelderfgoed

Regionaal

-  Metropolaan Landschap

Water

-  Primaire kering - voldoet niet
-  Primaire kering - nader onderzoek
-  Primaire kering - voldoet
-  Piekafvoer / Afwatering
-  Peilbeheer / Peilfluctuatie
-  Afvoercapaciteit
-  Kustversterking / Zandsuppletie
-  Sluis
-  Berging (zoekgebied)
-  (Verbeteren) ecologische kwaliteit
-  Aandachtsgebied zoetwater door bodemdaling
-  Aandachtsgebied zoetwater door verzilting
-  Droogtegevoelig gebied: geen wateraanvoer uit hoofdwatersysteem mogelijk

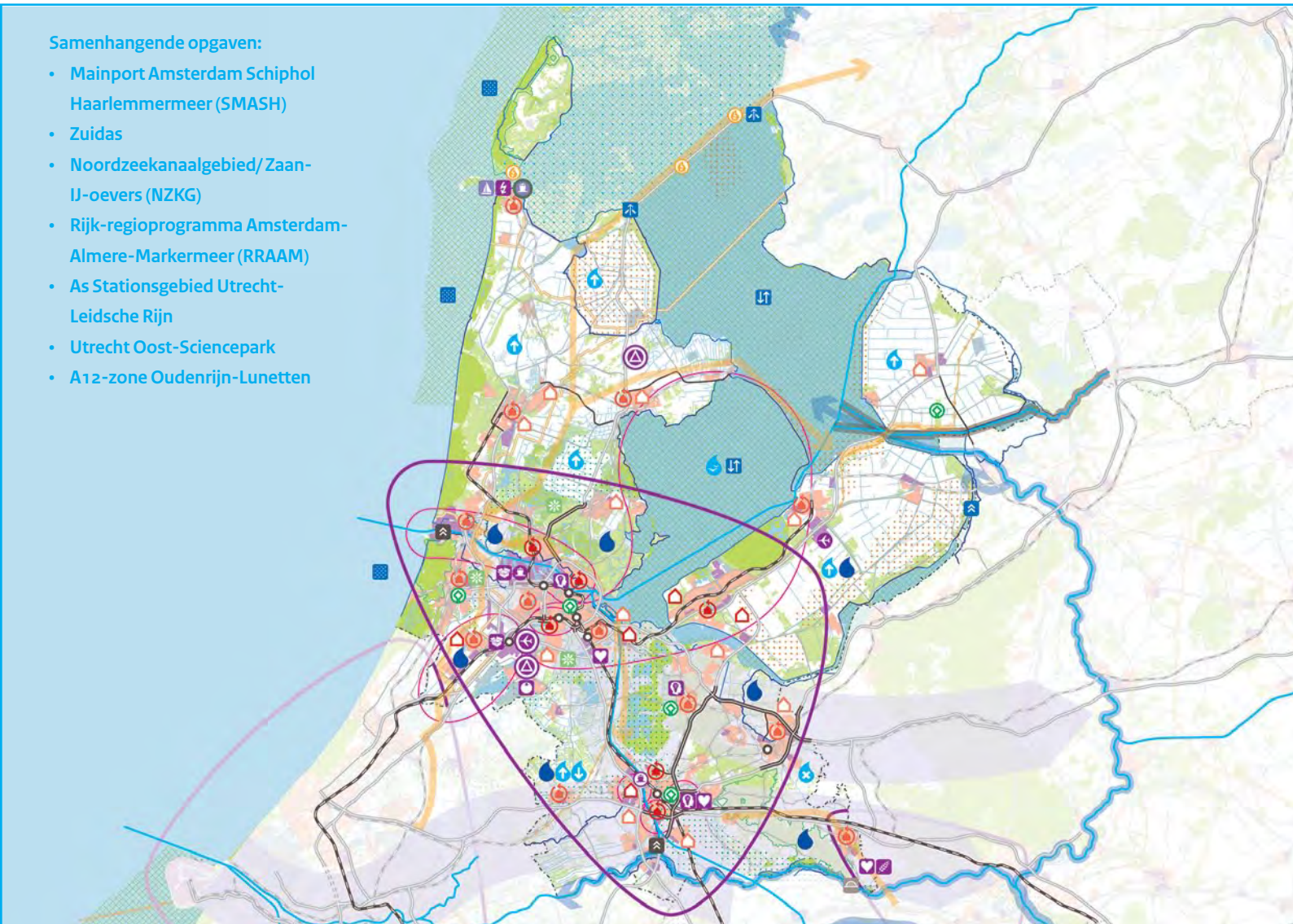
Energie

-  Hoogspanningsleiding > 220kV
-  Nieuwe hoogspanningsverbinding 380kV
-  Buisleidingenstrook
-  Gebied windenergie
-  Energie uit water

Opgaven Noord-Holland, Utrecht en Flevoland

Samenhangende opgaven:

- Mainport Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer (SMASH)
- Zuidas
- Noordzeekanaalgebied/ Zaan-IJ-oeveren (NZKG)
- Rijk-regioprogramma Amsterdam-Almere-Markermeer (RRAAM)
- As Stationsgebied Utrecht-Leidsche Rijn
- Utrecht Oost-Sciencepark
- A12-zone Oudenrijn-Lunetten



MIRT-ONDERZOEK

- 1) Bereikbaarheid noordkant Amsterdam
- 2) Bereikbaarheid oostkant Amsterdam
- 3) Bereikbaarheid Lelystad Airport
- 4) Organisch Bouwen
- 5) Rijksvastgoed Lelystad
- 6) Stedelijke Bereikbaarheid Metropoolregio Amsterdam

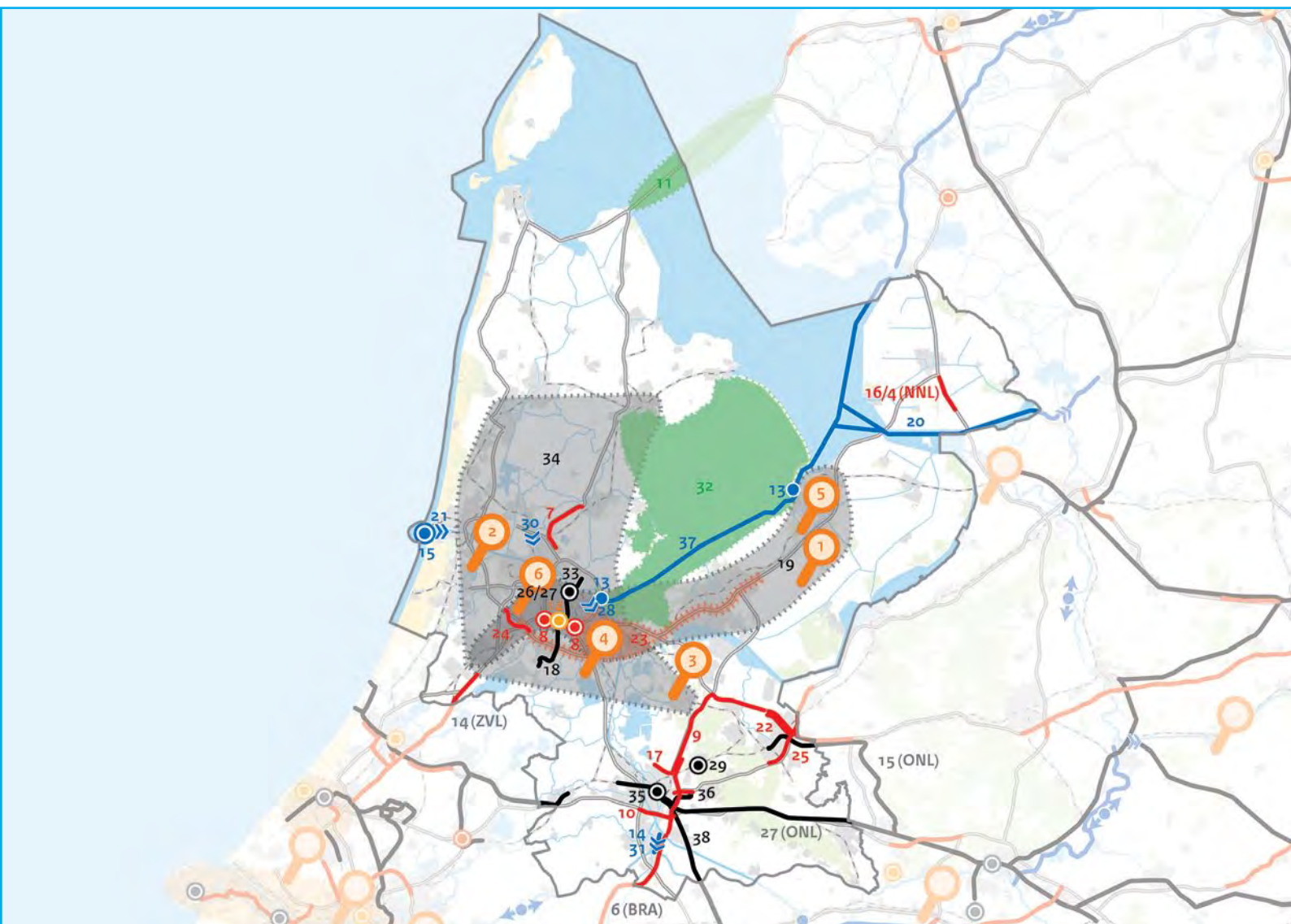
PLANUITWERKING

- 7) A7/A8 Purmerend-Zaandam-Coenplein
- 8) A10 knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel
- 9) A27/A1 Utrecht-knooppunt Eemnes-aansluiting Bunschoten
- 10) A27/A12 Ring Utrecht
- 11) Afsluitdijk
- 12) Amsterdam Zuidas
- 13) Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Amsterdam-Lemmer
- 14) Lekkanaal/3^e Kolk Beatrixsluis
- 15) Lichten Buitenhaven IJmuiden
- 16) N50 Ens-Emmeloord
- 17) Noordelijke Randweg Utrecht (NRU)
- 18) Ombouw Amstelveenlijn (hoogwaardige tramverbinding)
- 19) Ov Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad
- 20) Vaarweg IJsselmeer-Meppel
- 21) Zeetoegang IJmond

REALISATIE

- 22) A1 Bunschoten-Knooppunt Hoevelaken
- 23) A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere
- 24) A9 Omlegging Badhoevedorp
- 25) A28/A1 Knooppunt Hoevelaken
- 26) Amsterdam CS, Cuypershal
- 27) Amsterdam CS, fietsenstalling
- 28) Amsterdam-Rijnkanaal (verwijderen keersluis Zeeburg)
- 29) Bilthoven, spoorwegovergang Soestdijkseweg
- 30) De Zaan (Wilhelminasluis)
- 31) Lekkanaal, verbreding kanaalzijde/uitbreiding
- 32) Markermeer-IJmeer
- 33) Noord-Zuidlijn
- 34) Regionet, fase 1
- 35) Utrecht Centraal (NSP)
- 36) Utrecht, tram naar De Uithof
- 37) Verbeteren vaargeul IJsselmeer (Amsterdam-Lemmer)
- 38) Vleuten-Geldermalsen (Incl. Randstadspoor, fase 1)

Projecten Noord-Holland, Utrecht en Flevoland



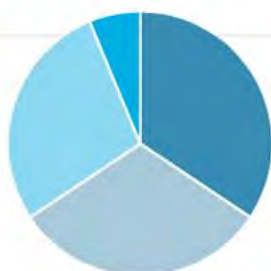
Legenda

- ● Wegen
- ● Spoor / OV
- ● Vaarwegen
- >> Sluis
- Ligplaats
- Integrale ontwikkelingen
- ● Water

* (ZVL) Regio-overschrijdende projecten;
 * (BRA) zie kaart betreffende regio
 * (ONL)

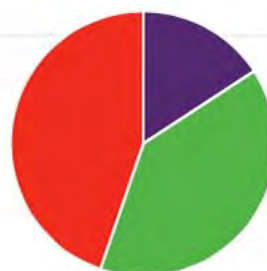
Infographic Noord-Holland, Utrecht en Flevoland

Verdeling
aantal projecten naar onderwerp



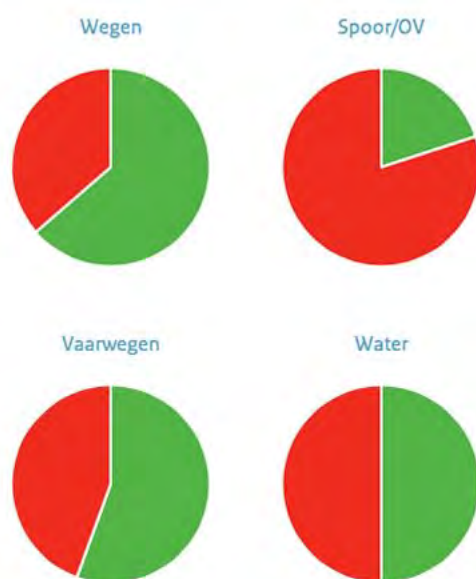
Wegen 11
Spoor/OV 10
Vaarwegen 9
Water 2

Verdeling
aantal projecten naar fase



Onderzoek 6
Verkenning 0
Planuitwerking 15
Realisatie 17

Verdeling
aantal fases naar onderwerp



	Onderzoek	Verkenning	Planuitwerking	Realisatie
Wegen	0	0	7	4
Spoor/OV	0	0	2	8
Vaarwegen	0	0	5	4
Water	0	0	1	1

Legenda

Onderwerpen

- Wegen
- Spoorwegen
- Vaarwegen
- Water

Fasen

- Onderzoek
- Verkenning
- Planuitwerking
- Realisatie

38

Totaal aantal projecten

Bereikbaarheid noordkant Amsterdam

Gebied Noord-Holland, Utrecht, Flevoland
Fase MIRT-onderzoek

Aanleiding en doel

Uit de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) van 2011 (bevestigd in een update in 2013) is gebleken dat er in 2028 op de A9 tussen Alkmaar en knooppunt Raasdorp en ook op de A7/A8 tussen de Coentunnel en Hoorn naar verwachting enkele bereikbaarheidsknelpunten op zullen treden. Deze knelpunten zijn onderwerp van studie geweest in het MIRT-Onderzoek Noordkant Amsterdam (MONA). Naar aanleiding van de uitkomsten daarvan zijn in oktober 2013 bestuurlijke afspraken gemaakt tussen het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, de provincie Noord-Holland en de Stadsregio Amsterdam. Er is afgesproken om voor de knelpunten op de A9 tussen Alkmaar en knooppunt Raasdorp een nieuw MIRT-onderzoek te starten en om voor de A7/A8 Coentunnel - Purmerend Noord een MIRT-verkenning te starten. Daarnaast zijn de provincie Noord-Holland en de Stadsregio Amsterdam in 2014 gestart met een Regionale planstudie naar Doortrekking van de A8 tussen Westzaan en Heemskerk.

De MIRT-verkenning en het MIRT-onderzoek werken volgens de nieuwe aanpak van bereikbaarheidsopgaven. De nieuwe aanpak betekent dat bereikbaarheidsopgaven waar relevant worden opgepakt in samenhang met andere (ruimtelijke) opgaven in het gebied ('zoeken naar meekoppelkansen'), dat breed wordt gekeken naar mogelijke oplossingen (niet alleen naar infrastructuur), en dat Rijk, regio en bedrijfsleven hierbij optrekken in een gelijkwaardige samenwerking.

Planning

In het voorjaar van 2014 is, op initiatief van het Ministerie van IenM, gestart met de zogenaamde kwartiermakersfase voor het MIRT-onderzoek Noordwestkant Amsterdam (voorheen A9). Deze fase moet leiden tot een gezamenlijk Plan van Aanpak voor het MIRT-onderzoek dat door alle partijen in de regio gedragen wordt. Dit plan geeft onder meer aan welke direct of indirect aan het bereikbaarheidsknelpunt gekoppelde overige (ruimtelijke) opgaven in het MIRT-onderzoek meegenomen zullen worden (scope) en welke rol elke partij in het MIRT-onderzoek zal krijgen.

De opzet en de scope van de te starten verkenning voor de A7/A8 is in 2014 verder uitgewerkt, samen met diverse overheden, maatschappelijke instanties, het bedrijfsleven en andere belanghebbenden. De planning is om eind 2014 tot een gedragen startbeslissing voor de verkenning te komen.

Betrokkenen

Inhoudelijke en procesmatige meerwaarde wordt gezocht door samenwerking met alle relevante partijen in de regio: overheidspartijen, vervoerders, terreinbeheerders, belangengroeperingen, kennisinstellingen en (overige) marktpartijen.

Bereikbaarheid oostkant Amsterdam

Gebied Noord-Holland, Utrecht, Flevoland
Fase MIRT-onderzoek

Aanleiding en doel

Uit de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) van 2011 (bevestigd in een update in 2013) is gebleken dat er in 2028 op de A1 tussen Amsterdam en Amersfoort naar verwachting een bereikbaarheidsknelpunt zal optreden. Na afloop van de bestuurlijke overleggen MIRT 2013 heeft de minister van IenM de Tweede Kamer laten weten naar onder meer dit knelpunt een nieuw MIRT-onderzoek te starten.

Dit MIRT-onderzoek werkt volgens de nieuwe aanpak van de bereikbaarheidsopgave. De nieuwe aanpak betekent dat bereikbaarheidsopgaven waar relevant worden opgepakt in samenhang met andere (ruimtelijke) opgaven in het gebied ('zoeken naar meekoppelkansen'), dat breed wordt gekeken naar mogelijke oplossingen (niet alleen naar infrastructuur) en dat Rijk, regio en bedrijfsleven hierbij optrekken in een gelijkwaardige samenwerking.

Planning

In de tweede helft van 2014 wordt gestart met de zogenaamde kwartiermakersfase voor het MIRT-onderzoek. Die moet leiden tot een Plan van Aanpak voor het MIRT-onderzoek dat door alle partijen in de regio gedragen wordt. In het PvA wordt onder meer aangegeven welke aan het bereikbaarheidsknelpunt gekoppelde overige (ruimtelijke) opgaven in het MIRT-onderzoek mee onderzocht zullen worden, en welke rol elke partij in het MIRT-onderzoek zal krijgen.

Betrokkenen

Inhoudelijke en procesmatige meerwaarde wordt gezocht door samenwerking met alle relevante partijen in de regio: overheidspartijen, vervoerders, terreinbeheerders, belangen-groeperingen, kennisinstellingen en (overige) marktpartijen.

Organisch Bouwen

Gebied Noord-Holland, Utrecht, Flevoland
Fase MIRT-onderzoek

Aanleiding en doel

In toenemende mate vindt woningbouw plaats op basis van particuliere initiatieven, op kleine schaal en veelal veel minder gepland dan de grote woningbouwlocaties van enkele jaren geleden. Ook is er sprake van stapsgewijze transformatie van verouderde bedrijventerreinen, kantoren of ander vastgoed. Projecten hebben vaak een lange(re) doorlooptijd en de stappen tijdens het proces zijn vaak kleiner en onzeker. De ontwikkeling komt tot stand via initiatieven van heel verschillende groepen of individuen; meestal spelen eindgebruikers een grote rol (zelfbewoning), maar niet altijd of alleen maar. Dit fenomeen van 'organisch bouwen' en de vragen met betrekking tot de effecten op andere beleidsterreinen waren reden om in het bestuurlijk overleg MIRT van najaar 2013 af te spreken in 2014 een MIRT-onderzoek te starten.

Het MIRT onderzoek richt zich primair op de vraag welk effect een stapsgewijze en organische woningbouwontwikkeling heeft op andere – aan de ontwikkeling gerelateerde – beleidsterreinen, zoals bereikbaarheid, voorzieningen, etc. Daarbij hoort, mede in het kader van het MIRT, ook de vraag wat het effect van organisch ontwikkelen is op (middel)lange termijn investeringen, de fasering daarvan en wat dat vraagt van publieke en private partijen (rollen).

Bij organisch ontwikkelen is het immers onzekerder wanneer welke investeringen gedaan moeten worden, of wanneer infrastructuur/OV en/of voorzieningen gerealiseerd moeten zijn (bijv. lagere school). Het MIRT-onderzoek richt zich dus niet op wat organisch bouwen is, dat is al voldoende onderzocht en beschreven. Doel is om – waar nodig – te komen tot een handelings- en investeringsperspectief voor betrokken partijen, dat rekening houdt met de onzekerheden die horen bij organisch ontwikkelen.

Planning

Bestuurlijk overleg MIRT najaar 2014: concept resultaten onderzoek.
Begin 2015: definitieve resultaten onderzoek, inclusief conclusies.

Betrokkenen

Stadsregio Amsterdam en ministerie van BZK (trekkers), provincies, gemeenten, IenM.

Rijksvastgoed Lelystad

Gebied Noord-Holland, Utrecht, Flevoland
Fase MIRT-onderzoek

Aanleiding en doel

In het bestuurlijk overleg MIRT van najaar 2013 hebben Rijk en regio afgesproken samen na te gaan hoe het rijksvastgoed zo ingezet kan worden dat het optimaal bijdraagt aan de beleidsdoelen uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) en de gedeelde opgaven uit de gebiedsagenda's. De provincie Flevoland heeft het initiatief genomen tot een MIRT-onderzoek naar de situatie in Lelystad.

Het onderzoek richt zich op vrijkomend vastgoed (met name kantoorgebouwen van Rijk en andere overheden) in Lelystad en de mogelijkheden om de betreffende locaties een nieuw gebruik te geven, die van toegevoegde waarde is voor Lelystad. De effecten op de werkgelegenheid en de leefbaarheid worden in dit onderzoek betrokken.

Planning

2014: opstellen plan van aanpak en uitvoeren probleemanalyse;
2015: verkennen van oplossingsrichtingen.

Betrokkenen

Provincie Flevoland (trekker), gemeente Lelystad, Rijksvastgoedbedrijf i.o. en College van Rijksadviseurs.

Stedelijke Bereikbaarheid Metropoolregio Amsterdam

Gebied Noord-Holland, Utrecht,
Flevoland
Fase MIRT-onderzoek

Aanleiding en doel

Door de populariteit van de stad neemt de druk op de ruimte in de Metropoolregio Amsterdam (MRA) toe. Dit heeft onder meer gevolgen voor de bereikbaarheid. Het gaat onder meer om:

- Steeds hogere eisen aan de kwaliteit van bereikbaarheid en tegelijkertijd aan de kwaliteit van de openbare ruimte.
- Een toenemend belang van schone en stille stedelijke distributie, een veranderende verhouding tussen autobezit en autogebruik, een sterk toenemend fietsgebruik en de introductie van nieuwe voertuig- en informatietechnieken.
- Het toenemend belang van de verplaatsing in de stad in de totale keten van verplaatsingen, waardoor het koppelen van diverse modaliteiten in en buiten de stad belangrijker wordt.

In het bestuurlijk overleg MIRT najaar 2013 is afgesproken hier een MIRT-onderzoek naar te starten. In dit onderzoek staan twee vragen centraal:

- Wat zijn de stedelijke opgaven op korte en langere termijn met betrekking tot stedelijke bereikbaarheid in de MRA?
- Welke interventies van regio en Rijk zijn er mogelijk en nodig om vanuit stedelijke bereikbaarheid de gewenste ruimtelijk-economische ontwikkeling binnen de MRA op orde te houden en te verbeteren?

Het gaat hierbij om de wederkerige relatie tussen de bereikbaarheid en de ruimtelijk-economische ontwikkeling van het stedelijk gebied.

Planning

Bestuurlijk overleg MIRT najaar 2014: akkoord over opgaven en zoekrichting voor oplossingen.

Bestuurlijk overleg MIRT najaar 2015: afspraken over oplossingen.

Betrokkenen

Gemeente Amsterdam (trekker), provincie Noord-Holland, Stadsregio Amsterdam, gemeenten, ministerie van IenM.

Bereikbaarheid Lelystad Airport (MOBLA)

Gebied Noord-Holland, Utrecht, Flevoland
Fase MIRT-onderzoek

Aanleiding en doel

De Alderstafel Lelystad heeft het Rijk geadviseerd over de mogelijke ontwikkeling van de regionale luchthaven Lelystad. In het kabinetsstandpunt hierover is opgenomen dat de landzijdige bereikbaarheid van de luchthaven gelijke tred dient te houden met de ontwikkeling van de luchthaven.

In het MIRT-onderzoek is met de regio en het bedrijfsleven onderzocht hoe de gewenste ontwikkeling van de luchthaven zich verhoudt tot de bereikbaarheid. In het voorjaar 2014 hebben Rijk, provincie Flevoland en de gemeente Lelystad op grond van de resultaten van dit onderzoek bestuurlijk afgesproken om een verdere invulling te geven aan de verbetering van de landzijdige bereikbaarheid van luchthaven Lelystad. Hiervoor zal een MIRT-verkenning starten. Randvoorwaarde voor de maatregelen is dat een luchthavenbesluit wordt genomen waarmee groot vliegverkeer mogelijk wordt gemaakt voor Lelystad Airport.

Planning

Het streven is om gelijktijdig met het nemen van luchthavenbesluit een startbeslissing te nemen voor de MIRT-verkenning naar het capaciteitsknelpunt op de A6 tussen Lelystad en Almere. Gelijktijdig ronden partijen het plan van aanpak af voor de uitwerking en realisatie van mobiliteitsmaatregelen en de maatregelen waarvoor de regio verantwoordelijk is (de regionale OV-maatregelen en de nieuwe aansluiting op de A6 naar de luchthaven inclusief de regionale verbindingsweg).

Betrokkenen

Ministerie IenM, provincie Flevoland, gemeente Lelystad en vertegenwoordiging van het Bedrijfsleven.

Afsluitdijk

Gebied	Noord-Holland, Utrecht, Flevoland
Onderwerp	Waterveiligheid
Ministerie	IenM
Fase	Planuitwerking



Opgave Bij de 2^e landelijke toetsing van de primaire waterkeringen (2006) is gebleken dat de Afsluitdijk niet meer voldoet aan de wettelijke eisen voor waterveiligheid. Daarnaast is vergroting van de waterafvoercapaciteit nodig omdat het steeds vaker en in sterkere mate onmogelijk wordt om het peil van het IJsselmeer voldoende te beheersen. Dit als gevolg van de stijgende zeespiegel en hogere piekafvoeren. Het project Afsluitdijk garandeert tot tenminste 2050 de veiligheids-eis van 1:10.000 per jaar (1^e stap van de aanpak tot 2100) en het kunnen handhaven van de huidige peildynamiek op het IJsselmeer.

Oplossing

De scope van het project bestaat uit:

- Versterking van het dijklichaam volgens het principe van een overslagbestendige dijk, met een groene (vegetatie) uitstraling.
- Versterking van de bestaande spui- en schutsluizen Den Oever en Kornwerderzand.
- Het (gefaseerd) aanbrengen van pompen bij het bestaande spuicomplex Den Oever voor aanvullende afvoercapaciteit.

Planning

2007: start verkenning

2012: start planuitwerking

2017: start realisatie

Voorzien wordt dat de Afsluitdijk in 2021 weer aan de normen voor waterveiligheid en doelen voor waterbeheer voldoet.

Financiën De taakstellende rijksbijdrage voor de uitvoering is € 828 mln. Daarnaast stelt het Rijk een bedrag van € 18 mln beschikbaar voor het stimuleren van duurzame en innovatieve projecten, uit te voeren door de regio (de zgn. regionale ambities), waarbij deze zorg draagt voor tenminste eenzelfde bijdrage (niet zijnde andere rijksmiddelen).

Politiek/bestuurlijk In 2011 is met de Structuurvisie Toekomst Afsluitdijk de voorkeursbeslissing vastgesteld voor de waterveiligheid. Deze beslissing betreft maatregelen om de dijk en kunstwerken op orde te brengen en biedt ruimte aan de ontwikkeling van regionale ambities op het gebied van duurzaamheid, natuur, recreatie en toerisme. Tegelijkertijd hebben Rijk en decentrale overheden in een bestuursovereenkomst afspraken gemaakt over de samenwerking bij de realisatie van de regionale ambities. In augustus 2012 is de voorkeursbeslissing genomen voor het vergroten van de afvoercapaciteit.

Uitvoering Rijkswaterstaat is begin 2012 gestart met de planuitwerking. De projectopdracht omvat het opleveren van een projectbeslissing en de voorbereiding van de realisatie.

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen					•	
MIRT fase						
Opgave				•		
Oplossing						
Planning						
Financiën			•		•	
Pol./Best.					•	

Toelichting op de wijzigingen

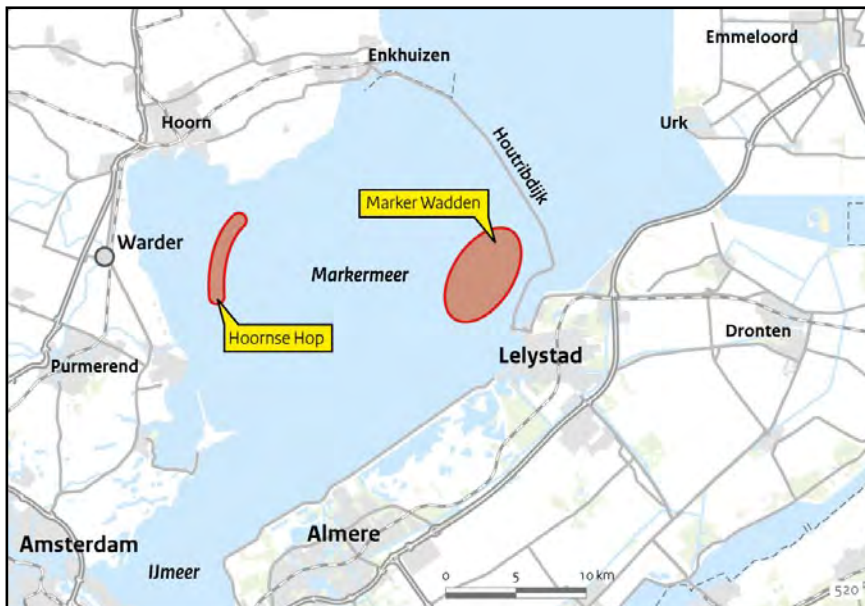
2013: het project Afsluitdijk is overgegaan naar de planuitwerking en voorbereiding realisatiefase. Ophoging budget met € 20 mln voor regionale ambities.

2014: in augustus 2012 is de voorkeursbeslissing genomen inzake waterbeheer Afsluitdijk (voorheen project Extra Spuicapaciteit Afsluitdijk). De projecten Afsluitdijk (waterveiligheid) en Extra Spuicapaciteit Afsluitdijk (ESA, waterbeheer) worden als één project uitgevoerd.

2015: in 2014 zijn de projecten Versterking Afsluitdijk en Extra Spuicapaciteit in de begroting samengevoegd.

Markermeer-IJmeer

Gebied	Noord-Holland, Utrecht, Flevoland
Onderwerp	Waterkwaliteit
Ministerie	IenM en EZ
Fase	Realisatie



Opgave De ecologische kwaliteit van het Markermeer en IJmeer is in de jaren '90 fors achteruit gegaan. De Natura 2000- en Kaderrichtlijn Water-doelen worden zo niet bereikt. De ambitie is om de kwaliteit te verbeteren voor natuur, recreatie en landschap. In de rijksstructuurvisie Amsterdam-Almere-Markermeer is een Toekomstbestendig Ecologisch Systeem (TBES), door gefaseerde aanpak van natuurmaatregelen en ruimtelijke ontwikkelingen geschetst.

Oplossing

Natuurlijker Markermeer-IJmeer (realisatie)
In het onderzoeksprogramma Natuurlijker Markermeer-IJmeer (NMIJ) worden kansrijke ecologie-maatregelen uitgetest, bijv. met een 'luwtescherm', kunstmatige riffen en drijvende rietmoerassen. Met de kennis wordt een volgende stap bepaald. In aanleg zijn een kunstmatig moeras bij de Houtribdijk en diverse kleinere innovatieve experimenten in een 'proeftuin' bij Warder in Noord-Holland.

Luwtemaatregelen Hoornse Hop (planuitwerking)
Met het creëren van golfuwe gebieden worden slibstromen verminderd en wordt een overgangsgebied tussen helder en troebel water gecreëerd. Vissen, mosselen en waterplanten gedijen dan beter en watervogels vinden weer voldoende voedsel. Het voorkeursalternatief omvat een aantal (luwte) dammen tussen Hoorn en Edam inclusief een aantal recreatieve voorzieningen. Het

toekomst-perspectief voor de lange termijn betreft de doorontwikkeling tot een aantal zandige eilanden.

Eerste fase Marker Wadden (realisatie)

Hier wordt – gefaseerd in de tijd – een moerasland aangelegd met een bijbehorend onderwaterlandschap, met behulp van slib uit het Markermeer. Dit levert een bijdrage aan de ecologische kwaliteit en aan de verbetering van watergebonden recreatie en economische ontwikkeling.

Planning

2014/2015: planuitwerking
Luwtemaatregelen en start realisatie
2014/2015: start realisatie Marker Wadden
2015: afronding onderzoeksprogramma NMIJ

Financiën Luwtemaatregelen Hoornse Hop: € 7,6 mln rijksbijdrage, € 1,5 mln provincie Noord-Holland, € 1,5 mln provincie Flevoland. Marker Wadden: € 15 mln EZ en € 15 mln IenM, € 15 mln bijdrage Postcodeloterij en € 5 mln provincie Flevoland en Natuurmonumenten. Voor TBES Markermeer resteert nog € 0,6 mln.

Betrokkenen De ministeries van EZ en IenM en de provincies Flevoland en Noord-Holland zijn de initiatiefnemende overheden. Natuurmonumenten is initiatiefnemer van de Marker Wadden.

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						•
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2015: het project is overgegaan van de verkenningsfase naar de planuitwerkingsfase.

A1 Bunschoten-Knooppunt Hoevelaken

Gebied Noord-Holland, Utrecht, Flevoland

Onderwerp Hoofdwegen

Ministerie IenM

Fase Realisatie



Opgave De groei van het autoverkeer leidt nu reeds tot doorstromingsproblemen op het wegvak Bunschoten – Knooppunt Hoevelaken. Dit zal na uitvoering van het project A27/A1 Utrecht Noord-knooppunt Eemnes-aansluiting Bunschoten (zie betreffende projectblad) verergeren.

Oplossing De aanleg van een 3^e rijstrook op de A1 tussen de aansluiting Bunschoten en het knooppunt Hoevelaken, vooruitlopend op de definitieve oplossing (4 rijstroken) welke in het kader van het project A28/A1 knooppunt Hoevelaken (zie betreffende projectblad) wordt gerealiseerd.

Planning

2015: tracébesluit
2016: openstelling

Financiën Het taakstellend budget bedraagt € 24 mln.

Politiek/bestuurlijk Dit project maakt deel uit van het Beter Benutten Pakket voor de regio Midden Nederland.

File Top 50 Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van knelpunt 5 uit de File Top 50.

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen					•	
MIRT fase						•
Opgave						
Oplossing						
Planning						•
Financiën						
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2014: het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

2015: het project is overgegaan naar de realisatiefase en de planning is geactualiseerd op basis van de vastgestelde scope (permanente 3e rijstrook).

A7/A8 Purmerend-Zaandam-Coenplein

Gebied Noord-Holland, Utrecht, Flevoland

Onderwerp Hoofdwegen

Ministerie IenM

Fase Planuitwerking



Opgave Door openstelling van het volledig systeem van de Coentunnels en Westrandweg in 2014 worden de bestaande files op dit traject grotendeels opgelost. Op het traject Purmerend-Coenplein blijven echter een aantal knelpunten over, die naar verwachting zwaarder worden door de verkeersaantrekkende werking van de 2e Coentunnel en Westrandweg.

Oplossing Het realiseren van extra capaciteit (spitsstroken met bijbehorende aanvullende maatregelen) op de A7 en de A8 tussen Purmerend en de aansluiting Zaanstad-Zuid, zullen er toe leiden dat de filevorming in de ochtendspits en avondspits wordt vermindert en het verkeer beter zal doorstromen.

Planning

2015: tracébesluit
2015: start realisatie
2015-2017: openstelling

Financiën Taakstellend budget: € 25 mln.

Politiek/bestuurlijk De maatregelen op de A7/A8 maken deel uit van het pakket aan Beter Benutten-maatregelen voor de regio Amsterdam.

File Top 50 Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 6, 12, 28, 43 uit de File Top 50.

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen					•	
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						•
Planning						
Financiën						•
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2014: dit project is nieuw opgenomen in het MIRT.

2015: scope en budget zijn aangepast omdat een deel van de oorspronkelijke maatregelen binnen de termijn van Beter Benutten verkeerskundig niet noodzakelijk of realiseerbaar zijn. Naar aanleiding van extra aandacht voor verkeersveiligheid en afronding akoestisch onderzoek is de planning herijkt.

A10 Knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel

Gebied Noord-Holland, Utrecht, Flevoland

Onderwerp Hoofdwegen

Ministerie IenM

Fase Planuitwerking



Opgave De verwachte verkeersgroei op de ring A10 ter plaatse van de Zuidas leidt tot de noodzaak van een capaciteitsvergroting en het ontvlechten van doorgaand verkeer op de ring A10 en het bestemmingsverkeer ten behoeve van de op- en afritten van de S108 (VU Kenniskwartier) en S109 (RAI). De capaciteitsvergroting en het ontvlechten van het doorgaand - en bestemmingsverkeer dient op het knooppunt De Nieuwe Meer en knooppunt Amstel ingezet te worden. De projecten Amsterdam Zuidas (zie betreffende projectblad) en A10 Knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel worden in samenhang ontwikkeld en gerealiseerd.

Oplossing Het aanpassen van bestaande en inpassen van nieuwe infrastructuur (rijstroken en kunstwerken) ter plaatse van de knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel, zodat het doorgaande verkeer en het bestemmingsverkeer op de A10-Zuid wordt gescheiden. Dit draagt bij aan een meer robuust verkeerssysteem en een verruimde capaciteit ter plaatse van Amsterdam Zuidas. Voor aanpassingen op de Zuidas zie het projectblad Amsterdam Zuidas.

Planning

2016: tracébesluit
2017: start realisatie
2028: openstelling

Financiën Het taakstellend budget bedraagt € 296 mln.

Politiek/bestuurlijk In het voorjaar van 2012 heeft het Rijk besloten om het project A10 knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel in samenhang met het project Amsterdam Zuidas tot ontwikkeling te brengen. De noodzakelijke ontvlechting van doorgaand- en bestemmingsverkeer ter plaatse van de Zuidas kan alleen tot stand worden gebracht indien de scheiding op de knooppunten wordt ingezet. Het project knooppunten is opgenomen in de bestuursovereenkomst Zuidas van juli 2012. In tegenstelling tot de andere onderdelen van de bestuursovereenkomst komt het project A10 knooppunten volledig voor rekening en risico van het Rijk.

Projecthistorie

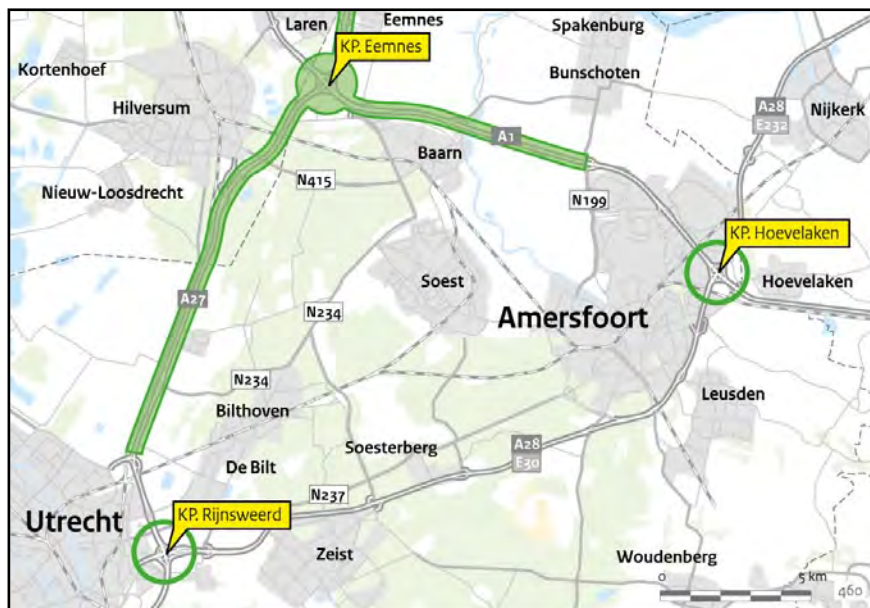
	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2014: het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

2015: het taakstellend budget is afgenomen door een overboeking van de projectorganisatiekosten naar het project Amsterdam Zuidas.

A27/A1 Utrecht Noord-knooppunt Eemnes-aansluiting Bunschoten



Opgave De groei van het verkeer leidt op termijn tot ontwikkelingsproblemen op de driehoek van autosnelwegen A27/A1/A28 en het daarop aansluitende onderliggend wegennet.

Oplossing Deze planuitwerking heeft betrekking op zowel het hoofdwegennet als het onderliggend wegennet en is onderdeel van de regionale pakketstudie driehoek Utrecht-Hilversum-Amersfoort, de realisatie A28 Utrecht-Amersfoort en planuitwerking A28/A1 knooppunt Hoevelaken. Voorjaar 2008 is een Tracé/MER-procedure gestart voor A27/A1. Tijdens het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2009 is het volgende voorkeursalternatief afgesproken:

- Het verbreden van de A27 tussen de aansluiting Utrecht Noord en knooppunt Eemnes van 2x2 naar 2x3 rijstroken, met de optie voor een ruimtelijke voorziening, zodat eventuele verbreding naar 2x4 en mogelijke toekomstige nieuwe OV-verbinding tussen Almere en Utrecht mogelijk blijft.
- Het verbreden van de A1 knooppunt Eemnes en aansluiting Bunschoten van 2x2 naar 2x4 rijstroken.

Planning

2014: tracébesluit
2016: start realisatie
2018-2020: openstelling

Financiën Taakstellend budget: € 264 mln.

Politiek/bestuurlijk In november 2006 is een bestuursovereenkomst gesloten tussen Rijk en regio Utrecht. Daarin is vastgelegd dat voor de Driehoek Utrecht-Hilversum-Amersfoort een pakket van indicatief minimaal € 800 mln en maximaal € 1.400 mln voor het hoofdwegennet en indicatief minimaal € 31 mln en maximaal € 55 mln voor het onderliggend wegennet nodig is. Met het planuitwerkingsbesluit A27/A1 wordt uitvoering gegeven aan het verzoek van de regio Utrecht om de A27/A1 zo spoedig mogelijk in studie te nemen. De regio heeft aangegeven dat de maatregelen op de A27 en A1 effectief en efficiënt bijdragen aan de bereikbaarheid van de regio. In het bestuurlijk overleg MIRT van het najaar 2009 is afgesproken het traject aansluiting Bunschoten-Amersfoort bij de planuitwerking van het knooppunt Hoevelaken mee te nemen.

Uitvoering In 2010 is een PPC uitgevoerd waaruit blijkt dat DBFM meerwaarde biedt.

File Top 50 Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 5, 10, 13, 16, 21 en 45 uit de File Top 50.

Gebied	Noord-Holland, Utrecht, Flevoland
Onderwerp	Hoofdwegen
Ministerie	IenM
Fase	Planuitwerking

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen		•				
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning			•	•	•	
Financiën			•			
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2011: trajectbenaming planuitwerking A27/A1 wordt gewijzigd in: Utrecht Noord-knooppunt Eemnes-aansluiting Bunschoten.

2012: de projectkosten aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 63 mln). In het Regeerakkoord zijn taakstellingen afgesproken. Voor dit project gaat het om € 50 mln inpassing en € 15 mln PPS. Het Tracébesluit verschuift naar 2012. Naar aanleiding van de tussenuitspraken RvS over WAB A1 't Gooi wordt onderbouwing van het besluit geactualiseerd en bezien of aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn.

2013: RWS wil gebruik maken van de mogelijkheden die de markt biedt. Er is meer tijd nodig om de markt daarbij te betrekken. Zo zal een doelmatige en efficiënte oplossing worden bereikt. Omdat de actualisatie van het Tracébesluit complexer is dan voorzien, mede door samenhang met projecten in de omgeving, verschuift het Tracébesluit naar 2013. Vanwege doorwerking van het Begrotingsakkoord verschuift de start realisatie en de openstelling met 1 jaar.

2014: vanwege de verschuiving van de realisatie naar 2016-2018 wordt in de planuitwerking overgegaan op verkeersmodel 2013 waardoor het Tracébesluit doorschuijft naar 2014.

A27/A12 Ring Utrecht

Gebied Noord-Holland, Utrecht, Flevoland

Onderwerp Hoofdwegen

Ministerie IenM

Fase Planuitwerking



Opgave De groei van het verkeer leidt tot afwikkelingsproblemen op de Ring Utrecht en het daarop aansluitende onderliggend wegennet.

Oplossing Deze planuitwerking is onderdeel van de regionale pakketstudie Ring Utrecht. In de pakketstudie is aandacht voor diverse modaliteiten en thema's (OV, fiets, auto, mobiliteitsmanagement). Het voorkeursalternatief houdt in:

- de uitbreiding van de capaciteit van de A27 aan de oostzijde van Utrecht en de knooppunten Lunetten en Rijsweerd, waarbij verkeersstromen worden gescheiden (ontweven);
- de uitbreiding van de A12 met een extra rijstrook in beide richtingen op de parallelbaan.

Voor de uitbreiding van de A27 gaat de voorkeur uit naar het verbreden van de bestaande bak met ongeveer 15 meter aan weerszijden (met in iedere rijrichting 7 rijstroken), inclusief een overkluizing met een lengte van ongeveer 250 meter.

Planning

2016: tracébesluit(en)

2018: start realisatie

2024-2026: openstelling

Financiën Taakstellend budget: € 1.134 mln.

Politiek/bestuurlijk Tijdens het bestuurlijk overleg MIRT najaar 2009 heeft het destijds vierledig Bevoegd Gezag de voorkeursrichting bepaald. Na een consultatie- en adviesronde over het MER 1^e fase is in december 2010 een voorkeursalternatief vastgesteld. Tevens is met dit besluit de verantwoordelijkheid van Bevoegd Gezag voor de A27/A12 volledig bij de minister van IenM gelegd. Op verzoek van de Tweede Kamer heeft de Commissie Schoof tussen december 2012 en maart 2013 de besluitvorming over het voorkeursalternatief onderzocht. Haar conclusie is dat het onderzoek voldoende tot goed is uitgevoerd, er een uitgebreid en zorgvuldig participatie en besluitvormingsproces is geweest en dat de keuze voor een verbreding aan de oostzijde van de stad Utrecht is onderbouwd. Bij het Nota-overleg MIRT van april 2013 heeft de Tweede Kamer ingestemd met de uitwerking van een tracé met 2x7 rijstroken en verbreding van de Bak in Amelisweerd. Op 13 juni 2014 heeft de minister de voorkeursvariant vastgesteld.

Uitvoering In de aanloop naar het ontwerp-Tracébesluit wordt een PPC uitgevoerd.

File Top 50 Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 9, 16, 44 en 45 uit de File Top 50.

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning				•	•	
Financiën		•	•	•		
Pol./Best.	•	•		•	•	

Toelichting op de wijzigingen

2011: tijdens het bestuurlijk overleg MIRT najaar 2009 is de voorkeursrichting bepaald.

2012: in augustus 2010 is het 1^e Fase MER gepubliceerd. Op 3 december 2010 is door het Bevoegd Gezag het voorkeursalternatief vastgesteld. Besloten is de A12 te faseren tot na 2020.

2013: het beschikbare budget is aangevuld met bedragen voor de wegvakken A12 Oudenburg-Lunetten en A27 Lunetten-Houten. De fasering van de A12 na 2020 betekent een oplevering in 2023.

2014: het budget is verhoogd met € 15 mln voor extra inpassingsmaatregelen langs de A27. Vanaf voorjaar 2012 heeft het project Ring Utrecht vertraging opgelopen door o.a. controversieelverklaring en het onderzoek door de Commissie Schoof. De planning voor het Tracébesluit en start realisatie zijn hierop herijkt. De bezuinigingen uit het Lente- en aanvullend Regeerakkoord van 2012 hebben tot gevolg dat de verbreding van de A12 (Ring Utrecht Fase 2) is getemporeerd. De rijksbijdrage aan de NRU is apart op de begroting opgenomen en als apart projectblad opgenomen.

2015: de voorkeursvariant is vastgesteld.

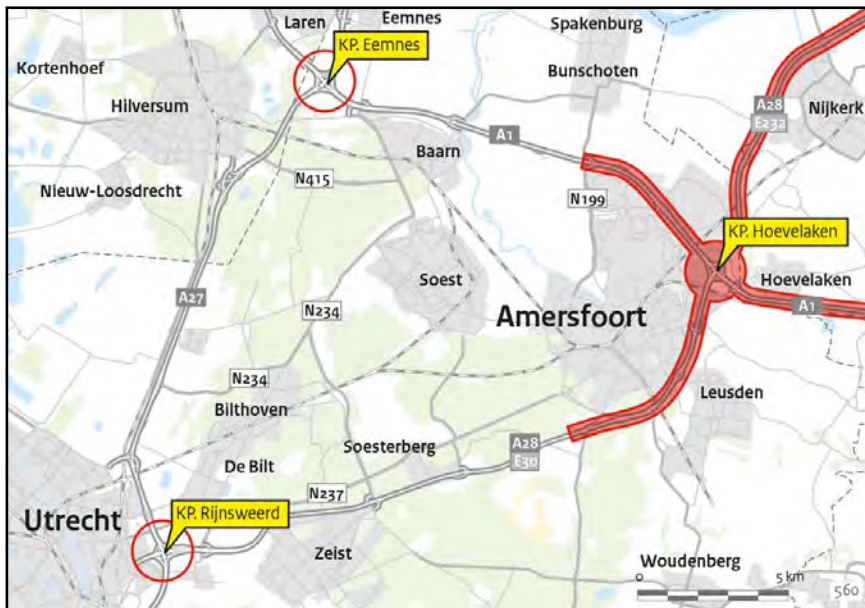
A28/A1 Knooppunt Hoevelaken

Gebied Noord-Holland, Utrecht, Flevoland

Onderwerp Hoofdwegen

Ministerie IenM

Fase Realisatie



Opgave De groei van het verkeer leidt op termijn tot ontwikkelingsproblemen op de driehoek van autosnelwegen A27/A1/A28 en het daarop aansluitende onderliggend wegennet.

Oplossing Dit project is onderdeel van de regionale pakketstudie driehoek Utrecht-Hilversum Amersfoort. In de pakketstudie is aandacht voor diverse modaliteiten en thema's (OV, fiets, auto, prijsbeleid, mobiliteits-management). Tijdens het bestuurlijk overleg MIRT najaar 2009 is als voorkeursalternatief afgesproken het alternatief Verbreden aangevuld met de kansrijke elementen uit het alternatief Sorteren. Verbreden bestaat uit het aanleggen van extra capaciteit op de wegen die naar het knooppunt leiden én aanpassingen aan het knooppunt Hoevelaken. Bij Sorteren wordt gekeken naar het splitsen van doorgaand en lokaal verkeer.

Planning

2018: tracébesluit
2019: start realisatie
2022-2024: openstelling

Financiën Taakstellend budget: € 731 mln (inclusief de bijdragen van derden). Het taakstellend budget is aangepast door enerzijds verhoging door onder meer de bijdrage van de regio voor de aansluiting Hoevelaken, de verbinding Output-Energieweg, kunstwerk Stoutenbeeklaan en

anderzijds verlaging door een deel van het werk onder te brengen bij het project A1 Bunschoten-Hoevelaken.

Politiek/bestuurlijk In het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2011 is afgesproken dat ingezet wordt op vervlechting van de verdere tracé-uitwerking en de aanbesteding van de realisatie waarbij een pakket van Eisen en Wensen uitgangspunt is. Alle benodigde afspraken tussen Rijk en regio om het project te kunnen aanbesteden zijn in juni 2013 vastgelegd in een bestuursovereenkomst.

Uitvoering In 2012 is een PPC uitgevoerd. Besloten is het project met een Plan-Design-Contract uit te voeren. In het voorjaar 2014 is de aanbesteding gestart. Dit project is daarmee overgegaan naar de realisatiefase. Omdat er sprake is van vroege marktbenadering (vóór tracébesluit) zal gezamenlijk met de markt een tracébesluit worden opgesteld

File Top 50 Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 5 en 31 uit de File Top 50.

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen						
MIRT fase						•
Opgave						
Oplossing						
Planning					•	•
Financiën						
Pol./Best.		•	•	•	•	

Toelichting op de wijzigingen

2011: tijdens het bestuurlijk overleg MIRT najaar 2009 is een afspraak gemaakt om in het najaar van 2010 te komen tot een voorkeursvariant die bestaat uit het alternatief Verbreden, aangevuld met elementen van het alternatief Sorteren.

2012: tijdens het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2011 is afgesproken de tracé-uitwerking en de aanbesteding van de realisatie te vervlechten en een pakket van Eisen en Wensen in een bestuursovereenkomst vast te leggen.

2013: in 2012 is het ontwerp versoerd om binnen het beschikbare budget te blijven. Marktpartijen zullen worden uitgenodigd om naast het Programma van Eisen zoveel mogelijk wensen van Rijk en regio te realiseren. Winnende aanbieder vormt de basis voor de voorkeursvariant in (O)TB. Door vervlechting en versoering is het TB gepland in 2016 en start de uitvoering in 2017. De openstelling blijft ongewijzigd: 2020.

2014: de bezuinigingen uit het Lente- en aanvullend Regeerakkoord van 2012 hebben tot gevolg dat de uitvoering van A28/A1 Knooppunt Hoevelaken is verschoven.

2015: het project is overgegaan naar de realisatiefase. Het taakstellend budget is aangepast.

N50 Ens-Emmeloord

Gebied Noord-Holland, Utrecht, Flevoland

Onderwerp Hoofdwegen

Ministerie IenM

Fase Planuitwerking



Opgave De 100 km/u-weg N50 tussen Ens en Emmeloord maakt deel uit van het hoofdwegenet van Nederland. Er zijn twee problemen. Vanwege de fysiek gescheiden rijbanen met per rijrichting één rijstrook (met vluchtstrook) kan op dit traject niet ingehaald worden. De wegindeling maakt het onmogelijk dat voertuigen, waaronder vrachtwagens, over een afstand van circa 6,5 kilometer gepasseerd kunnen worden. Dit heeft een aantasting van afwikkelingskwaliteit, rijcomfort en trajectsnelheid tot gevolg. Het tweede knelpunt betreft de gelijkvloerse kruising ter hoogte van de Bomenweg (1/4 aansluiting (afrit) met verkeerslichten voor de busontsluiting).

Oplossing De verkenning heeft geresulteerd in de volgende bestuurlijke voorkeur:

- de ombouw van de N50 van 2x1 rijstrook met vluchtstrook naar een 2x2 regionale stroomweg 100 km/u (autoweg) zonder vluchtstrook;
- de huidige vormgeving van de aansluiting van de N50 op de A6 blijft in stand;
- de gelijkvloerse kruising bij de Bomenweg wordt omgebouwd tot een halve ongelijkvloerse aansluiting.

Planning

2014: tracébesluit
2014: start realisatie
2016-2018: openstelling

Financiën Taakstellend budget: € 17 mln. De kosten worden gefinancierd vanuit het regionale deel van het Ruimtelijk Economisch Programma (REP), onderdeel van het RSP (€ 10,5 mln) en een regionale bijdrage (€ 6,5 mln).

Politiek/bestuurlijk Op 23 januari 2012 is een convenant ondertekend met de bestuurlijke voorkeur voor dit project. Het tracébesluit is op 23 juni 2014 vastgesteld.

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2014: het project is overgegaan naar de planuitwerkingsfase. Planning voor tracébesluit en vervolgens realisatie is aangepast na duidelijkheid over de invulling van de bezuinigingen van het Lente- en aanvullend Regeerakkoord en herstel geluidsregister (i.h.k.v. SWUNG).

2015: bij het vaststellen van het tracébesluit is de planning geactualiseerd.

Noordelijke Randweg Utrecht (NRU)

Gebied Noord-Holland, Utrecht, Flevoland

Onderwerp Hoofdwegen

Ministerie IenM

Fase Planuitwerking



Opgave De groei van het autoverkeer leidt tot verkeersafwikkelingsproblemen op de Ring Utrecht en het daarop aansluitende onderliggend wegennet.

Oplossing Het gemeentelijke deel van de NRU wordt opgewaardeerd tot autoweg met minimaal 2x2 rijstroken, ongelijkvloerse kruisingen en een maximumsnelheid van tenminste 80 km/u. De voorkeursvariant van de gemeente Utrecht gaat uit van een opgewaardeerde NRU met een maximum snelheid van 80 km/uur, 2 x 2 rijstroken en 3 ongelijkvloerse kruisingen.

Financiën Taakstellende rijksbijdrage: € 165 mln. Dit is incl. BTW, via bijdrage aan BTW-compensatiefonds. De regio draagt € 50 mln bij.

Politiek/bestuurlijk Op 3 december 2010 is het Voorkeursalternatief voor de Ring Utrecht vastgesteld. De afspraken over de NRU maken daar deel van uit. De provincie Utrecht en de gemeente Utrecht vormen het Bevoegd Gezag voor de NRU. De bezuinigingen uit het Lente- en aanvullend Regeerakkoord van 2012 hebben tot gevolg dat de rijksbijdrage beschikbaar is vanaf 2025. Er wordt nog gekeken naar mogelijkheden (delen van) het project eerder gerealiseerd te krijgen.

Uitvoering Het project wordt aangestuurd door de provincie en de gemeente Utrecht. De mogelijkheden voor vervlechting van de aanbesteding en planuitwerking worden onderzocht.

File Top 50 Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 16 en 45 uit de File Top 50.

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen					•	
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						•

Toelichting op de wijzigingen

2014: het project heeft een eigen projectblad. Voorheen was het onderdeel van project Ring Utrecht, samen met de A27/A12.

2015: in maart 2014 heeft de gemeenteraad Utrecht ingestemd met de Voorkeursvariant.

A1/A6/Ag Schiphol-Amsterdam-Almere



Opgave De bereikbaarheid over de weg in deze corridor en de inpassing van de wegen in de stedelijke omgeving is niet optimaal. Toekomstige ontwikkelingen zoals de uitbreiding van Almere zetten op lange termijn de bereikbaarheid verder onder druk.

Oplossing In 2007 heeft het kabinet een voorkeur uitgesproken voor het Stroomlijn-alternatief (uitbreiden bestaande weginfrastructuur A1/A2/A6/Ag/A10-o-Oost tussen knooppunt Badhoevedorp en aansluiting Almere Buiten Oost). Het Tracébesluit is in maart 2011 vastgesteld. In het ontwerp-tracébesluit is de keuze voor het Stroomlijn-alternatief gekoppeld aan een groot aantal inpassingsmaatregelen, waaronder de aanleg van een tunnel in de Ag bij Amsterdam Zuidooit en een verdiepte ligging in Amstelveen, een eco-aqueduct in de A1 bij Muiden en het op maaiveld brengen van de A6 bij de Weerwaterzone in Almere. Het tracébesluit waarin versoberingsmaatregelen zijn vastgelegd is in november 2013 onherroepelijk geworden.

Planning

2011: tracébesluit

2012: start realisatie

2024-2026: openstelling deeltraject Ag Amstelveen

Voor vier van de vijf delen van het project staat de openstelling eerder gepland.

Financiën Taakstellend budget: € 4.667 mln

(incl. bijdragen derden € 225 mln, BenO deeltraject A1/A6). Daarnaast is € 116 mln beschikbaar voor de rijksbijdrage aan de kruising Natte as en Groene Uitweg.

Politiek/bestuurlijk Rijk en regio hebben in 2007 en 2008 overeenkomsten getekend over het Stroomlijn-alternatief met afspraken over de inpassing. Er is een aanvullende bestuurs-overeenkomst ondertekend over de busvoorzieningen tussen Almere en het knooppunt Watergraafsmeer. Rijk en regio zijn in maart 2014 overeengekomen dat de Keizer Karel tunnel in Amstelveen niet wordt aangelegd, maar dat ter plaatse de Ag verdiept wordt aangelegd. Hierdoor moet een wijzigings-tracébesluit voor de Stroomlijnovereenkomst worden opgesteld en in procedure worden gebracht. Omdat het een substantiële wijziging betreft is het besluit opgenomen in de Voortgangsrapportage Tracéwetprojecten.

Uitvoering Het project wordt uitgevoerd in vijf delen. De uitvoering van het deelproject (A10-o-Oost/A1 Watergraafsmeer-Diemen) is gestart in 2012 en extra rijstroken op de A10 Oost zijn opengesteld in 2014. Het DBFM-contract voor het deelproject (A1 Diemen-Muiderberg/A6 Muiderberg-Almere Havendreef) is gegund in 2012. Deeltraject Ag Gaasperdammerweg is aanbesteed.

File Top 50 Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 18 en 29 uit de File Top 50.

Gebied	Noord-Holland, Utrecht, Flevoland
Onderwerp	Hoofdwegen
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen						
MIRT fase				•		
Opgave						
Oplossing						•
Planning			•	•		
Financiën	•	•	•	•	•	
Pol./Best.	•	•				•

Toelichting op de wijzigingen

2011: ontwerp Tracébesluit vastgesteld, taakstellend budget verhoogd.

2012: bij vaststelling Tracébesluit taakstellend budget verhoogd en aanvullende bestuursovereenkomst gesloten. Door nieuwe bekostigingssystematiek van RWS is het taakstellend budget aangepast voor de generieke BLD-bijdrage (€ 385 mln).

2013: Tracébesluit is onherroepelijk geworden. Door opheffen FES, een aanvullende Bestuursovereenkomst en opname van DG-Ruimte gelden in het infrafonds is de bijdrage derden aangepast. Er is € 24 mln overgeboekt vanuit project Stedelijke bereikbaarheid Almere.

2014: ophoging taakstellend budget met kosten voor beheer en onderhoud van het deel A1/A6. Door middel van een wijzigings-tracébesluit wordt het ontwerp van de Gaasperdammertunnel aangepast. De bezuinigingen uit het Lente- en aanvullend Regeerakkoord van 2012 hebben tot gevolg dat de planning van deeltrajecten A6 Almere en Ag Amstelveen zijn verschoven.

2015: aanpassing taakstellend budget als gevolg van lagere bijdragen derden en wijziging Stroomlijnovereenkomst

Ag Omlegging Badhoevedorp

Gebied	Noord-Holland, Utrecht, Flevoland
Onderwerp	Hoofdwegen
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave De A9 veroorzaakt door zijn ligging door de kern van Badhoevedorp leefbaarheidsproblemen. Daarnaast is door capaciteitsvergroting op de wegen naar de A9 toe de verkeersafwikkeling op de A9 een knelpunt geworden.

Oplossing Een zuidelijke omlegging van de A9 bij Badhoevedorp.

Planning

2012: tracébesluit
2013: start realisatie
2018: openstelling

Financiën Taakstellend budget: € 339 mln (incl. bijdrage van derden: € 177 mln).

Politiek/bestuurlijk In oktober 2005 hebben Rijk en regio de Bestuursovereenkomst Omlegging A9 Badhoevedorp getekend. Hierin is ook de financiële onderbouwing en dekking geregeld. Het voorkeursalternatief van de zuidelijke omlegging van de A9 is in het voorjaar 2006 vastgesteld. Eind 2009 is het standpunt voor het aangepaste bogenalternatief vastgesteld. Het standpunt is uitgewerkt in een Ontwerp-Tracébesluit (OTB). Dit OTB is in juni 2011 vastgesteld. De bestuursovereenkomst van 2005 is in april 2012 geactualiseerd om nadere afspraken over scopewijzigingen, gelijktijdige aanleg met onderdelen van HOV A9 en de hiermee samenhangende wijziging in financiën en

planning vast te leggen. Door deze wijzigingsovereenkomst is de bijdrage van de regio met € 4,5 mln verhoogd. Daarnaast wordt het reeds beschikbare budget voor geluidsmaatregelen van het project A4/A10 overgeheveld naar het project Omlegging A9 Badhoevedorp (€ 3,2 mln).

Uitvoering In november 2013 is met de uitvoering gestart.

File Top 50 Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 8 en 23 uit de File Top 50.

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2011: in december 2009 is het standpunt ingenomen voor het aangepast bogenalternatief.

2012: het OTB is in juni 2011 vastgesteld. Vaststelling is met een half jaar verschoven vanwege het doorvoeren van versoberingsmaatregelen. De openstelling schuift hierdoor naar 2017. Op basis van de raming voorafgaand aan het OTB is het taakstellend budget verhoogd. De projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigings-systeem van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 22 mln).

2013: het TB is in april 2012 vastgesteld. Een wijzigingsovereenkomst op de bestuursovereenkomst is in april 2012 door alle partijen ondertekend. Het project gaat over naar de realisatiefase.

2014: het TB is in december 2012 onherroepelijk geworden. In 2013 start de uitvoering van de werkzaamheden.

Amsterdam Zuidas



Opgave

Openbaar vervoer: De ruimtelijke ontwikkelingen in de corridor Haarlemmermeer-Almere en op de Zuidas zelf versterken de toename van reizigers en verkeer. Door opening van de Noord-Zuidlijn, Hanzelijn en OV-SAAL neemt het aantal reizigers op station Amsterdam Zuid toe. Daarom is een vergroting van de stationscapaciteit nodig.

Weg: De gerealiseerde spoedaanpak A10-zuid biedt op termijn onvoldoende wegcapaciteit. Daarom is een robuuste wegverbreding nodig.

Ruimte: Een investering in ruimtelijke kwaliteit is nodig om de Zuidas uit te laten groeien tot een internationale toplocatie.

Oplossing

Openbaar vervoer: De openbaar vervoerterminal uitbreiden (vergroten stationscapaciteit en efficiëntere overstap tussen trein, metro, tram en bus), zodat deze geschikt is om de toename in reizigersaantallen af te handelen.

Weg: Uitbreiding van de wegcapaciteit en ontvlechting van de A10-zuid tussen de bruggen over de Amstel en de Schinkel, bestaande uit 4 rijstroken op de hoofdrijbaan en 2 rijstroken op de parallelrijbaan in beide rijrichtingen. Ter hoogte van de Zuidas krijgt de A10 een ondergrondse ligging. Voor aanpassing van de aanliggende knooppunten, zie projectblad A10 Knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel.

Planning

- 2013: start realisatie (onderdelen, vooruitlopend op tracébesluit)
- 2016: tracébesluit
- 2017: start realisatie (hoofdbouwcontract)
- 2028: openstelling (verschillende projectonderdelen worden eerder opgeleverd)

Financiën Taakstellend budget: € 1.459 mln. De gemeente Amsterdam draagt € 211 mln bij en voor de openbaar vervoerterminal dragen de provincie Noord-Holland € 79 mln en de Stadsregio Amsterdam € 136 mln bij.

Politiek/bestuurlijk In juli 2012 is een bestuursovereenkomst gesloten en de voorkeursbeslissing genomen.

Uitvoering Realisatie voorbereidende werkzaamheden zijn gestart.

Gebied	Noord-Holland, Utrecht, Flevoland
Onderwerp	Hoofdwegen en Spoorwegen personen
Ministerie	IenM
Fase	Planuitwerking

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2011: in 2010 hebben Rijk, gemeente Amsterdam, de stadsregio en de provincie Noord-Holland een gezamenlijke projectorganisatie opgericht. Voor de kosten van de realisatie van delen van de Zuidas door OV-SAAL is een budgetoverheveling doorgevoerd (€ 233 mln. incl. BTW).

2012: € 135 mln. bijdrage van voormalig VROM is toegevoegd. De projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 22 mln.)

2013: door de gesloten bestuursovereenkomst en de genomen voorkeursbeslissing krijgt het project een duidelijke scope. Ten tijde van ondertekenen van de bestuursovereenkomst was nog niet definitief vast te stellen of de openbaar vervoerterminal robuust kan functioneren tot 2030.

2014: bij de start van de planuitwerkingsfase is de planning opnieuw bekeken. In maart 2013 is een hernieuwde planning aan de Tweede Kamer gestuurd. Bij Voorjaarsnota is het projectbudget artikel 13 opgehoogd met € 6,4 mln.

2015: de budgetten voor het project zijn nu integraal opgenomen op artikel 17 van het Infrastructuurfonds.

OV Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad

Gebied	Noord-Holland, Utrecht, Flevoland
Onderwerp	Spoorwegen personen
Ministerie	IenM
Fase	Planuitwerking



Opgave In de rapportage 'Planstudie Openbaar Vervoer Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad fase 1' (maart 2008) is vastgesteld dat er nu en in de toekomst belangrijke knelpunten zijn op deze corridor.

Oplossing ProRail heeft het project OV SAAL KT cluster c (spooruitbreidingen op de Zuidtak in Amsterdam) in uitvoering. Geluidsmaatregelen in Weesp, Muiderberg en Almere in het kader van OV SAAL KT cluster a (spooruitbreidingen op de Flevolijn) zijn inmiddels ook in realisatie. De overige werkzaamheden van OV SAAL KT cluster a zullen in 2015 in realisatie zijn. Voor OV SAAL middellange termijn (MLT) is in augustus 2013 een besluit genomen over het voorkeurs-alternatief. Vervolgens is de planuitwerkings-fase gestart.

Planning

Tracébesluit:

- 2010: OV SAAL KT cluster c
- 2012: OV SAAL KT cluster a
- 2016: OV SAAL MLT

Start realisatie:

- 2010: OV SAAL KT cluster c
- 2012: OV SAAL KT cluster a
- 2019: OV SAAL MLT

Oplevering:

- 2012/2016: korte termijnmaatregelen
- 2021-2022: MLT

Financiën Voor OV SAAL is in totaal € 1.224 mln beschikbaar. Er is binnen de beschikbare middelen rekening gehouden met € 54 mln voor BenO en met € 15 mln voor overige activiteiten.

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing			•			
Planning						
Financiën		•	•	•	•	
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2012: tracébesluit maatregelen Flevolijn vastgesteld. Project OV SAAL KT cluster a draagt mogelijk € 20 mln bij voor geluidsmaatregelen uit het project Goenoord. In Muiderberg bouwt ProRail een geluidscherm voor weg en spoor. Kosten worden gedeeld; project SAA draagt € 2,6 mln bij aan budget OV SAAL KT cluster a. Hiervoor is een taakstelling van € 45 mln i.h.k.v. Regeerakkoord van toepassing. Voor de periode 2012-2020 is totaal € 2,2 mln overgeboekt naar HXII.

2013: programmbudget bevat € 11 mln voor aanleg stationstallingen. Dit is toegevoegd aan het project Fietsparkeren bij stations. Overheveling van scope en budget (€ 233 mln) vanuit project Amsterdam Zuidas WTC. Toekomstperspectief van het project Zuidas is veranderd, daarom is € 24 mln weer toegevoegd aan het project Zuidas.

2014: bij Voorjaarsnota 2013 projectbudget verlaagd met € 163,4 mln en met € 53,6 mln verhoogd vanuit programma Punctualiteits- en capaciteitsknelpunten. Dit budget wordt binnen OV SAAL 2020 geoormerkt voor evt. infrastructurele oplossingen, met (partiële) 4-sporigheid.

2015: bij Voorjaarsnota 2014 is € 225 mln overgeboekt naar project ERTMS. Hierbinnen blijft dit geld beschikbaar voor OV SAAL MLT. Bij nadere uitwerking en vaststelling van het OV SAAL programma bleek het mogelijk het budget te verlagen met € 30 mln. Deze gelden zijn toegevoegd aan de investeringsruimte.

Amsterdam CS, Cuypershal



Opgave Het interieur van het stationsgebouw van Pierre Cuypers heeft in de afgelopen 120 jaar aanpassingen ondergaan, waardoor de monumentale waarde van de Cuypershal is aangetast. Een kwaliteitsverbetering is nodig om het monumentale karakter van de Cuypershal te herstellen. Naast de restauratie en renovatie van de Cuypershal is het nodig om de transfercapaciteit van de Middentunnel en Oosttunnel van het station uit te breiden om de huidige en toekomstige reizigersstromen afdoende te kunnen verwerken.

Oplossing De Cuypershal wordt in originele staat hersteld. Doelstelling is om het werk in de Cuypershal gereed te hebben tegelijk met het gereed komen van de Oosttunnel. De huidige Oosttunnel is de verbindende schakel tussen de oostelijke ingang van het station en de oostelijke fasen van de perrons. De Oosttunnel wordt verbreed om voldoende transfercapaciteit te kunnen bieden, uitbreiding van commerciële voorzieningen in de tunnel mogelijk te maken en extra stijgpunten in de Oosttunnel aan te brengen. De extra stijgpunten in de Oosttunnel leveren een bijdrage aan een betere verdeling van de reizigers over de perrons.

Planning

2012-2014: realisatie Middentunnel
2014-2016: realisatie Cuypersgebouw

Financiën Taakstellend budget: € 26 mln.

Politiek/bestuurlijk Het besluit om de Cuypershal te herstellen en de Oosttunnel aan te passen op de verwachte reizigersstroom, is genomen bij de maatregelen in het kader van de economische crisis en versnelling. De Tweede Kamer is hierover per brief geïnformeerd (TK 29984, nr 176).

Gebied	Noord-Holland, Utrecht, Flevoland
Onderwerp	Spoorwegen personen
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen	•					
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning			•	•		
Financiën						•
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2010: het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

2012: vanwege samenhang met uitvoering PHS is besloten tot gefaseerde aanleg. Restauratie Cuypersgebouw 2012-2013; verplaatsen theatertrappen Middentunnel naar de Oosttunnel en verbreden Oosttunnel wordt in samenhang gezien met benodigde uitbreiding transfercapaciteit Oosttunnel in het kader van PHS. Planning is medio 2013 te starten met uitvoering Oosttunnel.

2013: startdatum bouw Oosttunnel verschuift naar medio 2014, oplevering naar 2016. Bezien wordt of dreigende vertraging kan worden opgelost. Capaciteitsanalyse Amsterdam CS in het kader van PHS is nog niet afgerond, waardoor ontwerpkeuze voor Oosttunnel nog niet definitief kan worden bepaald. Gezien raakvlak met Oostpassage en uitvoering van de IJ-hal in 2013 en 2014 is er noodzaak vaart te maken met besluitvorming over ontwerpkeuzes en budget Oosttunnel. Oostpassage kan pas worden afgebouwd nadat deze tijdelijk dienst heeft gedaan als transfertunnel tijdens verbreding en buitendienstneming van de Oosttunnel.

2015: Oosttunnel wacht op een integraal besluit over Amsterdam in het kader van PHS. Bij Voorjaarsnota 2014 is om die reden de bijdrage aan de Oosttunnel (€ 12 mln) ondergebracht bij PHS.

Amsterdam CS, fietsenstalling

Gebied	Noord-Holland, Utrecht, Flevoland
Onderwerp	Spoorwegen personen
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave Er is bij Amsterdam Centraal een tekort aan bewaakte en onbewaakte fietsenstallingen. Bovendien voldoen de bestaande voorzieningen niet aan de kwaliteitseisen van de rijksoverheid.

Oplossing De fietsparkeervoorzieningen worden uitgebreid en verbeterd. Op diverse locaties worden in een eerste fase in totaal 10.000 fietsparkeerplaatsen gerealiseerd. Aan de zuidoostzijde wordt de bestaande stalling in het voormalige Postzakkengebouw vernieuwd en uitgebreid en aan de noordwestzijde wordt een nieuwe stalling gerealiseerd, in totaal indicatief 3.000 fietsparkeerplaatsen. De overige (indicatief) 7.000 fietsparkeerplaatsen worden gerealiseerd op locaties buiten het stationsgebouw door de gemeente (op kosten van IenM). De vraag naar fietsparkeerplaatsen blijkt intussen hoger dan oorspronkelijk geraamd. Rijk en regio geven in het kader van Actieplan Fietsparkeren bij stations gezamenlijk invulling aan deze resterende opgave.

Planning

2011: projectbesluit
2014: start realisatie
2015/2018: oplevering

Financiën Taakstellend budget: € 35 mln.

Politiek/bestuurlijk De gemeente, NS en ProRail stemmen hun langetermijn vooruitzichten af op basis van het gezamenlijk masterplan. In dit kader is gezocht naar een goede en betaalbare oplossing voor het stallingenprobleem op en om het station. In het bestuurlijk overleg MIRT van najaar 2013 is afgesproken dat IenM aan ProRail opdracht geeft 3.000 plaatsen in de twee inpandige fietsenstallingen in het stationsgebouw te realiseren, te weten Noordwest en Zuidoost. De gemeente Amsterdam is verantwoordelijk voor de realisatie van de overige 7.000 stallingplaatsen van de eerste fase op locaties buiten het stationsgebouw.

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing		•	•		•	•
Planning		•	•		•	
Financiën			•			
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2011: in overleg met de partners is gekozen voor uitwerking van de zuidwestelijke stalling onder de westelijke tramlus. Door de samenhang met de Noord-Zuidlijn kan deze stalling in 2013 of 2014 gerealiseerd worden, die in het Postzakkengebouw na 2017.

2012: in maart 2011 is de definitieve projectbeslissing genomen en is de oplossing met drie locaties vastgelegd. In verband met de samenhang met andere werkzaamheden op het Stationseiland, zal als eerste de Noordwest-stalling worden gerealiseerd, daarna de Zuidwest-stalling en als laatste de aanpassing van het Postzakkengebouw. De reeds aangevangen voorbereidingen voor het Postzakkengebouw zijn daarom opgeschort en de eerdere afgegeven beschikking is vervallen.

2014: door optimalisatie van het ontwerp en de complexe fasering rond het tramemplacement bij de beoogde Zuidwest-stalling is de start van de realisatie vertraagd naar 2014.

2015: de beoogde stalling aan de zuidwestzijde onder het westelijke deel van het stationsvoorplein is qua bouwfaseren te complex gebleken. Om de realisatie te bespoedigen en risico's beter te beheersen, is ProRail verantwoordelijk voor de locaties in het stationsgebouw en de gemeente Amsterdam voor de locaties daarbuiten.

Bilthoven, spoorwegovergang Soestdijkseweg



Opgave Het railveiligheidsbeleid is gericht op het streven naar permanente verbetering van de veiligheid (zie Kadernota Railveiligheid). Uit het ongevalloosoverzicht 1975-2005 (veiligheid overwegen Top 15 gevaarlijke Automatische Halve Overweg Beveiligingsinstallaties (AHOB)) van ProRail blijkt dat de gelijkvloerse spoorwegovergang Soestdijkseweg te Bilthoven de overweg is met het grootste aantal botsingen met dodelijke afloop van Nederland.

Oplossing Dit project betreft het vervangen van de gelijkvloerse spoorwegovergang door een tweetal ongelijkvloerse spoorwegovergangen (één voor het gemotoriseerd verkeer en één voor het langzaam verkeer).

Planning

- 2011: start uitvoering
- 2013: oplevering onderdoorgang snelverkeer
- 2015: onderdoorgang langzaam verkeer

Financiën Taakstellend budget: € 35 mln (Aanlegprogramma Personenvervoer € 32 mln en Beheer en Instandhouding € 3 mln via het Hotspotsprogramma). Bijdragen derden: € 14 mln (provincie Utrecht, bestuur regio Utrecht en gemeente De Bilt).

Politiek/bestuurlijk In het bestuurlijk overleg MIRT van voorjaar 2009 is afgesproken dat dit project mede gefinancierd zal worden uit het restantbudget van Randstadspoor en bijdragen van de regio (TK 31700, nr 98).

Gebied	Noord-Holland, Utrecht, Flevoland
Onderwerp	Spoorwegen personen
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen	•					
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning		•		•		
Financiën				•	•	•
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2010: het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

2011: als gevolg van integrale planontwikkeling van het stationsgebied is de start uitvoering met één jaar vertraagd.

2013: de Tijdelijke commissie onderhoud en innovatie spoor (Cie Kuiken) heeft aanbevolen de aansturing van ProRail minder diffuus te maken. In de Kabinetsreactie is aangegeven dat de geoormerkte projecten van beheer en instandhouding worden ondergebracht in het aanlegprogramma, omdat deze projecten meer overeenkomsten vertonen met aanlegprojecten dan met beheer en instandhouding. De vanaf 2013 nog te realiseren uitgaven ad € 3,7 mln binnen het Beheer- en onderhoudsprogramma (onderdeel HotSpots) voor de overweg Bilthoven Soestdijkseweg zijn toegevoegd aan dit reeds bestaande aanlegproject.

2014: bij Voorjaarsnota is het projectbudget verhoogd met € 0,6 mln. Onderbesteding van € 2,8 mln bij BenI wordt overgeheveld naar taakstellend budget aanlegprogramma.

2015: het projectbudget is met € 4,2 mln verlaagd naar aanleiding van een gerealiseerde aanbestedingsmeevaller.

Regionet, fase 1



Opgave Onder de noemer Regionet is budget gereserveerd voor de uitvoering van een pakket extra maatregelen ter verbetering van het stadsgewestelijk (rail-)vervoer in de noordvleugel van de Randstad (congestiepakket). In de Bestuursovereenkomst Bereikbaarheidsoffensief Noordelijke Randstad is vastgelegd dat de regionale partijen naar eigen inzicht bepalen welke delen van Regionet prioriteit hebben bij de aanwending van de beschikbaar te stellen middelen.

Oplossing Door de regionale partijen is een samenhangend pakket van infrastructuurmaatregelen voorgedragen voor uitwerking volgens de MIRT-systematiek en financiering uit het budget. Dit pakket bestaat uit maatregelen ten behoeve van het stadsgewestelijk spoorvervoer (Regionet). Het pakket heeft tevens een positief effect op het functioneren van het landelijk spoornetwerk. Het gaat om de volgende maatregelen: verkorte treinopvolging Zaanlijn (seinverdichting/ stop-door), capaciteitsverruiming Hilversum (seinverdichting Gooi-lijn en extra perron), capaciteitsvergroting Schipholtunnel (seinverdichting, verkorte treinopvolging en dynamisch verkeersmanagement), maatregelen in Westpoort (goederenemplacementen Westhavenweg en Aziëhavenweg) en Beverwijk, een halte in de Hemboog bij station Sloterdijk, het verplaatsen van station Krommenie-Assendelft en de nieuwe stations Halweg/Zwanenburg, Holendrecht en

Almere Poort. Tevens omvat het de aangekondigde planuitwerkingen: verbetering inhaling Wormerveer en station Watergraafsmeer. Dit pakket zal verder worden uitgewerkt volgens de MIRT-systematiek. Bij de beoordeling conform Wet en Besluit Infrastructuurfonds zal bij het projectbesluit met name worden gelet op de meerwaarde van de onderlinge samenhang in relatie tot de doelstellingen zoals verwoord in het Herstelplan Spoor.

Planning

2006: start realisatie
2007-2015: oplevering

Financiën Taakstellend budget: € 188 mln.

Politiek/bestuurlijk Convenanten: de projecten betreffen de uitwerking van de Bestuursovereenkomst Bereikbaarheidsoffensief Noordelijke Randstad.

Gebied	Noord-Holland, Utrecht, Flevoland
Onderwerp	Spoorwegen personen
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning	•			•		
Financiën		•	•			
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

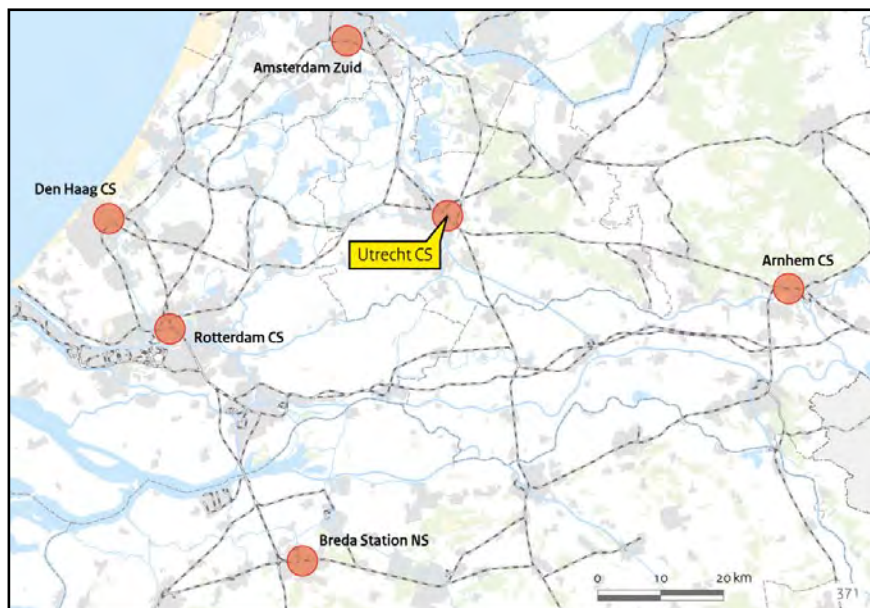
2010: beschikkingen Hoofddorp keervoorziening, seinverdichting Zaanlijn, maatregelen Beverwijk, Almere Poort en Halweg Zwanenburg afgegeven. Voor een aantal projecten is meer tijd nodig.

2011: n.a.v. de OTB-aanvraag Transformatorweg is € 1,8 mln vanuit Herstelplan Spoor 2^e fase teruggeboekt naar het Regionet programma.

2012: projectbudget opgehoogd met € 0,7 mln als bijdrage in de vervanging van de gelijkvloerse spoorwegovergang Aagtenpoort door een ongelijkvloerse kruising (maatregelen Beverwijk). Daarnaast is het projectbudget met € 2,5 mln verlaagd als gevolg van het niet meer opnemen van gerealiseerde en formeel vastgestelde planuitwerkingsuitgaven.

2013: de oplevering is verschoven naar 2015. Deze vertraging betreft fase 3 van het deelproject Beverwijk Aagtenpoort; de optimalisatie van het ontwerp van de fietstunnel heeft meer tijd geleverd dan vooraf aangenomen.

Utrecht Centraal (t.b.v. Nieuw Sleutelproject, VINEX)



Opgave In Utrecht vormt de spoorinfrastructuur een barrière die de stad in tweeën deelt. Het gebied kent veel onbenut en rommelig terrein. Het treinstation en stad/streekbusstation zijn te klein en te onoverzichtelijk om de te verwachte verdubbeling van het aantal reizigers te kunnen verwerken. Dit project is door het Rijk aangewezen als NSP.

Oplossing De gemeente ontwikkelt een nieuw stationsgebied om het verblijfsklimaat te verbeteren en de ruimtelijke structuur zodanig te veranderen dat het een verbindende schakel in de stad wordt. Hoog Catharijne, Muziekcentrum Vredenburg, het Jaarbeurscomplex en het patroon van straten en singels worden grondig verbeterd. Een nieuwe OV-terminal voor trein, Randstadspoor en tram/bus, is ontworpen voor een verdubbeling van het aantal reizigers. Daarbij is rekening gehouden met de regionale projecten voor HOV van Utrecht CS naar Leidsche Rijn en de oostkant van Utrecht.

Planning

2007: start ontwikkeling stationsgebied
2009: start bouw OV-terminal Utrecht
2016: oplevering OV-terminal Utrecht
2019: oplevering stationsgebied

Financiën Totale taakstellende bijdrage IenM bedraagt € 400,5 mln.

- OV-terminal: € 346 mln Infrafonds
- Gebiedsontwikkeling € 54,5 mln

Politiek/bestuurlijk

- Het project bevat nog uit te voeren delen van VINEX-afspraken met betrekking tot Leidsche Rijn.
- Het project maakt deel uit van het Bereikbaarheidsoffensief Randstad.
- 2003: intentieovereenkomst tussen het Rijk en de gemeente Utrecht over de samenwerking, uitgangspunten en ambities bij de verwezenlijking van het Project Utrecht Stationsgebied.
- 2004: uitvoeringsovereenkomst Utrecht Stationsgebied tussen de gemeente Utrecht, voormalig VROM en VenW over de voorwaarden waaronder de NSP-subsidie en MIT-subsidie worden verstrekt.
- 2007: raamovereenkomst tussen NS, Staat der Nederlanden, ProRail en NSPgemeenten Arnhem, Breda, Den Haag, Rotterdam en Utrecht met afspraken over de (financiële) bijdrage van de NS en de uitvoering.

Moties: tijdens de Algemene Politieke Beschouwingen in september 2008 is de motie Van Geel c.s. (TK 31700, nr 10) aangenomen, waarin aanvullend € 3,5 mln voor dit project wordt gereserveerd. Deze middelen worden ingezet voor de financiering van de aansluiting met trappen van de perrons op de Rabobrug.

Gebied	Noord-Holland, Utrecht, Flevoland
Onderwerp	Spoorwegen personen
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning	•					
Financiën	•		•	•	•	
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

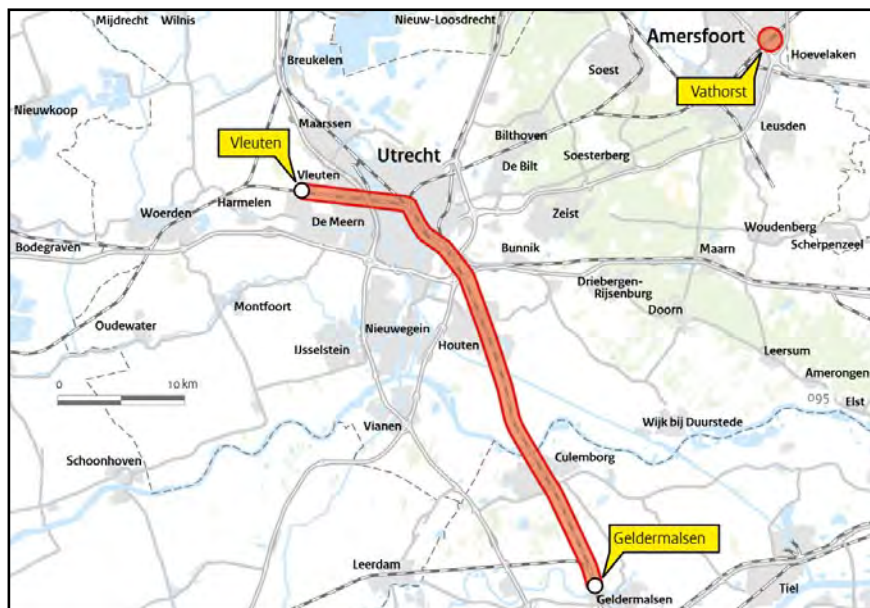
2010: de planologische procedure (aanvraag artikel 19) duurt door de complexiteit van het project langer dan verwacht. De oplevering van de terminal is hierdoor vertraagd. De taakstellende bijdrage van VenW is door de motie Van Geel c.s. verhoogd (€ 3,5 mln).

2012: verlaging van het projectbudget met € 10 mln wordt veroorzaakt door het niet meer opnemen van gerealiseerde en formeel vastgestelde planuitwerkings-uitgaven.

2013: in 2009 heeft de commissie NSP's een rapport geschreven met een aantal aanbevelingen, onder andere over de PEAT-kosten (kosten voor projectmanagement, engineering, administratie en toezicht). Voor NSP Utrecht heeft de commissie geconstateerd dat een extra PEAT-bedrag van € 13 mln nodig was (inmiddels geïndexeerd tot € 15,7 mln); dit bedrag is toegevoegd aan het projectbudget.

2014: bij Voorjaarsnota 2013 is het projectbudget verhoogd met € 8 mln.

Vleuten-Geldermalsen (inclusief Randstadspoor, fase 1)



Opgave De bereikbaarheid van de regio Utrecht staat onder druk van de grote VINEX-locaties Leidsche Rijn, Houten Castellum en Amersfoort Vathorst en door maatschappelijke en economische ontwikkelingen. Een samenhangend pakket van maatregelen op het gebied van verkeer en vervoer is noodzakelijk om de bereikbaarheid van de regio te garanderen. Tot dit pakket behoren onder meer het Tweede Tactische Pakket-project Vleuten-Geldermalsen en het project Randstadspoor (RSS) 1^e fase. Bovendien is de spooruitbreiding nodig voor de capaciteit en de betrouwbaarheid van het landelijk net.

Oplossing De oplossing wordt voorzien in:

- Vleuten-Utrecht CS: 4-sporig.
- Utrecht CS-Utrecht Lunetten: 6-sporig, inclusief 2 vrije kruisingen bij Lunetten.
- Utrecht Lunetten-Geldermalsen: 4-sporig tussen Houten en Houten Castellum/ARK.
- Aanleg haltes Utrecht Leidsche Rijn, Houten-Zuid/Castellum, Amersfoort Vathorst, Tiel Passewaaij, Utrecht Terwijde, Utrecht Vaartsche Rijn en Utrecht Zuilen.

Planning

2002: tracébesluit

Vanaf 2003: start realisatie

Vanaf 2005: oplevering

Financiën Taakstellend budget: € 956 mln.

Politiek/bestuurlijk

Toegevingen: tijdens de MIT-behandeling december 2003 is door de minister toegezegd om middelen uit het project A2 Oudenrijn-Deil via een kasschuif beschikbaar te stellen (€ 88 mln) waardoor de voorfinancieringslast van de regio wordt verminderd.

Convenanten:

1. Randstadspoor fase 1 en grote delen van fase 2 maken deel uit van het Bereikbaarheidsoffensief Randstad. (BOR-overeenkomst Utrecht, juli 2001).
2. VINEX-uitvoeringscontracten.

Gebied	Noord-Holland, Utrecht, Flevoland
Onderwerp	Spoorwegen personen
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen	•					
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën	•	•	•	•	•	•
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2010: de scope is uitgebreid met een planuitwerking doortrekking Randstadspoor naar Harderwijk met een frequentie van 4 x per uur. Daarnaast is een deel van het rest-budget ingezet voor de ongelijkvloerse spoor kruising in Biltoven (€ 21,4 mln) en is een aanbestedingsmeevaller verwerkt (€ 34,1 mln).

2011: het taakstellend budget verlaagd met € 8,8 mln door aanbestedingsmeevaller.

2012: taakstellend budget verlaagd met € 31 mln door verwerken aanbestedingsmeevaller, plus door behaald voordeel uit combinaties van werk en het inleveren van de post 'onvoorzien'.

2013: bij het projectbesluit in 2004 is met de regio afgesproken dat zij zeggenschap heeft over een restbudget dat ontstaan is door het destijds schrappen van onderdelen van het project. In overleg met de regio is € 7 mln vanuit dit restbudget toegevoegd aan het AKI-programma ten behoeve van de financiering van de overweg Leijenseweg te Biltoven.

2014: bij Voorjaarsnota 2013 is het projectbudget verlaagd met € 0,4 mln.

Ombouw Amstelveenlijn (hoogwaardige tramverbinding)



Opgave Om het toekomstige reizigersaanbod te kunnen verwerken en de veiligheid te verbeteren moet de bestaande Amstelveenlijn worden verbeterd.

Oplossing Tussen de Zuidas en Amstelveen Zuid wordt de bestaande Amstelveenlijn omgebouwd tot een hoogwaardige tramverbinding die bij de Zuidas aansluit op het bestaande tram- en metronet van Amsterdam en op het spoorwegnet.

Planning

2014: voorkeursbeslissing
2015: projectbeslissing
2018: start realisatie
2020: oplevering

Financiën Ombouw is een regionaal project waarvoor de stadsregio verantwoordelijk is. IenM heeft voor de ombouw een bijdrage van (minimaal) € 76 mln gereserveerd.

Politiek/bestuurlijk Ombouw Amstelveenlijn draagt bij aan betere bereikbaarheid van Amstelveen, de Zuidas en de binnenstad van Amsterdam en verbetert de verkeersveiligheid van de Amstelveenlijn door de aanleg van ongelijkvloerse kruisingen.

Uitvoering De stadsregio Amsterdam is verantwoordelijk voor de uitvoering, financiering en exploitatie van het project.

Gebied Noord-Holland, Utrecht, Flevoland
Onderwerp Regionale/lokale infrastructuur
Ministerie IenM
Fase Planuitwerking

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2013: project is nieuw opgenomen in het MIRT.

2014: de planning wordt afgestemd op de uitvoering van Amsterdam Zuidasdok.

2015: voorkeursbeslissing en start uitvoering zijn uitgesteld door vertraging in de planvorming van de Stadsregio

Utrecht, tram naar de Uithof



Opgave De kwaliteit en capaciteit van het bestaande busvervoer tussen Utrecht Centraal en de Uithof is onvoldoende om het aanwezige en verwachte aantal reizigers op een kwalitatief hoogwaardige manier te bedienen.

Oplossing Utrecht kiest voor een tramoplossing, waarop later ook de bestaande sneltramlijn van Utrecht naar Nieuwegein en IJsselstein (SUNIJ lijn) wordt aangesloten, die zorgt voor een kwalitatief hoogwaardige oplossing die de groei van het aantal reizigers naar de Uithof kan verwerken. Zowel door de toename van het aantal arbeidsplaatsen in de Uithof als door de toename van het aantal treinreizigers zal het aantal reizigers tussen Utrecht Centraal en de Uithof flink toenemen.

Planning

2013: start realisatie
2018: oplevering

Financiën Voor de aanleg van de tram naar de Uithof is de rijksbijdrage vastgesteld op € 110 mln, excl. BTW.

Politiek/bestuurlijk Zowel de gemeente Utrecht als het BRU steunen de plannen voor de aanleg van de tram naar de Uithof en hebben hun eigen bijdragen geregeld.

Uitvoering Planuitwerking is uitgevoerd en de voorbereidingen voor de uitvoering zijn gestart. De gemeente Utrecht en het BRU zijn verantwoordelijk voor de uitvoering van het project. De subsidie beschikking is in juni 2013 afgegeven. Het BRU is gestart met de uitvoering.

Gebied	Noord-Holland, Utrecht, Flevoland
Onderwerp	Regionale/lokale infrastructuur
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen			•			
MIRT fase					•	
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2012: het project is nieuw in de planuitwerkingsfase van het MIRT.

2014: beschikking is afgegeven en het project is overgegaan naar de realisatiefase.

Noord-Zuidlijn



Opgave In de regio Amsterdam bevinden de werkgelegenheidslocaties in de categorie A (VINEX) zich vooral in het gebied rond het centraal station en de binnenstad. Het gebied tussen WTC en RAI wordt als potentiële A-locatie aangemerkt. Deze A-locaties dienen met het openbaar vervoer optimaal bereikbaar te zijn en te blijven en op een goede wijze onderling met elkaar verbonden te zijn.

Oplossing Tussen Amsterdam Buikslotermeerplein en Amsterdam Zuid wordt een 2-sporige metroverbinding aangelegd. Gelijktijdig wordt aan de achterzijde van het Centraal Station een busstation en een auto-onderdoorgang aangelegd. De dekking hiervoor komt uit het regionet budget.

Planning

2003: start realisatie
2017: oplevering

Financiën Taakstellend budget: € 1.185 mln (rijksbijdrage). Voor de bijdrage in de aanlegkosten van de Noord-Zuidlijn is een lumpsum beschikking (vaste bijdrage) afgegeven.

Politiek/bestuurlijk Convenanten: het project maakt deel uit van het Bereikbaarheidsoffensief Randstad. De commissie Veerman adviseert in haar rapport (juni 2009) om door te gaan met de aanleg. B&W en de Gemeenteraad van Amsterdam hebben de adviezen van Veerman overgenomen. De Kamer is hierover geïnformeerd met brieven van december 2009 (TK 32123 A, nr 85) en juni 2010 (TK 32123 A, nr 133).

Uitvoering Amsterdam gaat door met de aanleg van de Noord-Zuidlijn. De gehele lijn, inclusief de boortunnel en de diepe stations, is in ruwbouw gereed. Op het gehele tracé zijn de werkzaamheden voor de afbouwfase gestart.

Gebied	Noord-Holland, Utrecht, Flevoland
Onderwerp	Regionale/lokale infrastructuur
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie

Projecthistorie

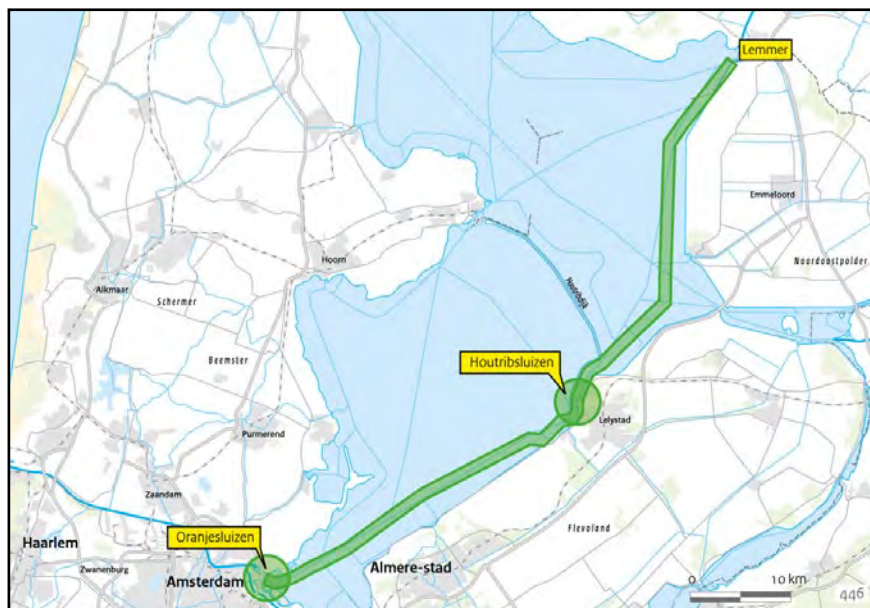
	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2010: als gevolg van uitvoeringsproblemen bij station Vijzelgracht is opnieuw vertraging opgetreden. Bij het opstellen van de prognose 2009 is gebleken dat de kosten zijn gestegen en de oplevering verder is vertraagd tot 2017.

2013: de diepe perrons zijn in ruwbouw gereed, waardoor de risico's zijn vermindert. De aanleg van de boortunnels verloopt voorspoedig.

Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Amsterdam-Lemmer



Opgave Er is sprake van een tekort aan ligplaatsen op de vaarweg van Amsterdam tot Lemmer. Hierdoor kunnen veiligheidsproblemen ontstaan, omdat dit tekort kan leiden tot onwenselijke afmeersituaties rond de sluiscomplexen op dit traject. Ook kunnen situaties ontstaan waarin schippers te lang door moeten varen op zoek naar een ligplaats, waardoor ze niet kunnen voldoen aan wet- en regelgeving op het gebied van vaar- en rusttijden.

Oplossing In de planuitwerking wordt onderzocht op welke manier en op welke locaties het ligplaatsentekort kan worden opgelost. Gedacht kan worden aan zowel uitbreiding, verbetering als herstructurering van de huidige ligplaatsen rond de Oranjesluizen en de Houtribsluizen.

Planning
2025-2027: openstelling

Financiën Taakstellend budget: € 6 mln.

Politiek/bestuurlijk De herindeling van woonschepen nabij Schellingwoude en de woonplannen Zeeburgereiland vormen politiek / bestuurlijke risico's voor de realisatie en verbetering van de ligplaatsen in de nabijheid van de Oranjesluizen.

Gebied Noord-Holland, Utrecht, Flevoland
Onderwerp Hoofdvaarwegen
Ministerie IenM
Fase Planuitwerking

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning	•	•	•		•	
Financiën			•			
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2010: vanwege capaciteitsproblemen bij VenW is deze planuitwerking als geheel vertraagd. Onderdelen kunnen mogelijk als quick wins gerealiseerd worden.

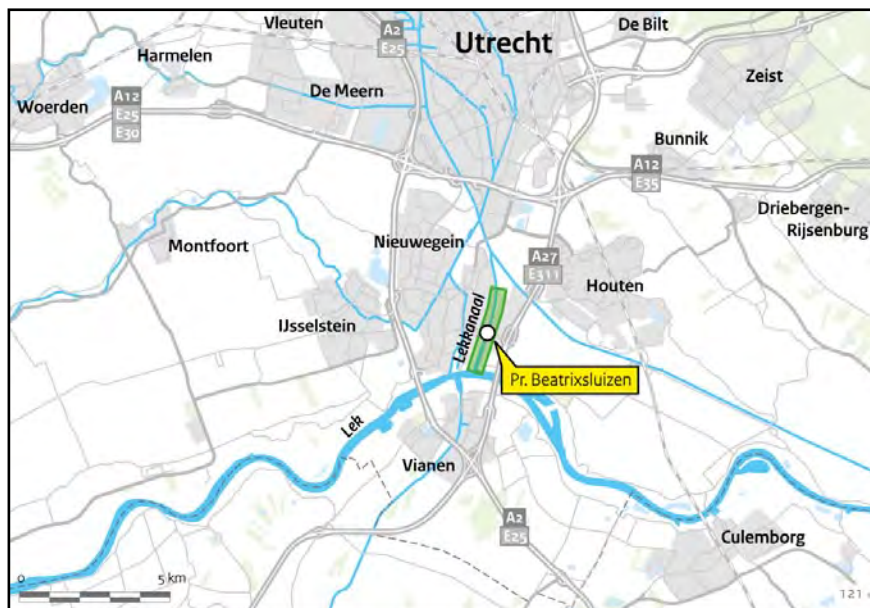
2011: vanwege capaciteitsproblemen bij VenW is de planuitwerking als geheel vertraagd. Wel zijn, in het kader van de quick wins, drie ligplaatsen gerealiseerd in de regio Amsterdam.

2012: op basis van de prioritering uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte wordt dit project gefaseerd uitgevoerd en wordt oplevering verwacht in de periode 2021-2023. De projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigings-systeem van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 1 mln).

2014: de bezuinigingen uit het Lente- en aanvullend Regeerakkoord van 2012 hebben, zoals bij Voorjaarsnota 2013 besloten, tot gevolg dat de planuitwerking wordt vertraagd.

Lekkanaal/ 3^e kolk Beatrixsluis

Gebied Noord-Holland, Utrecht, Flevoland
Onderwerp Hoofdvaarwegen
Ministerie IenM
Fase Planuitwerking



Opgave De Beatrixsluis vormt een knelpunt voor een vlotte en veilige verkeersafwikkeling. Vervoersgegevens laten een sterkere stijging van het goederenvervoer over het Lekkanaal zien dan verwacht, waardoor reeds in 2017 een knelpunt zal optreden in plaats van in 2020.

Oplossing In de studie wordt capaciteitsvergroting van de Beatrixsluis in combinatie met verbreding en verdieping van het Lekkanaal voor scheepsafmetingen tot CEMT-klasse VI onderzocht. Tevens wordt de bouw van een derde sluisolk onderzocht. Rijk en regio werken samen aan de ontwikkeling van het gebied waar, naast uitbreiding van sluiscapaciteit, tevens aanleg ligplaatsen, ontwikkeling van een bedrijventerrein en de nieuwe Hollandse Waterlinie samenkomen. Aanvankelijk was er ook sprake van aanleg van een binnenhaven in het gebied, maar daar ziet de provincie Utrecht van af.

Planning

2012: voorkeursbeslissing
2014: tracébesluit
2016: start realisatie
2020: openstelling

Financiën Taakstellend budget: € 216 mln. Dit project wordt samen met realisatieproject 'Lekkanaal, verbreding kanaalzijde/uitbreiding ligplaatsen' uitgevoerd.

Politiek/bestuurlijk Begin 2014 is het Ontwerp Tracébesluit vastgesteld. Het Tracébesluit wordt eveneens in 2014 verwacht.

Uitvoering In 2011 is een PPC uitgevoerd en de planning geactualiseerd. De start aanbesteding is voorzien in 2014.

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2011: gezien wordt of de aanleg van de derde sluisolk samengevoegd wordt met het project Lekkanaal, verbreding kanaalzijde/uitbreiding ligplaatsen.

2012: in 2011 wordt een voorkeursbeslissing verwacht. Vertraging in de planning is gevolg van capaciteitstekorten en de samenhang met ruimtelijke ontwikkelingen. Projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigings-systeem van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 17 mln). In het regeerakkoord zijn taakstellingen afgesproken voor bovenwettelijke inpassing, aanpassing omgevingsrecht en toepassing PPS. Voor dit project betreft het een bedrag van € 8,4 mln bovenwettelijke inpassing en € 3,7 mln voor PPS.

2013: begin 2012 is op basis van geactualiseerde ramingen een voorkeursbeslissing genomen. Ook is er een bestuursovereenkomst gesloten tussen Rijk en regio om dit project gebiedsgericht in samenhang met regionale ontwikkelingen (o.a. haven) verder uit te werken. De planuitwerking in DBFM-vorm is gestart.

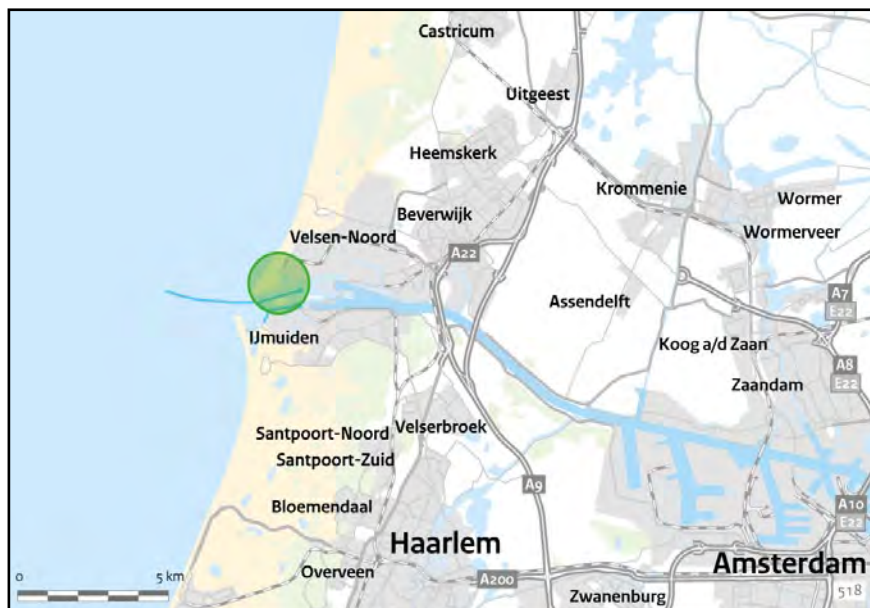
Lichter en Buitenhaven IJmuiden

Gebied Noord-Holland, Utrecht, Flevoland

Onderwerp Hoofdvaarwegen

Ministerie IenM

Fase Planuitwerking



Opgave Vele bulkschepen bestemd voor de haven van Amsterdam worden zo diep afgeladen dat zij vóór het sluiscomplex IJmuiden moeten worden ‘gelichter’ (gedeeltelijk gelost), om met de juiste diepgang de Noordersluis te kunnen passeren en door te varen naar Amsterdam. De lichtervoorziening bevindt zich aan de rand en gedeeltelijk in de vaargeul van/naar de Noordersluis en vormt daardoor een nautisch veiligheidsknelpunt.

Oplossing Om de nautische veiligheid en een vlotte doorvaart in het gebied te garanderen, wordt een nieuwe lichtlocatie (insteekhaven) op de plek van het huidige baggerspeciedepot (voormalige Averijhaven) bestudeerd. Het gaat hierbij om het verplaatsen van de huidige lichtercapaciteit (2 mln ton kolen per jaar). In de planuitwerking wordt ingegaan op de ontmanteling van het baggerspeciedepot, de aanleg van de insteekhaven, de noodzakelijke maatregelen voor een veilige en vlotte in- en uitvaart en de gevolgen van deze maatregelen voor zowel de waterbeweging (o.a. stroming) in het gebied als de leefomgeving. Er zijn in 2008, na de verkenning, twee haalbare oplossingsrichtingen in een Kengetallen Kosten Baten Analyse (kKBA) onderzocht. De kKBA richtte zich vooral op de kosten van de vaartvermindering van de grote scheepvaart, de extra kosten voor sleepboot-hulp die nodig is voor een veilige vaart en de baten van het tweerichtingsverkeer in de Buitenhaven. Uit de kKBA is geconcludeerd

dat de variant Averijhaven vanuit maatschappelijk economisch oogpunt de voorkeur heeft boven de variant Optimalisatie Kustuitbreiding.

Planning

2015: projectbeslissing
2015: start realisatie
2018: openstelling

Financiën Taakstellend budget: € 65 mln.

Politiek/bestuurlijk In het convenant over het toekomstig gebruik van de Averijhaven te Velsen (1996, 2006) is vastgelegd dat het Rijk het verwerken en storten van baggerspecie in de Averijhaven toe zal staan tot uiterlijk 1 januari 2012. Hierna moet het baggerspeciedepot weer worden teruggebracht in de oorspronkelijke staat (insteekhaven) of de locatie moet mogelijk worden gemaakt voor haven- en bedrijfsactiviteiten. De Raad van State procedure op de huidige lichtercapaciteit is van invloed op de door te lopen procedure. Naar verwachting zal in het najaar 2014 een definitief bestemmingsplan Averijhaven worden vastgesteld. Hierdoor ontstaat vertraging in de planning.

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

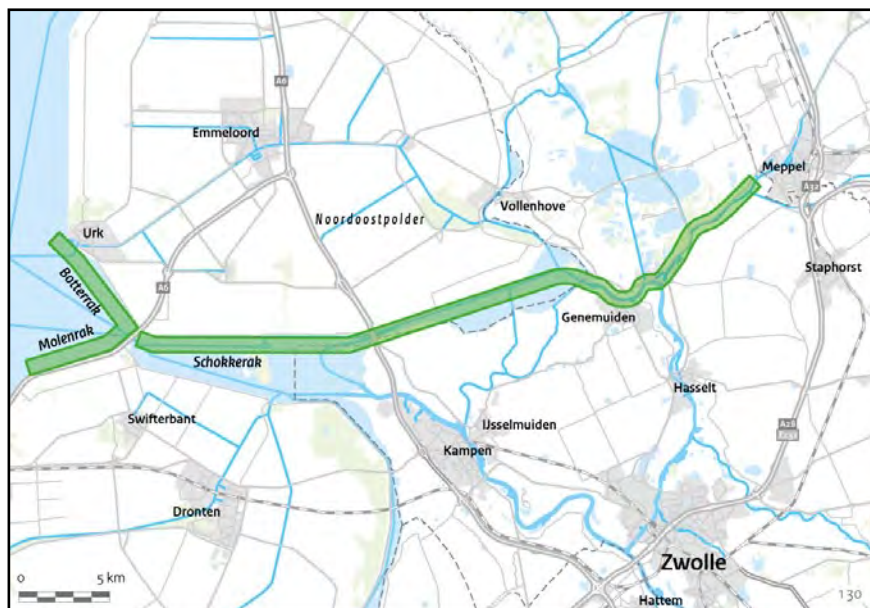
2010: het project is eind 2008 overgegaan van de verkenningsfase naar de planuitwerkingsfase, waarin de voorkeursvariant (Averijhaven) verder wordt onderzocht.

2012: de projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 18 mln). In het regeerakkoord zijn taakstellingen afgesproken voor bovenwettelijke inpassing, aanpassing omgevingsrecht en toepassing PPS. Voor dit project betreft het een bedrag van € 3,2 mln bovenwettelijke inpassing, € 2,5 mln omgevingsrecht en € 1,4 mln PPS.

2013: in overleg met de regio is besloten nadere informatie bij de MER te leveren in verband met de door het Havenbedrijf Amsterdam gevraagde aanvullende lichtercapaciteit tot 4,65 mln ton in plaats van ca. 2 mln ton. Hierdoor ontstaat er vertraging in de planning.

2015: vertraging in de planning door procedure Raad van State.

Vaarweg IJsselmeer-Meppel



Opgave Bereikbaarheid tussen West-Nederland en Noord- en Oost-Nederland voor klasse Va/Vb-schepen.

Oplossing In de studie is de aanleg en verbetering onderzocht van vaargeulen op de trajecten Botterak, Molenrak en de vaarweg Ketelbrug-Meppel. Bezien is hoe Molenrak en/of Botterak (vaargeulen IJsselmeer-Ketelbrug) geschikt kunnen worden gemaakt voor volledig afgeladen binnenvaartschepen van klasse Vb en kustvaartschepen in R/S categorie 1. Voor de vaarweg Ketelbrug-Meppel (Schokkerak-Meppelerdiep) wordt gekeken in hoeverre deze geschikt gemaakt kan worden voor binnenvaartschepen van klasse Va.

Planning
2023: openstelling

Financiën Taakstellend budget: € 36 mln.

Politiek/bestuurlijk De planuitwerking is medio 2012 afgerond. In overleg met de regio is besloten het voorkeursalternatief nog niet vast te stellen en de planning en besluitvorming later opnieuw te bezien.

Gebied	Noord-Holland, Utrecht, Flevoland
Onderwerp	Hoofdvaarwegen
Ministerie	IenM
Fase	Planuitwerking

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning			•	•	•	
Financiën	•		•			
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2010: vanwege uitbreiding studiegebied is het taakstellend budget verhoogd.

2011: in overleg met de regio zal een gedragen voorkeursalternatief worden ontwikkeld, dat wordt gecombineerd met de saneringsopgave. Dit gebeurt aan de hand van de planuitwerking die in 2010 is gestart.

2012: op basis van de prioritering uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte wordt dit project gefaseerd en wordt oplevering verwacht in de periode 2021-2023. De projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigings-systeem van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 8 mln).

2013: in april 2012 heeft bestuurlijk overleg met de regio plaatsgevonden, waarvan het resultaat is dat eerdere realisatie van het project door middel van voorfinanciering niet aan de orde is.

Zeetoegang IJmond

Gebied Noord-Holland, Utrecht, Flevoland

Onderwerp Hoofdvaarwegen

Ministerie IenM

Fase Planuitwerking



Opgave Om het toenemende aanbod van zeeschepen te kunnen ontvangen en de bereikbaarheid van de haven van Amsterdam te verbeteren, dient de beschikbaarheid van de huidige Noordersluis te worden geoptimaliseerd. Vanwege de ouderdom van de Noordersluis dient deze op enig moment te worden vervangen. De wens vanuit de regio is om de schutcapaciteit te vergroten en eerdere aanleg van de sluis te realiseren.

Oplossing Op basis van een convenant in 2009 is besloten tot start van de planuitwerking naar de bouw van een nieuwe, grotere sluis die versneld wordt aangelegd. Vertrekpunt voor de afmetingen van de nieuwe sluis is, conform de bestuurlijke afspraak in het convenant met de regio van november 2009 en de Voorkeursbeslissing van juni 2012, een zeesluis van 500 m bij 65 m bij -18 m, met de opdracht te bezien of 70m breedte ook mogelijk is binnen het taakstellende budget. Bij wijzigingen in het sluizencomplex dient tevens rekening te worden gehouden met de aanpassing van de primaire waterkering conform de waterwet.

Planning

2015: projectbeslissing

2019: openstelling

Financiën De rijksbijdrage in het convenant is € 601 mln. Het totale budget bedraagt maximaal € 891 mln, inclusief regiobijdrage.

Politiek/bestuurlijk In 2009 heeft de minister met de provincie Noord-Holland en de gemeente Amsterdam een convenant getekend met de intentie de toegankelijkheid van het Noordzeekanaal te optimaliseren. In het convenant zijn o.a. afspraken gemaakt over de planning en de financiering. De gemeente Velsen en de provincie Noord-Holland verlenen hun medewerking bij het doorlopen van de benodigde ruimtelijke procedures en milieuvergunningen. De minister heeft in juni 2012 een Voorkeursbeslissing genomen waarmee de scope van de sluis en het financiële kader (inclusief het omgaan met de versnellingskosten) is vastgesteld. Na verwachting kunnen convenantpartners eind 2014 een go/no-go beslissing nemen. De projectbeslissing kan dan in 2015 plaatsvinden.

Uitvoering Op basis van een PPC is geconcludeerd dat Publiek-Private Samenwerking met een Design-Build-Finance-Maintain (DBFM) contract een geschikte contractvorm is. Op basis van de Voorkeursbeslissing wordt invulling gegeven aan het Provinciaal InpassingsPlan (PIP) en het daarbij behorende MER. Na vaststelling door de provincie wordt begin 2015 een onherroepelijk PIP verwacht. De aanbesteding is inmiddels van start gegaan en moet leiden tot gunning in 2015 op basis van de projectbeslissing. Dit jaar wordt gestart met voorbereidende werkzaamheden.

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen						
MIRT fase			•			
Opgave						
Oplossing						
Planning				•		
Financiën					•	
Pol./Best.					•	•

Toelichting op de wijzigingen

2011: het project is in 2010 van de verkenningsfase overgegaan naar de planuitwerkingsfase.

2013: door de complexiteit van de inpassing, het daarmee samenhangende provinciaal inpassingsplan en de uitwerking van de DBFM-contractvorm is de planning vertraagd.

2014: parallel aan het proces van ruimtelijke inpassing van de nieuwe sluis wordt de marktbenadering voor het DBFM-contract gestart.

2015: de minister heeft een Partieel Uitvoeringsbesluit (PUB) genomen, waarmee de aanbesteding en voorbereidende realisatiewerkzaamheden gestart zijn.

Amsterdam-Rijnkanaal (verwijderen keersluis Zeeburg)



Opgave Het krappe profiel van het Amsterdam-Rijnkanaal ter plaatse van de keersluis Zeeburg vormt een knelpunt voor een vlotte en veilige verkeersafwikkeling.

Oplossing Het verwijderen van de keersluis Zeeburg en het verruimen van het Amsterdam-Rijnkanaal ter plaatse van de passage Zeeburg tot klasse VIb (4-baks duwvaart), met minimaal 6 meter waterdiepte en 100 meter vaarwegbreedte. Het vervangen van de sifon en het verwijderen van de heftorens (excl. fundaties) is reeds uitgevoerd.

Planning

2013: start uitvoering
2015: openstelling

Financiën Taakstellend budget: € 14 mln.

Politiek/bestuurlijk Amendement Van der Staaij/Gerkens (TK 30800 A, nr 25) is bij de vaststelling van de begroting Infrastructuurfonds 2007 aangenomen. De sloop van de heftorens op keersluis Zeeburg is in dit kader versneld uitgevoerd.

Gebied	Noord-Holland, Utrecht, Flevoland
Onderwerp	Hoofdvaarwegen
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen						
MIRT fase				•		
Opgave						
Oplossing						
Planning			•			
Financiën			•			
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2012: de uitvoering is vertraagd als gevolg van capaciteitsproblemen. De projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 3 mln).

2013: het uitvoeringsbesluit is in december 2011 genomen en het project is overgegaan naar de realisatiefase.

De Zaan (Wilhelminasluis)



Opgave De Zaan is beperkt toegankelijk voor klasse Va-schepen voor wat betreft diepgang en dimensies van de kunstwerken.

Oplossing Op basis van de planuitwerking wordt de Wilhelminasluis (inclusief de bijbehorende Wilhelminabrug en Beatrixbrug) vernieuwd tot een volwaardige CEMT-klasse Va-schutsluis. De nieuwe sluis komt op de plaats van de bestaande sluis en zal voldoen aan de wettelijke normen uit de Waterwet. De sluis zal een doorvaartbreedte van 14 meter hebben met een waterdiepte (tevens drempeldiepte) van 4,70 meter en een kolkengte van ca. 156 meter.

Planning

2013: start realisatie
2015: openstelling

Financiën De raming van de kosten van de vernieuwing van de Wilhelminasluis bedraagt in totaal € 39,5 mln. Het Rijk verleent voor dit project een subsidie van maximaal € 13 mln aan de provincie Noord-Holland. Nadere afspraken over het subsidiebedrag en de melding van de voortgang zijn opgenomen in de door het Rijk verleende subsidiebeschikking.

Politiek/bestuurlijk De provincie Noord-Holland, de gemeente Zaanstad, het voormalig ministerie van VenW en het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier hebben een bestuursovereenkomst gesloten waarin de afspraken over de realisatie, de kostenverdeling en de verdeling van eigendom, beheer en onderhoud van de vernieuwing van de Wilhelminasluis beschreven zijn. Met de ondertekening van deze overeenkomst 'Vaart in de Zaan' Wilhelminasluis, Wilhelminabrug en Beatrixbrug in oktober 2009 is het project van de planuitwerkingsfase overgegaan naar de realisatiefase. Andere voorgenomen en gerealiseerde maatregelen voor verbetering van de bevaarbaarheid van de Zaan behoren niet tot dit project. De provincie Noord-Holland coördineert de realisatie.

Gebied	Noord-Holland, Utrecht, Flevoland
Onderwerp	Hoofdvaarwegen
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						

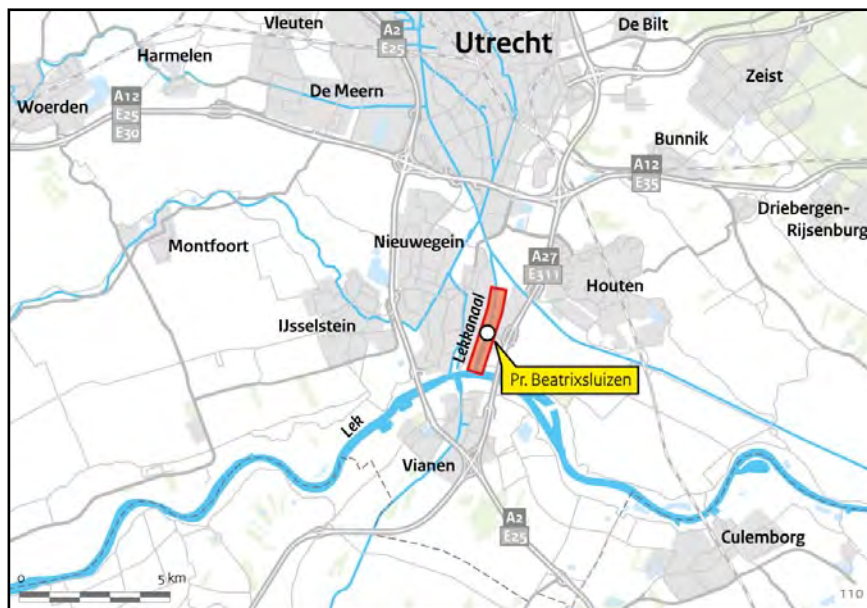
Toelichting op de wijzigingen

2011: door de ondertekening van de bestuursovereenkomst op 14 oktober 2009, is het project van de planuitwerkingsfase overgegaan naar de realisatiefase.

2013: op basis van de planning van de aanbestedingsprocedure zal het werk eind 2012 worden opgedragen. Ontwerp en uitvoering zijn voorzien in de periode van begin 2013 tot begin 2015. De afstemming en maatregelen om tijdens de uitvoering van het werk de bereikbaarheid voor de scheepvaart én het wegverkeer maximaal te waarborgen, vragen extra voorbereidingstijd.

2014: de opdracht tot vernieuwing Wilhelminasluis is in februari 2013 gegund.

Lekkanaal, verbreding kanaalzijde/ uitbreiding ligplaatsen



Opgave Onveilige situaties door een tekort aan ligplaatsen, verkeerde ligging van de huidige ligplaatsen en hinderlijke waterbewegingen op het kanaal veroorzaakt door schepen op het Amsterdam-Rijnkanaal die door de zuiging vooral hinder geven aan afgemeerde schepen.

Oplossing Gedeeltelijke verbreding van het kanaal aan de noordzijde van de Prinses Beatrixsluizen ten behoeve van de uitbreiding van de ligplaatsen en het reduceren van de hinderlijke waterbeweging. Aan de rivierzijde van de Prinses Beatrixsluizen worden de ligplaatsen uitgebreid. De aansluiting van het Lekkanaal op de Lek wordt verbeterd. Het Lekkanaal wordt aan de noord- en zuidzijde van de Prinses Beatrixsluizen gedeeltelijk verdiept.

Planning

- 2016: start realisatie 2^e deel, in samenhang met de aanleg van de 3^e kolk Prinses Beatrixsluis.
- 2020: openstelling

Financiën Taakstellend budget: € 17 mln.

Gebied	Noord-Holland, Utrecht, Flevoland
Onderwerp	Hoofdvaarwegen
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2011: gezien wordt of dit project vanwege synergievoordelen samengevoegd wordt met Lekkanaal/ 3^e kolk Beatrixsluis.

2012: de projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 2 mln). De planning wordt gezien in samenhang met de 3^e kolk Beatrixsluis.

2013: er is begin 2012 een voorkeursbeslissing genomen voor de Beatrixsluis en het Lekkanaal. Ook is er een bestuursovereenkomst gesloten tussen Rijk en regio om het Lekkanaal gebiedsgericht in samenhang met regionale ontwikkelingen (o.a. haven) verder uit te werken.

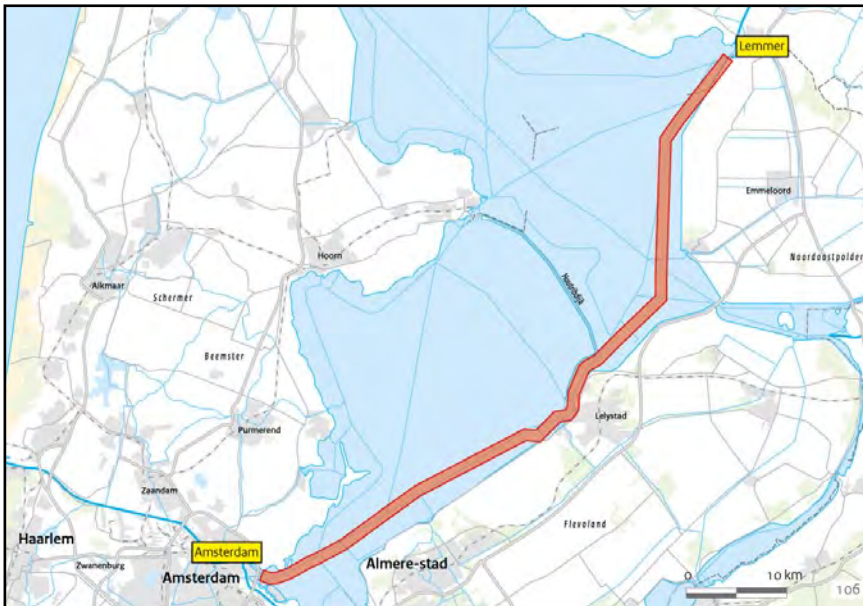
Verbeteren vaargeul IJsselmeer (Amsterdam-Lemmer)

Gebied Noord-Holland, Utrecht,
Flevoland

Onderwerp Hoofdvaarwegen

Ministerie IenM

Fase Realisatie



Opgave Onvoldoende diepgang van de vaarroutes naar Oost- en Noord-Nederland voor klasse Vb beroepsvaart.

Oplossing Verdieping van de vaargeul tot klasse Vb beroepsvaart. Het gedeelte Buiten IJ maakt ook onderdeel uit van het project.

Planning

1997: start realisatie
Voor eind 2015: openstelling deeltraject 3

Financiën Taakstellend budget: € 12 mln. Buiten-IJ (Vaarweg Amsterdam-Lemmer, deelproject 7) is financieel gedekt door combinatie met impuls geld BenO (€ 1,9 mln). Deeltraject 3 is financieel gedekt door combinatie met project Sanering Ketelmeer West (plusproject).

Politiek/bestuurlijk Toezeggingen: Nota Transport in Balans (1997).

Uitvoering Waar mogelijk wordt zandwinning door middel van concessies gerealiseerd. De innovatieve baggerbestekken worden op basis van Design- en Construct-contracten (D&C) uitgevoerd. Deeltraject 4 wordt gedeeltelijk in combinatie met natuurontwikkeling Markermeer-IJmeer uitgevoerd.

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing			•			
Planning	•	•				
Financiën			•			
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2010: de realisatie van de verbetering van Vaarweg Amsterdam Lemmer is gekoppeld aan zandwinconcessies waarbij winning geschiedt als zand benodigd is door concessiehouder. Door gewijzigde zandbehoefte treedt vertraging op.

2011: buiten-IJ is in 2009 opgeleverd. Deeltraject 3 is als plusproject geïntegreerd in project Sanering Ketelmeer West.

2012: de projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 2 mln).

Zuidvleugel

Visie

Hoofdopgaven

Gebieden met concentratie van opgaven van nationaal belang

Overige gebiedsopgaven

Kaarten

MIRT-onderzoeken

Project- en programmabladen

Visie

De Zuidvleugel omvat de provincie Zuid-Holland en bestaat uit het verstedelijkt gebied tussen Leiden, Den Haag, Rotterdam en Dordrecht en delen van het Groene Hart en delen van de Zuidwestelijke Delta. In de Adaptieve Agenda Zuidelijke Randstad hebben Rijk, provincie, regio's en gemeenten gezamenlijk verwoord wat hun ambitie is voor 2040: de Zuidelijke Randstad blijft in 2040 een Europese economische topregio.

Om dat te bereiken is een richtinggevend perspectief geschetst met drie samenhangende strategieën met bijbehorende opgaven.

Als richtinggevend perspectief kenmerkt de Zuidelijke Randstad zich in 2040 door:

- Een in Europa unieke geïntegreerde internationale productie- en diensteneconomie
 - Van Rotterdam World Port, Den Haag Internationale Stad van Vrede en Recht, het Greenports Network en de Zuid-Hollandse kennis-as.
 - Deze geïntegreerde economie wordt gedreven door krachtige economische sectoren die zijn ontstaan via doorontwikkeling van en cross overs tussen bestaande sectoren. Onderwijs en arbeidsmarkt sluiten aan op deze sectoren.
 - Robuuste en betrouwbare (inter)nationale verbindingen met andere regio's in binnen- en buitenland via spoor, lucht, vaarwegen, buis en weg voor personen en goederen.
 - Kennisinstituten en bedrijven die elkaars sterktes benutten, onderzoek op topniveau uitvoeren en de resultaten toepassen in nieuwe producten en diensten (valorisatie).
- Een samenhangend metropolitaan stedelijk gebied van Leiden tot en met Dordrecht, met:
 - Aantrekkelijke stedelijke centra in Rotterdam, Den Haag, Leiden, Delft en Dordrecht waar (top)voorzieningen voor onderwijs en cultuur zijn gebundeld en door ontmoeting en interactie nieuwe economische dynamiek is ontstaan. Daaraan gekoppeld ligt een grote diversiteit aan woonwijken, werklocaties en regionale voorzieningen, zoals in Zoetermeer.
 - Aantrekkelijke en toegankelijke metropolitane landschappen Hof van Delfland, Duin-Horst-Weide, IJsselmonde en de kustzone, wateren en parken.
 - Bedrijven, burgers, kennisinstellingen en maatschappelijke organisaties die optimaal profiteren van elkaars arbeidsmarkt, gespecialiseerde kennis en aanbod van voorzieningen.
 - Een aanbod voor wonen, werken en voorzieningen dat aansluit op de vraag in aantallen, locaties en milieus.
 - Een betrouwbaar en aantrekkelijk openbaar vervoerssysteem, goede fietsverbindingen, een optimaal benutte wegenstructuur.
 - Snelle en betrouwbare (inter)nationale verbindingen tussen het metropolitaan stedelijk gebied en andere regio's.
 - Een landelijk gebied met veen, kust en delta landschappen dat internationaal is gewaardeerd. Er zijn woningen, werklocaties en voorzieningen met bijzondere kwaliteiten die niet in het metropolitaan stedelijk gebied te realiseren zijn. Er is ruimte voor groen, natuur en recreatie nabij het metropolitane stedelijke gebied en vormt een essentiële schakel in keten van de biobased economy.



- Een duurzame leefomgeving met:
 - Een ecologische, lucht- en waterkwaliteit die voldoet aan internationale standaarden binnen de hiervoor gestelde termijnen.
 - Een duurzaam mobiliteitssysteem.
 - Een optimale bescherming tegen zeespiegelstijging en de mogelijke gevolgen van overstromingen.
 - Een duurzame en doelmatige zoetwatervoorziening voor economie en leefbaarheid.
 - Maximaal hergebruik van energie, (rest) producten en grondstoffen (circulaire economie) en een grotendeels duurzame energievoorziening.

De Zuidelijke Randstad levert zo haar bijdrage aan de nationale ambitie dat Nederland in 2040 in de top 10 van de meest concurrerende economieën in de wereld staat.

Hoofdopgaven

Er zit energie in de markt en in de rest van de samenleving. Burgers, ondernemers en wetenschappers ontwikkelen creatieve en innovatieve initiatieven. De context waarbinnen overheden werken verandert structureel: beperkte investeringsmiddelen, andere demografische uitgangspunten en onzekerheid over toekomstige ontwikkelingen. Dit vraagt om een andere manier van (samen)werken tussen overheden, markt en samenleving en het bieden van een uitnodigend perspectief dat initiatieven van markt en samenleving stimuleert. De acht Zuidvleugelpartners en het Rijk kiezen met

de Adaptieve Agenda Zuidelijke Randstad (AAZR) niet alleen voor een aangescherpte inhoudelijke koers, maar ook voor een andere manier van (samen)werken tussen overheden, markt en samenleving. De AAZR is in november 2013 in het bestuurlijke overleg MIRT vastgesteld.

Er zijn drie strategieën ontwikkeld om het richtinggevend perspectief voor de Zuidelijke Randstad te faciliteren.

Strategie 1

Het vergroten van de samenhang tussen de productie-economie en de diensteneconomie gekoppeld aan bewezen en opkomende economische sectoren in de Zuidelijke Randstad

De overheden zetten samen met bedrijfsleven en kennisinstellingen in op:

- Het vergroten van de regionale spin-off van de Mainport Rotterdam door een integrale benadering van de aan de haven en havengerelateerde sectoren gekoppelde opgaven (Rotterdam World Port).
- Het versterken van de mondiale regiefunctie van de Greenports en het verbinden van de Greenports aan de Mainports Rotterdam en Schiphol door een geïntegreerd logistiek netwerk.
- Het uitbreiden in aantal en/of omvang van internationale bedrijven en instellingen gekoppeld aan het profiel Den Haag Internationale Stad van Vrede en Recht en Rotterdam World Port.
- Het versterken van de Zuid-Hollandse kennis-as, een betere aansluiting van arbeidsmarkt en onderwijs en het vormen van allianties tussen bedrijfsleven en kennisinstellingen rond nieuwe producten en diensten.

Strategie 2

Het ontwikkelen van een samenhangend metropolitaan stedelijk gebied door het stimuleren van interactie, verstedelijking en het optimaliseren van de bereikbaarheid en groenblauwe structuur

De overheden zetten in op het creëren van een metropolitaan stedelijk gebied van Leiden tot en met Dordrecht. In dit metropolitaan stedelijk gebied worden wonen, werken, voorzieningen, mobiliteit, water, recreatie en natuur in samenhang ontwikkeld.

Daarbij gaat het om:

- Het faciliteren van interactie tussen burgers, bedrijven en kennisinstellingen in de stedelijke centra van Leiden, Den Haag, Delft, Rotterdam en Dordrecht en rondom knooppunten.
- Het faciliteren van de vraag naar woningen, werklocaties en voorzieningen in aantallen, locaties en milieus op basis van wensen en initiatieven vanuit markt en samenleving.
- Het optimaliseren van de bereikbaarheid binnen het metropolitaan stedelijk gebied om elkaars kwaliteiten en voorzieningen beter te kunnen benutten.
- Het optimaliseren van de connectiviteit van het metropolitaan stedelijk gebied met andere relevante regio's in binnen- en buitenland.
- Het versterken van de gebruiks-, belevings- en productiewaarde van de metropolitane landschappen.
- Het benutten van de kansen die het landelijk gebied biedt door de gunstige ligging en de unieke kwaliteiten in de Zuidelijke Randstad. Kwaliteiten aanvullend op en goed verbonden met het metropolitaan stedelijk gebied worden ontwikkeld.

Strategie 3

Het stimuleren van een circulaire economie, duurzame energie- en zoetwatervoorziening en het minimaliseren van de gevolgen van overstroming

De overheden zetten samen met kennisinstellingen en bedrijfsleven in op een duurzame leefomgeving en een circulaire economie. Daarbij gaat het om:

- Het mogelijk maken van de transitie naar een biobased economy en het sluiten van ketens.
- Het mogelijk maken van de transitie naar duurzame mobiliteit.
- Het ruimtelijk mogelijk maken van energietransitie, het vergroten van de zelfvoorzienendheid van energie en het ontwikkelen van een warmtenet.
- Duurzaam en doelmatig gebruik van zoetwater, meerlaags waterveiligheidsmaatregelen (preventie, ruimtelijke inrichting en rampenbeheersing) en verbetering van de waterkwaliteit.

Gebieden met concentratie van opgaven van nationaal belang

Strategie 1 concentreert zich op de volgende gebieden, van belang voor de economie:

- Rotterdam World Port, waar het vergroten van de economische baten van de Rotterdamse haven voor de hele Zuidelijke Randstad vraagt om een integrale benadering en samenwerking met het bedrijfsleven.
- Greenports: het versterken van de mondiale regio van de Greenports vraagt om verbeteringen en bundelingen in het logistiek systeem en het zorgen voor regionale innovatie door kennisdeling en samenwerking.
- Den Haag Internationale Stad van Vrede en Recht: voor het doorontwikkelen van Den Haag als Internationale Stad van Vrede en Recht verbeteren de overheden voorzieningen, grootschalige congresfaciliteiten, kantoorlocaties (o.a. Beatrixkwartier), de regionale bereikbaarheid en de kwaliteit van leefomgeving in de regio Den Haag.
- Zuid-Hollandse kennis-as, van Leiden via Den Haag en Delft naar Rotterdam: versterken en vernieuwen van sterke sectoren in de Zuidelijke Randstad vraagt om versterking van de kennis-as, een betere aansluiting van arbeidsmarkt en onderwijs en het faciliteren van samenwerking en initiatieven van kennisinstellingen en bedrijfsleven.

Strategie 2 concentreert zich op het metropolitaan stedelijk gebied van Leiden tot en met Dordrecht, van belang voor wonen, werken, voorzieningen, mobiliteit, water, recreatie en natuur. Het betreft zowel de stedelijke centra en knooppunten als het landelijk gebied daaromheen.

Het stimuleren van een circulaire economie, duurzame energie- en zoetwatervoorziening en het minimaliseren van de gevolgen van overstromingen (strategie 3) richt zich op de Zuidelijke Randstad als geheel.

De uitvoering van de Adaptieve Agenda kunnen de overheden niet alleen. Daar is iedereen voor nodig: bedrijven, kennisinstellingen, betrokken inwoners. Er liggen kansen om beter samen te werken, om de energie uit de samenleving beter te benutten, om onnodig blokkerende regelgeving weg te nemen, om slim opgaven en oplossingen aan elkaar te verbinden en om beschikbare middelen en menskracht van alle betrokken partijen zo effectief mogelijk in te zetten. Dat is wat bedoeld wordt met adaptief werken. In de Adaptieve agenda Zuidelijke Randstad 2040 zijn de opgaven verwoord in een tabel, die jaarlijks wordt geactualiseerd en vastgesteld tijdens het bestuurlijk overleg MIRT in het najaar.

Zie voor Adaptieve agenda Zuidelijke Randstad:

<http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/brieven/2013/11/18/bijlage-5b-adaptieve-agenda-zuidelijke-randstad-2040.html>

Opgaven Zuidvleugel

Algemeen

-  Stedelijke regio met een concentratie van topsectoren

Economie

Topsectoren

-  High Tech Systemen & Materialen
-  Energie
-  Creatieve Industrie
-  Agro & Food
-  Tuinbouw en Uitgangsmaterialen
-  Life Sciences & Health
-  Chemie
-  Logistiek

-  Mainport Rotterdam
-  Greenport
-  Burgerluchthaven van nationale betekenis
-  Zeehaven van nationale betekenis
-  Multimodaal knooppunt internationale betekenis (logistiek)
-  Kennis
-  ESA/ESTEC

Verstedelijking

-  Uitleg
-  Stedelijke vernieuwing / transformatie

Bereikbaarheid

-  Hoofdwegenet
-  Opgave hoofdwegenet
-  Nieuwe verbinding hoofdwegenet
-  Hoofdspoorwegenet

-  Hoofdvaarwegenet
-  Opgave sluis
-  Corridor achterlandverbinding

Regionaal

-  Belangrijke regionale weg
-  Nieuwe regionale verbinding
-  Samenhangend HOV-netwerk

Op de kaart zijn t.a.v. infrastructuur de huidige opgaven aangegeven waar een MIRT Verkenning, MIRT Onderzoek of planuitwerking loopt.

Natuur, Landschap & Erfgoed

-  EHS op land (herijkt)
-  Natura 2000 - land
-  Natura 2000 - water
-  Nationaal Park
-  Cultureel erfgoed op (voorlopige) lijst werelderfgoed
-  Object of ensemble op de (voorlopige) lijst werelderfgoed

Water

-  Primaire kering - voldoet niet
-  Primaire kering - nader onderzoek
-  Primaire kering - voldoet

-  Piekafvoer / Afwatering
-  Afvoerdeling
-  Maeslantkering, Nieuwe Waterweg
-  Kustversterking / Zandsuppletie

-  Zeespiegelstijging

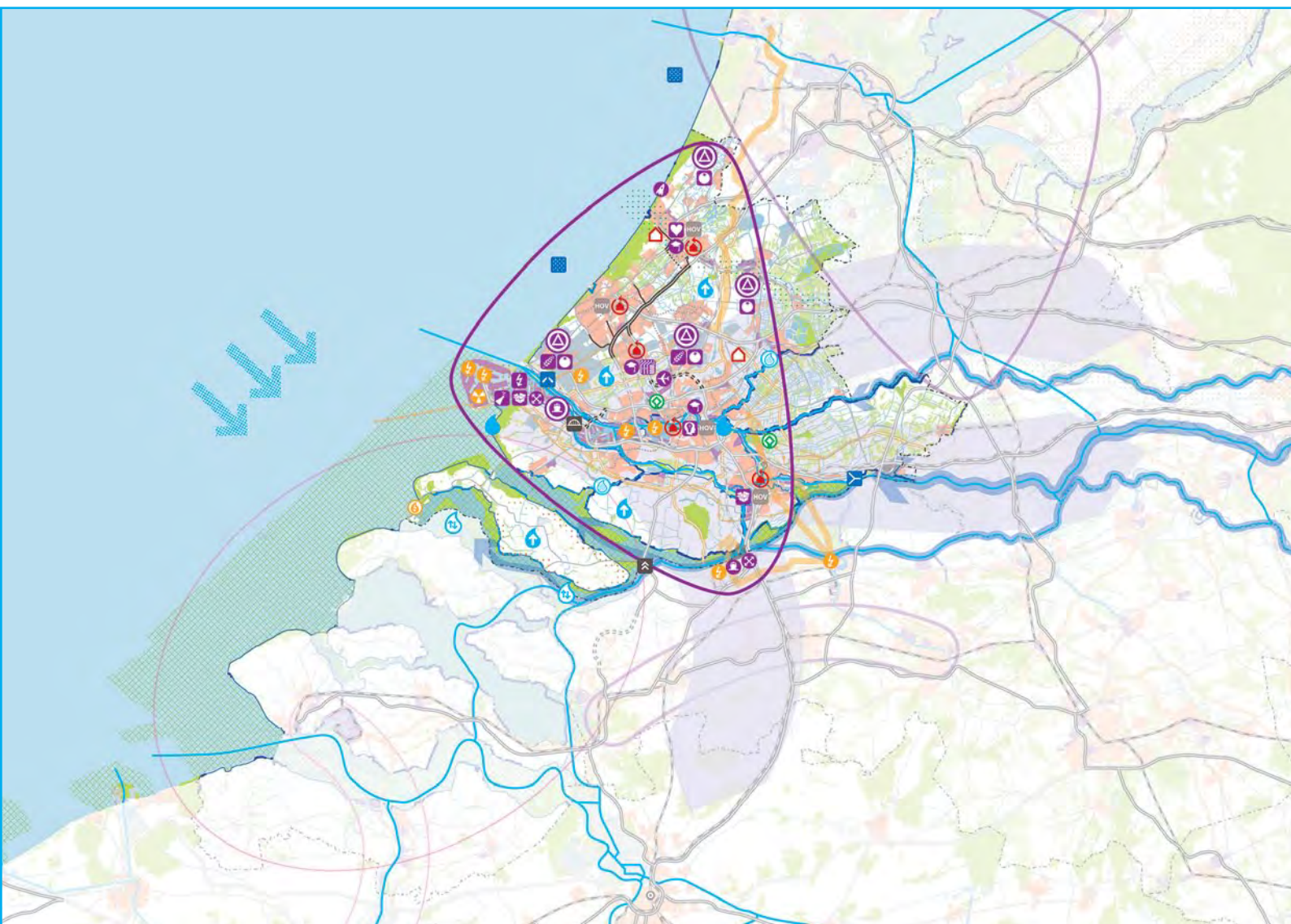
-  Coalitie Natuurlijke Klimaatbuffers

-  Aandachtsgebied zoetwater door verzilting
-  Peilbeheer / Waterbuffers
-  Verzilting inlaatpunten

Energie

-  (Mogelijke) vestigingsplaats elektriciteitsproductie > 500MW
-  (Mogelijke) vestigingsplaats kerncentrale
-  Gebied windenergie
-  Hoogspanningsleiding > 220kV
-  Nieuwe hoogspanningsverbinding 380kV
-  Buisleidingenstrook
-  Energie uit water / Getijdenenergie

Opgaven Zuidvleugel



MIRT-ONDERZOEKEN

- 1) Bereikbaarheid regio Rotterdam-Den Haag
- 2) Internationale Connectiviteit Zuidelijke Randstad
- 3) Meerlaagsveiligheid Dordrecht
- 4) Stimuleren verstedelijking Zuidelijke Randstad

VERKENNING

- 5) Verkenning Haaglanden
- 6) Calandbrug

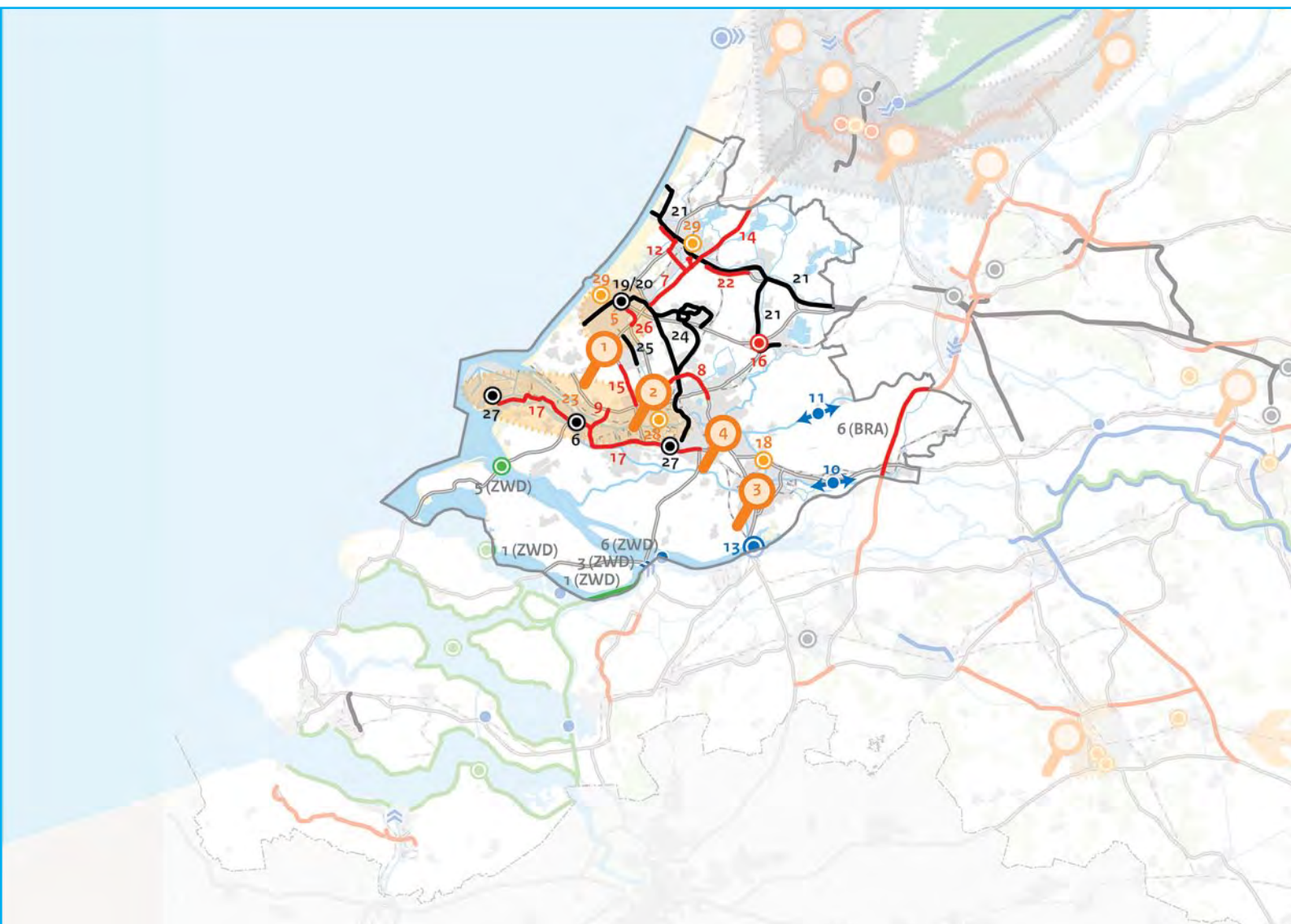
PLANUITWERKING

- 7) A4 Vlietland-N14
- 8) A13/A16 Rotterdam
- 9) A24 Blankenburgverbinding
- 10) Capaciteitsuitbreiding overnachtingsplaatsen Merwedese
- 11) Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Beneden-Lek
- 12) Rijnlandroute
- 13) Verkeerssituatie Splitsing Hollandsch Diep-Dordtsche Kil

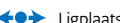
REALISATIE

- 14) A4 Burgerveen-Leiden
- 15) A4 Delft-Schiedam
- 16) A12/A20 Parallelstructuur Gouweknoop
- 17) A15 Maasvlakte-Vaanplein
- 18) Bijdrage Containertransferium Alblasterdam
- 19) Den Haag CS (NSP)
- 20) Den Haag CS, perronsporen 11 en 12
- 21) HOV-Net Zuid-Holland Noord
- 22) N11 Leiden/Zoeterwoude-Alphen a/d Rijn
- 23) Project Mainportontwikkeling Rotterdam
- 24) Randstadrail, fase 1
- 25) Rijswijk-Schiedam (Incl. spoorcorridor Delft)
- 26) Rotterdamsebaan
- 27) Spooransluitingen Tweede Maasvlakte
- 28) Stadshavens Rotterdam, fase 1
- 29) Sterke regio's: Zuidvleugel

Projecten Zuidvleugel



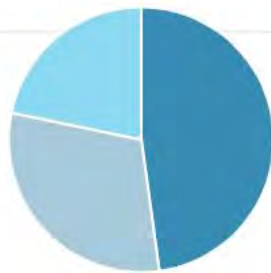
Legenda

-  Wegen
-  Spoor / OV
-  Vaarwegen
-  Sluis
-  Ligplaats
-   Integrale ontwikkelingen
-  Water

* (BRA) Regio-overschrijdende projecten;
* (ZWD) zie kaart betreffende regio

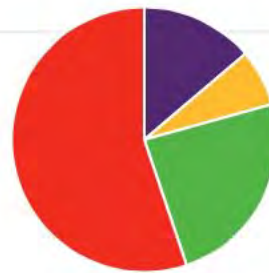
Infographic Zuidvleugel

Verdeling
aantal projecten naar onderwerp



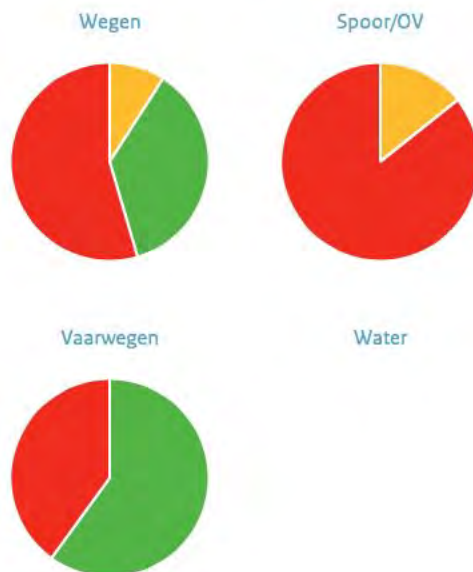
Wegen 11
Spoor/OV 7
Vaarwegen 5
Water 0

Verdeling
aantal projecten naar fase



Onderzoek 4
Verkenning 2
Planuitwerking 7
Realisatie 16

Verdeling
aantal fases naar onderwerp



Onderzoek Verkenning Planuitwerking Realisatie

	Onderzoek	Verkenning	Planuitwerking	Realisatie
Wegen	0	1	4	6
Spoor/OV	0	1	0	6
Vaarwegen	0	0	3	2
Water	0	0	0	0

Legenda

Onderwerpen

- Wegen
- Spoorwegen
- Vaarwegen
- Water

Fasen

- Onderzoek
- Verkenning
- Planuitwerking
- Realisatie

29

Totaal aantal projecten

Bereikbaarheid regio Rotterdam-Den Haag

Gebied Zuidvleugel
Fase MIRT-onderzoek

Aanleiding en doel

Uit de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) van 2011 (bevestigd in een update in 2013) is gebleken dat er in 2028 bereikbaarheidsknelpunten zullen optreden in de regio Rotterdam-Den Haag in het lage economische groeiscenario. Ook na realisatie van 3 nieuwe verbindingen in het gebied: A4 Delft-Schiedam, A13/A16 Rotterdam en de Blankenburg-verbinding. Dit MIRT-onderzoek werkt volgens de nieuwe aanpak van de bereikbaarheidsopgave. De nieuwe aanpak betekent dat bereikbaarheidsopgaven waar relevant worden opgepakt in samenhang met andere (ruimtelijke) opgaven in het gebied ('zoeken naar meekoppelkansen'), dat breed wordt gekeken naar mogelijke oplossingen (niet alleen naar infrastructuur) en dat Rijk, regio en bedrijfsleven hierbij optrekken in een gelijkwaardige samenwerking.

Planning

Het onderzoek zal niet eerder starten dan begin 2015. De planning van dit onderzoek zal worden afgestemd op de voortgang van het MIRT-onderzoek Internationale Connectiviteit Zuidelijke Randstad (ICZR), om inzichten uit dit MIRT-onderzoek mee te kunnen nemen.

Betrokkenen

Over dit onderzoek zijn, evenals over het MIRT-onderzoek ICZR, afspraken gemaakt tijdens het bestuurlijk overleg MIRT najaar 2013, in samenhang met de Adaptieve Agenda Zuidelijke Randstad. De partners die deze agenda hebben opgesteld zullen in elk geval worden betrokken.

Internationale Connectiviteit Zuidelijke Randstad

Gebied Zuidvleugel
Fase MIRT-onderzoek

Aanleiding en doel

De uitvoering van het MIRT-onderzoek Internationale Connectiviteit Zuidelijke Randstad is één van de afspraken die zijn vastgelegd in de Adaptieve Agenda Zuidelijke Randstad 2040. In deze agenda is een drietal samenhangende strategieën voor de ontwikkeling van de economische kracht van de Zuidelijke Randstad opgenomen. Omdat de Zuidelijke Randstad achter blijft bij haar Europese concurrenten op het gebied van agglomeratiekracht, is één van deze strategieën gericht op het vergroten van de agglomeratiekracht door het ontwikkelen van een samenhangend metropolitaan gebied. Naast samenwerking in de eigen regio, kunnen de sectoren in de Zuidelijke Randstad door een goede samenwerking met krachtige sectoren, bedrijven en kennisinstellingen in andere regio's zelf ook beter innoveren en krachtiger groeien (borrowed size).

Dit vraagt wel om kwalitatief hoogwaardige, snelle en betrouwbare (inter)nationale connectiviteit – over weg, spoor, water en door de lucht – tussen de Zuidelijke Randstad en andere regio's binnen Europa én binnen Nederland. Ook digitale connectiviteit is belangrijk. Of de Internationale Connectiviteit van de Zuidelijke Randstad verder versterkt moet worden, en zo ja op welke aspecten, zal worden onderzocht in dit MIRT-onderzoek.

Planning

Eind 2014: oplevering probleemanalyse en ontwikkelperspectief
2015 (bestuurlijk overleg): oplevering eindrapport met prioritering van opgaven en oplossingsrichtingen.

Betrokkenen

Provincie Zuid-Holland, ministerie van IenM, gemeente Rotterdam, gemeente Den Haag.

Meerlaagsveiligheid Dordrecht

Gebied Zuidvleugel
Fase MIRT-onderzoek

Aanleiding en doel

De bescherming van het Eiland van Dordrecht tegen overstromingen vraagt in de huidige situatie al bijzondere aandacht vanwege de samenloop van zee- en rivierinvloed. Bovendien kent dit gebied een extra risico op grote groepen slachtoffers doordat preventieve evacuatie beperkt mogelijk is. Voor de langere termijn is de opgave nog groter. Het wettelijke beschermingsniveau kan gerealiseerd worden door het risico op overstroming via dijkversterking te beperken. De dijkversterking van de Voorstraat is daarbij complex omdat deze bebouwd is, deels met Rijksmonumenten. Het Eiland van Dordrecht biedt kansen om op een doelmatige manier het wettelijke beschermingsniveau te realiseren, rekening houdend met deze belangen. Een mogelijke oplossing ligt in meerlaagsveiligheid: een slimme combinatie van dijkversterking, benutten van regionale keringen, aanvullende maatregelen in de ruimtelijke inrichting en een goede evacuatiestrategie.

Het onderzoek richt zich op de mogelijkheden om via meerlaagsveiligheid overstromingsrisico's te beperken en de ruimtelijke kwaliteit te vergroten. Daarbij wordt ook aandacht besteed aan de rolverdeling tussen overheden, de besluitvormingsystematiek en de verankering in het lokale, regionale en nationale veiligheidsbeleid.

Planning

Het onderzoek is begin 2014 gestart. Naar verwachting wordt het in 2015 afgerond.

Betrokkenen

Gemeente Dordrecht, Waterschap Hollandse Delta, provincie Zuid Holland, Veiligheidsregio Zuid-Holland Zuid en het ministerie van IenM.

Stimuleren verstedelijking Zuidelijke Randstad

Gebied Zuidvleugel
Fase MIRT-onderzoek

Aanleiding en doel

Het Rijk en de decentrale overheden werken samen aan een MIRT-onderzoek naar het stimuleren van realisatie van verstedelijking. Hoe en wat kunnen we leren van verstedelijking anno nu? Deze lessen moeten gaan bijdragen aan het verder ontwikkelen van een samenhangend metropolaan stedelijk gebied in de Zuidelijke Randstad.

De centrale vraag in het onderzoek is hoe partijen beter kunnen samenwerken bij het opstarten en het sneller realiseren van (binnen)stedelijke ontwikkeling. Om daar achter te komen wordt eerst achterhaald wat op dit moment de redenen zijn voor belemmering van deze verstedelijking, specifiek voor de Zuidelijke Randstad. Het onderzoek is erop gericht om meer vat te krijgen op de beweegredenen van de vragersmarkt (consument) en welke ruimtelijke concepten of andere instrumenten daarbij horen. Wat zijn de redenen van potentiële bewoners cq. investeerders om over te gaan tot actie en hoe kan dit door de overheid in een vragersmarkt gestimuleerd en gefaciliteerd worden?

Planning

Het onderzoek is in 2014 gestart. Naar verwachting wordt in 2015 het onderzoek afgerond.

Betrokkenen

Provincie Zuid-Holland en ministerie van BZK (trekkers), gemeente Rotterdam, gemeente Den Haag, Regio Holland-Rijnland, Stadsgewest Haaglanden, Stadsregio Rotterdam, Regio Drechtsteden, Midden-Holland.

Verkenning Haaglanden

Gebied	Zuidvleugel
Onderwerp	Integrale gebiedsopgaven
Ministerie	IenM
Fase	Verkenning



Opgave Uit een aantal studies blijkt dat er na 2020 bereikbaarheidsknelpunten in de regio Haaglanden blijven bestaan. Deze vragen om een integrale aanpak, waarbij ook de ruimtelijk economische ontwikkeling van de regio wordt betrokken. In de verkenning is de afwikkeling van het verkeer op de A4 op het traject Harnaschknoop-Ypenburg-Prins Clausplein-Leidschendam in samenhang bezien met het functioneren van de toeleidende wegen en het onderliggend (stedelijk) wegennet, de ruimtelijke opgaven en het openbaar vervoer. Het studiegebied betreft globaal gezien de gemeentegrenzen binnen het Stadsgewest Haaglanden.

Planning

Fase A: Analyse en prioritering van ruimtelijke en mobiliteitsvraagstukken. Deze fase is in oktober 2009 afgerond.

Fase B: Aandragen van kansrijke alternatieven die bijdragen aan het waarmaken van de gezamenlijke ambities om het gebied Haaglanden bereikbaar te houden en de ruimtelijke economische structuur te versterken.

In Fase B zijn voor de geprioriteerde wegvraagstukken 'Doorstroming A4 passage' en 'Poorten & Inprikkers Den Haag' en het OV-vraagstuk 'Verbetering ontsluiting Centrale Zone Den Haag' de alternatieven in kaart gebracht en op hun effecten beoordeeld. Een aantal maatregelen uit het OV-onderzoek Centrale Zone zijn opgenomen

in het programma Beter Benutten. Voor de wegvraagstukken zijn uiteindelijk twee kansrijke alternatieven samengesteld die integraal op hun effecten zijn gewogen. Deze bestaat uit een samenhangend pakket aan maatregelen op de A4 passage, de aansluitingen (de poorten) en de toeleidende wegen (de inprikkers). De ontwerp-rijksstructuurvisie, waarin de voorkeursbeslissing is opgenomen en planMER zijn in mei 2012 ter visie gelegd. De rijksstructuurvisie is in december 2012 vastgesteld en naar de Tweede Kamer gestuurd. Met de Kamer is schriftelijk overleg gevoerd. Dit heeft niet geleid tot aanpassingen. De start van de realisatie voor de rijksonderdelen is voorzien vanaf 2022. Voorafgaand vindt de planuitwerking van de rijksonderdelen plaats. De realisatie van maatregelen door de regio is vooralsnog voorzien vanaf 2015.

Betrokkenen Er is samengewerkt door IenM, de provincie Zuid-Holland en het Stadsgewest Haaglanden (inclusief achterliggende gemeenten). Naast deze overheden zijn stakeholders en omwonenden betrokken.

File Top 50 Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van knelpunt 22 uit de File Top 50.

Calandbrug

Gebied	Zuidvleugel
Onderwerp	Spoorwegen goederen
Ministerie	IenM
Fase	Verkenning



Opgave De Calandbrug is een stalen hefbrug voor trein-, weg- en langzaam verkeer in het Rotterdamse havengebied. Het is de verbindende schakel in de Havenspoorlijn, onderdeel van de Betuweroute en verbindt het westelijk havengebied met het achterland. Voor de zeescheepvaart vormt de hefbrug de toegang naar de Britanniëhaven. De opgave is tweeledig. Rond 2020:

1. bereikt de brug het einde van haar technische levensduur en is grootschalige renovatie nodig;
2. wordt, door de verwachte groei van het spoorvervoer en het zeescheepvaartverkeer naar de Britanniëhaven, een capaciteitsknelpunt voor het treinverkeer verwacht.

Het volgende is van belang:

1. De Calandbrug heeft niet alleen een functie voor het treinverkeer en de zee- en binnenscheepvaart maar wordt ook gebruikt voor vervoer van gevaarlijke stoffen en door fietsers, voetgangers en autoverkeer;
2. bewoners van met name Rozenburg ervaren geluidsoverlast van de huidige brug.

Oplossing Over de gezamenlijke aanpak en financiering van de Calandbrug hebben het ministerie van IenM en het Havenbedrijf Rotterdam afspraken gemaakt. Doel van is om nog voor 2020 een oplossing operationeel te hebben.

Om een grootschalige renovatie te kunnen bekostigen heeft het Rijk alvast € 157 mln gereserveerd. Het Havenbedrijf Rotterdam is bereid om € 80 mln bij te dragen aan een oplossing, die een rendabele businesscase heeft en tijdig gerealiseerd is (voor 2019). De voorkeur van het Havenbedrijf gaat uit naar omlegging van het huidige spoortracé naar een tracé langs de Theemsweg.

Grootschalige renovatie, omlegging van het tracé en een aantal alternatieven zijn onderdeel van de verkenning. Juli 2013 is de startbeslissing voor deze verkenning aan de Tweede Kamer gestuurd. De Ontwerp Nota Reikwijdte en Detailniveau is oktober 2013 gepubliceerd. Op de (O)NRD is ingesproken en is advies van de cie m.e.r. ingewonnen. De volgende stap in de procedure is de publicatie van de Ontwerp Structuurvisie inclusief Plan MER en MKBA. Dit wordt eind 2014 verwacht.

Betrokkenen Het ministerie van IenM, het Havenbedrijf Rotterdam en ProRail werken samen aan de verkenning en voorbereiding van de planuitwerking en uitvoering. In de stuurgroep van het project zijn ook Rijkswaterstaat, Keyrail en de gemeente Rotterdam betrokken.

Stadshavens Rotterdam, fase 1

Gebied	Zuidvleugel
Onderwerp	Integrale gebiedsopgaven
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave Het behoud van de Mainport als vitaal economisch vestigingsgebied is cruciaal voor Nederland. Zonder duurzame transitie is de haven op korte termijn slecht bereikbaar, biedt deze onvoldoende ruimte voor nieuwe bedrijvigheid en werkgelegenheid, blijven verouderde bedrijventerreinen achter, stagneert woningbouw en worden haven en stad door wateroverlast bedreigd.

Oplossing Door de herstructurering en transformatie van het stadshavengebied (1.600 ha, waarvan circa 1.100 ha droog) krijgen haven en stad een versterking van de economische structuur en hoogwaardige woon- en werkmilieus. Er wordt een gevarieerd stedelijk programma gebouwd. De beoogde kwaliteitsslag van het woon- en werkmilieu straalt ook uit op de bestaande stedelijke omgeving waardoor het sociaal-economische klimaat van de stad en het vestigingsklimaat voor bedrijven verbetert. Er wordt ingespeeld op de klimaatverandering. Het project versterkt de positie van de mainport Rotterdam en daarmee de internationale concurrentiepositie.

Planning

2010: start realisatie
2017: oplevering fase 1

Financiën Taakstellende rijksbijdrage aan fase 1: € 31 mln uit het Nota Ruimtebudget.

Politiek/bestuurlijk In november 2009

hebben Rijk en gemeente, als vervolg op de vaststelling van de rijksbijdrage, in het Randstad Urgent contract afspraken over de samenwerking vastgelegd. Voor onderdelen van het Uitvoeringsprogramma krijgt de gemeente een bijdrage uit het Nota Ruimtebudget, nl. de eerste fase van het Randstad Urgent project Stadshavens, de inrichting van openbare ruimten in de deelgebieden Vierhavens, RDM-terrein, Rondje Rijnhaven en Sluisjesdijk/Waalhavenboulevard. In april 2010 hebben de minister-president en vertegenwoordigers van regio en bedrijfsleven een intentieverklaring over stadshavens ondertekend waarin urgentie en noodzaak van betrokkenheid van het Rijk worden onderstreept. In het verlengde hiervan zijn afspraken gemaakt over de toepassing van de Crisis- en Herstelwet. Op 29 september 2011 heeft de gemeenteraad van Rotterdam de structuurvisie vastgesteld.

Uitvoering Project wordt door gemeente Rotterdam en het Havenbedrijf uitgevoerd. Een aantal projectonderdelen is opgeleverd, waaronder de Rijnhavenbrug en het Dakpark in het Merwe-Vierhavengebied. In de Waalhaven zijn de kantoren van Port City opgeleverd en wordt nu de buitenruimte aangepakt. Op het RDM-terrein is gestart met de renovatie van de onderzeebootloods en wordt de scheepsbouwloods verbouwd ten behoeve van Franklin. De RDM Campus herbergt nu scholen en startende bedrijvigheid.

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen						
MIRT fase		•				
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën		•				
Pol./Best.		•				

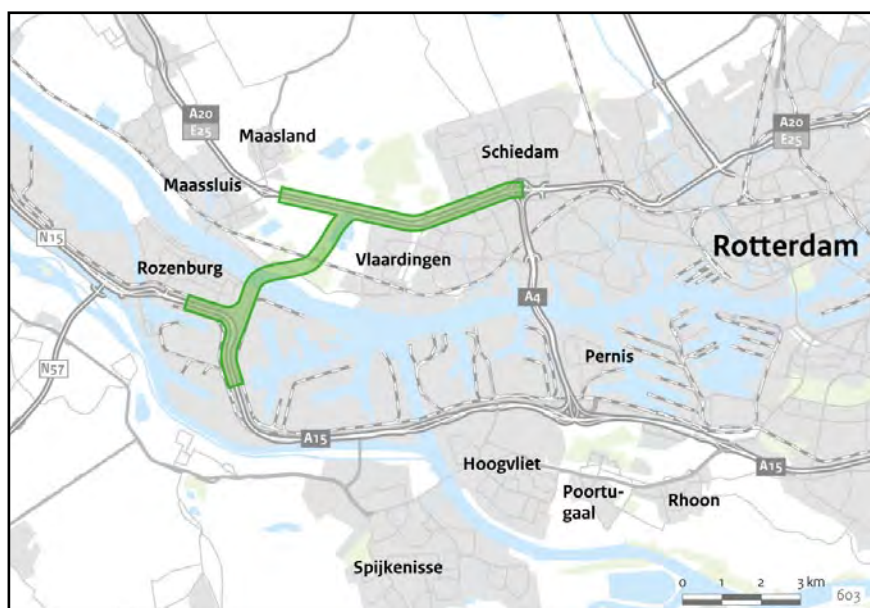
Toelichting op de wijzigingen

2011: in oktober 2009 is de taakstellende rijksbijdrage voor dit project vastgesteld, waarmee het project is overgegaan naar de realisatiefase.

2012: de gemeenteraad Rotterdam heeft de structuurvisie vastgesteld.

A24 Blankenburgverbinding

Gebied	Zuidvleugel
Onderwerp	Hoofdwegen
Ministerie	IenM
Fase	Planuitwerking



Opgave Op termijn is de capaciteit van de Beneluxtunnel onvoldoende om aan de doelstellingen voor reistijden uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte te kunnen voldoen. Hierdoor zal de bereikbaarheid van de Rotterdamse haven en greenport Westland en het functioneren van de A4-corridor verslechteren.

Oplossing Er zal een Nieuwe Westelijke Oeververbinding naast de Beneluxtunnel worden gerealiseerd: de Blankenburgverbinding, op basis van variant Krabbeplass-West. In de planuitwerkingsfase wordt deze variant verder uitgewerkt en wordt uitgegaan van:

- Een verbinding van de A15 met de A20 ten westen van Rotterdam.
- Een verbreding van de A20 tussen knooppunt Blankenburgverbinding en aansluiting Vlaardingen Centrum.
- Een tunnel voor het wegvak tussen het spoor en de Zuidbuurt.
- Een verdere uitwerking van het door de regiopartijen opgestelde kwaliteitsprogramma (rijksbijdrage van € 25,4 mln, pp 2013) parallel aan de het ontwerp-tracébesluit. Dit programma bevat voorstellen voor projecten op het gebied van natuur, recreatie en leefbaarheid.
- Een gedeeltelijke bekostiging van de Blankenburgverbinding met tol voor alle verkeer.

Planning

2015: tracébesluit
2017: start realisatie
2022-2024: openstelling

Een deel van het taakstellend budget van dit project wordt door tol opgebracht. Om de tolheffing mogelijk te maken zal er gelijktijdig met het (O)TB een (ontwerp)tolbesluit genomen moeten worden. Voor dit tolbesluit is een wettelijke basis nodig, daarom is er een wetsvoorstel in voorbereiding.

Financiën Taakstellend budget: € 1.168 mln (incl. rijksbijdrage kwaliteitsprogramma Regio). Hiervan zal € 315 mln door tol worden opgebracht.

Politiek/bestuurlijk De rijksstructuurvisie is in november 2013 vastgesteld en aan de Eerste en Tweede Kamer toegezonden. Hierover heeft de zowel de Tweede als Eerste Kamer overleg gevoerd; dit heeft niet tot wijzigingen van het besluit geleid. De planuitwerkingsfase is gestart. Alle benodigde afspraken tussen Rijk en regio over de uitvoering van het kwaliteitsprogramma zullen in aanloop naar het Ontwerp-Tracébesluit in een bestuursovereenkomst worden vastgelegd.

File Top 50

Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van knelpunt 41 uit de File Top 50.

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen						
MIRT fase						•
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2015: in het najaar 2013 is de Rijksstructuurvisie 'Bereikbaarheid regio Rotterdam en NWO' vastgesteld. Het project is overgegaan naar de planuitwerkingsfase.

A13/A16 Rotterdam

Gebied	Zuidvleugel
Onderwerp	Hoofdwegen
Ministerie	IenM
Fase	Planuitwerking



Opgave Door capaciteitsproblemen op de A20 tussen het Terbregseplein en het Kleinpolderplein is de bereikbaarheid op dit traject onvoldoende. Daarnaast zijn er problemen met de kwaliteit van de leefomgeving langs de A13 en A20 en doen zich problemen voor met de verkeersafwikkeling op het onderliggend wegennet.

Oplossing Aanleg van een nieuwe rijksweg tussen de A13 (aansluiting Berkel en Rodenrijs) en het Terbregseplein (A16). Het tracé loopt vanaf de A13 parallel met de N209 en buigt ter hoogte van de Ankie Verbeek-Ohrlaan af, via het Bergse Bos naar het Terbregseplein.

Planning

2016: tracébesluit
2017: start realisatie
2021-2023: openstelling

Financiën Taakstellend budget : € 975 mln. Dit bedrag is inclusief de bijdrage van derden van € 100 mln (prijsspeil 2010). Hierbij wordt rekening gehouden met PPS-taakstelling van € 45 mln.

Politiek/bestuurlijk In de trajectnota/MER van augustus 2009 zijn verschillende varianten vergeleken. In december 2011 zijn de zogenoemde bestuurlijke 'principe-afspraken' gemaakt met de regio Rotterdam over het tracé van de toekomstige snelweg, met bijbehorende extra inpassingsmaat-

regelen (waaronder een tunnel op maaiveld niveau ter hoogte van het Lage Bergse Bos) en de bijdrage van de regio. De Tweede Kamer heeft voor de verkiezingen van september 2012 gevraagd om geen onomkeerbare stappen te nemen voor dit project. Hierdoor is de vaststelling van het standpunt vertraagd. In mei 2013 is het standpunt voor dit project ingenomen. Conform bestuurlijke voorkeur van december 2011 is gekozen voor een gecombineerde ligging van de A13/A16 met een deel van de N209, passages over de HSL-Zuid, RandstadRail en het Terbregseplein, het onderlangs kruisen van de Rotte en een tunnel op maaiveld ter hoogte van het Lage Bergse Bos.

File Top 50 Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 1, 2, 4, 14, 47 uit de File Top 50.

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning		•	•	•	•	•
Financiën			•	•		•
Pol./Best.		•	•	•	•	

Toelichting op de wijzigingen

2011: de planning van het Tracébesluit zal worden aangepast conform besluitvorming bestuurlijk overleg MIRT van najaar 2010.

2012: op verzoek van de regio is nader onderzoek verricht naar de inpassing van de weg ter hoogte van het Bergse Bos. Daarbij is afgesproken dat de regio zal komen met een voorstel ter bekostiging van de verbeterde inpassing. Op basis van de resultaten van de inpassingsstudie en het bekostigingsvoorstel van de regio kan het Standpunt worden ingenomen en een vervolgplanning worden vastgesteld.

2013: de planning is dat de principe afspraken tussen de Stadsregio Rotterdam en het ministerie van IenM worden vastgelegd in een standpunt in de 2e helft van 2012.

2014: als gevolg van het verzoek van de Tweede Kamer om geen onomkeerbare stappen te nemen voor dit project is de planning van het tracébesluit herijkt.

2015: er is afgezien van tolheffing op de A13/A16; de planning en de financiering is hierop geactualiseerd.

Rijnlandroute

Gebied	Zuidvleugel
Onderwerp	Hoofdwegen
Ministerie	IenM
Fase	Planuitwerking



Opgave Bereikbaarheid in de regio (HWN, OWN en OV) dient te worden verbeterd om de ruimtelijke ontwikkelingen op het gebied van woningbouw (waaronder topmilieu Valkenburg) en bedrijvigheid (clustering BioScience bedrijven, transitie van Greenport Duin- en Bollenstreek) te kunnen laten plaatsvinden.

Oplossing Er wordt een gedeeltelijk nieuwe verbinding aangelegd tussen Katwijk en de A4 ter hoogte van Leiden. Het project bestaat van west naar oost uit de volgende delen:

1. verbreding van de Tjalmaweg (N206) naar 2x2 rijstroken tussen de aansluiting met de N441 te Katwijk en Knoop Leiden-West (A44/N206);
2. verbreding van de A44 naar 2x4 rijstroken tussen de aan te passen Knoop Leiden-West en het nieuw aan te leggen Knooppunt Maaldrift (inclusief de aanpassing van Knoop Leiden-West en de aanleg van Knooppunt Maaldrift);
3. aanleg van een nieuwe regionale stroomweg (snelheidsregime 80 km/uur) met 2x2 rijstroken tussen het nieuw aan te leggen Knooppunt Maaldrift op de A44 en het nieuw aan te leggen Knooppunt Vlietland op de A4;
4. verlengen van de parallelstructuur van de A4 tussen de bestaande aansluiting N206/Zoeterwoude-Dorp en het nieuw aan te leggen knooppunt Vlietland (inclusief de aanleg van Knooppunt Vlietland);

5. verbreding van de Europaweg te Leiden (N206) naar 2x2 rijstroken tussen de binnenstad van Leiden en de aansluiting op de A4.

Planning De planning van dit project is primair aan de regio.

2015: Provinciaal Inpassingsplan en Tracébesluiten

De openstelling van de eerste delen van de Rijnlandroute is voorzien omstreeks 2020.

Financiën

Taakstellende rijksbijdrage: € 550 mln.

Politiek/bestuurlijk In 2013 is de Bestuurlijke Overeenkomst Rijnlandroute over de scope, planning, taakverdeling en subsidiering van het project gesloten tussen IenM en de provincie Zuid-Holland. Hierin is vastgelegd dat het Rijk een financiële bijdrage levert van € 534 mln (prijspeil 2012).

File Top 50 Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van knelpunt 32 uit de File Top 50.

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen						
MIRT fase						•
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2015: dit project is nieuw opgenomen in het MIRT.

A4 Vlietland-N14

Gebied	Zuidvleugel
Onderwerp	Hoofdwegen
Ministerie	IenM
Fase	Planuitwerking



Opgave Om de doorstroming op de A4 te verbeteren zijn en worden maatregelen genomen tussen Knooppunt Burgerveen en Knooppunt Ketelplein. In het kader van het project A4 Burgerveen-Leiden is de A4 verbreed naar 2x3 rijstroken. In het kader van de Rijnlandroute wordt de A4 verbreed ter hoogte van Leiden (doortrekking parallelstructuur A4). Ter hoogte van Den Haag wordt een parallelstructuur aangelegd in het kader van de A4 Passage Den Haag. Tussen Delft en Schiedam is de aanleg van de A4 in volle gang. Om te voorkomen dat een flessenhals ontstaat op het gedeelte van de A4 tussen de Rijnlandroute (Knooppunt Vlietland) en de aansluiting met de N14, wordt de A4 op dit trajectdeel verbreed naar 2x4 rijstroken.

Oplossing De A4 zal tussen de aansluiting Vlietland en de N14 in beide richtingen worden voorzien van een extra rijstrook in de middenberm. Hierdoor kan de extra rijstrook binnen het bestaande profiel worden aangelegd, zonder extra ruimtebeslag buiten het bestaande wegprofiel.

Planning

2015: tracébesluit
2018: start realisatie
2020-2022: openstelling

Financiën Taakstellend budget: € 12 mln.

Politiek/bestuurlijk Het taakstellend budget wordt beschikbaar gesteld vanuit het budget voor de Rijnlandroute, conform de eerder in het bestuurlijk overleg MIRT Zuidvleugel gemaakte afspraken hierover.

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen						
MIRT fase						•
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2015: het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

A4 Burgerveen-Leiden

Gebied	Zuidvleugel
Onderwerp	Hoofdwegen
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave De groei van het verkeer leidt tot verkeersafwikkelingsproblemen op deze verbinding. Daarnaast is de vormgeving van de weg niet in overeenstemming met de eisen die vanuit verkeersveiligheid worden gesteld.

Oplossing De huidige autosnelweg 2x2 rijstroken wordt over een lengte van circa 20 km verbreed tot 2x3 rijstroken. Tussen de aansluiting N11 Oost en Zoeterwoude wordt een hoofd- en parallelbanenstelsel aangelegd.

Inpassing Voor de kruising met de Oude Rijn is gekozen voor een verdiepte ligging met een aquaduct in plaats van een hoge brug. Het aquaduct en de verdiepte ligging zorgen voor minder geluidshinder en minder barrièrewerking. Voor de aanpassing van de HSL-Zuid aan de A4 is gekozen voor een verdiepte ligging van de A4 en de HSL nagenoeg op maaiveld.

Planning

1998: tracébesluit Burgerveen-Leiden

2009: tracébesluit Leiden-Leiderdorp

Openstelling:

2006: het middendeel tussen de Ringvaart en Leiderdorp, de bundeling (A4 met HSL)

2011: het noordelijk deel (knooppunt Burgerveen tot en met de Ringvaart).

2014: het zuidelijk deel (Leiderdorp-Zoeterwoude).

Financiën Taakstellend budget: € 588 mln.

Politiek/bestuurlijk

Toegevingen: tijdens bestuurlijk overleg in november 2003 is afgesproken dat er € 37 mln wordt toegevoegd aan dit project. **Convenanten:** er is een convenant gesloten tussen IenM, de provincie Zuid-Holland en de gemeenten Leiden, Leiderdorp en Zoeterwoude over de koppeling van de A4 Burgerveen-Leiden aan een integrale gebiedsontwikkeling (W4-overeenkomst). Volgens deze overeenkomst, die in 2009 is aangepast, draagt de regio € 32,5 mln (prijsspeil 2008) bij aan de meerkosten voor een langere verdiepte ligging. Het project maakt onderdeel uit van de Spoedaanpak Wegen.

Uitvoering Het zuidelijk deel met een tijdelijke situatie (iets versmalde 2x3 rijstroken en 80 km/u) is in voorjaar 2012 in gebruik genomen. Dit heeft geleid tot sterke daling van het aantal files. Vanaf zomer 2014 wordt het zuidelijk deel in de eindsituatie (2x3 rijstroken) gefaseerd in gebruik genomen, tot medio 2015 vinden afbouwwerkzaamheden plaats.

File Top 50 Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van knelpunt 32 uit de File Top 50.

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen						
MIRT fase		●				
Opgave						
Oplossing						
Planning			●			
Financiën			●	●		
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

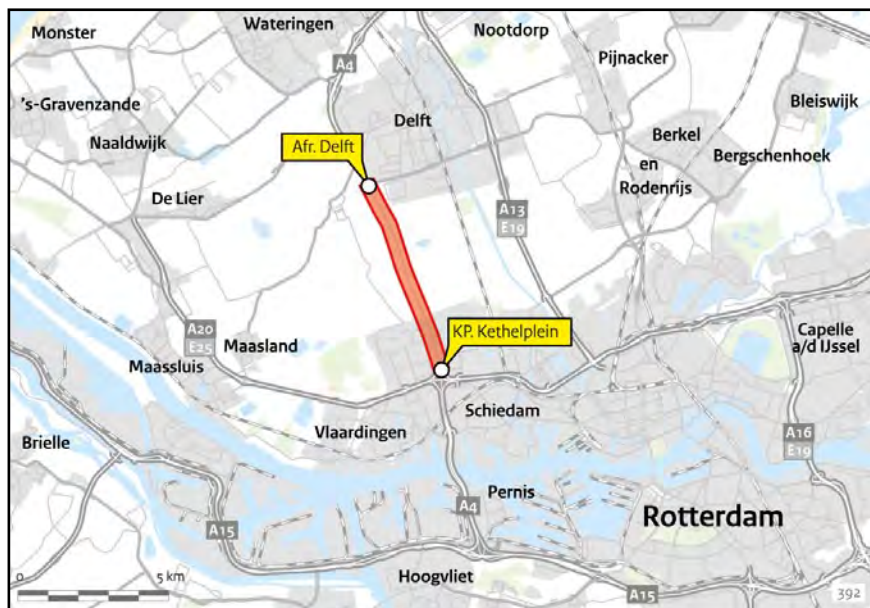
2010: het project maakt deel uit van de Spoedaanpak Wegen.

2012: het noordelijk deel is in december 2010 met 2x3 rijstroken opengesteld. Een half jaar eerder dan gepland. De 2x3 rijstroken op het zuidelijk deel met een tijdelijke situatie (iets versmalde rijstroken en 80 km/u) wordt in 2012 in gebruik genomen. De verdere afbouw vindt plaats tot einde 2014. De projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigings-systeem van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 104 mln).

2013: taakstellend budget verlaagd vanwege bijgestelde projectraming.

A4 Delft-Schiedam

Gebied	Zuidvleugel
Onderwerp	Hoofdwegen
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave Door capaciteitsproblemen op de A13 neemt de bereikbaarheid van Rotterdam en Den Haag af. Daarnaast is er sprake van leefbaarheidproblemen bij Overschie en sluipverkeer op het onderliggend wegennet.

Oplossing Er komt een snelweg van 7 kilometer, tussen Delft en Schiedam (Kethelplein). Richting Schiedam krijgt die twee rijstroken, met ruimtereservering voor een derde. Richting Delft komen er drie rijstroken. In het stiltegebied Midden-Delfland heeft de weg een halfverdiepte ligging, over een afstand van 2,5 kilometer. De weg ligt enkele meters onder het maaiveld. Aan beide kanten komt een wal met begroeiing, zodat geluid wordt afgeschermd en het verkeer niet zichtbaar is. Over de halfverdiepte weg komt een recreatieve verbinding. Ter hoogte van het plan Groen-Blauwe Slinger komt de weg verdiept te liggen over een afstand van circa 1,5 kilometer. De Zweth wordt er met een aquaduct (ingepast in een ecologische passage) overheen geleid. Bij de woonwijken van Schiedam en Vlaardingen komt een landtunnel van zo'n 2 kilometer. De bovenkant daarvan wordt groen ingericht. Het tunneldak bij Schiedam wordt zo uitgevoerd dat Schiedam er te zijner tijd sportvelden op aan kan leggen. Er komen geluidschermen bij Delft, ten behoeve van de bewoners van Tanthof.

Planning

2010: tracébesluit
2012: start realisatie
2015: openstelling

Financiën

Taakstellend budget: € 657 mln.
Dit is incl. 8 jaar onderhoud tunneltechnische installaties, bijdrage van derden € 60 mln (prijsspeil 2006).

Politiek/bestuurlijk In 2006 is het Convenant Integrale Ontwikkeling tussen Delft en Schiedam (IODS) getekend en in 2010 is de bestuursovereenkomst IODS getekend. Hierin zijn afspraken over de inpassing van de weg gemaakt.

Uitvoering De uitvoering is voorjaar 2012 van start gegaan.

File Top 50 Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 4, 24, 35 uit de File Top 50.

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen		•				
MIRT fase			•			
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën		•	•		•	•
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2011: standpunt is in 2009 door de minister(s) ingenomen. Op basis hiervan is het taakstellend budget verhoogd. Op 2 september 2010 is het Tracébesluit vastgesteld.

2012: dit project gaat over naar de realisatiefase. De projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigings-systeem van RWS. Hierdoor is het taakstellende budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 37 mln).

2014: het taakstellend budget is bijgesteld naar aanleiding van de aanbestedings-meevaller (-€ 292,5 mln) en opgetreden risico's binnen het project als gevolg hiervan (€ 70 mln).

2015: in 2014 heeft de minister de 2e tranche subsidie verstrekt aan gemeente Midden-Delfland, ten behoeve van de realisatie de IODS-projecten 'Sanering verspreid liggende glastuinbouw' en 'Groen ondernemen'. De maximale rijksbijdrage aan deze twee IODS-projecten is daarmee verleend. Deze subsidie is verleend vanuit het projectbudget voor de A4 Delft-Schiedam.

A15 Maasvlakte-Vaanplein

Gebied	Zuidvleugel
Onderwerp	Hoofdwegen
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave De autonome groei van het verkeer en de groei van de mainport Rotterdam leiden in de toekomst tot problemen met de verkeersafwikkeling. Tevens is de huidige Botlekbrug een onderdeel van het nautisch knelpunt Oude Maas.

Oplossing Op het traject A15 Maasvlakte-Vaanplein (A15 MaVa) wordt het gedeelte Beneluxplein-Vaanplein, conform het standpunt (2001), uitgebreid van 2x3 rijstroken naar 2x3 + 2x2 rijstroken, inclusief het ombouwen van het Vaanplein en het Beneluxplein. Hiermee kan een scheiding in verkeerssoorten worden aangebracht: per richting een baan met 3 rijstroken voor doorgaand verkeer en verkeer van/naar havengebieden, alsmede een baan met 2 rijstroken voor overig (lokaal) verkeer. De aanleg van een nieuwe brug over de Oude Maas lost een deel van het eerder genoemde nautisch knelpunt op.

Planning

2010: tracébesluit
2011: start realisatie
2015: openstelling

Het traject A29 Vaanplein-Barendrecht is reeds opengesteld.

Financiën Taakstellend budget voor aanleg, beheer en onderhoud: € 2.053 mln (incl. bijdragen derden).

Politiek/bestuurlijk Toezeggingen: begin 2007 heeft de minister het rapport 'IJsselmondse knoop ontrafeld' vastgesteld. Hiermee is een budget van € 4 mln gereserveerd voor aanpassingen aan het hoofdwegennet tussen Vaanplein en Ridderster. Het Ontwerp Tracébesluit is conform het oorspronkelijke standpunt (een nieuwe Botlekbrug) uitgevoerd. Het Tracébesluit is onherroepelijk geworden in maart 2011.

Uitvoering Het project wordt met een DBFM-contract uitgevoerd.

File Top 50 Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van knelpunt 11, 27 en 41 uit de File Top 50.

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2010: het budget is opgehoogd met € 42 mln. De BLD-bijdrage is in overeenstemming gebracht met de gekozen wijze van marktbenadering. De start van de realisatie is een half jaar vertraagd als gevolg van de luchtproblematiek.

2011: het Tracébesluit is vastgesteld in maart 2010. De inschrijvingsfase van de aanbesteding (DBFM-contract) is ingegaan. Het project is overgegaan naar de realisatiefase.

2012: de projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 118 mln). In het Regeerakkoord zijn taakstellingen afgesproken voor bovenwettelijke inpassing, aanpassing omgevingsrecht en toepassing PPS. Voor dit project betreft het een bedrag van € 125 mln voor PPS.

2013: budget opgehoogd met kosten BenO vanwege omzetting contract naar DBFM.

N11 Leiden/Zoeterwoude-Alphen a/d Rijn

Gebied Zuidvleugel
Onderwerp Hoofdwegen
Ministerie IenM
Fase Realisatie



Opgave De N11 tussen Zoeterwoude en Alphen a/d Rijn is in januari 2000 opengesteld voor het autoverkeer als autoweg met twee, in plaats van één rijstrook per richting. Hier voor dient alsnog de wettelijk vereiste besluitvorming middels een Tracé/MER-procedure te worden doorlopen.

Oplossing De bestaande 2x2 autoweg is reeds gerealiseerd. Aanvullende (milieu-) maatregelen worden nog gerealiseerd.

Planning

2011: tracébesluit

2015: realisatie (milieumaatregelen)

Financiën Taakstellend budget: € 4 mln.

Politiek/bestuurlijk Toezeggingen: in overleg met de regio is besloten de weg niet langer als 2x1 autoweg, maar als 2x2 autoweg open te stellen. Afgesproken is dat de noodzakelijke procedures daarvoor worden doorlopen.

Uitvoering In 2013 is een groot deel van de maatregelen uitgevoerd.

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen						
MIRT fase			•			
Opgave						
Oplossing						
Planning					•	
Financiën						
Pol./Best.						

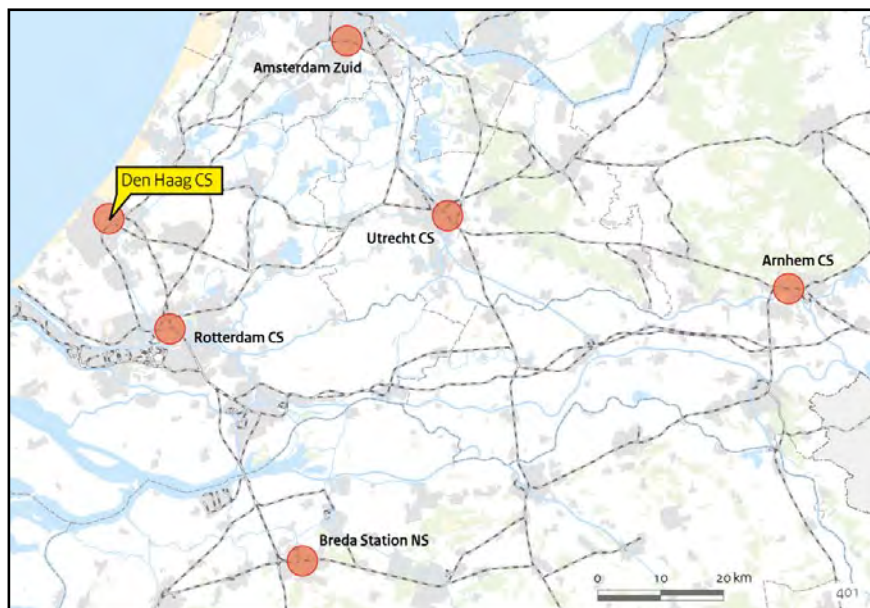
Toelichting op de wijzigingen

2012: in oktober 2010 is het taakstellend budget voor dit project vastgesteld en in december 2010 het ontwerp tracébesluit. Het tracébesluit is in juli 2011 vastgesteld en daarmee gaat het project over naar de realisatiefase.

2015: planning geactualiseerd omdat (een deel van de) maatregelen worden meegenomen bij eerstvolgende werkzaamheden (Beheer & Onderhoud) aan de weg in 2015.

Den Haag CS (t.b.v. Nieuw Sleutelproject)

Gebied	Zuidvleugel
Onderwerp	Spoorwegen personen
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave Knelpunten op Den Haag CS betreffen de beperkte capaciteit en de onoverzichtelijkheid van het station. Door de HSL-Zuid en RandstadRail groeit het aantal reizigers naar 350.000 per dag in 2020. Tevens is de omgeving van onvoldoende stedelijk niveau. Dit project is door het Rijk aangewezen als NSP. Naast het station zelf behoort ook de stedelijke stationsomgeving tot het project.

Oplossing De gemeente ontwikkelt het stationsgebied tot een toplocatie voor werken, wonen en winkelen. Station en stad worden met pleinen ruimtelijk tot een eenheid gesmeed. De nieuwe OV-terminal krijgt een verhoogd glazen dak, waardoor de huidige winkels onderdeel van de hal worden. De sporen worden diagonaal ingekort zodat de stationshal wordt vergroot en aan de Rijnstraat een royale nieuwe entree ontstaat, naast de andere entrees en het overkapte busplatform. Alle vervoersmodaliteiten zijn vanuit de hal optimaal zichtbaar en bereikbaar. Winkels en commerciële functies verlevendigen het nieuwe station zonder afbreuk te doen aan de overzichtelijkheid en de transfermogelijkheden.

Planning

2003: projectbesluit
2005: start realisatie
2014: oplevering OV-terminal
2005: start realisatie gebied
2019: oplevering gebied

Financiën Totale taakstellende bijdrage IenM bedraagt € 172 mln.

- OV-terminal: € 123 mln Infrafonds
- Gebiedsontwikkeling: € 49 mln Hoofdstuk XII

Politiek/bestuurlijk

- 2001: Intentieovereenkomst tussen gemeente Den Haag en het Rijk.
- 2003: bestuurlijke overeenkomst 'Uitvoering Den Haag Nieuw Centraal' tussen gemeente Den Haag en het Rijk.
- 2007: raamovereenkomst tussen NS, voormalig VenW, VROM, ProRail en NSP-gemeenten Arnhem, Breda, Den Haag, Rotterdam en Utrecht, met afspraken over de (financiële) bijdrage van de NS en de uitvoering.

Uitvoering Marktpartijen zijn betrokken bij de vastgoedexploitatie van het gebied. De aanbestedingsprocedure van de tweede fase van OV-terminal middels Engineering en Construct is als gevolg van wezenlijke scopeaanpassing en gebrek aan marktwerking beëindigd. De aanbestedingsprocedure is in 2009 hervat op basis van een traditionele aanbesteding en is in 2010 succesvol afgerond, waarna de gemeente de Business Case van de Integrale OV-terminal heeft gesloten en de tweede fase van de nieuwbouw van de OV-terminal is gegund.

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning	•	•	•	•		
Financiën	•	•				•
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2010: het beëindigen van de aanbesteding leidt naar verwachting tot een vertraging in de oplevering van de OV-terminal met een half jaar.

2011: als gevolg van de langere aanbestedingsprocedure is de oplevering van de OV-terminal met één jaar vertraagd. Tevens is door de langere doorlooptijd het taakstellende budget met € 7 mln verhoogd.

2012: door wijzigingen in de bouwplanning kent het project een langere doorlooptijd. Ook zijn de bouwactiviteiten later aangevangen dan gepland doordat niet alle benodigde bouwvergunningen waren verkregen. Na het verrichten van de starthandeling op 18 april 2011, wordt er inmiddels volop gebouwd.

2013: door combinaties in de bouwplanning kan de aannemer werkzaamheden versnellen, waardoor de verwachte oplevering van de OV-terminal in 2014 kan plaatsvinden (mogelijk december 2013).

2015: de voor de realisatie benodigde en geaccordeerde Treinvrije perioden (TVP'n) heeft ProRail later op verzoek van NS ingetrokken. Om het project te realiseren is in overeenstemming met partijen gekozen voor het verkorten van sporen waardoor de bouw van de OV Terminal zonder Treinvrije Perioden conform planning mogelijk bleef. Dit heeft geleid tot € 5,7 mln aan meerkosten.

Den Haag CS, perronsporen 11 en 12

Gebied	Zuidvleugel
Onderwerp	Spoorwegen personen
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave De tijdelijk aan RandstadRail in gebruik gegeven perronsporen 11 en 12 zijn weer benodigd voor de zware rail.

Oplossing De perronsporen 11 en 12 worden door ProRail weer aangesloten op het emplacement Den Haag CS. Het Stadsgewest en de gemeente Den Haag hebben in december 2008 besloten om de Erasmuslijn van RandstadRail te laten aanlanden boven het busplatform, op +2 niveau. Dit plan impliceert dat er een metroviaduct tussen de sporen van het emplacement gebouwd zal worden. De discussie over en de noodzakelijke planuitwerking van het metroviaduct betekende een vertraging in de teruggave van de perronsporen 11 en 12.

Planning

2011: start realisatie
2018: oplevering

Financiën Taakstellend budget: € 38 mln.

Politiek/bestuurlijk Door het heroverwegen van de voorkeursvariant voor de definitieve aanlanding van de Erasmuslijn (HSE, Haags Startstation Erasmuslijn) is door het Stadsgewest afgeweken van de projectplanning. Het Stadsgewest kan door die vertraging haar verplichting van het tijdig teruggeven van de sporen 11 en 12, zoals vastgelegd in de nadere Overeenkomst RandstadRail van mei 2006, niet meer nakomen. Vanwege gewijzigde planning en oplossing heeft het

Stadsgewest verzocht om afgifte van een wijzigingsbeschikking voor de HSE. Februari 2010 is in overleg met ProRail, het Stadsgewest en de gemeente een geoptimaliseerde en geïntegreerde planning overeengekomen voor de projecten HSE en heraansluiting sporen 11 en 12. Deze planning is vastgelegd in een Allonge bij de Nadere Overeenkomst RandstadRail van 29 mei 2006. Volgens de geoptimaliseerde planning komen de sporen 11 en 12 met ingang van dienstregelingsjaar 2013 weer in gebruik bij de NS.

Uitvoering Bezien is in hoeverre de vervoerder sporen 11 en 12 nodig heeft voor het uitvoeren van de dienstregeling mede in relatie tot het Programma Hoogfrequent Spoor. Daarnaast is gekeken naar de mogelijkheden om de robuustheid van het ontwerp te vergroten. Uiteindelijk is vastgesteld dat 12 sporen wenselijk zijn en wordt het emplacement robuuster ontworpen. ProRail stelt een voorkeursvariant op en zal op basis hiervan een ontwerp voor de aanpassing van Den Haag emplacement maken.

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing	•					
Planning	•			•	•	
Financiën		•	•			
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2010: door de wijziging van de voorkeursvariant door het Stadsgewest en de gemeente Den Haag, is het project vertraagd.

2011: aan het taakstellend budget is € 6,3 mln toegevoegd, op grond van het Voorlopig Ontwerp en de daarin verdisconteerde functionele eisen zoals vastgelegd in de nota voorkeursvariant van ProRail.

2012: aan het taakstellend budget is € 7 mln toegevoegd op grond van de projectnota en bijbehorende kostenraming. De hogere kostenraming wordt veroorzaakt door wijzigingen in de projectomgeving.

2013: ProRail maakt in 2012 een nieuw ontwerp voor het emplacement om te komen tot een robuuster en meer toekomstvast ontwerp. Hierdoor zal vertraging in het project optreden.

2014: volgens de meest recente planning is de verbouwing van het emplacement medio 2018 gereed.

Rijswijk-Schiedam (inclusief spoorcorridor Delft)

Gebied	Zuidvleugel
Onderwerp	Spoorwegen personen
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave Het spoorviaduct door de stedelijke bebouwing in Delft veroorzaakt leefbaarheid-problemen. Tevens wordt het viaduct door de gemeente ervaren als een obstakel in het stedelijk weefsel.

Oplossing Als oplossing voor de leefbaarheidsproblemen te Delft wordt een spoortunnel van 2.300 meter lengte aangelegd. Op deze manier ontstaat de mogelijkheid tot stedelijke herontwikkeling van de binnenstad van Delft en worden de leefbaarheidproblemen weggenomen. De spoortunnel wordt 2-sporig ingericht. In het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) is 4-sporigheid Rijswijk-Delft Zuid voorzien om spoorboekloos reizen mogelijk te maken. Vooruitlopend op het besluit tot spooruitbreiding wordt de spoortunnel 4-sporig uitgegraven. Dit voorkomt dat de stad opnieuw moet worden opgebroken, wanneer tot 4-sporig gebruik van de spoortunnel wordt besloten.

Planning

- 2007: aanbesteding
- 2008: gunning 4-sporige ruwbouw tunnel
- 2009: start bouw tunnel
- 2015: oplevering en indienststelling 2-sporige tunnel
- 2017: oplevering 4-sporig uitgegraven en 2-sporig ingerichte tunnel

Financiën Taakstellend budget: € 553 mln van voormalig VenW en een vaste bijdrage(€ 75 mln) van voormalig VROM. Bijdrage van derden: bijdragen vanuit provincie Zuid-Holland, Stadsregio Rotterdam, Stadsgewest Haaglanden en gemeente Delft.

Politiek/bestuurlijk Convenanten: het project maakt deel uit van het Bereikbaarheids-offensief Randstad. In 2005 is tussen Delft en het Rijk (voormalig VROM en VenW) een Bestuurlijke Uitvoeringsovereenkomst gesloten, waarin de aanleg van een lange tunnel is overeengekomen, waarbij het risico is neergelegd bij gemeente Delft. In 2008 is de Bestuurlijke Uitvoeringsovereenkomst gewijzigd, waarbij is besloten tot de aanleg van een 4-sporig uitgegraven en 2-sporig ingerichte tunnel. Bovendien is op verzoek van Delft de verantwoordelijkheid over het treinendeel van het project Spoorzone Delft door het Rijk teruggenomen. Moties: Van Heemst/Giskes (TK 26 263, nr 39), Mastwijk c.s. (TK 29 200 XII, nr 88).

Uitvoering Bouw spoortunnel verloopt volgens planning.

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning			•	•		
Financiën				•	•	•
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2011: vertraging door scopewijzigingen en uitloop voorbereidende werkzaamheden.

2012: oplevering en indienststelling 2-sporige tunnel naar 2015 door vertraging voorbereidingsfase en projectrisico's. Budget onvoldoende om risico's te dekken. Na ingebruikname oostbuizen wordt bestaande spoorwegviaduct afgebroken en tot 2017 de westbuizen gerealiseerd.

2013: projectbudget opgehoogd met € 77 mln door 1) verlengde doorlooptijd met 1,5 jaar; 2) toename in kosten planvoorbereiding, engineering, administratie en toezicht en door eerder doorgevoerde scopewijzigingen en 3) hogere uitvoeringskosten door gewijzigde inzichten in de Delftse grondwaterstanden.

2014: bij Voorjaarsnota 2013 is het projectbudget verhoogd met € 8 mln.

2015: bij Slotwet 2013/Voorjaarsnota 2014 projectbudget opgehoogd met € 14 mln. Nu blijkt dat een deel nu al 4-in plaats van 2-sporig moet worden uitgevoerd om redundant te zijn. Aan het project is scope toegevoegd die feitelijk pas in het kader van PHS bij de spoorverdubbeling tussen Rijswijk en Delft Zuid zou worden gerealiseerd.

Spooraansluitingen Tweede Maasvlakte

Gebied	Zuidvleugel
Onderwerp	Spoorwegen goederen
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave De 'Integrale Verkenning Rotterdams havengebied' uit medio 2009, uitgevoerd door ProRail en het Havenbedrijf Rotterdam, laat zien dat maatregelen noodzakelijk zijn om de verwachte groei aan spoorgoederenvervoer door met name de komst van de Tweede Maasvlakte op te vangen.

Oplossing De capaciteit van de Havenspoorlijn en de bijbehorende openbare spooremlacements moet meegroeien met de verwachte vervoerstoe name door uitbreidingen en aanpassingen van de spoorinfrastructuur en door het vervoerproces te verbeteren. Op korte termijn zijn daartoe de volgende maatregelen urgent:

- 1a) emplacement Maasvlakte West: uitbreiding van het emplacement met 19 sporen;
- 1b) emplacement Waalhaven Zuid: herinrichting met 18 langere sporen;
- 1c) procesverbeteringen: waaronder verkorten proces- en verblijftijden op de emplacements en maatregelen openingsregime Calandbrug.

In prioriteitsfase 2 zijn de volgende maatregelen opgenomen die nodig zijn maar op korte termijn minder urgent (nodig vóór 2020):

- 2a) emplacement Maasvlakte Zuid: nieuw emplacement met 16 sporen (te financieren en realiseren door Havenbedrijf Rotterdam);
- 2b) aanpassen emplacement Maasvlakte Oost;

- 2c) aanpassen emplacement Kijfhoek;
- 2d) elektrificeren 2 sporen emplacement Europoort.

Planning In 2012 is ProRail gestart met de realisatie van de uitbreiding van Maasvlakte West (deelproject 1a) dat in 2014 in gebruik wordt genomen. Keyrail werkt sinds 2011 aan de uitvoering van de eerste procesverbeteringen (deelproject 1c) die in 2012 en de jaren erna geïmplementeerd worden. In 2013 start ProRail met de planuitwerking voor Waalhaven Zuid, deelproject 1b en zullen de betrokken partijen een planning maken voor de volgende serie procesverbeteringen en de infrastructurele maatregelen van fase 2.

Financiën Beschikbaar budget: € 217 mln. Hierin is niet opgenomen deelproject 2a, het aan te leggen emplacement Maasvlakte Zuid (geraamd op € 73 mln excl. BTW). Dat komt voor rekening en risico van het Havenbedrijf Rotterdam, zoals overeengekomen in het kader van het Project Mainport Rotterdam.

Politiek/bestuurlijk ProRail, Keyrail, Havenbedrijf Rotterdam en het ministerie van IenM werken samen om zo efficiënt en effectief mogelijk de spoorcapaciteit in het Rotterdams havengebied te laten aansluiten bij het (groeïende) vervoersvolume.

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen						
MIRT fase			•	•		
Opgave						
Oplossing			•			
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						

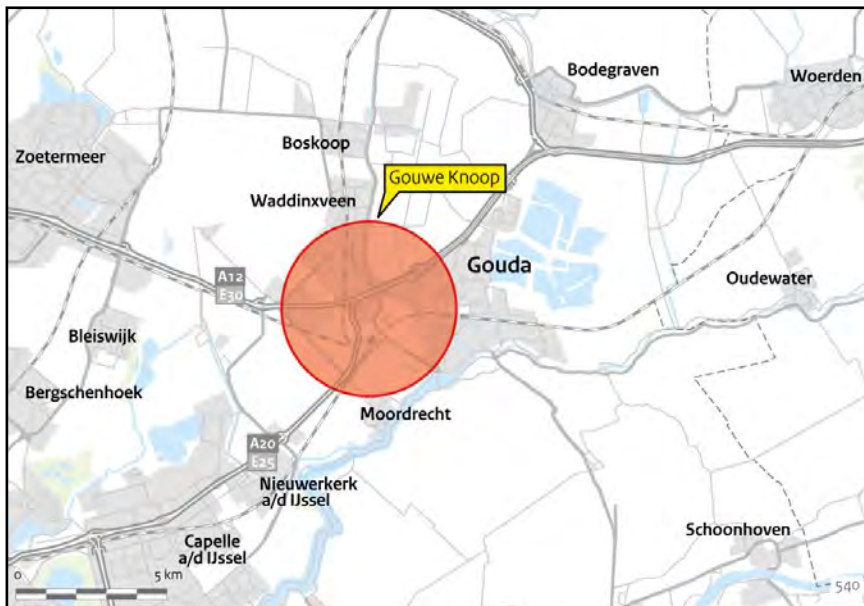
Toelichting op de wijzigingen

2012: het project is overgegaan naar de planuitwerkingsfase.

2013: het project is overgegaan naar de realisatiefase.

A12/A20 Parallelstructuur Gouweknoop

Gebied	Zuidvleugel
Onderwerp	Regionale/lokale infrastructuur
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave De doorstroming en veiligheid ter hoogte van het Gouweaqueduct (knooppunt Gouwe A12/A20) dient te worden verbeterd. Daarnaast wordt in het kader van het project 'Zuidplaspolder' het gebied westelijk van dit knooppunt integraal ontwikkeld.

Oplossing

Het project bestaat uit 3 onderdelen:

1. het realiseren van een Parallelstructuur op niveau van onderliggend wegennet langs de A12 nabij het knooppunt Gouwe;
2. het realiseren van een nieuwe 2x2-wegverbinding op niveau van onderliggend wegennet tussen het knooppunt Moordrecht/A20 en de A12 nabij Waddinxveen ('OWN-Moordrechtboog');
3. het realiseren van een nieuwe wegverbinding op niveau van onderliggend wegennet van Waddinxveen richting Bleiswijk, grotendeels parallel aan de A12 ('Verlengde Veilingroute').

Medio 2014 is besloten om geen rijbaan-scheiding toe te passen op de A12 ter hoogte van het Gouweaqueduct, daar dit de verkeersveiligheid negatief beïnvloedt.

Planning De planning is primair aan de regio.

2010: projectbesluit

2013: afgifte subsidiebeschikking

2013: start realisatie

2018: openstelling

Financiën De taakstellende rijksbijdrage is € 113 mln.

Politiek/bestuurlijk In het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2008 is afgesproken een planuitwerking voor de Parallelstructuur Gouweknoop te starten. Afgesproken daarbij is een 50/50 financiering door regio en Rijk, met een rijksbijdrage van € 100 mln. Provincie Zuid-Holland voert de planuitwerking uit. In het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2010 is afgesproken dat de bijdragen van de regio en IenM in gelijke mate worden geïndexeerd. Verder heeft de provincie haar bijdrage verhoogd met € 55 mln. IenM verhoogt de bijdrage met € 1 mln voor de meerkosten van de ruimere Moordrechtboog in verband met de ruimtereservering voor een eventuele spoorverbreding Den Haag-Utrecht. In het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2011 is een extra bijdrage van € 3,5 mln toegezegd (50% van het tekort). Het Rijk heeft in 2013 de subsidiebeschikking afgegeven.

Uitvoering De provincie Zuid-Holland is verantwoordelijk voor de uitvoering van het project. De ruimtelijke ordeningsprocedures zijn afgerond. De uitvoering van het project is in februari 2014 gestart. De mijlpalen voor de subsidievoorschotten worden in 2014 vastgesteld op basis van de met de aannemer(s) overeengekomen uitvoeringsplanning.

File Top 50 Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van knelpunt 36 uit de File Top 50.

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2010: besluitvorming in het FES-kader is afgerond. De middelen worden overgeboekt naar de begroting van VenW.

2011: op basis van bestuurlijk overleg van voorjaar 2010 zijn de bijdragen van de provincie Zuid-Holland en VenW verhoogd.

2012: er is een extra bijdrage van € 3,5 mln toegekend.

2013: het project is overgegaan naar de realisatiefase.

2014: moment van gunnen heeft meer tijd gekost, waardoor start realisatie is aangepast.

2015: de planning van de realisatie is vastgesteld.

HOV-Net Zuid-Holland Noord

Gebied	Zuidvleugel
Onderwerp	Regionale/lokale infrastructuur
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave De kwaliteit van het openbaar vervoer (attractiviteit, structurerende werking en kostendekkingsgraad) in het gebied van de concessie Zuid-Holland Noord is onvoldoende, zowel qua capaciteit als kwaliteit.

Oplossing Een HOV-Net Zuid-Holland Noord bestaande uit 2 treinverbindingen (Leiden Centraal-Utrecht Centraal en Alphen aan den Rijn-Gouda) en de HOV (Hoogwaardig Openbaar Vervoer) buscorridor Leiden Centraal-Katwijk-Noordwijk.

Planning

2009: start realisatie
2018: oplevering

Financiën Voor HOV-Net Zuid-Holland Noord is een rijksbijdrage van € 202 mln excl. BTW gereserveerd als onderdeel van het gebiedsbudget. Dit bedrag voor HOV-Net Zuid-Holland Noord is samengesteld uit de gereserveerde middelen van de Rijn-Gouwelijn Oost en West. De bijdrage maakt deel uit van het gebiedsbudget voor HOV-Net Zuid-Holland Noord en Rijnlandroute.

Politiek/bestuurlijk Als alternatief voor de eerdere lightrailplannen tussen Gouda-Leiden en Katwijk/Noordwijk heeft het nieuwe college van GS Zuid-Holland in haar hoofdlijnenakkoord gekozen voor het beter benutten van het bestaande spoor tussen Leiden Centraal, Alphen en Utrecht voor Oost en een vertrammbare busbaan voor West (tussen Leiden Centraal en Katwijk/Noordwijk). Verdere uitwerking van het hoofdlijnenakkoord heeft tot de voorgestelde oplossing geleid. De staatssecretaris heeft met deze oplossing ingestemd.

Uitvoering Door de keuze van het nieuwe college zijn de plannen in 2012 opnieuw uitgewerkt. De provincie en betrokken gemeenten zijn verantwoordelijk voor de uitvoering van dit project.

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen	•				•	
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing		•			•	
Planning					•	
Financiën				•		
Pol./Best.		•	•		•	

Toelichting op de wijzigingen

2010: overeenstemming over tracé in Leiden (via Hooigracht/Langegracht. Subsidieaanvraag wordt door provincie ingediend.

2011: VenW en de provincie hebben afgesproken dat de B&I kosten voor het spoor tussen Alphen en Leiden A4 door ProRail/VenW worden gedragen. Het nieuwe college van Leiden wil niet meewerken aan een tram door het centrum; de provincie maakt een inpassingsplan.

2012: subsidieaanvraag in 2010 ingediend. Door de keuze van GS voor een HOV-Net moeten de plannen opnieuw worden uitgewerkt. De subsidieaanvraag kan pas opnieuw in behandeling worden genomen nadat er duidelijkheid is over de uitvoering van het HOV-Net.

2013: de subsidieaanvraag wordt opnieuw ingediend als de voorbereiding inclusief de bestuursovereenkomsten is afgerond.

2014: de projectbladen Rijn-Gouwelijn West en Rijn-Gouwelijn Oost zijn samengevoegd tot HOV-Net Zuid Holland Noord. Door de gewijzigde plannen is de uitvoering vertraagd.

Randstadrail, fase 1

Gebied	Zuidvleugel
Onderwerp	Regionale/lokale infrastructuur
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave Door ontwikkeling van aantal woningbouwlocaties en de voorgenomen overheidsplannen voor ruimtelijke ordening zal het bestaande openbaar vervoer in de driehoek Rotterdam, Den Haag en Zoetermeer ontoereikend zijn om het gebied te ontsluiten.

Oplossing Er wordt een hoogwaardige lightrail-OV-verbinding tussen Rotterdam, Den Haag en Zoetermeer met een fysieke koppeling aan de bestaande stedelijke railnetten gerealiseerd. Tussen Zoetermeer en Rotterdam (Rodenrijs) wordt een hoogwaardige busverbinding aangelegd.

Planning

Oplevering:

- 2006: randstadrail op bestaande Hofpleinlijn en Zoetermeerlijn, incl. koppeling Haagse tramnet.
- 2010: doorrijden Rotterdam Centraal in boortunnel.
- 2011: doorkoppeling aan Rotterdamse metronet.
- 2012: aanleg hoogwaardige busverbinding tussen Zoetermeer en Rodenrijs (ZORO).
- 2016: aanlanding metro op Den Haag CS.

Financiën Taakstellend budget: € 894 mln (rijksbijdrage excl. BTW, incl. voorbereidingskosten en aanlanding Haags Startstation Erasmuslijn (HSE)).

Politiek/bestuurlijk

Toezeggingen: in het kader van het Bereikbaarheidsoffensief Randstad zijn er extra middelen gereserveerd.

Convenanten:

1. Procesovereenkomst tussen voormalig VenW en SRR/ Haaglanden.
2. In 2001 is de bestuursovereenkomst Randstadrail getekend.
3. In 2002 zijn de beschikkingen afgegeven aan SRR en Haaglanden en is een beheersovereenkomst getekend.
4. In 2006 is door alle partijen een nadere overeenkomst Randstadrail getekend. Hierin is onder andere een ondergrondse aanlanding van Randstadrail op Den Haag CS opgenomen, waarvoor de minister van IenM een subsidie van € 38 mln vastgesteld heeft.
5. In 2010 is de Allonge bij de nadere overeenkomst Randstadrail gesloten, waarin voor de aanlanding van de Erasmuslijn op Den Haag CS is gekozen voor de +2 oplossing.
6. Door het vervallen van de HSL shuttle Den Haag Centraal-Rotterdam Centraal wordt de vrijval van € 1,6 mln ingezet voor de aanlanding van de HSE.

Uitvoering De stadsregio Rotterdam en stadsgewest Haaglanden zijn verantwoordelijk voor de uitvoering van dit project.

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen		•				
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing	•					
Planning				•		
Financiën						•
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2010: aanleg ZORO busbaan is vertraagd vanwege aankoop van gronden. Voor de aanlanding van Randstadrail op Den Haag Centraal is gekozen voor een aanlanding op +2 niveau boven het busstation. Planning van de uitvoering wordt in overleg met ProRail uitgewerkt.

2011: aansluiting op Rotterdam Centraal gerealiseerd in 2010, doorkoppeling op metronet in 2011.

2013: doorkoppeling op Rotterdams metronet gerealiseerd in 2011, ZORO bus is in december 2012 in gebruik genomen. De aanlanding van RandstadRail op Den Haag Centraal op +2 niveau wordt in 2016 opgeleverd vanwege de afstemming met de aanpassingen van het spooreplacement en het sleutelproject Den Haag Centraal.

2015: het projectbudget is opgehoogd in verband met de prijsbijstelling voorgaande jaren (€ 3,7 mln) en de prijsbijstelling 2014 (€ 0,4 mln).

Rotterdamsebaan

Gebied	Zuidvleugel
Onderwerp	Regionale/lokale infrastructuur
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave De huidige ontsluiting van Den Haag via de A12/Utrechtsebaan en de aansluiting Voorburg heeft onvoldoende capaciteit om de verkeersgroei op te vangen. Daarnaast wil Den Haag het bedrijventerrein de Binckhorst omvormen tot een hoogwaardige leef-, woon- en kantooromgeving dicht bij het centrum. De bereikbaarheid dient hiervoor te worden verbeterd.

Oplissing De Rotterdamsebaan is een nieuwe verbinding tussen het knooppunt Ypenburg (HWN) en de Neherkade in Den Haag (OWN). Het project bestaat uit drie onderdelen: het aanpassen van de Neherkade, een boortunnel tussen de Centrumring en Ypenburg en de aansluiting van de Rotterdamsebaan op de rijksweg bij het knooppunt Ypenburg.

Planning De planning is primair aan de regio.

- 2013: subsidiebeschikking afgegeven
- 2013: start realisatie
- 2014: overeenstemming over vormgeving aansluiting Rotterdamsebaan bij Knooppunt Ypenburg
- 2019: openstelling

Financiën De rijksbijdrage bedraagt € 304 mln, incl. BTW.

Politiek/bestuurlijk In het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2008 heeft het Rijk in principe € 225 mln beschikbaar gesteld voor het project Rotterdamsebaan. De regionale

partners reserveren ook € 225 mln. De projectdelen boortunnel en aansluiting Ypenburg van de Rotterdamsebaan zijn in de planuitwerkingstabel regionale/lokale infrastructuur van het MIRT opgenomen. In het bestuurlijk overleg MIRT najaar 2008 zijn de voorwaarden voor medefinanciering van het Rijk besproken en eind december 2008 zijn afspraken schriftelijk vastgelegd. In juni 2013 is voor de rijksbijdrage een subsidiebeschikking verleend. Overeenstemming over exacte vormgeving van de aansluiting van de Rotterdamsebaan op de verkeerskruising binnen knooppunt Ypenburg wordt verwacht in 2014.

Uitvoering De gemeente Den Haag en het Stadsgebied Haaglanden zijn verantwoordelijk voor de uitvoering van dit project. Beiden staan garant voor de realisatie en de financiering van de Neherkade. De mijlpalen (ten behoeve van de uitkering van subsidievoorschotten) worden in 2015 vastgesteld, op basis van de met de aannemer(s) overeengekomen uitvoeringsplanning.

File Top 50 Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van knelpunt 22 uit de File Top 50.

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen						
MIRT fase					•	
Opgave						
Oplossing						
Planning			•			•
Financiën				•		
Pol./Best.	•				•	

Toelichting op de wijzigingen

2010: in de bestuurlijke overleggen MIRT najaar 2008 en voorjaar 2009 zijn de bestuurlijke afspraken nader uitgewerkt.

2012: de planning is aangepast.

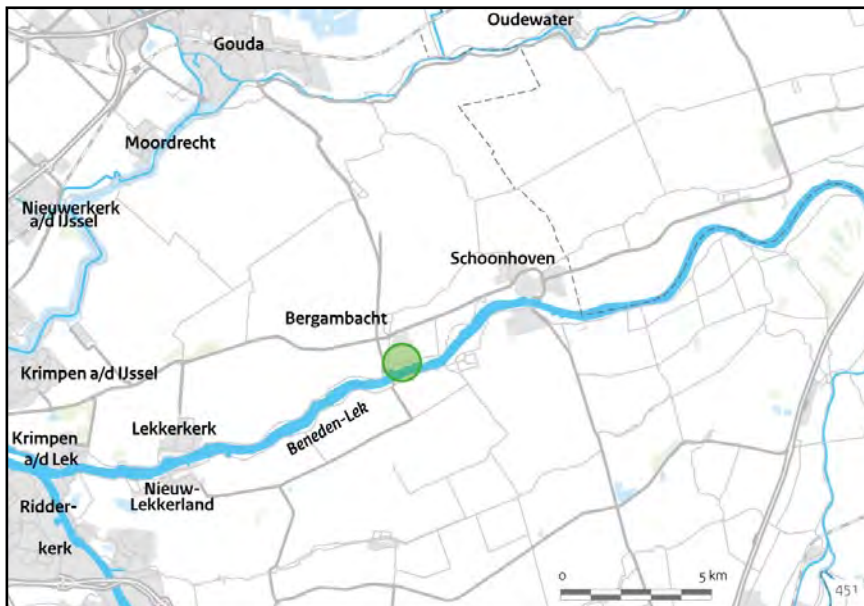
2013: de minister heeft het budget met € 70 mln verhoogd.

2014: de beschikking is afgegeven en het project is overgegaan naar de realisatiefase.

2015: de planning van de realisatie is vastgesteld.

Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Beneden-Lek

Gebied	Zuidvleugel
Onderwerp	Hoofdvaarwegen
Ministerie	IenM
Fase	Planuitwerking



Opgave Uit de in 2010 opgeleverde verkenning is gebleken dat er een tekort aan ligplaatsen is op de Beneden-Lek tussen Krimpen aan de Lek en Vianen (een belangrijke vaarweg op de corridor Amsterdam-Rotterdam). Op het hele traject is slechts één ligplaats beschikbaar. De enige goede mogelijkheid om binnen het beschikbare budget extra ligplaatsen te realiseren is bij Bergambacht. Het gebrek aan ligplaatsen bemoeilijkt een goede logistieke planning voor de binnenvaartondernemer in verband met de wet- en regelgeving op het gebied van vaar- en rusttijden. Daarnaast vergroot de ontoereikende ligplaatscapaciteit de kans op onveilig vaargedrag.

Oplossing In de planuitwerking wordt onderzocht hoeveel en op welke wijze overnachtingsplaatsen kunnen worden gerealiseerd in het gebied ten oosten van het veer Bergstoep en de bestaande overslagkade. Aanpassing van de kade, steigers en oeverwerken worden daarbij meegenomen.

Planning

2015: projectbeslissing
2015: start realisatie
2016: openstelling

Financiën

Taakstellend budget: € 12 mln.

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen						
MIRT fase			•			
Opgave						
Oplossing						
Planning					•	
Financiën						•
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

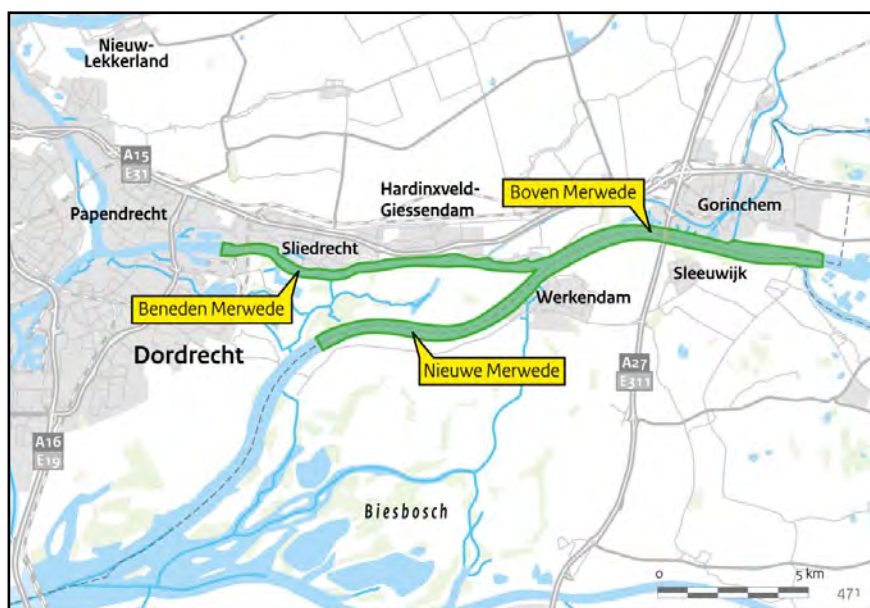
2012: het project is overgegaan van de verkenningsfase naar de planuitwerkingsfase.

2014: de planning is vertraagd doordat voorbereiding voor de start van de bestemmingsplanwijziging en de doorlooptijd van de bestemmingsplan-procedure langer duren dan voorzien.

2015: de kosten van dit project zijn gestegen door tegenvallers in bodem-aanpassingen, bodemvervuiling en noodzakelijke aanpassingen van de kade.

Capaciteitsuitbreiding overnachtingplaatsen Merwedes

Gebied	Zuidvleugel
Onderwerp	Hoofdvaarwegen
Ministerie	IenM
Fase	Planuitwerking



Opgave Mede door het afstoten van ligplaatsen door gemeenten, is er een tekort aan overnachtingsplaatsen op de Beneden-, Boven- en Nieuwe Merwede. Het gebrek aan ligplaatsen bemoeilijkt een goede logistieke planning voor de binnenvaart in verband met de wet- en regelgeving voor vaar- en rusttijden. De ontoereikende ligplaatscapaciteit vergroot de kans op mogelijk onveilig vaargedrag. Naast veiligheid voor de scheepvaart in het algemeen gaat het tevens om voldoende overnachtingsplaatsen voor schepen met gevaarlijke stoffen. In 2012 heeft een herijking plaatsgevonden.

Oplossing Vanwege inpassingsproblemen van een nieuwe overnachtingshaven is de scope gewijzigd in het zoeken naar een combinatie van enkele kleinere maatregelen. De bouwstenen voor een versoberde oplossing zijn:

- herinrichting van de bestaande vluchthaven van Gorinchem;
- het beter benutten van bestaande ligplaatsen van derden;
- het blijvend handhaven en/of uitbreiden van (huidige) ankerplaatsen waar dat veilig kan.

Op basis van effectstudies zal tijdens de planuitwerkingsfase in overleg met de omgevingspartijen een voorkeursbeslissing worden voorbereid. Het voorkeursalternatief zal bestaan uit een combinatie van de genoemde bouwstenen.

Planning

2016: projectbeslissing
2016: start realisatie
2017: openstelling

Financiën Taakstellend budget: € 20 mln.

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen						
MIRT fase		•				
Opgave						
Oplossing					•	•
Planning					•	
Financiën			•			
Pol./Best.			•			

Toelichting op de wijzigingen

2011: het project is overgegaan naar de planuitwerkingsfase.

2012: de projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 8 mln). In het regeerakkoord zijn taakstellingen opgenomen voor bovenwettelijke inpassing, aanpassing omgevingsrecht en toepassing PPS. Voor dit project betreft het een bedrag van € 1,4 mln bovenwettelijke inpassing en € 2,5 mln omgevingsrecht.

2014: in 2012 heeft een herijking van de opgave plaatsgevonden. Dit, en de langere duur van de bestemmingsplanprocedure, hebben geleid tot een bijstelling van de planning.

2015: door inpassingsproblemen in het gebied is besloten om te zoeken naar een andere oplossing. Hiervoor is het taakstellend budget verlaagd.

Verkeerssituatie Splitsing Hollandsch Diep-Dordtsche Kil

Gebied	Zuidvleugel
Onderwerp	Hoofdvaarwegen
Ministerie	IenM
Fase	Planuitwerking



Opgave Er is op deze drukke vaarwegen ter hoogte van de splitsing sprake van een complexe verkeerssituatie voor de scheepvaart met een verhoogd risico.

Oplossing De in de planuitwerking onderzochte alternatieven zijn:

- Nul-plus-alternatief: uitvoering van maatregelen ter plaatse. De kruising wordt overzichtelijker ingericht, waardoor de veiligheid verbeterd. RWS heeft een aantal van deze maatregelen inmiddels uitgevoerd, als onderdeel van no-regret nautisch beheer.
- Marifoon-alternatief: nul-plus-alternatief plus het verscherpt controleren en zonodig handhaven van de uitluisterplicht door de schippers van de marifoon.
- Verkeersbegeleiding: het nul-plus-alternatief plus het onder radardekking brengen van de kruising bij de verkeerspost Dordrecht.

De noodzaak van verkeersbegeleiding is op dit moment niet evident, omdat de positieve effecten op de veiligheid van recent reeds uitgevoerde maatregelen nog niet kunnen worden beoordeeld. Hiervoor is een monitoringprogramma nodig. Daarom is gekozen voor het marifoon-alternatief: versterkte handhaving van en communicatie inzake het marifoongebruik, in combinatie met een 3-jarig monitoringprogramma gericht op de veiligheidssituatie. RWS heeft in de reguliere taakuitvoering in de regio pro-actief aandacht besteed aan de

marifoon uitluisterplicht en is daarbij zo nodig corrigerend opgetreden. RWS heeft de vaarweggebruikers tevens actief geïnstrueerd over het gewenste vaar- en communicatiegedrag. Dit monitoringsprogramma is inmiddels afgesloten en advies over vervolgstappen is in voorbereiding. De uitkomst van de monitoring kan zijn dat de veiligheidssituatie toch verbetering behoeft. Daarom zal de financiële reservering voor verkeersbegeleiding in het MIRT vooralsnog gehandhaafd worden.

Planning

2010: projectbesluit
2011: start uitvoering monitoring
2014: oplevering resultaten monitoring en advies vervolgstappen
2025-2027: openstelling (afhankelijk van monitoring)

Financiën Taakstellend budget: € 10 mln.

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing		•				
Planning			•		•	
Financiën			•			
Pol./Best.					•	

Toelichting op de wijzigingen

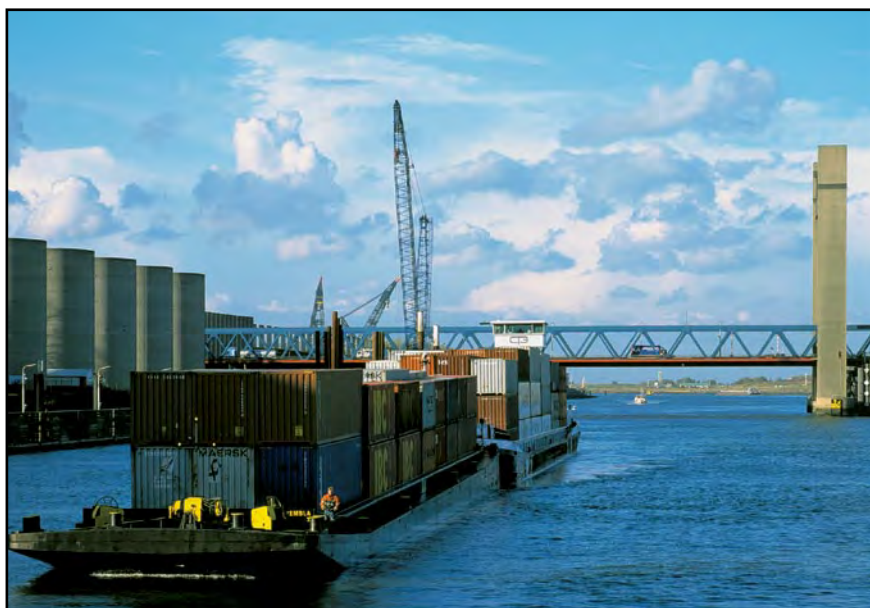
2011: projectbesluit met keuze voor marifoon-alternatief in combinatie met monitoring is in 2010 genomen.

2012: de projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 1 mln). Op basis van de prioritering uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte wordt eventuele uitvoering van dit project gefaseerd en wordt oplevering verwacht in de periode 2021-2023.

2014: bezuinigingen uit het Lente- en aanvullend Regeerakkoord hebben, zoals besloten bij Voorjaarsnota 2013, tot gevolg dat de oplevering wordt vertraagd naar 2025-2027.

Project Mainportontwikkeling Rotterdam

Gebied	Zuidvleugel
Onderwerp	Groot project
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave De mainport Rotterdam vervult binnen Europa een belangrijke functie als knooppunt voor internationale goederenstromen en als vestigingsplaats van grootschalige industrie en logistieke dienstverlening. De mainport is daarmee één van de belangrijkste dragers van de Nederlandse economie. Ruimte om de groei van intercontinentale handelsstromen en de daaraan verbonden havenactiviteiten onder te brengen is daarbij een cruciale factor. Zonder aanleg van een nieuw haven terrein in zee krijgen de sectoren deepsea containers, de daarmee verbonden distributie en de chemische industrie op korte termijn te maken met een ruimtetekort in de haven van Rotterdam. Dit heeft directe gevolgen voor de kwaliteit en de concurrentiepositie van de haven en daarmee ook voor de regionale en nationale economie. Bovendien vraagt de kwaliteit van de leefomgeving rond de haven dringend om aandacht.

Oplossing Om op beide terreinen verbeteringen te realiseren is door het kabinet een positief besluit genomen m.b.t. ruimtelijke reservering/realisatie van het project PMR. PMR is een project met een dubbele doelstelling: versterking van de positie van de mainport en het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving in de regio Rijnmond. De doelstelling wordt door de volgende deelprojecten gerealiseerd:

1. Landaanwinning incl. verplichte natuurcompensatie;
2. 750 ha natuur- en recreatiegebied;

3. Bestaand Rotterdams Gebied (BRG) uiteenvallend in leefbaarheidsprojecten en intensivering ruimtegebruik.

Planning Eerste fase landaanwinning is gereed gekomen in 2013, BRG en 750 ha gereed in 2021, terreinen Maasvlakte 2 vóór 2040 volledig uitgegeven.

Financiën Bijdrage IenM € 1.154 mln. Andere rijksbijdrage € 100 mln.

Politiek/bestuurlijk Het planologische kader op rijksniveau ligt besloten in de Planologische Kern Beslissing PMR (2006) en Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro 2011). Verder is de uitvoering van het project vastgelegd in het Bestuursakkoord (2004) en Uitwerkingsovereenkomsten (2005). De verdere besluitvorming van het project vindt plaats in het kader van de vervolgprocedures (bestemmingsplannen, vergunningen/ontheffingen).

Uitvoering PMR is een bijdrageproject, waarbij de verantwoordelijkheid en risico's voor de uitvoering bij diverse partijen zijn neergelegd (Havenbedrijf, provincie Zuid-Holland, gemeente Rotterdam en Stadsregio Rotterdam). Binnen het Rijk dragen IenM (coördinerend ministerie) en EZ en FIN verantwoordelijkheid voor specifieke projectonderdelen. De natuurcompensatie bij de landaanwinning wordt onder verantwoordelijkheid van het Rijk uitgevoerd.

Projecthistorie

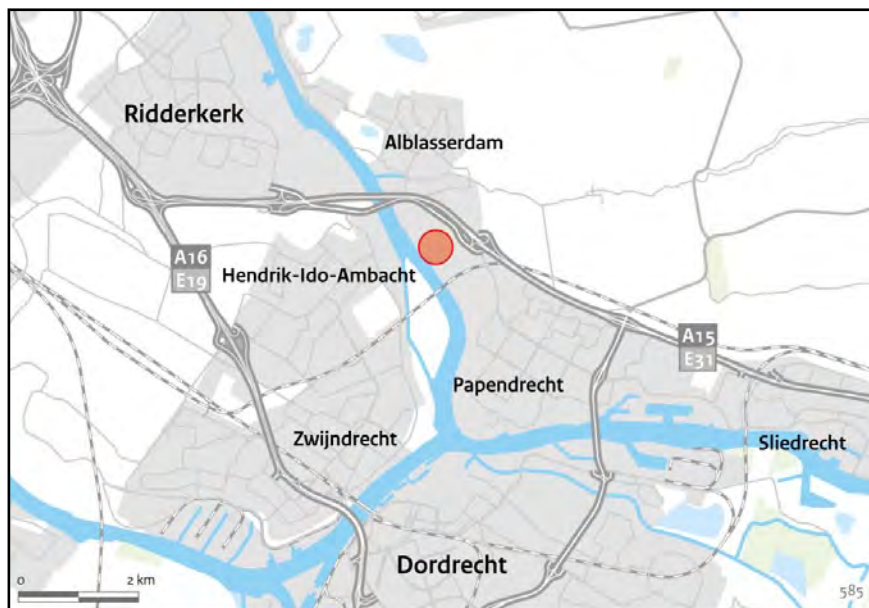
	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën			●			
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2012: de verdeling tussen 'bijdrage IenM' en 'rijksbijdrage' is aangepast ten gevolge van de samenvoeging van de voormalige departementen VenW en VROM. Daarnaast is door het opheffen van het FES ten gevolge van het Regeerakkoord van 2010 de post 'onvoorzien' verlaagd met € 43,5 mln (prijsspeil 2010)

Bijdrage Container Transferium Alblasserdam

Gebied	Zuidvleugel
Onderwerp	Multi- en intermodaal vervoer
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave Om de bereikbaarheid en duurzaamheid van de Mainport Rotterdam te verbeteren is een privaat consortium onder leiding van het Havenbedrijf Rotterdam voornemens om een Container Transferium te ontwikkelen. Hiermee zal een concurrerend innovatief binnenvaartalternatief voor een deel van het havengerelateerde wegvervoer worden gecreëerd dat nu nog gebruik maakt van de A15. Haalbaarheidsstudies hebben uitgewezen dat er slechts één locatie voldoet om dit Container Transferiumconcept privaat te kunnen ontwikkelen, te weten polder Nieuwland te Alblasserdam. Het Container Transferium zal aan een relatief smal gedeelte van de hoofdtransportas (de rivier 'De Noord') worden ontwikkeld die tevens onderdeel uitmaakt van de belangrijkste Europese binnenvaartcorridor Rijn/Maas-Main-Donau. Er dienen derhalve extra investeringen voor het Container Transferium te worden gemaakt welke noodzakelijk zijn vanwege de eisen die de vaarwegbeheerder (Rijkswaterstaat) op het gebied van vlotheid en veiligheid heeft gesteld zodat de betrouwbaarheid van deze corridor kan worden gegarandeerd. Indien deze additionele kosten volledig voor rekening komen van de private initiatiefnemers, dan worden de overslagtarieven te hoog om te kunnen concurreren met de tarieven van het wegvervoer. Het project kan dan geen doorgang vinden.

Oplossing Om de private bereidheid voor de ontwikkeling van het Container Transferium te behouden en vanwege het unieke karakter van het Container Transferiumconcept hebben het ministerie van IenM en de provincie Zuid-Holland zich voor dit specifieke project bereid verklaard om (een deel van) de extra investeringen te financieren.

Planning

2010/2011: start uitvoering
2015: openstelling

Financiën Taakstellende rijksbijdrage: € 3 mln.
Bijdrage provincie Zuid-Holland: € 1 mln.

Uitvoering De planning en oplevering van het Container Transferium is een verantwoordelijkheid van de private initiatiefnemers. In 2012 is gestart met de voorbereidende werkzaamheden.

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen		•				
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning				•		
Financiën					•	•
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2011: het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

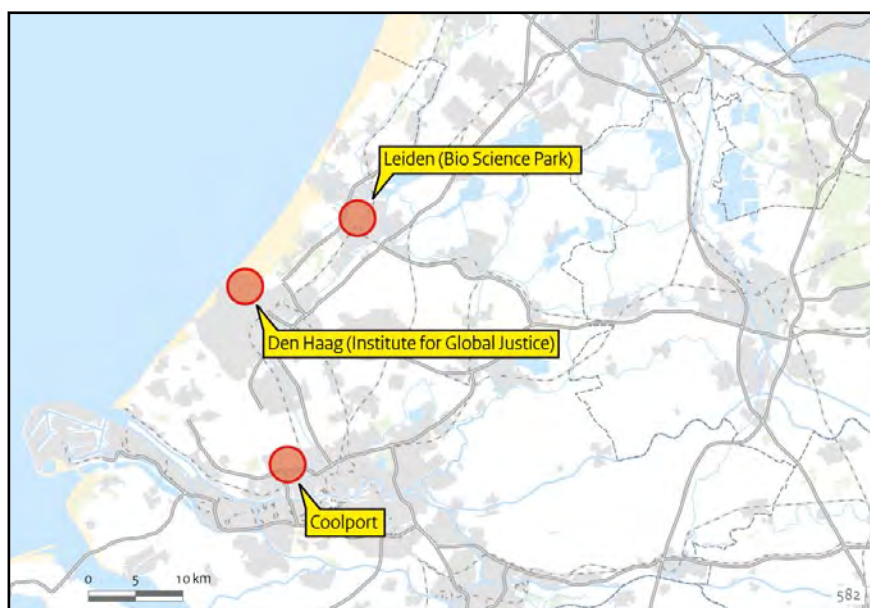
2013: de oplevering is enigszins vertraagd door private aanscherping van de business case.

2014: als gevolg van een aangepaste terminal lay-out zijn de taakstellende bijdragen van Rijk en provincie Zuid-Holland gereduceerd.

2015: door de uitkomst van de gunning zijn de taakstellende bijdragen van Rijk en provincie Zuid-Holland verlaagd. Openstelling enigszins vertraagd naar begin 2015 als gevolg van zorgvuldige inregeling terminal.

Sterke regio's: Zuidvleugel

Gebied	Zuidvleugel
Onderwerp	Integrale gebiedsopgaven
Ministerie	EZ
Fase	Realisatie



Opgave Enkele regio's en sectoren zijn economisch sterk ontwikkeld, maar extra inspanningen zijn nodig om de (internationale) concurrentiekracht van deze sterke regio's te verstevigen. Met een gebundelde inzet van instrumenten worden knelpunten opgelost en gebiedsgerichte kansen benut om zo het Nederlandse vestigingsklimaat te versterken.

Oplossing In vier toonaangevende Sterke regio's is geïnvesteerd in ambitieuze projecten op het gebied van fysieke of kennisinfrastructuur, die het internationale vestigingsklimaat versterken. De vier regio's zijn de Randstad, Brainport Zuidoost-Nederland, het energieknooppunt Groningen en Oost-Nederland (Wageningen-Nijmegen-Twente).

Financiën In de regio Zuidvleugel is aan 3 projecten een rijksbijdrage toegekend uit het voormalige FES Sterke regio budget:

- Leiden Bio Science Park (€10 mln). Leiden Bio Science Park het grootste Life & Health Sciences cluster van Nederland. Knelpunten in de verkeersafwikkeling van en naar het park worden opgelost.
- Coolport (€ 10 mln). Investeringsdragen bij aan de versterking van de concurrentiepositie van de haven en Greenport. Het levert een bijdrage aan investeringen in verband met de verhuizing van het verscluster van de Noord- naar de Zuidzijde van de Maas in de Stadshavens Rotterdam.
- The Hague Institute for Global Justice

(THIGJ) (€17,45 mln). Het opgerichte THIGJ wil een innovatief kennisinstituut van wereldformaat worden op het gebied van (complexe internationale vraagstukken op het snijvlak van) recht, vrede, veiligheid en ontwikkeling. Dat wil het bereiken door bundeling van nationale en internationale kennis en expertise. Het instituut is in Den Haag gevestigd (juni 2011 officieel gelanceerd) en sluit aan bij het concept The Hague Legal Capital.

De FES-bijdrage van € 17,45 mln was gesplitst in een 1^e tranche (€ 12,2 mln) en 2^e tranche (€ 5,25 mln). In 2014 is de 1^e tranche afgerond en heeft een Mid term review plaatsgevonden. De toekenning van de 2e tranche geschiedt op basis van de uitkomsten van de Mid term review.

Politiek/bestuurlijk Met de geselecteerde regio's wordt bepaald welke fysieke of kennisinfrastructuur de regio ontbeert om de potentie waar te kunnen maken.

Uitvoering In samenwerking met publieke en private partijen in de regio worden investeringsprojecten opgesteld, opgestart en uitgevoerd. Het ministerie van EZ is na decentralisatie nog verantwoordelijk voor THIGJ. De regionale partners zijn na decentralisatie verantwoordelijk voor de projecten Coolport (provincie Zuid-Holland) en Leiden Bio Science Park (gemeente Leiden).

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen	•	•				
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën	•	•	•			
Pol./Best.			•			

Toelichting op de wijzigingen

2010: het programma is nieuw opgenomen in het MIRT. Er is aan vier projecten een subsidie toegekend (€ 35,6 mln), waarvan één in de Zuidvleugel (Leiden Bioscience Park).

2011: vanwege de nieuwe opzet van het MIRT Projectenboek zijn de projecten van het programma Sterke regio's per gebied opgenomen. Er is aan vijf nieuwe projecten een subsidie toegekend (€ 73,15 mln), waarvan één in de Zuidvleugel (The Hague Institute for Global Justice).

2012: op grond van het regeerakkoord van 2010 zijn de voormalige FES-middelen overgeheveld naar departementale begrotingen. Project Leiden Bio Science Park en project Coolport zijn gedecentraliseerd.

Zuidwestelijke Delta

Visie

Hoofdopgaven

Overige (thematische) opgaven

Gebieden met concentratie van opgaven van nationaal belang

Kaarten

Project- en programmabladen

Visie

De MIRT-regio Zuidwestelijke Delta beslaat de gehele provincie Zeeland. De opgaven in het kader van het Uitvoeringsprogramma Zuidwestelijke Delta en het Deltaprogramma op en rond de Zuid-Hollandse eilanden en in het laaggelegen deel van West-Brabant worden ook bij deze MIRT-regio betrokken. Vanuit de duurzaamheidsdriehoek (people, planet, profit) is duidelijk wat de kapitalen van Zeeland zijn: een prettig woon- en leefmilieu voor bewoners en bezoekers, grote ecologische waarden en kansrijke economische potenties, enerzijds op en in het water (diep vaarwater, binnenvaartroutes, aquacultuur), anderzijds op het land (ontwikkelruimte, energie-opwekking, toeristische aantrekkingskracht). De centrale ambitie is om de economische potenties van Zeeland verder te laten groeien binnen een veilige, gezonde en veerkrachtige Delta, met behoud van het aangename woon- en leefklimaat. Bij de verdere uitwerking en doorvertaling van de opgaven zal worden gewerkt vanuit het duurzaamheidsprincipe: voorkomen dat ontwikkelingen in het ene kapitaal ten koste gaan van de andere kapitalen en zoeken naar synergie. Deze werkwijze en het samenwerken tussen Rijk en regio in het kader van het Uitvoerings- en Deltaprogramma passen geheel in de vernieuwing van het MIRT.

Hoofdopgaven

Wateropgave in relatie tot een duurzame, economisch vitale en veilige Delta

Voor de gehele Zuidwestelijke Delta ligt er een wateropgave als gevolg van klimaatverandering: het in duurzame balans met economie en ecologie garanderen van de waterveiligheid – ook voor de Randstad – in relatie tot de zeespiegelstijging en extreem hoge rivierafvoeren en het borgen van duurzaam zoetwater. In de topsector Water staan water- en deltatechnologie voorop: getijdenenergie, multifunctionele dijken en innovaties in zandsuppleties als showcase voor de rest van de wereld.

Havengerelateerde economie en Logistieke Delta

Voor de economie van Zeeland vormt de havengerelateerde economie een zeer belangrijke drager. De opgave is het optimaal laten functioneren en doorontwikkelen van deze sector en daarmee de overheidsinvesteringen in het fysiek-ruimtelijke domein optimaal te laten renderen. Het gaat hier over de ontwikkeling van (watergebonden) bedrijvigheid, op- en overslag van goederen en logistiek, en grote chemieconcerns met innovatieve biobased toepassingen (gebruik van groene grondstoffen). De sectoren zijn tevens belangrijk voor de werkgelegenheid en indirect voor het draagvlak voor voorzieningen en bieden tegenwicht aan de optredende bevolkingskrimp in met name Zeeuws-Vlaanderen. De zeehavens (Vlissingen, Terneuzen) liggen strategisch en aan diep vaarwater. In een aantal sluizencomplexen in de delta tekenen zich capaciteitsproblemen voor de binnenvaart af. De voorziene grensoverschrijdende projecten zoals Seine Nord, versterken dit

proces. Het Rijk hecht aan het uitvoeren van de afspraken rond het verder ontwikkelen van de Logistieke Delta, conform de visie op de toekomst van de Zuidwestelijke Delta, als afsluiting van de MIRT Verkenning Antwerpen-Rotterdam (MIRT-VAR - vastgelegd in het rapport Dynamische Delta 2020-2040). Het op orde houden en doorontwikkelen van goede achterlandverbindingen hoort daarbij.

Overige (thematische) opgaven

Energie

Bij de topsector energie speelt Zeeland mee als het gaat om energielevering (centrales, windparken, water/getijden) en het transport via goede verbindingen naar de rest van Nederland. In Zeeland en op en rond de Zuid-Hollandse eilanden zijn voorkeursgebieden voor grootschalige windenergie aangewezen en zal het hoofdenrgienetwerk (380KV) tussen Borssele en Midden-Brabant compleet en robuust gemaakt worden.

Duurzame verstedelijking

In het Stedennetwerk Z4 (Goes, Middelburg, Terneuzen en Vlissingen) wordt concentratie van verstedelijking en (boven) regionale voorzieningen nagestreefd. Zowel ten aanzien van woon- als werklocaties wordt de ladder voor duurzame verstedelijking gehanteerd en wordt herstructurering en zorgvuldig ruimtegebruik gestimuleerd. Bij de beschreven verstedelijkings- en economische opgaven moet nadrukkelijk een relatie worden gelegd met de demografische ontwikkelingen, zowel in de vorm van (omgaan met) plaatselijke krimp als de afname van de beroepsbevolking wegens vergrijzing (arbeidsmarktbeleid en onderwijs). Nagedacht moet worden over hoe een robuuste ruimtelijke structuur kan ontstaan. Naast woningbouw en -kwaliteit, werklocaties en voorzieningen betreft het ook de grensoverschrijdende samenhang.

Natuur en landschap

Het tot stand brengen en beschermen van de (herijkte) EHS, inclusief de Natura 2000-gebieden, is een opgave in de MIRT agenda. Binnen de door het Rijk gestelde kaders begrenzen, beschermen en onderhouden de provincies het natuurnetwerk met de juiste ruimtelijke, water- en milieucondities. Het Rijk is als beheerder wel verantwoordelijk voor het beheer van de Deltawateren, de Voordelta en de Vlake van Raan.

Gebieden met concentratie van opgaven van nationaal belang

In de Zuidwestelijke Delta komen twee prioritaire gebiedsopgaven naar voren: Deltawateren & Kust en Sloegebied & Kanaalzone.

Deltawateren & Kust

Door de uitvoering van de Deltawerken is voor de korte en middellange termijn de waterveiligheid in de Zuidwestelijke Delta

op orde. Hierdoor zijn echter geïsoleerde waterbekkens zoals Grevelingen en Volkerak-Zoommeer ontstaan. Natuurlijke overgangen en getijdendynamiek zijn hier grotendeels verdwenen, waardoor de natuur- en waterkwaliteit zijn verslechterd. Mede hierdoor worden de economische potenties van recreatie en toerisme, van de schelpdiersector en van duurzame (getijden) energie onvoldoende benut. Rijk en regio zijn samen de uitdaging aangegaan om het evenwicht tussen waterveiligheid, economie en ecologie duurzaam te herstellen: voor de korte en middellange termijn aan de hand van het Uitvoeringsprogramma Zuidwestelijke Delta 2010-2015+ en de Hoogwaterbeschermingsprogramma's en voor de lange termijn aan de hand van het Deltaprogramma Zuidwestelijke Delta. Voor de structurering van de besluitvorming over de samenhangende ontwikkeling van Grevelingen en Volkerak-Zoommeer wordt in samenspraak met de regio een rijksstructuurvisie opgesteld. Daarin wordt de wenselijkheid en haalbaarheid bezien van waterberging op de Grevelingen (versterking waterveiligheid Rijn-Maasdelta) en van het terugbrengen van beperkt getij op de Grevelingen en het Volkerak-Zoommeer (verbetering water- en natuurkwaliteit en betere benutting economische potenties). Het nu zoete Volkerak-Zoommeer zou daardoor weer zout worden. In dat geval is een alternatieve zoetwatervoorziening nodig voor de huidige zoetwaterfunctie van het Volkerak-Zoommeer. Inmiddels is door rijk en regio, vanuit de samenhang met het Deltaprogramma, de conclusie getrokken dat waterberging op de Grevelingen geen kosteneffectieve oplossing is en dat het niet langer nodig is deze optie open te houden. Besluitvorming over de rijksstructuurvisie is voorzien eind 2014, in samenhang met de deltabeslissingen van het kabinet. De Oost- en Westerschelde kennen opgaven op het gebied van natuur en landschap, zoals herstel en behoud van de bestaande natuur (Natura 2000), plus het ontwikkelen van nieuwe natuur. Deze opgave dient ook ten goede te komen aan het Nationale Park Oosterschelde.

Voor de Westerschelde geldt eveneens een natuurherstelopgave. Bij dit alles moet er ook ruimte zijn voor recreatievaart, binnenvaart en zeevaart. Samen met het Vlaams Gewest is voor het Schelde-estuarium, waar de Westerschelde deel van uitmaakt, een 'Agenda voor de Toekomst' ontwikkeld. Deze agenda richt zich in eerste instantie op de ontwikkeling van een gezamenlijk onderzoeksprogramma. Een uitdaging vormt de demping van de getijslag. Deze is toegenomen door menselijke ingrepen zoals inpoldering, zandwinning en vaargeulverruiming en kan (op lange termijn) een bedreiging vormen voor de veiligheid en natuurlijkheid van het Schelde-estuarium. Het onderzoeksprogramma zal onder meer de effectiviteit bezien van grootschalig sedimentbeheer in het mondingsgebied (bv. in de vorm van de aanleg of uitbreiding van zandplaten), inclusief de mogelijkheid van pilots, op het dempen van de getijslag in het Schelde-estuarium.

Bij de sluizencomplexen van Volkerak, Krammer en Kreekrak valt de wateropgave samen met dreigende belemmeringen voor de binnenvaart vanwege capaciteit. Het deelprogramma Kust van het Deltaprogramma werkt aan een langetermijnvisie (Nationale Visie



Kust) over hoe de ruimtelijke ontwikkeling hand in hand kan gaan met een duurzame veiligheidsstrategie voor de kust. Het strand en de duinen zijn in de eerste plaats een natuurlijke verdediging tegen overstromingen.

Om het veiligheidsniveau op orde te houden is er voor gekozen om de zandige kust te laten meegroeien met de zee door middel van zandsuppleties. Om mee te kunnen groeien met de zeespiegelstijging is een groter suppletievolume nodig. Hierbij is ook aandacht voor de economische kant van de kustzone. Een voldoende breed strand, kwaliteitsverbetering van de verblijfsrecreatie en mogelijkheden voor seizoensverlenging zijn belangrijk voor de Zeeuwse Kust.

Slogebied & Kanaalzone

De Westerscheldehavens van Terneuzen (Kanaalzone) en Vlissingen (Slogebied) zijn zeehavens van nationaal belang en vormen samen de derde zeehaven van Nederland. Goede toegang vanuit zee én land is essentieel voor het benutten van de economische potentie van de Zuidwestelijke Delta. De toegankelijkheid van de Scheldehavens vanuit zee heeft blijvende aandacht, vanuit een duurzame balans tussen de belangen van een veilig, toegankelijk en natuurlijk Schelde-estuarium.

Centraal staat verder de bereikbaarheid van de binnenvaart en aansluiting op het Trans-European Transport Network (TEN-T). De investeringen in de sluis bij Terneuzen, de Sluiskiltunnel, de N62 en de Seine-Scheldeverbinding dragen bij aan het concept Logistieke Delta. Binnen de havengebieden liggen kansen voor logistiek, chemie (biobased economy), water en energie. Hierbij wordt

aansluiting gezocht bij het Topsectorenbeleid. In de topsector chemie liggen kansen voor het samen met West-Brabant uitbouwen van de biobased economy, het verder verduurzamen van het productieproces en het ontwikkelen van groene bouwstenen voor hoogwaardige producten. Naast optimale multimodale achterlandverbindingen (N62/A58, spoor en binnenvaart) zijn een duurzaam bedrijventerreinbeleid, stimulering van de binnenvaart en containerisatie de opgaven voor en ambities van het zeehavengebied, waarbij onder meer bedrijven in de haven verder integreren door meer gebruik te maken van elkaars (rest-)producten (biopark Terneuzen). In het kader van een optimale achterlandverbinding zijn twee goede binnenvaartroutes van essentieel belang voor de ontwikkeling van de Logistieke Delta; ten eerste de route via de Rijn-Scheldeverbinding naar Antwerpen en ten tweede de Midden-Zeelandroute (onderdeel van de Europese as Rotterdam-Parijs) via de Krammersluizen en Kanaal door Zuid-Beveland, aansluitend op het Kanaal van Gent naar Terneuzen. Deze verbindingen maken ook deel uit van de internationale corridor Rotterdam-Antwerpen-Parijs. De Volkeraksluizen maken deel uit van beide verbindingen. Op basis van de MIRT Verkenning capaciteit Volkeraksluizen is besloten op korte termijn quick wins uit te voeren, de wachttijden te monitoren en op langere termijn de sluis uit te breiden met een extra sluiskolk voor de beroepsvaart.

Zie voor gebiedsagenda + kaarten Zeeland:

<http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/brieven/2013/11/18/bijlage-5f-zeeland.html>

<http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/brieven/2013/11/18/bijlage-5f-zeeland-kaarten.html>

Opgaven Zuidwestelijke Delta

Algemeen

- Gebieden met een concentratie van nationale belangen

Economie

Topsectoren

- Water
- Zeehaven van nationale betekenis

Regionaal

- Agro & Food
- Chemie

Buiten landsgrens

- Belangrijke zeehaven

Verstedelijking

- Extensivering
- Stedelijke vernieuwing / transformatie

Bereikbaarheid

- Hoofdwegennet
- Opgave hoofdwegennet
- Nieuwe verbinding hoofdwegennet
- Hoofdspoorwegennet
- Nieuwe spoorverbinding (indicatief)
- Hoofdvaarwegennet
- Opgave sluis

Regionaal

- (Belangrijke) regionale weg
- Opgave (belangrijke) regionale weg

Op de kaart zijn t.a.v. infrastructuur de huidige opgaven aangegeven waar een MIRT Verkenning, MIRT Onderzoek of planuitwerking loopt.

Natuur, Landschap & Erfgoed

- EHS op land (herijkt)
- Natura 2000 - land
- Natura 2000 - water
- Nationaal Park

Regionaal

- Aanpak in groen-blauwe structuur

Water

- Primaire kering - voldoet niet
- Primaire kering - nader onderzoek
- Primaire kering - voldoet
- Piekafvoer / Afwatering
- Afvoerdeling
- Afvoercapaciteit Haringvlietsluizen
- Zandsuppletie
- Zeespiegelstijging
- Zandhonger
- Coalitie Natuurlijke Klimaatbuffers
- Watergerelateerde gebiedsontwikkeling / project
- Peilbeheer / Waterbuffers
- Verziltingsgevoelige gebieden en geen wateraanvoer mogelijk

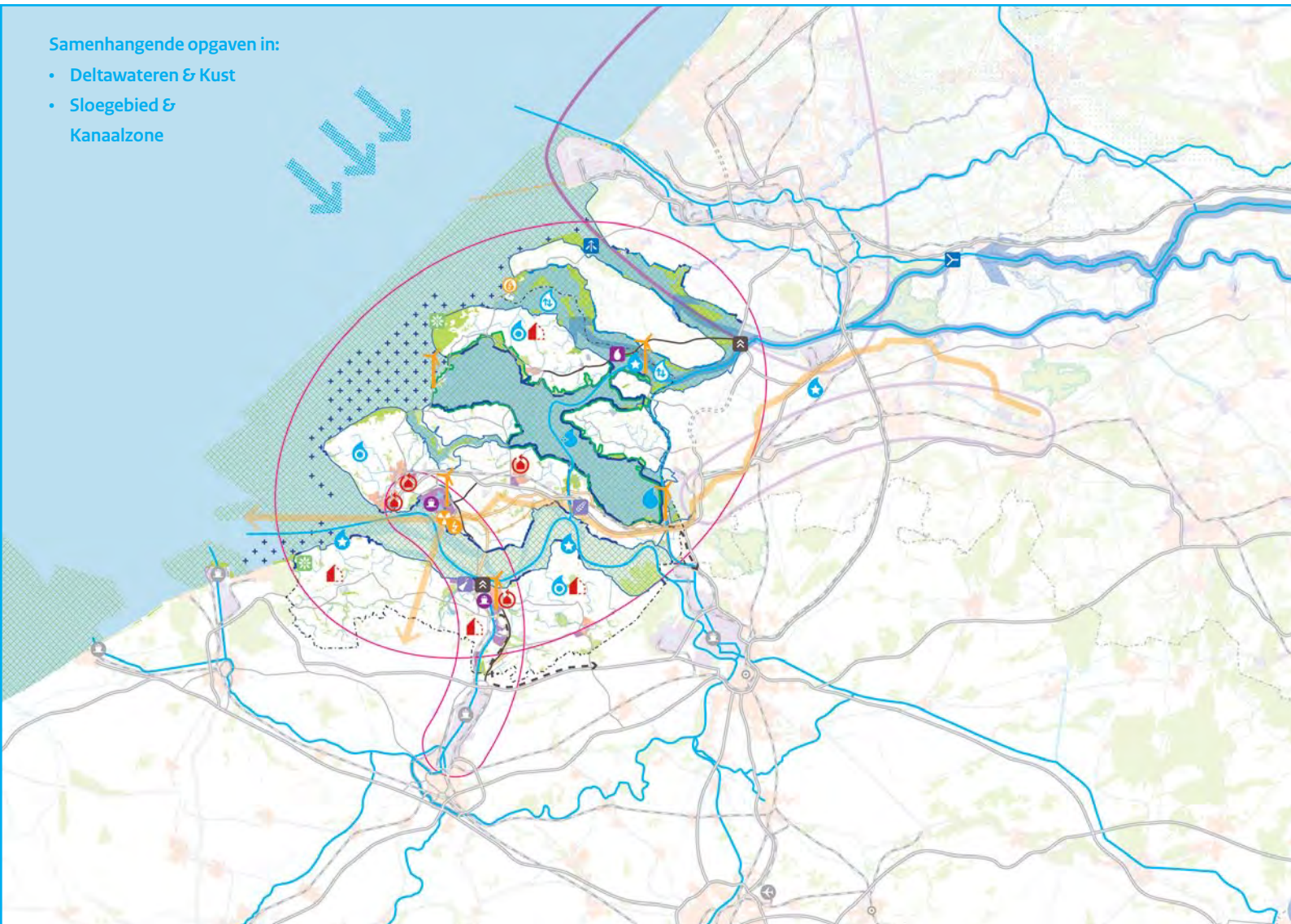
Energie

- (Mogelijke) vestigingsplaats elektriciteitsproductie > 500MW
- (Mogelijke) vestigingsplaats kerncentrale
- Windenergie
- Energie uit water / Getijdenenergie
- Hoogspanningsleiding > 220kV
- Nieuwe hoogspanningsverbinding 380kV
- Buisleidingenstrook

Opgaven Zuidwestelijke Delta

Samenhangende opgaven in:

- Deltawateren & Kust
- Sloegebied & Kanaalzone



VERKENNING

- 1) Rijksstructuurvisie Grevelingen en Volkerak-Zoommeer
- 2) Zandhonger Oosterschelde

PLANUITWERKING

- 3) Capaciteit Volkeraksluizen
- 4) Grote zeesluis in kanaal Gent-Terneuzen

REALISATIE

- 5) Besluit beheer Haringvlietsluizen
- 6) Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen in de Rijn-Scheldeverbinding
- 7) Herstel Steenbekledingen Oosterschelde en Westerschelde
- 8) N61 Hoek-Schoondijke
- 9) N62 Kanaalkruising Sluiskil
- 10) Natuurcompensatieproject Perkpolder
- 11) Sloelijn + Geluidsmaatregelen Zeeuwse Lijn

Projecten Zuidwestelijke Delta

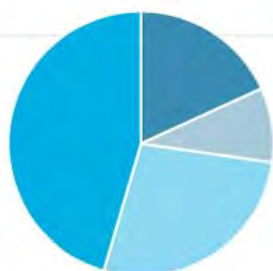


Legenda

- Wegen
- Spoor / OV
- Vaarwegen
- » Sluis
- Ligplaats
- - - Water

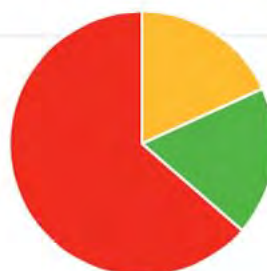
Infographic Zuidwestelijke Delta

Verdeling
aantal projecten naar onderwerp



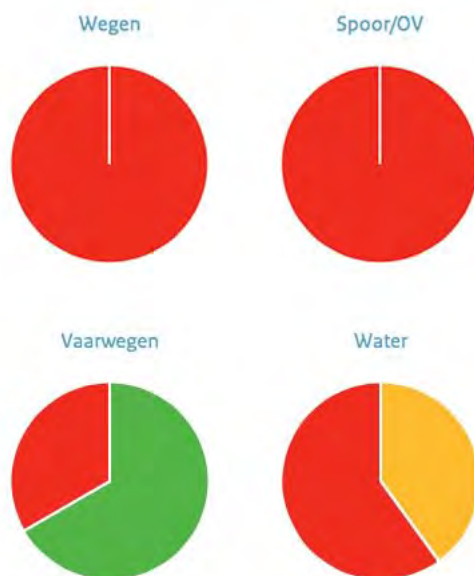
Wegen 2
Spoor/OV 1
Vaarwegen 3
Water 5

Verdeling
aantal projecten naar fase



Onderzoek 0
Verkenning 2
Planuitwerking 2
Realisatie 7

Verdeling
aantal fases naar onderwerp



Legenda

Onderwerpen

- Wegen
- Spoorwegen
- Vaarwegen
- Water

Fasen

- Onderzoek
- Verkenning
- Planuitwerking
- Realisatie

11

Totaal aantal projecten

	Onderzoek	Verkenning	Planuitwerking	Realisatie
Wegen	0	0	0	2
Spoor/OV	0	0	0	1
Vaarwegen	0	0	2	1
Water	0	2	0	3

Rijksstructuurvisie Grevelingen en Volkerak-Zoommeer

Gebied	Zuidwestelijke Delta
Onderwerp	Waterveiligheid
Ministerie	IenM
Fase	Verkenning



Opgave Door de uitvoering van de Deltawerken zijn Volkerak-Zoommeer en Grevelingen geïsoleerde bekkens geworden. Natuurlijke zoet-zoutovergangen en getijdendynamiek zijn weggevalen, waardoor de water- en natuurkwaliteit zijn verslechterd en de potenties voor de landbouw- en schelpdiersector en voor recreatie en toerisme onvoldoende worden benut. De centrale opgave voor het gebied is dan ook een duurzaam herstel van de balans tussen veiligheid, economie en ecologie. Tot in 2012 werd over de beide bekkens afzonderlijke besluitvorming voorbereid door middel van de projecten 'Verkenning Grevelingen' en 'Planuitwerking Waterkwaliteit Volkerak-Zoommeer'. Met de Stuurgroep Zuidwestelijke Delta en de betrokken stakeholders is in 2012 afgesproken om deze afzonderlijke trajecten stop te zetten en een doorstart te maken met het opstellen van de rijksstructuurvisie Grevelingen en Volkerak-Zoommeer. Hierin wordt de wenselijkheid en haalbaarheid bezien van waterberging op de Grevelingen (versterking waterveiligheid Rijn-Maasdelta) en van het terugbrengen van beperkt getij op de Grevelingen en het Volkerak-Zoommeer (verbetering water- en natuurkwaliteit; betere benutting economische potenties). Onder regie van de betrokken provincies is in 2013 het Programma Gebiedsontwikkeling Grevelingen en Volkerak-Zoommeer gestart. Onderdeel van dit programma is het uitwerken van (innovatieve) financiële arrangementen voor

projecten die inspelen op de ambitie van de regio van beperkt getij terug op Grevelingen via een doorlaat (met getijdencentrale) in de Brouwersdam en een weer zout Volkerak-Zoommeer.

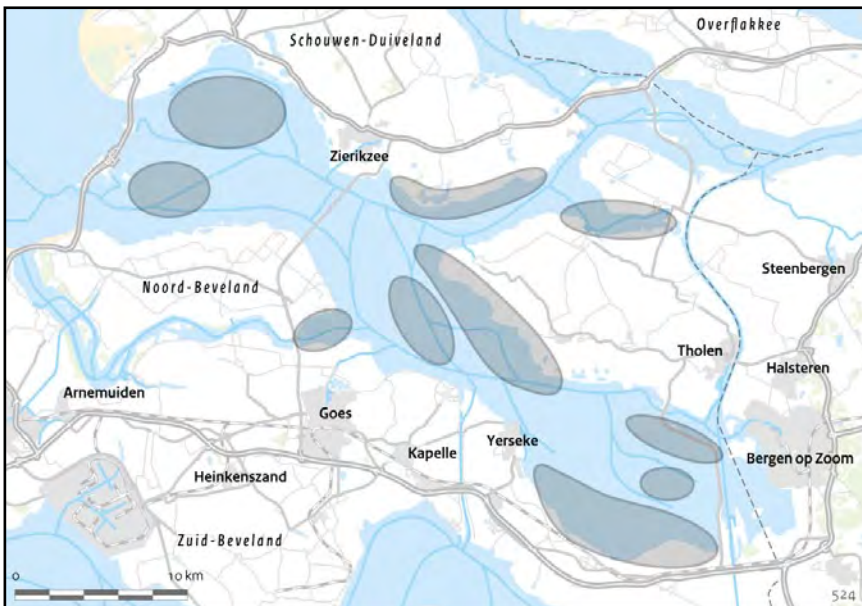
Planning

- 2013: startbeslissing rijksstructuurvisie
- 2013: notitie Reikwijdte en Detailniveau
- 2014: vaststelling rijksstructuurvisie, in samenhang met de Deltabeslissingen van het kabinet en de resultaten van het Programma Gebiedsontwikkeling Grevelingen en Volkerak-Zoommeer.

Betrokkenen De rijksstructuurvisie wordt opgesteld door IenM, in samenwerking met EZ en de Stuurgroep Zuidwestelijke Delta en met betrokkenheid van stakeholders, zoals landbouworganisaties, vertegenwoordigers van recreatie en toerisme, visstandbeheercommissies, natuurbeheer- en milieuorganisaties en het Natuur- en recreatieschap De Grevelingen.

Zandhonger Oosterschelde

Gebied	Zuidwestelijke Delta
Onderwerp	Waterveiligheid
Ministerie	IenM
Fase	Verkenning



Opgave Zoals destijds voorzien stroomt er sinds de aanleg van de Oosterscheldewerken minder water in en uit de Oosterschelde. Omdat de getijdengeulen te groot zijn voor de kleinere hoeveelheid water stroomt het langzamer dan voorheen en heeft onvoldoende kracht om sediment te verplaatsen van de geulen naar het intergetijdengebied. De afbrekende krachten werken nog wel, maar de opbouwende krachten niet. Dit proces staat bekend als 'zandhonger' en heeft een negatieve invloed op de waterveiligheid, op gebruiksfuncties en op de natuurwaarden van dit Natura 2000 gebied. Momenteel erodeert zo'n 50 hectare intergetijdengebied per jaar. De verwachting is dat rond 2060 ca. 7.000 van de huidige 11.000 hectare intergetijdengebied is overgebleven en in 2100 minder dan 5.000 ha. Deze erosie heeft negatieve gevolgen voor de getijdennatuur, terwijl de stormvloedkering in de Oosterschelde juist is bedoeld ter behoud van deze natuur.

Planning De verkenning is in 2007 gestart om inzicht te krijgen in de mogelijke beheersmaatregelen voor de aanpak van de zandhonger. Onderdeel van de verkenning is het doen van proeven (o.a. een suppletie) om te testen of de maatregelen effectief zijn. In 2013 is op grond van deze verkenning een voorkeursaanpak ontwikkeld, waarbij de zandhonger wordt bestreden met het suppleren van zand op intergetijdengebieden. Voor de korte termijn is de aanpak van de

Roggenplaat het meest urgent. Door erosie nemen oppervlakte en hoogteligging van deze plaat snel af, waardoor functies op het vlak van natuur, recreatie en landschap in het gedrang komen.

Najaar 2013 is in het bestuurlijk overleg MIRT Zuidwestelijke Delta/Zeeland afgesproken dat de provincie Zeeland (trekker), Natuurmonumenten, Nationaal Park Oosterschelde en het Rijk gezamenlijk een financieringsvoorstel uitwerken voor de aanpak van de Roggenplaat. Dit financieringsvoorstel wordt in het bestuurlijk overleg MIRT Zuid-Nederland van 2014 betrokken bij de besluitvorming over het vervolg van de aanpak van de zandhonger in de Oosterschelde.

De aanpak van andere locaties is volgens de MIRT-verkenning pas aan de orde vanaf 2025. Deze wordt betrokken in het bredere MIRT-onderzoek dat in 2015 en 2016 wordt uitgevoerd voor het optimaliseren van de huidige veiligheidsstrategie.

Betrokkenen Het ministerie van IenM voert de verkenning samen met EZ uit, met betrokkenheid van onder meer de provincie Zeeland, de stuurgroep Zuidwestelijke Delta, Natuurmonumenten en het Nationaal Park Oosterschelde.

Herstel steenbekledingen Oosterschelde en Westerschelde

Gebied	Zuidwestelijke Delta
Onderwerp	Waterveiligheid
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave In 1992 is door het Rijk met de provincie Zeeland en de toenmalige waterschappen een overeenkomst afgesloten waarin het Rijk de verantwoordelijkheid op zich neemt voor de bestrijding van oevererosie in de Westerschelde. De overeenkomst wordt om de tien jaar stilzwijgend verlengd. De huidige loopt tot januari 2022. De toenmalige staatssecretaris van VenW heeft in 2001 aangegeven dat het Rijk ook de kosten draagt voor bestrijding van de oevererosie langs de Oosterschelde. Deze zee-arm is daarmee onderdeel van de (rijks) kustlijn-zorg.

In 2005 en 2010 werd door de Zeeuwse waterschappen geconstateerd dat een deel van de vooroevers in de Ooster- en Westerschelde niet voldoet aan de stabiliteitsnormen. Op basis hiervan is bij Rijkswaterstaat een aanvraag voor bestortingswerken ingediend. Bij een inventarisatie van dijkbekledingen van gezette steen bleek in 1996 dat een groot deel van de dijkbekledingen langs de Wester- en Oosterschelde niet voldeed aan de veiligheidsnormen.

Oplossing Rijkswaterstaat heeft na beoordeling van de aanvraag voor bestortingswerken in 2008 vastgesteld dat versterking van de onderwateroever en het tegengaan van oevererosie naar volgorde van urgentie in drie clusters wordt aangepakt. Wat betreft de steenbekledingen is het projectbureau Zeeweringen in 1997 gestart

met verbetering van de meest onveilige gedeelten. Er is begonnen langs de Westerschelde, waarbij gaande het project meer inzicht is verkregen in de problematiek. Een nadere inventarisatie heeft plaatsgevonden aan de hand van de uitkomst van de eerste toetsing op grond van de Wet op de waterkering. Er wordt in totaal ca 321 km steenbekleding hersteld, waarvan 140 km langs de Westerschelde en 181 km langs de Oosterschelde.

Planning

2015: oplevering steenbekledingen
2017: oplevering vooroeververdedigingen (steenbestortingen)

Financiën

Taakstellend budget: € 854 mln. Dit budget is in de begroting van het Deltafonds opgenomen onder 'Dijkversterking en Herstel steenbekleding'. Dit is inclusief € 69,9 mln. voor steenbestortingen.

Politiek/bestuurlijk

Convenanten: de volgorde van de verbeteringswerken is vastgesteld volgens IBOS (Integrale Beoordeling Oosterschelde). Dit is gebeurd in overleg met betrokken waterschappen en provincies. Bij de uitvoering van werkzaamheden wordt rekening gehouden met de effecten daarvan op natuur, landschap en recreatie.

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën		•	•		•	
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2011: projectraming is neerwaarts bijgesteld op basis van gerealiseerde en verwachte aanbestedingsresultaten (€ -73 mln).

2012: het taakstellend budget is met € 48 mln verlaagd als gevolg van een aanbestedingsmeevaller en met € 3 mln verhoogd voor de uitvoering van de pilot Veiligheidsbuffer Oosterschelde. De projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 43 mln).

2014: het budget is bijgesteld vanwege diverse ontvangsten (€ 4 mln) en afbouw van risicoreservering (- € 65 mln).

Natuurcompensatie- project Perkpolder

Gebied	Zuidwestelijke Delta
Onderwerp	Waterkwaliteit
Ministerie	IenM en EZ
Fase	Realisatie



Opgave Het project Perkpolder kent een tweeledige natuuropgave in de zin dat dit project onderdeel uitmaakt van het:

- natuurcompensatieprogramma voor de tweede verruiming van de vaargeul in de Westerschelde;
- natuurherstelprogramma van het Verdrag Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium om te komen tot een duurzame balans tussen de pijlers 'Veiligheid', 'Toegankelijkheid' en 'Natuurlijkheid' van het Schelde-estuarium.

Oplossing Het projectresultaat bestaat uit een nieuw buitendijks natuurgebied. Dit wordt gerealiseerd door de zeedijken te verleggen en aan te passen. Het nieuwe, buitendijkse natuurgebied maakt onderdeel uit van de gebiedsontwikkeling Perkpolder. In het plangebied (in totaal 200 ha) worden, naast natuur, ook de functies wonen en recreatie ontwikkeld. Daarbij worden innovaties geïmplementeerd die zijn ontwikkeld in het Europese project ComCoast: het combineren van initiatieven voor de lange termijn waterveiligheid van het gebied met meervoudig ruimtegebruik en de duurzame ontwikkeling van functies als wonen, ondernemen en recreëren.

Planning

2013: start realisatie
2015: oplevering

Financiën Voor dit project is in totaal ca. € 31 mln gereserveerd. De bijdrage van EZ aan de provincie Zeeland is maximaal € 12 mln en heeft betrekking op de uitvoering van het Natuurpakket Westerschelde. Als gevolg van een voordelige aanbesteding is het budget met € 5 mln verlaagd; deze wijziging wordt in 2014 boekhoudkundig doorgevoerd.

Politiek/bestuurlijk Het Natuurcompensatieproject Perkpolder is vastgelegd in verdragen met het Vlaams Gewest en in convenanten tussen Rijk en regio.

Uitvoering Onder regie van Rijkswaterstaat heeft de Dienst Landelijk Gebied (DLG) de verantwoordelijkheid voor de realisatie. In december 2012 is de uitvoering van het werk binnen het budget gegund aan een aannemer.

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen						•
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning				•		
Financiën			•	•	•	
Pol./Best.			•			

Toelichting op de wijzigingen

2012: oplevering is vanwege de ingeschatte extra benodigde zettingstijd voor de ondergrond van zeedijken en een vertraging in de uitspraak van de Raad van State t.a.v. het bestemmingsplan Perkpolder verschoven naar 2015. De projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 0,47 mln).

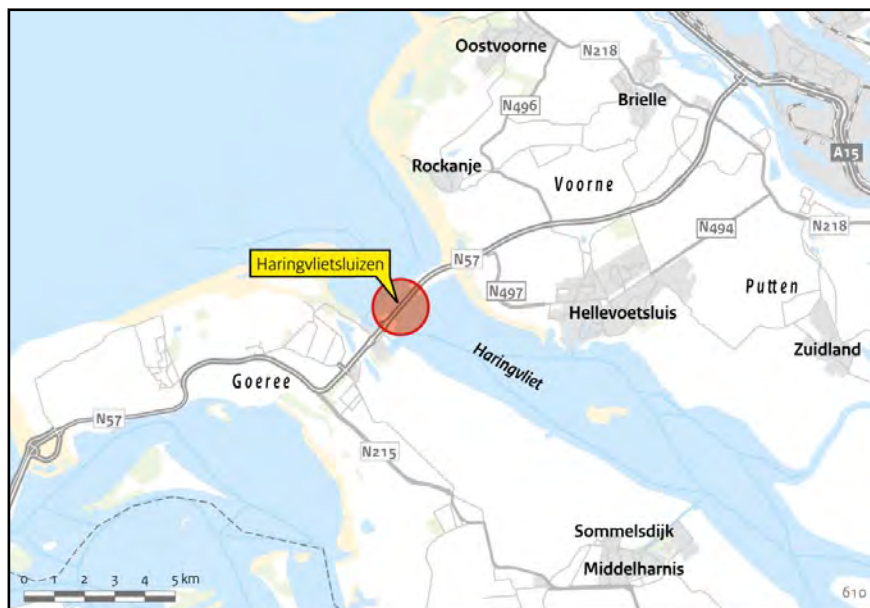
2013: in juni 2011 is het bestemmingsplan Perkpolder onherroepelijk geworden met een positieve uitspraak door de Raad van State. De bijdrage van het ministerie van IenM is verhoogd met € 2 mln. De bijdrage van het ministerie van EZ aan de provincie Zeeland is binnen het financiële kader van het totale natuurpakket Westerschelde verhoogd van € 12 mln naar (maximaal) € 15 mln.

2014: in 2013 is het budget aangepast. De bijdrage van EZ wordt verlaagd tot maximaal € 12 mln. De bijdrage van het ministerie van I en M wordt met € 2 mln vermindert.

2015: de oplevering vindt in december 2014 plaats.

Besluit beheer Haringvlietsluizen

Gebied	Zuidwestelijke Delta
Onderwerp	Zoetwater
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave In 1970 werd het Haringvliet in het kader van de Deltawerken door de Haringvlietsluizen van zee afgesloten. Hierdoor verdween het zoute water en de invloed van eb en vloed. Trekvisserij zoals zalm, zeeforel en glasaal kunnen nu de stroomgebieden van Rijn en Maas niet of nauwelijks meer bereiken. Ook de trek naar zee wordt bemoeilijkt omdat de sluizen alleen bij eb open gaan als er rivierwater moet worden afgevoerd.

Oplossing Als een beperkt deel van de Haringvlietsluizen bij vloed op een kier wordt gezet, kunnen trekvisserij de stroomgebieden van de Rijn en Maas wel bereiken. Door het Kierbesluit wordt alleen het westelijke deel van de Haringvliet zout. Daar gelegen inlaatpunten van het waterschap Hollandse Delta en Evides Waterbedrijf moeten naar het oosten worden verplaatst, zodat het gebruik van zoetwater uit het Haringvliet niet verandert. Bij een lage afvoer van de rivier, < 1500 m³/s, gaan de sluizen bij vloed weer dicht en wordt het Haringvliet 'zoetgespoeld'. Een deel van het zoetwatertracé op Voorne-Putten wordt door de provincie Zuid-Holland gerealiseerd in het natuurontwikkelingsproject Beningerwaard. De aanvoer van zoetwater naar het agrarisch gebied verdubbelt, waarmee een robuuste situatie ontstaat. Er is voor Goeree-Overflakkee besloten tot een variant waarbij het waterschap een kanaal en Evides een afzonderlijke pijp aanlegt. Hierbij wordt tevens een

gescheiden aan- en afvoer gerealiseerd, hetgeen voor zoetwater en ecologie robuuster en efficiënter is, waarbij eenzelfde niveau van wateraanvoer als op Voorne-Putten wordt gerealiseerd.

Planning

2013: principebesluit
2014: ondertekening realisatieovereenkomsten
2015: afronding aanbestedingsprocedure
2018: effectivering van het Kierbesluit

Financiën Voor de nieuwe start van dit project is in totaal ca. € 76 mln rijksbijdrage gereserveerd. Het waterschap Hollandse Delta is bereid om € 1,2 mln bij te dragen aan uitvoering van maatregelen op Voorne-Putten. Voor de maatregelen op Goeree-Overflakkee zijn het waterschap en Evides Waterbedrijf bereid om resp. € 1,58 mln en € 1,5 mln bij te dragen.

Politiek/bestuurlijk In overleg met de gemeente Goeree-Overflakkee, de provincie Zuid-Holland, Natuurmonumenten en het Wereld Natuurfonds is in 2014 vastgesteld dat er geen reële mogelijkheden zijn om met een 'werk met werk-constructie' uitvoering van compenserende maatregelen te combineren met de door de regio geambieerde gebiedsontwikkeling. Vanwege internationale verhoudingen mag de gebiedsontwikkeling effectivering van het Kierbesluit, dat 'leidend' is, niet vertragen.

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen					•	
MIRT fase						•
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën					•	
Pol./Best.						

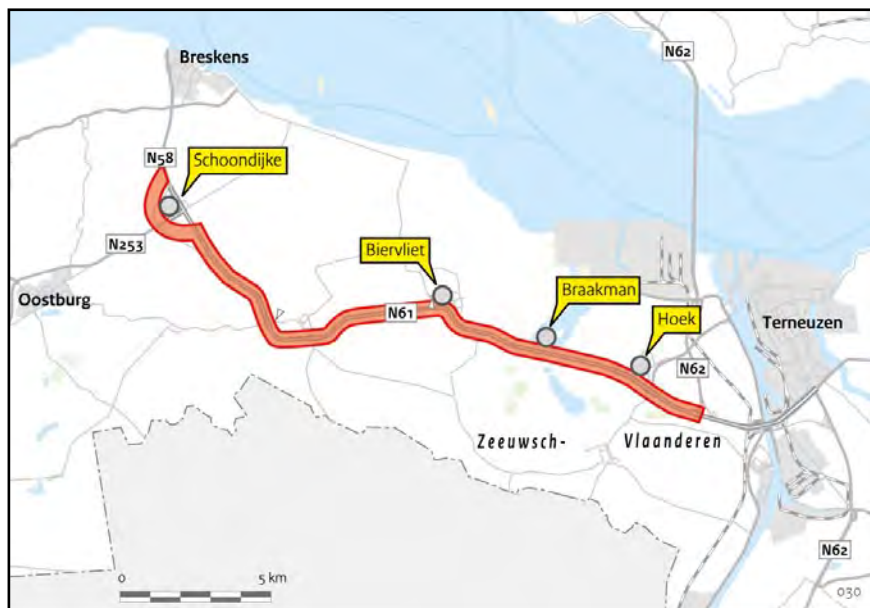
Toelichting op de wijzigingen

2014: het project is nieuw opgenomen in het MIRT. Overheveling van € 41,4 mln van Verbeterprogramma Waterkwaliteit Rijkswateren naar dit project.

2015: het project is overgegaan naar de realisatiefase.

N61 Hoek-Schoondijke

Gebied	Zuidwestelijke Delta
Onderwerp	Hoofdwegen
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave De verkeersveiligheid is op deze enkelbaansweg in het geding door de vele erfaansluitingen, langzaam verkeer op de hoofdrijbaan en het ontbreken van een fysieke middenscheiding. Daarnaast is er sprake van een leefbaarheidsprobleem, omdat de N61 door de kern van Schoondijke loopt.

Oplossing In de nieuwe situatie komt er een 100 km/u weg met 2x2 rijstroken tussen Hoek en Biervliet, een 100 km/u weg met 2x1 rijstroken tussen Biervliet en Schoondijke, een halve omleiding bij Schoondijke, parallelwegen voor bestemmings- en landbouwverkeer aan beide zijden van de weg, en een vrij liggend fietspad ten noorden van de weg. Er komen 6 rotondes en 5 fietstunnels. Ter hoogte van de Braakmanpassage krijgt de weg een 2x1-profiel.

Planning

2011: tracébesluit
2013: start realisatie
2015: openstelling

Financiën Taakstellend budget: € 118 mln (incl. € 10 mln Grondbank en excl. € 3 mln MJPO-budget).

Politiek/bestuurlijk Eind 1998 is met de provincie Zeeland afgesproken dat de N61, als onderdeel van een groter pakket, zal worden gerealiseerd in de periode 2007-2010. In de planfase is deze planning, met name door procedurele ontwikkelingen, aangepast. Ook is de scope uitgebreid: een drietal overdrachten/afwaarderingen is toegevoegd daar een aantal wegen van functie verandert.

Uitvoering Het project is opgenomen in de Crisis en Herstelwet. In 2013 is de realisatie gestart.

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen		•				
MIRT fase					•	
Opgave						
Oplossing						
Planning	•		•		•	
Financiën						
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2010: het opstellen van het aanvullende MER heeft geleid tot vertraging van de besluitvorming.

2011: herziening standpunt september 2009. Het OTB is in juni 2010 vastgesteld.

2012: de projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 22 mln). Het Tracébesluit is in februari 2011 vastgesteld en in maart gepubliceerd. Start aanbestedingsprocedure in 2011.

2014: het project is overgegaan naar de realisatiefase.

2015: de openstelling is door een geschil over de invulling van de contracteisen doorgeschoven naar 2015.

Sloelijn + Geluidsmaatregelen Zeeuwse Lijn

Gebied	Zuidwestelijke Delta
Onderwerp	Spoorwegen goederen
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave Het niet geëlektrificeerd zijn van de huidige Sloelijn levert een veiligheidsprobleem op in Roosendaal. De treinen uit het Sloegebied moeten daarom van locomotief wisselen in Roosendaal en gaan verder met een e-locomotief (onder andere vanwege de vereiste snelheid). Omdat een deel van de goederentreinen uit het Sloegebied lpg vervoert, is de risicocontour rondom het goederenemplacement in Roosendaal groot. Bovendien valt de contour over bestaande functies en over gebieden die Roosendaal graag wil ontwikkelen heen. Het huidige tracé voldoet verder niet aan de huidige milieueisen (geluid en stankoverlast).

Oplossing Uitgevoerd is een nieuwe Sloelijn, enkele kilometers naar het westen, conform alternatief 2 uit de trajectnota. Tevens worden er (aanvullende) inpassingmaatregelen voor geluid op het traject Vlissingen-Rosendaal (Zeeuwse lijn) getroffen.

Planning

- 2004: tracébesluit
- 2004: start realisatie
- 2008: in gebruik
- 2008: oplevering Sloelijn niet geëlektrificeerd
- 2009: elektrificatie Sloelijn
- 2010: nieuw besluit geluidsmaatregelen Zeeuwse Lijn
- 2013: start realisatie aanvullende geluidsmaatregelen

2016: oplevering Geluidsmaatregelen Zeeuwse Lijn

Financiën Taakstellend budget: € 27 mln Dit is alleen het budget voor de geluidsmaatregelen op de Zeeuwse Lijn. Sloelijn is opgeleverd en gerealiseerde uitgaven zijn uit het budget gehaald.

Politiek/bestuurlijk Convenanten: overeenkomst tussen Zeeland Seaports, N.V. Westerscheldetunnel en voormalig Verkeer en Waterstaat.

Uitvoering De bouw van het deelproject Sloelijn is als een Design- en Construct-contract (D&C-contract) op de markt gezet. De geluidsmaatregelen Zeeuwse lijn worden op onderdelen zowel traditioneel als via een D&C-contract aanbesteed. Het project Sloelijn is in 2010 gereed gekomen. Het deelproject geluidsmaatregelen Zeeuwse lijn is deels uitgevoerd en deels in voorbereiding. Er ligt nu een onherroepelijk besluit voor de saneringsmaatregelen op de Zeeuwse lijn. Engineering en voorbereidende werkzaamheden van de maatregelen incl. traject Goes zijn gestart. Daadwerkelijke uitvoering en buitendienststellingen starten in 2014 en zullen in 2016 gereed zijn.

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen			•			
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning	•	•	•	•	•	
Financiën	•		•		•	
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2010: budget verlaagd door verwerken van aanbestedingsmeevaller van € 1.7 mln. Door herberekening en uitvoering van geluidsmaatregelen in de gemeente Goes is vertraging ontstaan.

2011: aangepaste geluidsmaatregelen op de Zeeuwse lijn zijn op verzoek van de Raad van State opnieuw beoordeeld en berekend. Uitvoeringsperiode deelproject is verlengd.

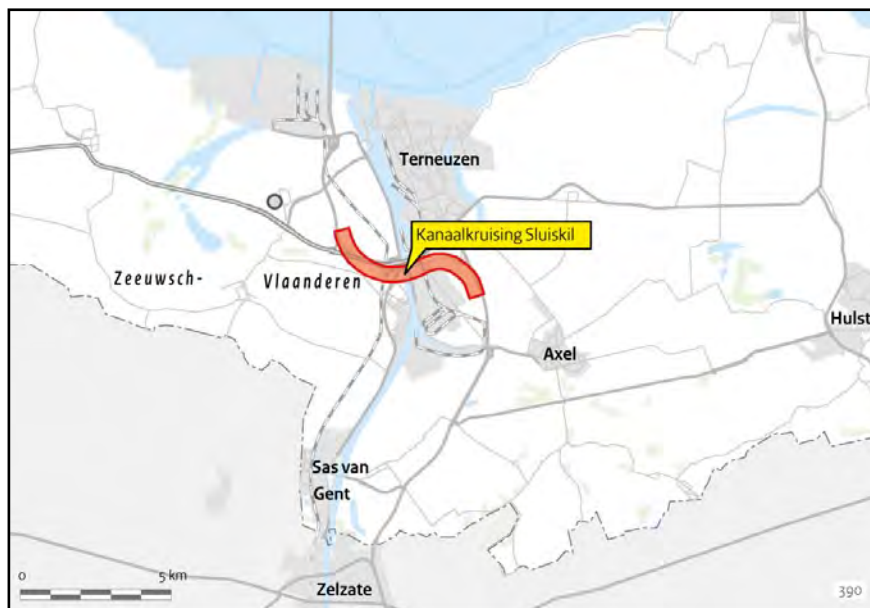
2012: Sloelijn opgeleverd, gerealiseerde uitgaven uit projectbudget gehaald. Nieuw Besluit geluidsmaatregelen ligt ter inzage en aanvullende werkzaamheden worden na behandeling van zienswijzen gestart.

2013: behandeling zienswijzen nieuwe pakket met geluidsmaatregelen is vertraagd. Gemeente Goes heeft oorspronkelijke oplossing (een betonnen bak) op basis van nadere studies herzien. Met de resterende geluidsmaatregelen op de Zeeuwse lijn, de bovenbouwvernieuwing in Goes en de geluidsmaatregelen in Goes zal in 2013 worden gestart. De complexiteit m.b.t. de buitendienststellingen en conditionering maakt een langere uitvoeringstijd noodzakelijk.

2014: bij Voorjaarsnota 2013 is het projectbudget opgehoogd met € 9 mln als gevolg van extra maatregelen die uit het nieuwe besluit volgen.

N62 Kanaalkruising Sluiskil

Gebied	Zuidwestelijke Delta
Onderwerp	Regionale/lokale infrastructuur
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave De huidige brug over het kanaal Gent-Terneuzen staat vele malen per dag open ten behoeve van het scheepvaartverkeer. Dit leidt tot een slechte afwikkeling van het autoverkeer met als gevolg wachttijdverliezen, sluisverkeer en plaatselijke hinder. Na de openstelling van de Westerscheldetunnel is de druk van het autoverkeer op de brug verder toegenomen.

Oplossing Aanleg van een tunnel onder het kanaal, ten zuiden van de huidige brug Sluiskil.

Planning

2010: gunning
2011: start realisatie
2015: openstelling tunnel

Financiën Voor de financiering van de tunnel is in 2009 een overeenkomst gesloten tussen het Rijk en de provincie Zeeland. Bij de gunning in oktober 2010 is € 7,3 mln extra aan rijksbijdrage gereserveerd. De totale rijksbijdrage bedraagt daarmee maximaal € 148 mln (prijsspeil 2010). De bijdrage wordt uitgekeerd via het mobiliteitsfonds van de provincie.

Politiek/bestuurlijk Convenanten: met de provincie is afgesproken dat de provincie de planuitwerking trekt. In november 2006 is een intentieverklaring tussen de provincie Zeeland en het voormalig ministerie van

VenW gesloten, waarin de voorgenomen financiering is opgenomen. In 2008 is afgesproken dat de provincie Zeeland de kanaalkruising zal gaan aanleggen en in mei 2009 is de financieringsovereenkomst getekend, waarin de bijdragen vanuit IenM en de provincie zijn vastgelegd. Eind 2009 is ingestemd met de keuze van de provincie om in de aanbestedingsprocedure uit te gaan van alleen een boortunnel. In oktober 2010 is de aanbestedingsprocedure voor de Sluiskil-tunnel afgerond. Het winnende ontwerp is een 200 m langere tunnel dan het referentie-ontwerp. Om de doorvaart van grotere schepen mogelijk te maken wordt, mede in belang van Vlaanderen, de tunnel verdiept aangelegd. Daarom is met Vlaanderen overeengekomen dat het de meerkosten van deze verdiepte aanleg zal dragen. Een commissie van Wijzen heeft in 2013 een bindend advies uitgebracht over de hoogte van deze meerkosten. Deze zijn € 13 mln (prijsspeil 2010), excl. BTW. Dit bedrag is lager dan eerder ingeschat (€ 24 mln). Het Rijk heeft zich garant gesteld voor het verschil en heeft daarom € 11 mln extra ter beschikking gesteld aan de provincie ter compensatie van de lagere bijdrage van Vlaanderen.

Uitvoering De uitvoering is in handen van de provincie.

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen						
MIRT fase		•				
Opgave						
Oplossing			•			
Planning			•			
Financiën	•		•			•
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2010: de tracéwetprocedure is beëindigd en de provincie Zeeland zal door middel van een bestemmingsplanprocedure de ruimtelijke inpassing van de Kanaalkruising Sluiskil overnemen. De financiering is rond en de provincie Zeeland zal de kanaalkruising gaan aanleggen.

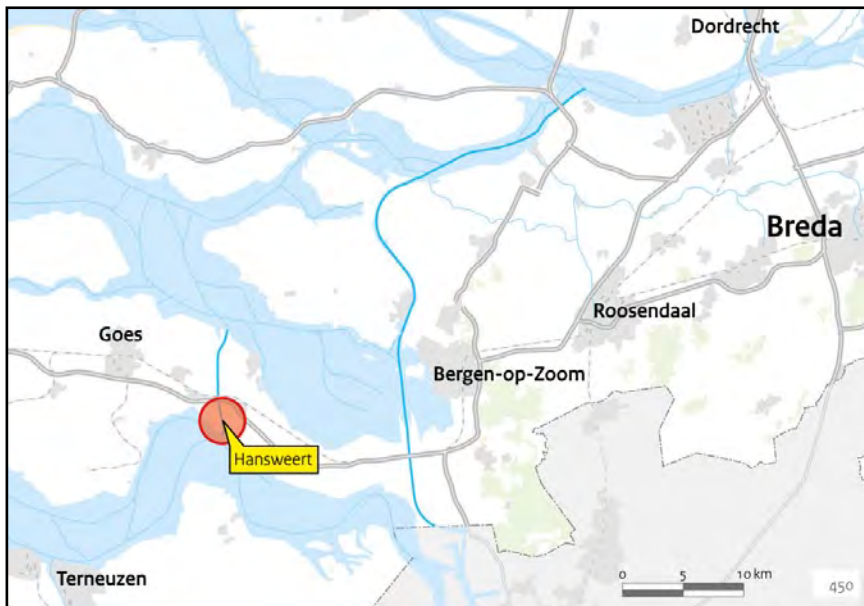
2011: project is overgegaan van de planuitwerkingsfase naar de realisatiefase.

2012: de openstelling van de tunnel is een half jaar later dan gepland; dit komt door de duur van de procedure van de marktbenadering en gunning (TK 2010-2011, 29296, nr. 18).

2015: de commissie van Wijzen heeft een oordeel geveld over de bijdrage van Vlaanderen aan het project.

Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen in de Rijn-Scheldeverbinding

Gebied	Zuidwestelijke Delta
Onderwerp	Hoofdvaarwegen
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave Een tekort aan ligplaatsen op de Rijn-Scheldeverbinding. Dit bemoeilijkt een goede logistieke planning voor de binnen-vaartondernemer in verband met de wet- en regelgeving voor vaar- en rusttijden. Daarnaast vergroot de ontoereikende ligplaatscapaciteit de kans op onveilig vaargedrag.

Oplossing In de voorhavens van de sluis Hansweert worden 10 à 12 ligplaatsen gerealiseerd.

Planning

2015: start realisatie
2015: openstelling

Financiën Taakstellend budget € 2 mln.

Projecthistorie

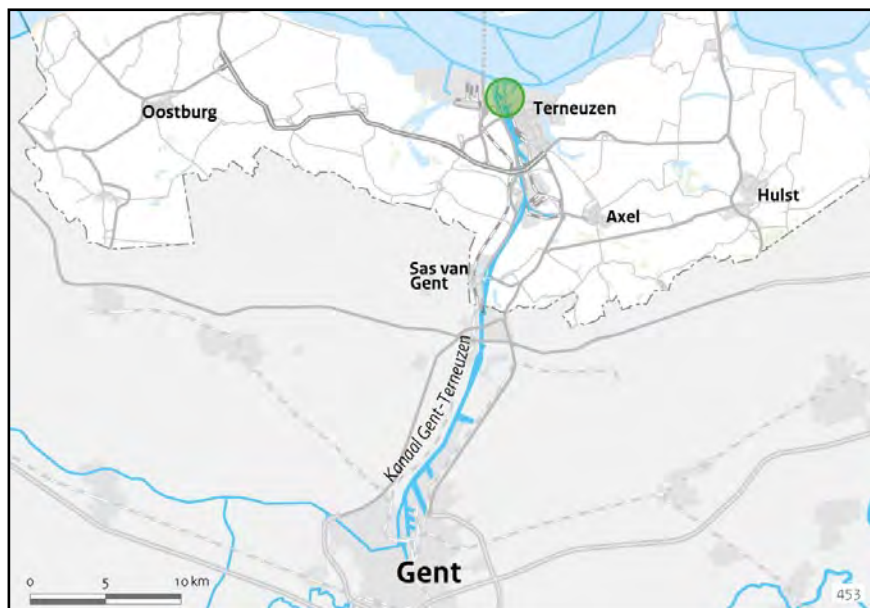
	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen						
MIRT fase						•
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2015: het project is overgegaan naar de realisatiefase.

Grote zeesluis in kanaal Gent-Terneuzen

Gebied	Zuidwestelijke Delta
Onderwerp	Hoofdvaarwegen
Ministerie	IenM
Fase	Planuitwerking



Opgave Door de ontwikkelingen in afmetingen van zeeschepen en toenemende congestie wordt het sluisencomplex in Terneuzen als steeds groter knelpunt ervaren. Daarnaast is sprake van een verwacht knelpunt in de capaciteit van de sluisen voor de binnenvaart.

Oplossing De Vlaams-Nederlandse Scheldec commissie (VNSC) bereidt de bouw van een nieuwe zeesluis bij Terneuzen voor. De scope van het project Grote Zeesluis Kanaal Gent-Terneuzen omvat de voorbereiding, de aanleg en het infrastructureel onderhoud gedurende dertig jaar. Hierbij geldt dat de sluis gerealiseerd moet worden binnen het bestaande sluisencomplex in Terneuzen. In de planuitwerkingsfase gelden de volgende sluismaten als uitgangspunt: 427 m x 55 m x 16 m. De planuitwerkingsfase behelst de uitwerking van het projectalternatief Grote Zeesluis tot een haalbare variant, het realiseren van een projectbesluit als sluitstuk van de planuitwerkingsfase en een concept aanbestedingsdossier dat geschikt is voor een aanbestedingstraject in de realisatiefase.

Planning Het streven is om in 2015 het ontwerp-tracébesluit en het tracébesluit te nemen.

Financiën

Realisatie: voor Nederland levert IenM een bijdrage aan de kosten van de aanleg van de sluis en de eerste 30 jaar onderhoud en beheer van in totaal € 176 (incl. BTW, prijspeil 2014).

De Zeeuwse regio levert een bijdrage van € 10 mln. De Nederlandse bijdrage staat vast en wijzigt niet als de sluis duurder of goedkoper blijkt dan de raming van € 1.098 mln (€ 1.016 mln aanleg plus € 82 mln voor 30 jaar onderhoud). Vlaanderen en Nederland dragen elk de BTW voor hun aandeel in de projectkosten. Separaat levert Nederland een bijdrage van max € 157 mln (pp 2014) aan Vlaanderen voor de extra kosten voor kanaalaanpassingen.

Politiek/bestuurlijk Als basis voor de oplossing geldt het Besluit van de minister van IenM en de Vlaamse minister van MOW als Politiek College van de VNSC d.d. 19 maart 2012. Hierop heeft de minister besloten tot een planuitwerkingsfase voor een grote zeesluis. Parallel hieraan zijn verdragsonderhandelingen gestart met Vlaanderen voor de realisatie. Verwachting is dat dit verdrag begin 2015 ter goedkeuring aan beide parlementen kan worden voorgelegd.

Betrokkenen Het ministerie van IenM en het Vlaamse Departement Mobiliteit en Openbare Werken, en verder de Zeeuwse regio (provincie Zeeland, Zeeland Seaports en gemeente Terneuzen), Havenbedrijf Gent.

Uitvoering De uitvoering zal plaatsvinden via een DB-contract. Tijdens de planuitwerkingsfase is gebleken dat DB als contractvorm meer voordelen biedt dan uitvoering via een geïntegreerd DBFM-contract.

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2013: het project is overgegaan naar de planuitwerkingsfase.

2014: de planuitwerkingsfase is gestart. De planning is dat het Tracébesluit eind 2015 wordt vastgesteld.

Capaciteit Volkeraksluizen

Gebied	Zuidwestelijke Delta
Onderwerp	Hoofdvaarwegen
Ministerie	IenM
Fase	Planuitwerking



Opgave In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) zijn de Volkeraksluizen aangemerkt als potentieel capaciteitsknelpunt voor de scheepvaart. De Volkeraksluizen zijn het drukste en grootste sluiscomplex van Europa. Ze zijn de schakel in de hoofdtransportassen die Rotterdam met de Scheldehavens verbinden, en de Scheldehavens met het Duitse achterland. Er is geen alternatieve route op de Rijn-Schelde corridor: alle binnenvaartschepen passeren de Volkeraksluizen.

Oplossing In april 2013 heeft de minister een voorkeursbeslissing genomen, bestaande uit;

- Quick wins om de wachttijd op korte termijn te verminderen. Voorjaar 2013 is de planuitwerking van de quick wins gestart.
- Monitoring van de ontwikkeling van de wachttijden
- Een extra scheepvaartkolk voor de beroepsvaart als dat nodig is op basis van de wachttijden (naar verwachting tussen 2020 en 2030).

Planning

2014: projectbeslissing (quick wins).
2015: openstelling (quick wins)
2024-2026: openstelling vierde sluiscolk

Financiën Taakstellend budget: € 157 mln (quick wins en vierde sluiscolk)

Politiek/bestuurlijk Bij de planuitwerking van de quick wins zal de nautische sector betrokken worden, waaronder Schuttevaer en het Havenbedrijf Rotterdam.

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen					•	
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2014: dit project is na de voorkeursbeslissing overgegaan van verkenning naar planuitwerking.

Brabant

Visie

Hoofdoopgaven

Gebieden met concentratie van opgaven van nationaal belang

Overige gebiedsoopgaven

Kaarten

MIRT-onderzoeken

Project- en programmabladen

Visie

Noord-Brabant heeft een sterke logistieke positie dankzij de centrale ligging ten opzichte van omliggende stedelijke netwerken (mainports Schiphol, Rotterdam, de Vlaamse Ruit (haven van Antwerpen) en het Ruhrgebied). Brabant huisvest een combinatie van onderzoeks- en kennisinstellingen, kennisintensieve bedrijven en hoogwaardige maakindustrie met bedrijven als ASML, Philips, NXP, Paccar/DAF en VDL en een sterke industriële structuur van midden- en kleinbedrijf. Daardoor is deze regio en in het bijzonder de regio rond Eindhoven, als kerngebied van Brainport Zuidoost-Nederland, een belangrijke motor voor de Nederlandse kennis-economie én één van de meest innovatieve regio's in de EU. Brabant wil zich verder ontwikkelen als duurzame, op Europees niveau concurrerende kennisregio, met een diversiteit aan florerende economische clusters. Daarbij staan met name de ontwikkelingskansen van de topsectoren High Tech Systemen en Materialen, Life Sciences & Health, Chemie en Creatieve Industrie centraal.

Door de fijnmazige vervlechting van stad en ommeland heeft Brabant een aantrekkelijk vestiging- en leefmilieu. Tegelijkertijd is deze kracht een zwakte, omdat de Brabantse steden op Europese schaal een beperkte agglomeratiekracht kennen. Daarom wordt ingezet op het versterken van het stedelijk netwerk door het ontwikkelen en verbinden van economische toplocaties, hoogstedelijke zones en (multimodale) knooppunten en het verbeteren van de fysieke en/of functionele verbindingen met andere stedelijke regio's.

Hoofdoopgaven

Kenniseconomie

In Brabant is het versterken van de economische (innovatieve) clusters en het creëren van een excellent (internationaal) vestigingsklimaat een belangrijk thema. In het zuidoosten van Brabant gaat het om de kennisintensieve bedrijvigheid: de ontwikkeling van Brainport Zuidoost-Nederland met een hecht netwerk van onderzoeks- en kennisinstellingen, kennisintensieve bedrijven en hoogwaardige maakindustrie. In West- en Midden-Brabant gaat het om de ontwikkeling van Valueport (voorheen Maintenance Vallley) met Biobased Economy, Logistiek en Maintenance als belangrijke economische bouwstenen.

Bereikbaarheid

Voor de bereikbaarheid van Brabant zijn goede verbindingen met name met de Randstad en het buitenland nodig. De verbindingen door Brabant naar het achterland zijn van belang voor de Mainport Rotterdam, de Brainport Zuidoost-Nederland en de Greenport Venlo. Daarbij hoort de ontwikkeling van een adequaat logistiek netwerk met sterke intermodale verbindingen. Het Rijk zet in op het handhaven van een goede bereikbaarheid via weg (o.a. op de A2 en op de A58 en A67 als achterlandverbinding van de Mainport Rotterdam), water (Wilhelminakanaal, Zuid Willemsvaart), spoor en de lucht (o.a. via Eindhoven Airport). Daarnaast is ruimte nodig voor het transport van (gevaarlijke) stoffen via buisleidingen.

Voor de bereikbaarheidsoopgave binnen Brabant zet de regio in op het versterken van het stedelijk netwerk door de realisatie van een



duurzaam en robuust verkeer- en vervoersysteem in combinatie met de ontwikkeling van hoogstedelijke zones. Het verbinden van deze zones levert naar verwachting een belangrijke bijdrage aan het vergroten van de agglomeratiekracht van het Brabants stedelijk netwerk.

Quality of life en vestigingsklimaat

Het vestigingsklimaat voor bedrijven en kenniswerkers vraagt om gevarieerde woonmilieus, concurrerende werklocaties en een aantrekkelijk landschap. Daarbij gaat de aandacht uit naar de ontwikkeling van dynamische steden (hoogstedelijke zones en stedelijke knooppunten) en vitale dorpen.

Duurzaamheid en energie

In het westelijk deel van Brabant ligt een opgave voor het aanwijzen van voorkeursgebieden voor grootschalige windenergie en het robuust en compleet maken van het hoofdenrgienetwerk (380 kV). Daarnaast liggen er in dit gebied goede kansen voor duurzame energievoorziening (en energietransitie). Ook vervoer van energie(producten) via buisleidingen is van belang.

Gebieden met concentratie van opgaven van nationaal belang

In de gebiedsagenda Brabant zijn twee stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren, te weten Brainport Zuidoost-

Nederland/Brainport Eindhoven en Maintenance Valley in West-/Midden-Brabant.

Brainport Zuidoost-Nederland/Brainport Eindhoven

Brainport Eindhoven is de spil van de Brainport Zuidoost-Nederland. Voor de versterking van de internationale concurrentiepositie is een gebiedsgerichte, programmatische urgentieaanpak nodig. Het gaat niet alleen om een goede (inter)nationale bereikbaarheid, maar ook om quality of life. Deze integrale opgaven worden in lijn met de Brainport 2020 agenda opgepakt, in het kader van de verdere ontwikkeling van Eindhoven Airport conform het Aldersadvies, de Brainport Avenue aan de westzijde van Eindhoven en de afspraken over Brainport-Oost aan de oostelijke zijde. In 2013 is voor Brainport Avenue een MIRT Onderzoek gestart. Dit MIRT-onderzoek levert eind 2014 een gebiedsvisie op voor de periode 2020-2040. De ruimtelijke vertaling heeft met name betrekking op het gebied van de Brainport Avenue, maar het MIRT-onderzoek kijkt uitdrukkelijk ook naar de doorwerking op de hogere schaalniveaus zoals de Brainport Zuidoost-Nederland. Aansluiting daarop ligt voor de hand. Het onderzoek bestaat uit een inventarisatie van ruimtelijk-economische ontwikkelingen en een trendstudie inclusief analyse van het vestigingsklimaat.

Daarnaast worden de mogelijkheden verkend van internationale spoorverbindingen naar Düsseldorf, Aken en Luik. Het centrum van Eindhoven staat voor de uitdaging meer stedelijke allure te ontwikkelen, tegen de achtergrond van een ingrijpende binnenstedelijke herstructureringsopgave. In de actualisatie van de

gebiedsagenda Brabant is de inzet van Rijk en regionale partners, in afstemming met het bedrijfsleven voor de integrale opgave voor de Brainport Eindhoven, nader uitgewerkt.

Valueport (voorheen Maintenance Valley)

In West- en Midden Brabant zijn de topsectoren Chemie, Life Sciences & Health en High Techsystemen en Materialen gevestigd. In 2013 is de regio gestart met een onderzoek naar de ruimtelijke en andere opgaven voor West- en Midden Brabant, evenals naar de rol voor regionale partners en Rijk bij die opgaven. Eerste resultaten van het onderzoek maken duidelijk dat deze regio meer economische pijlers heeft dan alleen Maintenance. Biobased Economy kan worden gezien als een verduurzaming van de topsectoren Agro & Food en Chemie. Daarnaast is de regio is de Logistieke Hotspot van Nederland met veel logistiek potentieel: ruimte, veel multimodale faciliteiten, veel logistiek vastgoed en goede infrastructuur. Maintenance (onderhoud, reparatie en revisie) is van belang voor al de gevestigde topsectoren. Valueport is daarom een meer toepasselijke naam voor West- en Midden Brabant.

Overige gebiedsopgaven

De provincie Noord-Brabant is met de grote steden verantwoordelijk voor het waarborgen van het internationale vestigingsklimaat Brabant-breed. Zij doet dit onder meer door de BrabantStad samenwerking. Samen zijn zij verantwoordelijk voor de regie op de ruimtelijke ordening en meer specifieke opgaven (verstedelijking, landschap etc.). Daarnaast zijn zij verantwoordelijk voor een goede regionale bereikbaarheid.

West-Brabant

In West-Brabant is de opgave om de economische groei, de krimpende bevolking, de landschappelijke kwaliteit en de ingrepen in het kader van de energietransitie en klimaatverandering integraal aan te pakken. Naar aanleiding van de MIRT Verkenning Antwerpen-Rotterdam (MIRT VAR) zijn afspraken gemaakt over de Logistieke Delta, ruimtelijke reserveringen voor multimodale ontsluitingen, de zoetwatervoorziening en energieopwekking. Hiernaast speelt een ruimtelijke wateropgave in het kader van Zuidwestelijke Delta en zijn er mogelijkheden voor duurzame energie.

Midden-Brabant

Midden-Brabant ontleent haar economische kracht aan sociale innovatie en een gevarieerd economisch portfolio. Sociale innovatie is het slimmer en op een creatieve nieuwe manier toepassen en combineren van bestaande producten en diensten door onderwijsinstellingen, overheid en bedrijfsleven. In Midden-Brabant vindt toepassing hiervan met name plaats in leisure, logistiek, health/care en vliegtuigonderhoud (zie Maintenance Valley). De integrale gebiedsopgave is gericht op het versterken van het verblijfs- en vestigingsklimaat in deze regio. Centraal staat de versterking van het landschappelijk netwerk, in combinatie met het faciliteren van de ruimtelijk-economische dynamiek langs bestaande assen, zoals spoorzones, A58, A59 en de N261. Kansen doen zich voor in het slim schakelen tussen verschillende modaliteiten (weg, water, spoor).

Noordoost-Brabant

Noordoost-Brabant is een vitale landelijke regio en het agrofood-complex speelt binnen het internationale speelveld een belangrijke rol. De ontwikkelingen in de landbouw vragen om een vernieuwd agrarisch landschap. De opgave daarbij is om de ruimtelijke kwaliteit en bereikbaarheid van de regio te borgen en tevens na te denken over nieuwe, intelligente (agro)logistieke en ruimtelijke concepten. Daarnaast is hier sprake van een integrale wateropgave rond de Maas.

Zie voor gebiedsagenda + kaarten Brabant:

<http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/brieven/2013/11/18/bijlage-5a-gebiedagenda-brabant.html>

<http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/brieven/2013/11/19/bijlage-5a-gebiedsagenda-brabant-kaarten.html>

Algemeen

 Stedelijke regio met een concentratie van topsectoren

Economie

Topsectoren

-  High Tech Systemen & Materialen
-  Creatieve Industrie
-  Life Sciences & Health
-  Chemie
-  Logistiek
-  Brainport Eindhoven
-  Militaire luchthaven met burgermedegebruik van nationale betekenis
-  Militaire luchthaven met burgermedegebruik
-  Militaire luchthaven
-  Zeehaven van nationale betekenis
-  Binnenhaven van nationale betekenis
-  Multimodaal knooppunt internationale betekenis (logistiek)
-  Kennis

Regionaal

-  Agro & Food
-  Tuinbouw & Uitgangsmaterialen
-  Logistiek
-  Life Sciences & Health
-  Maintenance
-  Recreatie (leisure)
-  Agrarisch productielandschap

-  Multimodaal knooppunt regionale betekenis (logistiek)
-  Kennis

Verstedelijking

 Extensivering

Regionaal

 Stedelijke vernieuwing / transformatie

Bereikbaarheid

-  Hoofdwegenet
-  Opgave hoofdwegenet
-  Nieuwe verbinding hoofdwegenet
-  Hoofdspoorwegenet
-  Opgave hoofdspoorwegenet
-  Opgave grensoverschrijdend spoor-vervoer
-  Hoofdvaarwegenet
-  Opgave hoofdvaarwegenet
-  Opgave sluis
-  Corridor achterlandverbinding

Regionaal

-  Belangrijke regionale weg
-  Opgave belangrijke regionale weg
-  Nieuwe regionale verbinding
-  Samenhangend HOV-netwerk

Op de kaart zijn t.a.v. infrastructuur de huidige opgaven aangegeven waar een MIRT Verkenning, MIRT Onderzoek of planuitwerking loopt.

Natuur, Landschap & Erfgoed

-  EHS op land (herijkt)
-  Natura 2000 - land
-  Natura 2000 - water
-  Nationaal Park
-  Cultureel erfgoed op (voorlopige) lijst werelderfgoed

Regionaal

 Aanpak in groen-blauwe structuur

Water

-  Primaire kering - voldoet niet
-  Primaire kering - nader onderzoek
-  Primaire kering - voldoet

 Waarborgen afwatering / piekafvoer

-  Afvoerdeling
-  Berging Zuidwestelijke Delta
-  Secundaire stuurknop

 Berging (zoekgebied)

 Coalitie Natuurlijke Klimaatbuffers

 Aandachtsgebied zoetwater door verzilting

 Droogtegevoelig gebied: geen wateraanvoer uit hoofdwatersysteem mogelijk

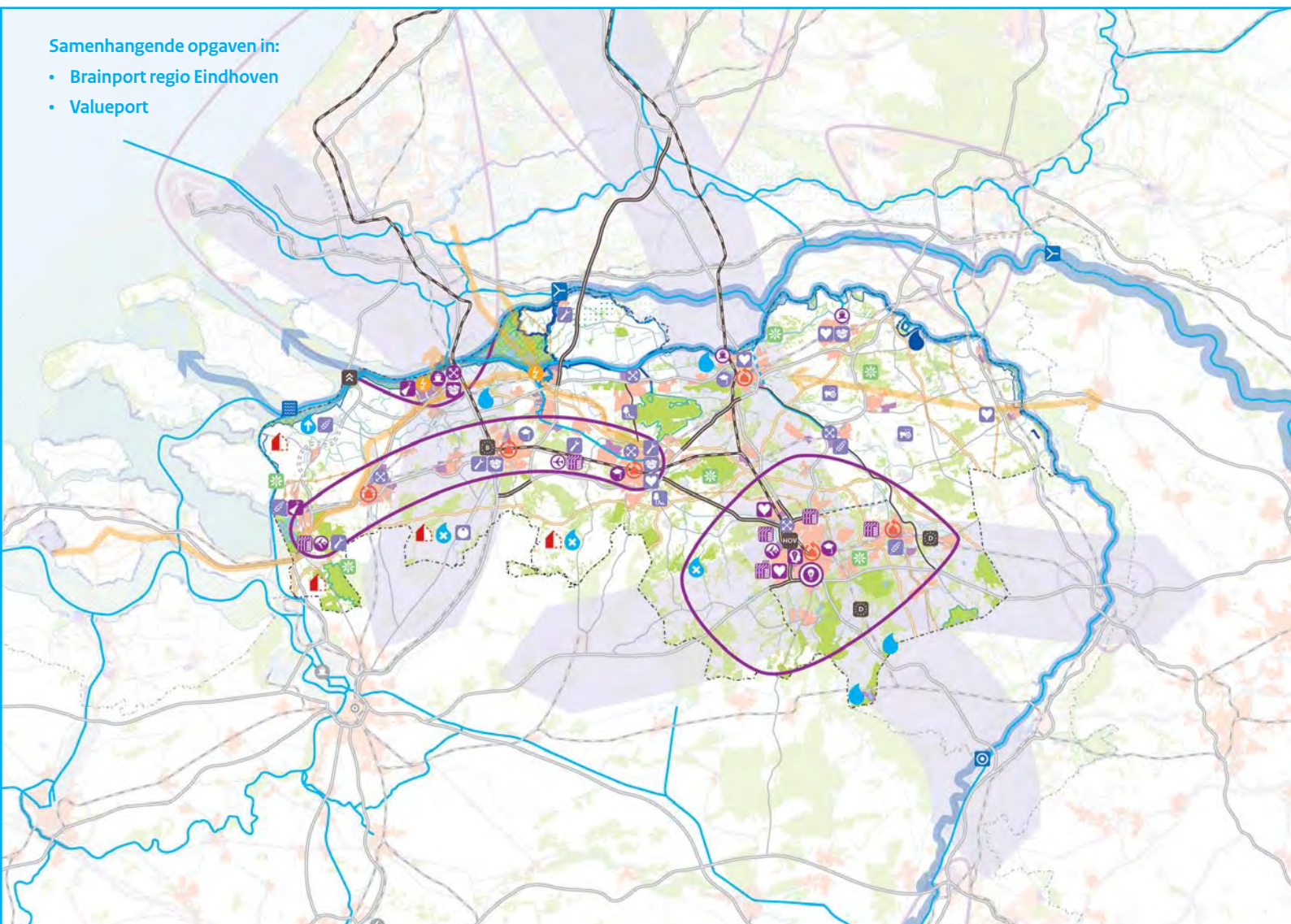
Energie

-  (Mogelijke) vestigingsplaats elektriciteit > 500MW
-  Hoogspanningsleiding > 220kV
-  Nieuwe hoogspanningsverbinding 380kV
-  Buisleidingenstrook

Opgaven Brabant

Samenhangende opgaven in:

- Brainport regio Eindhoven
- Valueport



MIRT-ONDERZOEKEN

- 1) Brainport Avenue
- 2) Corridor Zuid (goederenvervoer)

VERKENNING

- 3) A58 Eindhoven-Tilburg
- 4) A58 St. Annabosch-Galder
- 5) N65 Vught-Haaren

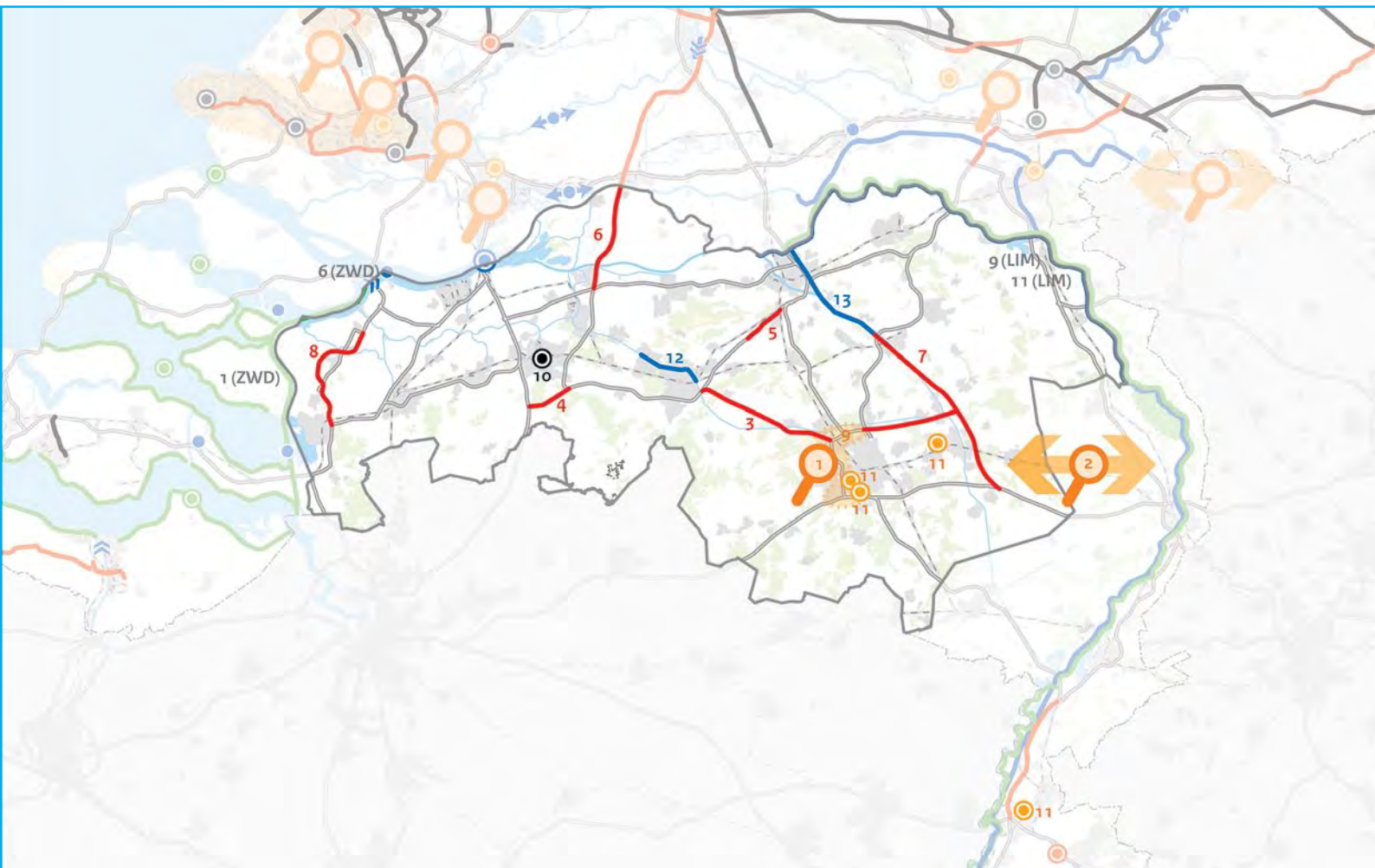
PLANUITWERKING

- 6) A27 Houten-Hooipolder
- 7) Verkeersruit Eindhoven (Noordoostcorridor)

REALISATIE

- 8) A4 Dinteloord-Bergen op Zoom
- 9) Brainport Eindhoven
- 10) Breda Centraal (NSP)
- 11) Sterke regio's: Brabant
- 12) Wilheminakanaal Tilburg
- 13) Zuid-Willemsvaart: aanleg Maximakanaal en opwaarderen tot Veghel

Projecten Brabant



Legenda

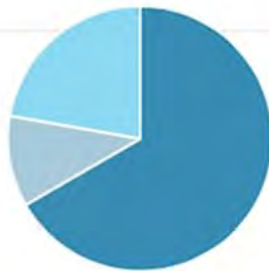
- Wegen
- Spoor / OV
- Vaarwegen
- >> Sluis
- Ligplaats
- 🔍 ☀️ ● Integrale ontwikkelingen

*(ONL)

*(LIM) Regio-overschrijdende projecten;

*(ZWD) zie kaart betreffende regio

Verdeling
aantal projecten naar onderwerp



Wegen ● 6
Spoor/OV ● 1
Vaarwegen ● 2
Water ● 0

Verdeling
aantal projecten naar fase



Onderzoek ● 2
Verkenning ● 3
Planuitwerking ● 2
Realisatie ● 6

Verdeling
aantal fases naar onderwerp



Legenda

Onderwerpen

- Wegen
- Spoorwegen
- Vaarwegen
- Water

Fasen

- Onderzoek
- Verkenning
- Planuitwerking
- Realisatie

13

Totaal aantal projecten

Brainport Avenue

Aanleiding en doel

Voor versterking van de internationale concurrentiepositie van Brainport Eindhoven op de lange termijn wordt, op basis van een brede analyse van het vestigingsklimaat en van meerdere ruimtelijk-economische ontwikkelperspectieven, een gebiedsvisie Brainport Avenue 2020-2040 opgesteld. Deze visie bevat ook een voorkeursalternatief voor de OV-bereikbaarheid van Eindhoven Airport. Parallel wordt gewerkt aan quick wins op de korte termijn.

Planning

2014: Beoordeling en selectie/uitwerking één ontwikkelperspectief.

Besluitvorming bestuurlijk overleg MIRT november 2014

2015: Mogelijk vervolgtraject

Betrokkenen

Ministeries van IenM en EZ, provincie Noord-Brabant, Stadsregio Eindhoven (SRE), gemeente Eindhoven, bedrijfsleven, Eindhoven Airport

Corridor Zuid (goederenvervoer)

Gebied Brabant
Fase MIRT-onderzoek

Aanleiding en doel

In het bestuurlijk overleg MIRT van eind 2013 hebben Rijk en regio afgesproken gezamenlijk te werken aan projectplannen voor het MIRT Goederenonderzoek Zuid op de corridor Rotterdam-Brabant/Limburg-Duitsland.

Deze corridor is vanuit het Platform Logistiek (topsector) aangewezen als een van de drie topcorridors in Nederland. Het is het een internationale TEN-T corridor.

Het primaire doel van het onderzoek is het in beeld brengen van de kansen en belemmeringen met betrekking tot het optimaliseren van de logistieke keten in de multimodale goederen-corridor opdat de bereikbaarheid en de concurrentiekracht van Nederland wordt versterkt. Als vragen staan centraal hoe kansen te benutten en belemmeringen weg te nemen en welke samenwerkingsvormen tussen betrokken partijen daarvoor nodig zijn.

Hierbij speelt het stimuleren van:

- optimaal en flexibel gebruik van bestaand infrastructuurnetwerk (weg, rail, water en buisleiding);
- efficiëntieverbetering logistieke sector en achterlandnetwerk;
- benutting van economische ontwikkelingskansen.

Planning

September 2014: start kwartiermakersfase.

Betrokkenen

Rijk, Strategisch Platform Logistiek (SPL) en provincies, gemeenten, maatschappelijke organisaties en bedrijfsleven die geografisch gelegen zijn op de corridor Zuid.

A58 Eindhoven-Tilburg

Gebied	Brabant
Onderwerp	Hoofdwegen
Ministerie	IenM
Fase	Verkenning



Opgave De 160 km lange autosnelweg A58 loopt vanuit Vlissingen tot de Ring Eindhoven en verbindt de meeste grote Brabantse steden onderling (oost-west). Bovendien is de route onderdeel van de verbindingen Rotterdam-Antwerpen en Rotterdam-Zuidoost Nederland-Ruhrgebied. Tussen Eindhoven en Tilburg is sprake van toeneemende filevorming. Uit de NMCA (mei 2011) blijkt dat in het hoge groeiscenario (GE) in 2030 op de A58 tussen Breda en Tilburg een knelpunt zal ontstaan.

In de verkenning worden verschillende alternatieven voor het aanpakken van het knelpunt tussen Eindhoven en Tilburg uitgewerkt en beoordeeld. De verkenning heeft als afbakening het deel van de A58 tussen knooppunt de Baars en het knooppunt Batadorp. Innovatie vormt nadrukkelijk een onderdeel van dit project. Bij de A58 heeft het bedrijfsleven (verenigd in Stichting A58) het initiatief genomen de snelweg zo snel mogelijk aan te pakken. Er wordt bekeken hoe door het toepassen van innovaties de kosten van aanleg en beheer laag gehouden kunnen worden, zodat er geld overblijft om de weg eerder te verbreden. De innovaties betreffen het hele Brabantse deel van de A58, waaronder de lopende verkenning A58 St. Annabosch-Galder (zie betreffende projectblad).

Planning Dit project doorloopt de korte procedure met als stappen de startbeslissing (mei 2013), het ontwerp-tracébesluit en het tracébesluit. De voorkeursbeslissing is voorzien in 2015.

Betrokkenen IenM in samenwerking met de provincie en het bedrijfsleven.

Financiën In het bestuurlijk overleg MIRT najaar 2011 is afgesproken dat het Rijk een voorlopig budget reserveert voor twee deeltrajecten van de A58: St. Annabosch-Galder en Eindhoven-Tilburg. Voor Eindhoven-Tilburg is € 317 mln gereserveerd door het Rijk. Na invulling van de bezuinigingen uit het Lente- en aanvullende Regeerakkoord van 2012, zijn de rijksmiddelen vanaf 2023 beschikbaar. De regio en het bedrijfsleven hebben de wens het knelpunt versneld op te lossen. Provinciale Staten van Noord-Brabant hebben in september 2012 ingestemd met de bereidheid tot het dekken van de kosten en het dragen van de risico's van de voorfinanciering van dit project.

File Top 50 Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 33 en 39 uit de File Top 50.

A58 Sint Annabosch-Galder

Gebied	Brabant
Onderwerp	Hoofdwegen
Ministerie	IenM
Fase	Verkenning



Opgave De 160 km lange autosnelweg A58 loopt vanuit Vliedingen tot de Ring Eindhoven. Deze weg verbindt de meeste grote Brabantse steden onderling (oost-west). Bovendien is de route onderdeel van de verbindingen Rotterdam-Antwerpen en Rotterdam-Zuidoost Nederland-Ruhrgebied. Uit de NMCA (mei 2011) blijkt dat in het hoge groeiscenario (GE) in 2030 op de A58 tussen Breda en Tilburg een knelpunt zal ontstaan. In het bestuurlijk overleg MIRT najaar 2010 is de startbeslissing vastgesteld, met daarin als voorkeursoplossing verbreding naar 2x3 rijstroken op het traject St. Annabosch en Galder. De verkenning concentreert zich op het toetsen van nut en noodzaak inclusief de haalbaarheid van de voorgestelde oplossing.

Planning Dit project doorloopt de korte procedure met als stappen de startbeslissing (september 2010), het ontwerp-tracébesluit en het tracébesluit. De resultaten van de verkenning (ontwerp, kostenraming, effectenstudie) en de besluitvorming over mogelijke voorfinanciering door de provincie Noord-Brabant vormen het uitgangspunt voor het opstellen van het ontwerp-tracébesluit en de marktbenadering. De planuitwerking en realisatie van dit project zullen in samenhang met de A58 Eindhoven-Tilburg worden bekeken (zie betreffende projectblad). De voorkeursbeslissing is voorzien in 2015.

Betrokkenen IenM in samenwerking met de provincie Noord-Brabant en het bedrijfsleven.

Financiën In het bestuurlijk overleg MIRT najaar 2011 is afgesproken dat het Rijk in het MIRT een voorlopig budget reserveert voor twee deeltrajecten van de A58: St. Annabosch-Galder en Eindhoven-Tilburg. Voor A58 St. Annabosch-Galder is door het Rijk € 116 mln gereserveerd. Na invulling van de bezuinigingen uit het Lente- en aanvullend Regeerakkoord van 2012 zijn de rijksmiddelen vanaf 2023 beschikbaar.

N65 Vught-Haaren

Gebied	Brabant
Onderwerp	Hoofdwegen
Ministerie	IenM
Fase	Verkenning



Opgave De leefbaarheid langs en de veiligheid op de N65 staan onder druk. De N65 zorgt voor barrièrewerking en geluidshinder en daarnaast treedt in de kern Vught cumulatieve van geluidshinder op vanwege de N65 en twee spoorlijnen. Ook ervaren de gemeenten Vught en Haaren onveiligheid door sluipverkeer. Doel van de verkenning is het verbeteren van de leefbaarheid. Daarbij gaat het om geluid, luchtkwaliteit, verkeersveiligheid en vermindering van de barrièrewerking tussen de woongebieden aan weerszijde van de N65. De verkenning zal informatie leveren op basis waarvan besloten wordt welke voorkeursvariant voor de N65 Vught-Haaren kan worden vastgesteld.

De besluitvorming over de N65 gebeurt in afstemming met de lopende planuitwerking voor het spoor tussen 's-Hertogenbosch en Boxtel (PHS Meteren-Boxtel). De keuze voor verdiept spoor bij Vught betekent dat de N65 het spoor op maaiveldhoogte zal kruisen. De verkenning heeft als afbakening het deel van rijksweg 65 dat loopt van de Taalstraat in Vught tot het Hoge Raam/Kreitestraat in Helvoirt (gemeente Haaren).

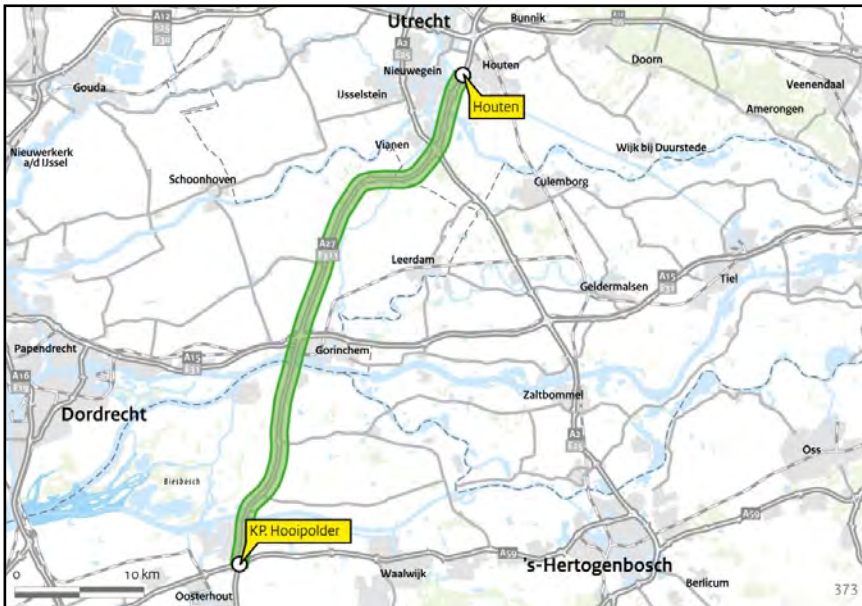
Planning Op 16 mei 2013 heeft de minister van IenM de startbeslissing MIRT Verkenning N65 Vught-Haaren naar de Tweede Kamer gestuurd. De verkenning wordt afgerond in het tweede kwartaal van 2015.

Financiën In het bestuurlijk overleg MIRT van najaar 2011 is afgesproken dat het Rijk bereid is tot een bijdrage van € 55 mln voor vermindering van de barrièrewerking van de N65 bij Vught en Haaren, indien de regio minimaal € 45 mln gaat bijdragen. De regio heeft deze bijdrage in mei 2012 toegezegd.

Betrokkenen Het ministerie van IenM in samenwerking met de provincie Noord-Brabant (als medeopdrachtgever) en de gemeenten Vught, Haaren en 's-Hertogenbosch.

A27 Houten-Hooipolder

Gebied	Brabant
Onderwerp	Hoofdwegen
Ministerie	IenM
Fase	Planuitwerking



Opgave Op de A27 Breda-Utrecht neemt de omvang van de automobilitoe toe. De voorziene reistijden voldoen niet aan de in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte geformuleerde streefwaarden.

Oplossing Gezien het beperkte budget is er de noodzaak uit te gaan van een versoberd alternatief, met een zo groot mogelijk probleemoplossend vermogen. Het voorkeursalternatief geeft prioriteit aan de deeltrajecten Houten-Everdingen en Scheiwijk-Werkendam. De huidige 2x2 weg wordt uitgebreid naar maximaal 4 rijstroken op de westbaan. Voor knooppunt Hooipolder wordt één verbindingsboog voorzien om de doorstroming op de A27 te faciliteren. Deze is in de toekomst uitbreidbaar.

Planning

2017: tracébesluit
2019: start realisatie
2023-2025: openstelling

Financiën Taakstellend budget: € 787 mln. Hierbij wordt rekening gehouden met een PPS-taakstelling van € 30 mln.

Politiek/bestuurlijk In het bestuurlijk overleg MIRT najaar 2011 is vastgelegd dat de regio niet bereid is tot cofinanciering. De gemeente Gorinchem heeft een wens voor ontsluiting van bedrijventerrein Gorinchem-Noord. De nieuwe aansluiting maakt deel uit van het voorkeursalternatief, dat in april 2014 is vastgesteld met instemming van de regio.

File Top 50 Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 7, 17, 30, 34, 48 uit de File Top 50.

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen					•	
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing			•	•		•
Planning	•			•	•	
Financiën				•	•	•
Pol./Best.			•	•		•

Toelichting op de wijzigingen

2010: gezien de complexiteit van het project is gekozen om te starten met een trechteringstraject en zo te komen tot één gedragen voorkeursalternatief. Dit is in lijn met de adviezen van commissie Elverding. Het tracébesluit vertraagt hierdoor. De start van de realisatie en de oplevering blijven ongewijzigd.

2012: in het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2011 zijn nadere afspraken gemaakt.

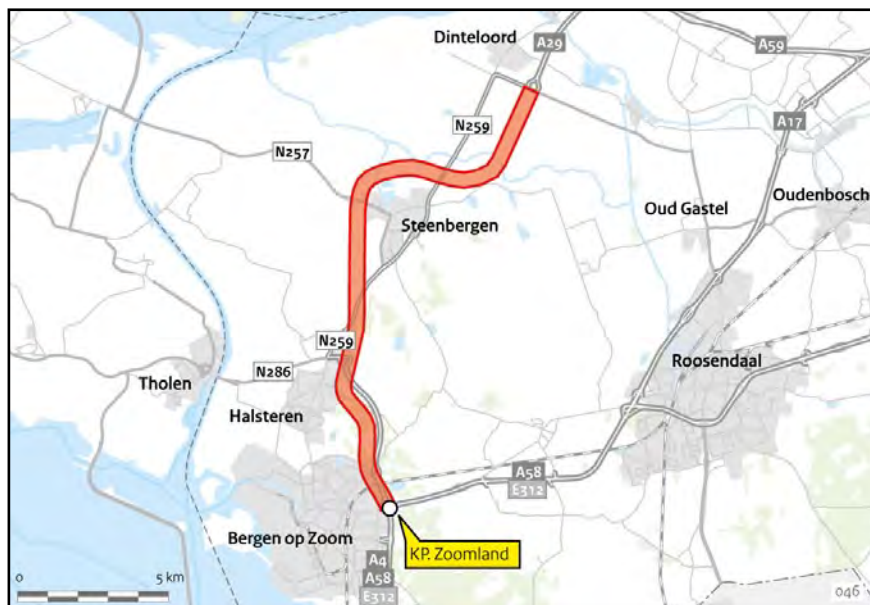
2013: het taakstellend budget voor dit project is vastgelegd. Besloten is uit te gaan van een versoberd alternatief E met een zo groot mogelijk oplossend vermogen.

2014: de bezuinigingen uit het Lente- en aanvullend Regeerakkoord van 2012 hebben tot gevolg dat het project is getemporeerd waarop de planning is herijkt. Vanwege de overdracht van het deelproject Lunetten-Hooipolder aan de Ring Utrecht is € 15 mln op het budget in mindering gebracht.

2015: het voorkeursalternatief is in april 2014 vastgesteld. Naar aanleiding van de keuze voor dit voorkeursalternatief is het taakstellend budget met € 57 mln verhoogd.

A4 Dinteloord-Bergen op Zoom

Gebied	Brabant
Onderwerp	Hoofdwegen
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave Tussen Dinteloord en Bergen op Zoom ontbreekt een schakel in de A4. De huidige verbinding, de N259, die door en langs een aantal woonkernen loopt, is onvoldoende ingericht om het groeiende verkeer op termijn goed te kunnen afwickelen. Bovendien wordt door het ontbreken van een schakel in de A4 de A16 zwaarder belast dan nodig en gewenst is.

Oplossing In 1998 is een Tracébesluit vastgesteld dat uitgaat van een autosnelweg met 2x2 rijstroken tussen Dinteloord en Bergen op Zoom. In 2001 heeft de Raad van State het tracé ten oosten van Steenbergen vernietigd. Hierdoor is de oplossing in 2 delen geknipt. De omlegging Halsteren is reeds uitgevoerd; het deeltracé Steenbergen heeft opnieuw de procedure doorlopen. In maart 2007 (TK 28196, nr 2) is in het standpunt gekozen voor een westelijke omlegging, in principe met een brug voor de Steenbergsche haven. Aangezien uit de marktbenadering echter is gebleken dat een aquaduct binnen het budget (inclusief een bijdrage van € 5 mln van de gemeente Steenbergen) mogelijk is, is de keuze voor een aquaduct gemaakt.

Planning

- 2011: tracébesluit
- 2011: start realisatie
- 2015: openstelling (laatste deel bij Steenbergen)

Financiën Taakstellend budget: € 275 mln (incl. bijdrage van € 66 mln van derden, provincies Noord-Brabant en Zeeland en gemeenten Bergen op Zoom en Steenbergen).

Politiek/bestuurlijk Toezeggingen: de motie Mastwijk (TK 30300 A, nr 9) om met een financieringsplan te komen is uitgevoerd. Rijk en regio hebben in 2005 een overeenkomst gesloten over de financiering. Door een aanbestedingsoverschot en een extra bijdrage van Steenbergen van € 5 mln is het mogelijk geworden een aquaduct voor de Steenbergsche haven te realiseren. De regio heeft ermee ingestemd dat de start van de uitvoering verschuift naar medio 2011.

Uitvoering Medio 2008 is de markt benaderd middels een aanbesteding met een concurrentiegerichte dialoog. De gunning voor de uitvoering heeft in augustus 2009 plaats gevonden. In mei 2010 is de uitvoering op onderdelen gestart. In 2012 is het tracébesluit onherroepelijk geworden.

File Top 50 Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van knelpunt 42 en 46 uit de File Top 50.

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen		•				
MIRT fase			•			
Opgave						
Oplossing	•					
Planning	•		•			
Financiën	•					
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

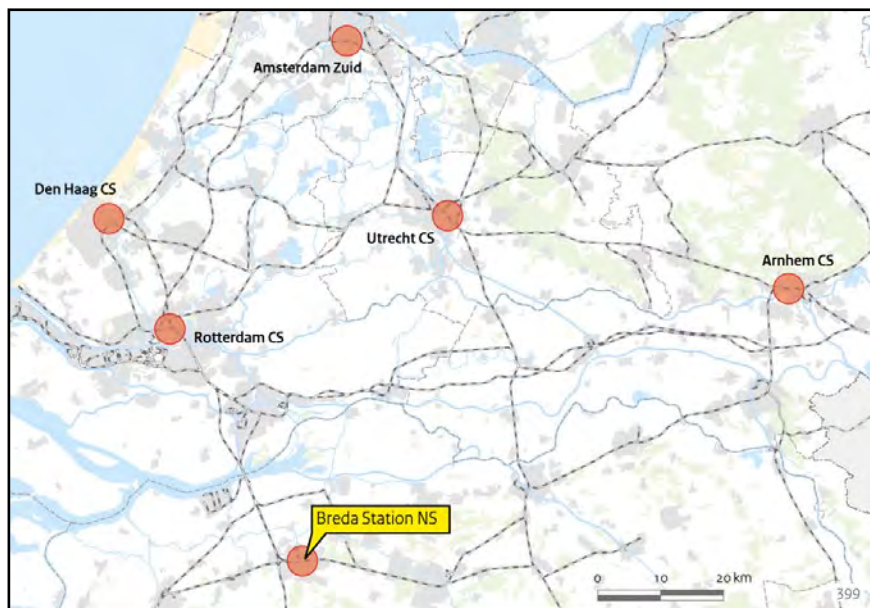
2010: budget is overgeheveld van Omlegging Halsteren naar A4 Steenbergen -Bergen op Zoom (€ 14 mln). Ten behoeve van de keuze voor een aquaduct is de bijdrage van derden met € 5 mln verhoogd.

2011: het OTB is in maart 2010 vastgesteld.

2012: het project is overgegaan naar de realisatiefase. Het TB is in februari 2011 vastgesteld. De projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 48 mln).

Breda Centraal (t.b.v. Nieuw Sleutelproject)

Gebied	Brabant
Onderwerp	Spoorwegen personen
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave De huidige Euregionale positie van Breda kan uitgebreid worden wanneer de stad via een shuttle is verbonden met de HSL-Zuid. Breda Centraal is door het Rijk aangewezen als NSP.

Oplossing Het station en het gebied worden integraal ontwikkeld tot toplocatie voor wonen, Euregionale ondernemingen en voorzieningen. Het bestaande station wordt vervangen door een OV-terminal.

Planning

- 2007: Derde perron en sporenlay-out gerealiseerd
- 2009: Ruwbouw reizigerstunnel gereed
- 2012: Start bouw OV-terminal
- 2016: Oplevering OV-terminal
- 2017: Oplevering geluidschermen
- 2018: Oplevering gebied

Financiën Totale taakstellende bijdrage IenM bedraagt € 100 mln.

- OV-terminal: € 75 mln Infrafonds, € 9 mln Hoofdstuk XII
- Gebiedsontwikkeling: € 16 mln Hoofdstuk XII

Politiek/bestuurlijk

- 2005: tussenovereenkomst tussen Rijk, gemeente Breda, provincie Noord-Brabant, ProRail, NS Vastgoed en NS Stations over het opstellen van een Voorlopig Ontwerp OV-terminal.
- 2005: Rijk en de spoorsector zijn een

gezamenlijke financiering van het derde perron met bijbehorende sporenlay-out overeengekomen.

- 2006: bestuurlijke uitvoeringsovereenkomst tussen gemeente Breda, voormalig VROM en VenW over de voorwaarden over de NSP- en MIT-subsidie.
- 2007: raamovereenkomst tussen NS, voormalig VenW, VROM, ProRail en NSP-gemeenten Arnhem, Breda, Den Haag, Rotterdam en Utrecht met afspraken over de (financiële) bijdrage van de NS en de uitvoering.
- 2008: voldaan subsidievoorwaarden van voormalig VROM en VenW en voor besluit tot realisatie door de opdrachtgevers ProRail, gemeente Breda, NS Ontwikkeling en NS Stations.
- 2010: bestuurlijk overeenstemming over bezuinigingen en planaanpassingen door kostenstijgingen door uitloop van de planvoorbereiding.

Uitvoering Marktpartijen zijn betrokken bij de vastgoedexploitatie van het gebied en de OV-terminal. OV-terminal definitieve gunning in februari 2012. Planning bouw OV-terminal-complex uitgelopen, oplevering verschuift naar medio 2016. Vertragskosten en aansprakelijkheid worden door aannemer en opdrachtgevers gemeente Breda, ProRail en NS nader geanalyseerd en vastgesteld. Hinder voor de reiziger blijft beperkt door het langer in gebruik zijn van het tijdelijk station.

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning		•		•		
Financiën		•		•		•
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2011: als gevolg van het oprekken van de bestekfase en uitwerken van bezuinigings-opties is de oplevering van de OV-terminal met één jaar vertraagd. Vanwege de langere looptijd en complexiteit van het project is het taakstellend budget met € 6 mln verhoogd.

2013: start bouw OV-terminal heeft vertraging opgelopen als gevolg van afhandeling beroepen tegen spoorwegwet-vergunning en bezwaren tegen bestemmingsplan. Het projectbudget is neerwaarts bijgesteld met € 4,8 mln als gevolg van een gerealiseerde aanbestedingsmeevaller. De bouw van de OV-terminal is op 28 februari 2012 gegund en in mei 2012 is gestart met de bouw.

2015: bij Voorjaarsnota 2014 is het projectbudget opgehoogd met € 7,8 mln. Daarnaast is het projectbudget opgehoogd met € 11,4 mln. Dit heeft voor € 9,3 mln betrekking op de OV-Terminal en voor € 2,1 mln op het geluidscherm. Bij het opstellen van de businesscase is er van uitgegaan dat een deel van de kosten voor de OV-terminal gefinancierd kon worden via beheer- en instandhouding, die bijdrage blijft evenwel uit. Daarnaast is het contract met de aannemer van de geluidschermen opgezegd en het resterend werk opnieuw aanbesteed, wat tot meerkosten heeft geleid.

Verkeersruit Eindhoven (Noordoostcorridor)

Gebied	Brabant
Onderwerp	Regionale/lokale infrastructuur
Ministerie	IenM
Fase	Planuitwerking



Opgave De MIRT Verkenning Zuidoostvleugel BrabantStad schetst een regionaal perspectief waarin ontwikkelingsassen aan de oost- en westzijde van het gebied centraal staan, gecombineerd met een groen en leefbaar middengebied (Rijk van Dommel en Aa). Aan de westzijde gaat het om de A2 Ontwikkelingszone (zie projectblad Brainport Eindhoven), aan de oostzijde om de ontwikkelingsas langs de N279. Om concentratie van werkgelegenheid aan de west- en oostzijde te kunnen realiseren en het middengebied te ontlasten is een verkeersruit om Eindhoven en Helmond van belang die de verschillende woon- en werklocaties in het gebied met elkaar verbindt.

Oplossing Voor voltooiing van de verkeersruit wordt de aanleg van de Noordoostcorridor (een zogenaamde T-structuur) aan de oostzijde van Eindhoven nader onderzocht. Deze wegstructuur bestaat uit twee delen:

- de oost-westverbinding tussen de A58 boven Eindhoven en de N279 bij Helmond;
- de ombouw van de N279 tussen Veghel en Asten.

Het voltooien van de verkeersruit vergroot de bereikbaarheid en schept mogelijkheden voor gewenste ontwikkelingen op het gebied van ruimte, economie, natuur en landschap. Om een integrale samenhang, niet alleen in de planning maar ook in de uitvoering te garanderen, hebben Rijk en regio in februari 2010 een afsprakenkader voor de gebiedsuit-

werking getekend. De Noordoostcorridor maakt hier deel van uit.

Planning De regio werkt aan de optimalisatie van het ontwerp en aan het opstellen van een MKBA. Pas daarna zal er een besluit volgen over de Rijksbijdrage (subsidiebeschikking) en kan de planning worden herijkt.

Financiën De taakstellende rijksbijdrage is vastgesteld op maximaal € 271 mln. Provincie Noord-Brabant en het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE) hebben in 2011 aangegeven respectievelijk € 450 mln en € 112,5 mln te reserveren.

Uitvoering De provincie Noord-Brabant is verantwoordelijk voor de uitvoering van dit project.

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen	•					
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën		•				
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2010: het project is nieuw opgenomen in het MIRT. Het is een nadere uitwerking van het vervallen project Eindhoven BOSE (Bereikbaarheid Oostzijde Stadsregio Eindhoven).

2011: de besluitvorming in het kader van het FES is afgerond. De middelen zijn overgeboekt naar de begroting van VenW.

Wilhelminakanaal Tilburg

Gebied	Brabant
Onderwerp	Hoofdvaarwegen
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave De huidige dimensionering van het kanaal biedt onvoldoende mogelijkheden voor vervoer over water van en naar Tilburg.

Oplossing Het kanaal wordt vanaf de instroom van de Donge tot en met de Dongensebrug verruimd tot klasse IV. Sluis II wordt verwijderd, sluis III wordt behouden vanwege de monumentale status. Ten zuiden van de bestaande sluis III komt een nieuwe klasse IV sluis.

Planning

2005: projectbesluit
2012: start realisatie
2016: openstelling

Financiën Taakstellend budget: € 79 mln. Bijdrage van derden: € 21,2 mln (prijspeil 2012), conform wijzigingsovereenkomst.

Politiek/bestuurlijk Toezeggingen: in 1995 is besloten een haalbaarheidsstudie uit te voeren. In 2005 is voor de Verbreding Wilhelminakanaal Tilburg een projectbesluit genomen, inhoudende de uitvoering van het nulplusalternatief. In overleg met de Tweede Kamer is in 2005 besloten tot het uitvoeren van de zogenaamde "Visievariant", in plaats van de nulplusvariant. In 2007 is een bestuursovereenkomst afgesloten tussen het Ministerie van IenM, de provincie Noord-Brabant en de gemeente Tilburg, die in 2011 en 2012 middels wijzigingsovereenkomsten is aangepast.

Uitvoering In 2011 is het werk als een D&C contract op de markt gezet. In mei 2012 is het project gegund en de uitvoering is in het voorjaar 2013 van gestart gegaan.

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen				•		
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing					•	
Planning	•		•			
Financiën			•			
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2010: vanwege aanvullende onderzoeken en vertraging in de bestemmingsplanprocedure zijn mijlpalen vertraagd.

2012: de projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 9 mln). De planning is vertraagd vanwege bestuurlijke afstemming over wijzigingen en budgetspanning. De aanbesteding is gestart in 2011.

2013: de gunning van het project heeft begin 2012 plaatsgevonden.

2014: de eerste fysieke werkzaamheden buiten (conditionering) zijn in december 2012/januari 2013 begonnen. RWS past innovatie toe door middel van het toepassen van composiet sluisdeuren.

Zuid-Willemsvaart: aanleg Maximakanaal en opwaarderen tot Veghel

Gebied	Brabant
Onderwerp	Hoofdvaarwegen
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave Bereikbaarheid over water van het gebied tussen 's-Hertogenbosch en Veghel is onvoldoende.

Oplossing De omlegging van de Zuid-Willemsvaart om 's-Hertogenbosch met een profiel voor klasse IV-scheepvaart.

Inpassing Bij de aanleg wordt door de gemeente 's-Hertogenbosch een ecologische verbindingzone inclusief een Rosmalense Aa gerealiseerd.

Planning

2010: tracébesluit
2010: start realisatie
2015: openstelling

Financiën Taakstellend budget: € 452 mln (incl. bijdrage van derden van € 45 mln).

Politiek/bestuurlijk Toezeggingen: kabinetsbesluit inzake afbreken realisatiegedeelte, 1997. Kabinetsbesluit inzake omlegging van de Zuid-Willemsvaart tussen de Maas en Den Dungen conform de Regiovariant, 2006. Op verzoek van de Tweede Kamer is voor 2006 een bedrag van € 10 mln ter beschikking gesteld voor versnelde voorbereiding van de uitvoering. De regiovariant is in 2006 uitgewerkt in een Ontwerp-Tracébesluit (OTB), dat in 2007 is vastgesteld. In de periode 2007 t/m 2012 zijn tussen betrokken overheden en bedrijven diverse (bestuurs) overeenkomsten getekend. Het taakstellend

budget is opgehoogd vanwege toevoeging van een aantal projectonderdelen als gevolg van de (bestuurs)overeenkomsten, scope-uitbreiding n.a.v. het meenemen van een aantal werken uit de A2 rondweg Den Bosch en de implementatie van nieuwe en aangepaste regelgeving waardoor enkele projectonderdelen duurder zijn geworden. Het Tracébesluit (TB) is in 2008 ondertekend. Medio 2012 is ook het Wijzigings-Tracébesluit (WTB) (i.v.m. aanpassing van de brug in de N279) voor het project onherroepelijk verklaard.

Uitvoering Voor dit project is een marktscan uitgevoerd. De mogelijkheid van PPS is onderzocht, maar wordt niet toegepast, omdat uit het onderzoek bleek dat DBFM geen meerwaarde had. In 2007 is een PPC uitgevoerd op basis waarvan voor een DB-contract is gekozen.

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen		•				
MIRT fase	•					
Opgave						
Oplossing						
Planning	•					
Financiën			•	•	•	
Pol./Best.					•	

Toelichting op de wijzigingen

2010: het uitvoeringsbesluit is in 2009 genomen met het voorbehoud dat het tracébesluit nog onherroepelijk moet worden. De mijlpaal oplevering is hierin – als gevolg van vertraging in de procedure tracéwet – gewijzigd van 2014 naar 2015.

2011: in 2010 heeft de Raad van State het tracébesluit onherroepelijk verklaard. Naar verwachting wordt in 2010 het hoofdcontract gegund.

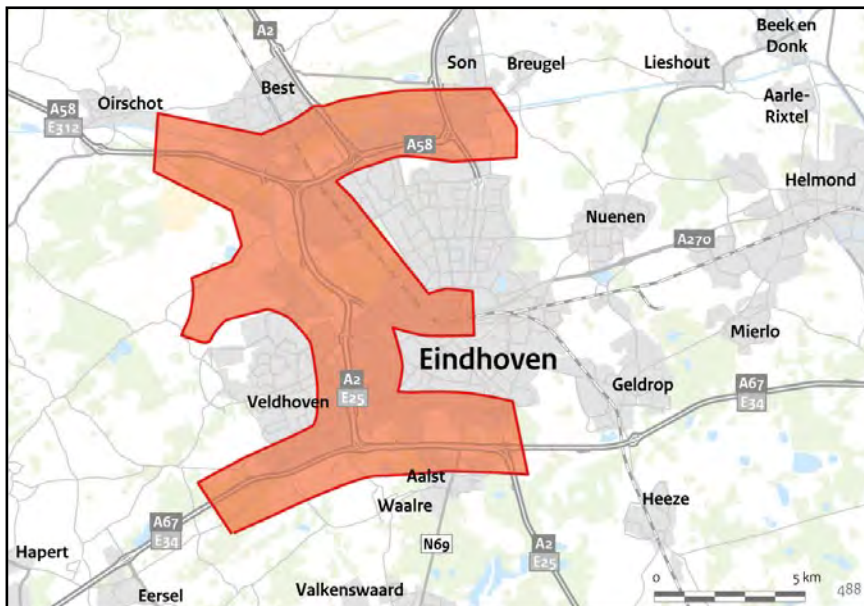
2012: de projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 58 mln).

2013: vanwege meenemen meerwerk rondweg A2 is het budget opgehoogd met € 4 mln.

2014: vanwege diverse aanvullende (bestuurs)overeenkomsten zijn scope en budget gewijzigd. Budget is opgehoogd met € 26 mln, zoals besloten bij Voorjaarsnota 2013.

Brainport Eindhoven

Gebied	Brabant
Onderwerp	Integrale gebiedsopgaven
Ministerie	EZ
Fase	Realisatie



Opgave Het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE) heeft een Ontwikkelingsvisie voor de gehele A2-zone vastgesteld, een aaneengesloten integraal te ontwikkelen gebied. De zone wordt getransformeerd tot 'Brainport Avenue', een hoogwaardig, internationaal concurrerend vestigingsmilieu voor de hightech maak- en kennisindustrie. De opgave is bovenregionaal en omvat de gemeenten Eindhoven, Veldhoven, Best, Waalre en Son en Breugel.

Oplossing Inpassing langs de snelweg van de gehele keten van kennisinstituten, onderzoekslaboratoria, designhuizen, toeleveranciers en maakindustrie in een hoogwaardige groene setting. De rijksbijdrage is gericht op:

- een nieuwe aansluiting op de A67, inclusief herinrichting;
- realisatie van de Brainport Innovatie Campus; doorontwikkeling van de High Tech Campus en de Philips Healthcare (campus);
- een 'Slowlane' (snelfietspad) dat alle economische hotspots met elkaar verbindt;
- de ontwikkeling van het Dommeldal;
- de ontwikkeling van een groen recreatief raamwerk Landelijk Strijp;
- een nieuwe noordelijke aansluiting op de N2 t.b.v. Eindhoven Airport, de Brainport Innovatie Campus en GDC-Acht. De regio zet ook in op herstructurering en opwaardering van bedrijventerreinen De Hurk, De Run en Ekkersrijt en op het verbinden van economische hotspots met het centrum en

de luchthaven. Doorontwikkeling van Strijp 5 en stationsgebied Eindhoven zijn ook grote opgaven. Voor de noordelijke ontsluiting op de A2 ter hoogte van Eindhoven Airport is door de markt (challenge groep) een volwaardig alternatief aangedragen. In de loop van 2014 zal in overleg met Rijk, provincie, regio en andere partners een keuze worden gemaakt.

Planning

2010: start realisatie
2021: oplevering

Financiën Taakstellende rijksbijdrage: € 65 mln uit het Nota Ruimtebudget.

Politiek/bestuurlijk In 2014 wordt het MIRT-onderzoek naar de ruimtelijk-economische doorontwikkeling van dit gebied na 2020 tot 2040 afgerond in de vorm van een gebiedsvisie. De coördinatie van Brainport Avenue is van SRE (in kader van de transformatie van SRE naar MRE) naar de subregio overgedragen, Eindhoven is nu trekker. De rijksbeschikking voor Brainport Avenue is door EZ overgedragen aan Eindhoven.

Uitvoering Visie, programma, samenwerking en verplichtingen zijn vastgelegd in een bestuursovereenkomst. Het SRE heeft Prestatieafspraken met gemeenten gesloten over de uitvoering en heeft een Programmbureau ingericht voor de gebiedsontwikkeling. Een onafhankelijk Kwaliteitsteam begeleidt de planvorming.

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen						•
MIRT fase	•	•				
Opgave				•		
Oplossing						
Planning						
Financiën		•		•		
Pol./Best.					•	

Toelichting op de wijzigingen

2010: het project is in juni 2009 overgegaan van de verkenningsfase naar de planuitwerkingsfase.

2011: in oktober 2009 is de taakstellende rijksbijdrage voor dit project vastgesteld, en de realisatiefase gestart.

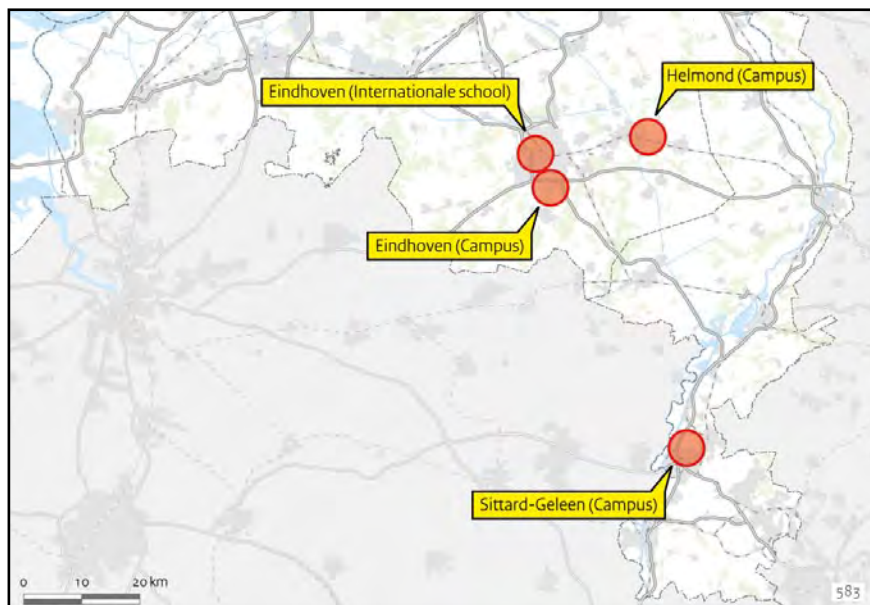
2013: in februari 2012 is de rijksbijdrage met € 10 mln verlaagd ten faveure van de financiering van het Holst Centre in de komende jaren. De resterende € 65 mln blijven beschikbaar. In 2012 is de aangepaste business case opgeleverd. Hierin is het zogenaamde 'Parkplateau' vervangen door een breed pakket van maatregelen gevat in het groen recreatief raamwerk Landelijk Strijp. In 2013 is gestart met de uitvoering van de 1e fase van het groene raamwerk.

2014: in 2013 is, in gezamenlijk opdrachtgeverschap tussen Rijk en regio, tevens een begin gemaakt met een MIRT Onderzoek dat zich richt op de ruimtelijke-economische doorontwikkeling van het gebied na 2020 tot 2040 en de betekenis die dat heeft voor de economie en ontwikkeling van Brainport als geheel.

2015: er wordt een gebiedsvisie opgeleverd. De coördinatie Brainport Avenue wordt nu gedaan door Eindhoven en de rijksbeschikking is aan Eindhoven overgedragen.

Sterke regio's: Brabant

Gebied	Brabant
Onderwerp	Integrale gebiedsopgaven
Ministerie	EZ
Fase	Realisatie



Opgave Enkele regio's en sectoren zijn economisch sterk ontwikkeld, maar extra inspanningen zijn nodig om de (internationale) concurrentiekracht van deze sterke regio's te verstevigen. Met een gebundelde inzet van instrumenten worden knelpunten opgelost en gebiedsgerichte kansen benut, om zo het Nederlandse vestigingsklimaat te versterken.

Oplossing In vier toonaangevende Sterke regio's is geïnvesteerd in ambitieuze projecten op het gebied van fysieke of kennisinfrastructuur, die het internationale vestigingsklimaat versterken. De vier regio's zijn de Randstad, Brainport Zuidoost-Nederland, het energieknooppunt Groningen en Oost-Nederland (Wageningen-Nijmegen-Twente).

Financiën In de regio Brainport Zuidoost-Nederland is aan 2 projecten een rijksbijdrage toegekend uit het voormalige FES Sterke regio budget:

- Internationale school Eindhoven (lening € 7 mln): het aantrekken van internationale kenniswerkers is noodzakelijk om de ambities voor de technologische topregio Brainport waar te kunnen maken. Dit wordt gerealiseerd met huisvesting van de internationale school Eindhoven. Het geld is bestemd voor de internationale campus, voor buitenschoolse faciliteiten.
- Drie campussen Zuidoost Nederland (€ 24,8 mln): Bij de High Tech Campus Eindhoven wordt geïnvesteerd in

gezamenlijke huisvesting en gezamenlijke laboratorium faciliteiten voor hightech mkb'ers. Bij de Chemelot Campus in Sittard-Geleen gaat het om gezamenlijke huisvestings- en laboratoriumfaciliteiten voor mkb'ers en conferentievoorzieningen voor bedrijven, kenniswerkers en studenten. De High Tech Automotive Campus in Helmond investeert in laboratoria, werkplaatsen, kleinschalige onderzoeks- en testfaciliteiten en kantoren voor doorgroeivende innovatieve automotive bedrijven.

Politiek/bestuurlijk Met de geselecteerde regio's wordt bepaald welke fysieke of kennisinfrastructuur de regio ontbeert om de potentie waar te kunnen maken.

Uitvoering In samenwerking met publieke en private partijen in de regio worden investeringsprojecten opgesteld, opgestart en uitgevoerd. Het ministerie van EZ en de regionale partners zijn hiervoor verantwoordelijk.

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen	•	•				
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing					•	•
Planning						
Financiën	•	•	•			
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2010: het programma is nieuw opgenomen in het MIRT. Er is aan vier projecten een subsidie toegekend (€ 35,6 mln), waarvan één in Brabant (renteloze lening Internationale School Eindhoven).

2011: vanwege de nieuwe opzet van het MIRT Projectenboek zijn de projecten van het programma Sterke Regio's per gebied opgenomen. Er is aan vijf nieuwe projecten een subsidie toegekend (€ 73,15 mln), waarvan één in Brabant (samen met Limburg) (Campussen Zuidoost-Nederland).

2012: op grond van het Regeerakkoord van 2010 zijn voormalige FES-middelen overgeheveld naar departementale begrotingen.

2014: de projecten Beta II en High Tech Automotive Campus zijn vrijwel voltooid. De bouw van het project Device Process Building is recentelijk gestart. Het project Chemelot Accelerator/Netwerkplaza zal gewijzigd bij EZ worden ingediend en beoordeeld.

2015: de Internationale School Eindhoven is geopend. De projecten Beta II en High Tech Automotive Campus zijn voltooid en geopend. Fase 1 van project Device Process Building is vrijwel voltooid. Chemelot Accelerator/Netwerkplaza is in gewijzigde opzet bij EZ ingediend en positief beoordeeld. Realisatie start in 2014.

Limburg

Visie

Hoofdoggaven

Gebieden met concentratie van opgaven van nationaal belang

Overige gebiedsopgaven

Kaarten

MIRT-onderzoek

Project- en programmabladen

Visie

Het MIRT-gebied Limburg omvat de provincie Limburg, die ligt tussen stedelijke agglomeraties als de Randstad, het Ruhrgebied en de Vlaamse Ruit. De provincie grenst voor het overgrote deel aan onze buurlanden en heeft meerdere topsectoren (Chemie, Tuinbouw en Uitgangsmaterialen, Life Sciences & Health, Agro & Food, Logistiek en Energie) en maakt deel uit van de Brainport Zuidoost-Nederland en de toptechnologische regio Eindhoven-Leuven-Aachen triangle (ELAt). De provincie heeft een hoge recreatieve aantrekkingskracht. Het langetermijnperspectief voor Limburg is behoud en versterking van het vestigingsklimaat voor bewoners en bedrijven, waarbij de kwaliteit van wonen en leven, het menselijk kapitaal, een sterk en duurzaam economisch profiel en goede verbindingen de vier kernambities vormen. Limburg wil de economische sectoren verder versterken, in aansluiting op de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR), het topsectorenbeleid en de Visie Brainport 2020. Het MIRT-onderzoek Brainport Avenue levert eind 2014 een gebiedsvisie op voor de periode 2020-2040. De ruimtelijke vertaling heeft met name betrekking op het gebied van de Brainport Avenue, maar het MIRT-onderzoek kijkt uitdrukkelijk ook naar de doorwerking op de hogere schaalniveaus zoals de Brainport Zuidoost-Nederland. Aansluiting daarop ligt voor de hand. De samenwerkingsvorm tussen overheden, onderwijs en marktpartijen die kiest voor een integrale benadering, is in Limburg het kompas voor samenwerking. Dit is ook een benadering die past in de vernieuwing van het MIRT.

Hoofdoggaven

De ambitie van Limburg is de geografische ligging tussen de havens van Antwerpen en Rotterdam en het Duitse achterland meer te benutten (m.n. Venlo en Maasroute), zodat de toegevoegde waarde voor het grootschalige (inter)nationale goederenvervoer verder kan toenemen. Hierbij sluit het Rijk aan met zijn MIRT onderzoek corridor Rotterdam-Brabant-Venlo.

De opgave is ook om een betere grensoverschrijdende samenwerking op het gebied van economie, kennis, cultuur, natuur en landschap en (multimodale) infrastructuur tot stand te brengen.

Internationale bereikbaarheid

De internationale bereikbaarheid van de toptechnologische regio en de corridor tussen mainports, brainport en Duitsland is, naast het behoud en ontwikkeling van de synchromodaliteit voor het goederenvervoer, cruciaal. De A67 en de A2/A76 zijn logistieke assen van de mainports tot Eindhoven/Venlo en van Amsterdam tot Maastricht en zijn van nationaal en internationaal belang. Een goede doorstroming op de trajecten is een voorwaarde voor de verdere ontwikkeling van de Brainport Zuidoost-Nederland en greenport Venlo. Voor verbetering van grensoverschrijdend spoorvervoer zet het Rijk primair in op het handhaven, verbeteren of realiseren van (intercity)verbindingen met HSL-stations in Düsseldorf, Luik en Aken. Daarnaast resulteren de modernisering van de Maasroute en de uitbreiding van de capaciteit van de sluis bij Ternaaien in een betere doorstroom van goederenvervoer over de



Maas naar en vanuit België, waarmee de functie van de Maas als internationale corridor wordt versterkt.

Demografische omslag: slim inspelen op bevolkingsdaling
De daling van het aantal inwoners speelt al in Zuid-Limburg en gaat zich op termijn ook voordoen in Noord- en Midden-Limburg. Daarnaast speelt ook de vergrijzing van de bevolking. De verandering van de bevolkingssamenstelling heeft ingrijpende gevolgen voor woningbouw, arbeidsmarkt en lokale voorzieningen en daarmee mogelijk voor de ruimtelijke structuur en het vestigingsmilieu. Deze demografische ontwikkeling leidt tot een integrale opgave, waarin het sociale, fysieke en economische domein verweven zijn. De uitdaging is om op regionaal niveau te zorgen voor toekomstbestendig en kwalitatief hoogwaardig onderwijs, een vitale economie, een goed werkende woningmarkt en zorg op maat, vanuit de kracht die in Limburg aanwezig is. De veranderende bevolkingsopbouw biedt mogelijkheden voor de ‘silver economy’ (zorg en wellness) en is tegelijkertijd een uitdaging voor de verdere economische ontwikkeling van Limburg.

Gebieden met concentratie van opgaven van nationaal belang

In de gebiedsagenda Limburg zijn diverse integrale gebiedsopgaven benoemd. In de SVIR zijn opgaven van nationaal belang scherper

benoemd en keuzes gemaakt, zoals hieronder is beschreven. Dit zal een doorwerking krijgen in de actualisatie van de gebiedsagenda.

Brainport Zuidoost-Nederland en Greenport Venlo

Venlo ligt in het hart van een regio waarin binnen een straal van honderd kilometer ruim dertig miljoen consumenten wonen. Gecombineerd met de tuinbouw in de Duitse regio Niederrhein ligt hier één van de grootste tuinbouwgebieden van Europa. Hier bevindt zich onder de noemer greenport Venlo een (inter)nationaal centrum van bedrijvigheid in de logistiek, agrofoodsector en tuinbouw. Dit is bovendien een van de belangrijkste logistieke knooppunten van Nederland door de multimodale overslagfaciliteiten en ligging aan (inter)nationale transportroutes over weg, water en spoor. Versterking van de ruimtelijk economische structuur voor de aanwezige topsectoren biedt hier een grote ontwikkelingskans.

Zuid-Limburg

Zuid-Limburg is een stedelijke regio met vier belangrijke sectoren: chemie, life sciences (medisch), energie en logistiek. Brandpunt vormt de campus ontwikkeling rondom Chemelot in Sittard-Geleen en het medisch cluster in Maastricht, met verbindingen naar Brainport Eindhoven en Parkstad (o.a. Heerlen en Kerkrade). Het inzetten op de economische potenties van Limburg vergt onder meer een internationaal georiënteerd kennisklimaat, met een voldoende omvangrijk en gekwalificeerd arbeidspotentieel en een aantrekkelijke woon-, werk- en leefomgeving. Daarmee worden tevens de krimpproblemen aangepakt.

Overige gebiedsopgaven

Waterveiligheid Maasvallei / Ooijen-Wanssum / Gebiedsontwikkeling Maasplassen

De opgave is om de hoogwaterbescherming in de Maasvallei op orde te brengen en te houden. Dit wordt aangepakt in drie trajecten:

1. Het afronden van het project Maaswerken: het realiseren van de al geplande rivierverruiming en de prioritaire kademaatregelen.
2. De aanvullende werkzaamheden om het overeengekomen beschermingsniveau van 1/250 per jaar in het Maasdal te bereiken.
3. De langetermijnopgave voor het Maasdal. Deze wordt uitgewerkt in het Deltaprogramma. Rijk en regio willen de problematiek integraal benaderen.

De binnenhaven van Wanssum (behorende bij de gemeente Venray) voor zowel container- als bulkoverslag zal worden uitgebreid, waardoor de logistieke hotspot Venlo/Venray aanzienlijk wordt versterkt.

Het gebiedsontwikkelingsproject Ooijen-Wanssum realiseert de 1/250 per jaar opgave in het plangebied en draagt bij aan de langetermijnopgave in het Maasdal. De gebiedsontwikkeling Maasplassen in samenhang met de N280 verkeert in de startfase.

Doorontwikkelen en vermarkten van duurzame ontwikkeling / Cradle-to-Cradle

Het besef groeit dat de economische groei zoals die de afgelopen decennia heeft plaatsgevonden, tegen de beperkingen van milieu en ruimte aanloopt. De transitie naar duurzame economische groei krijgt steeds meer vorm. Limburg wil koploper zijn in deze transitie, in de vorm van innovatieve duurzaamheidsconcepten als cradle-to-cradle (C2C) of 'slimme kringlopen'. Het gaat hierbij om de transitie van de maakindustrie, die ook toepasbaar is bij gebiedsontwikkeling en zelfs positief kan uitwerken op de bereikbaarheid. Een principe als 'local-for-local' komt neer op een grotere zelfvoorzienendheid van een gebied, hetgeen leidt tot afname van transport en dus tot meer ruimte op de wegen, waardoor minder congestie optreedt en de bereikbaarheid toeneemt. Het is een vorm van Beter Benutten, maar dan voor de langere termijn.

Zie voor gebiedsagenda + kaarten Limburg:

<http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/brieven/2013/11/18/bijlage-5d-gebiedsagenda-limburg.html>

<http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/brieven/2013/11/18/bijlage-5d-gebiedsagenda-limburg-kaarten.html>

Algemeen

-  Stedelijke regio met een concentratie van topsectoren
-  Gebieden met concentratie van opgaven van nationaal belang

Economie

Topsectoren

-  Agro & Food
-  Tuinbouw en Uitgangsmaterialen
-  Life Sciences & Health
-  Chemie
-  Logistiek

-  Burgerluchthaven van nationale betekenis
-  Multimodaal knooppunt internationale betekenis (logistiek)
-  Kennis

Regionaal

-  High Tech Systemen & Materialen
-  Recreatie (leisure)

-  Multimodaal knooppunt regionale betekenis (logistiek)
-  Binnenhaven regionale betekenis

Verstedelijking

-  Extensivering

Regionaal

-  Stedelijke vernieuwing / transformatie

Bereikbaarheid

-  Hoofdwegenet
-  Opgave hoofdwegenet
-  Hoofdspoorwegenet
-  Opgave hoofdspoorwegenet
-  Nieuwe spoorverbinding
-  Opgave grensoverschrijdend spoorvervoer
-  Hoofdvaarwegenet
-  Corridor achterlandverbinding

Regionaal

-  Belangrijke regionale weg
-  Opgave belangrijke regionale weg
-  Nieuwe regionale verbinding
-  Samenhangend HOV-netwerk

Op de kaart zijn t.a.v. infrastructuur de huidige opgaven aangegeven waar een MIRT Verkenning, MIRT Onderzoek of planuitwerking loopt.

Natuur, Landschap & Erfgoed

-  EHS op land (herijkt)
-  Natura 2000 - land
-  Nationaal Park

Regionaal

-  Aanpak in groen-blauwe structuur

Water

-  Primaire kering - voldoet niet
-  Primaire kering - nader onderzoek
-  Primaire kering - voldoet
-  Waarborgen afwatering / piekafvoer
-  Coalitie Natuurlijke Klimaatbuffers
-  Droogtegevoelig gebied: geen wateraanvoer uit hoofdwatersysteem mogelijk

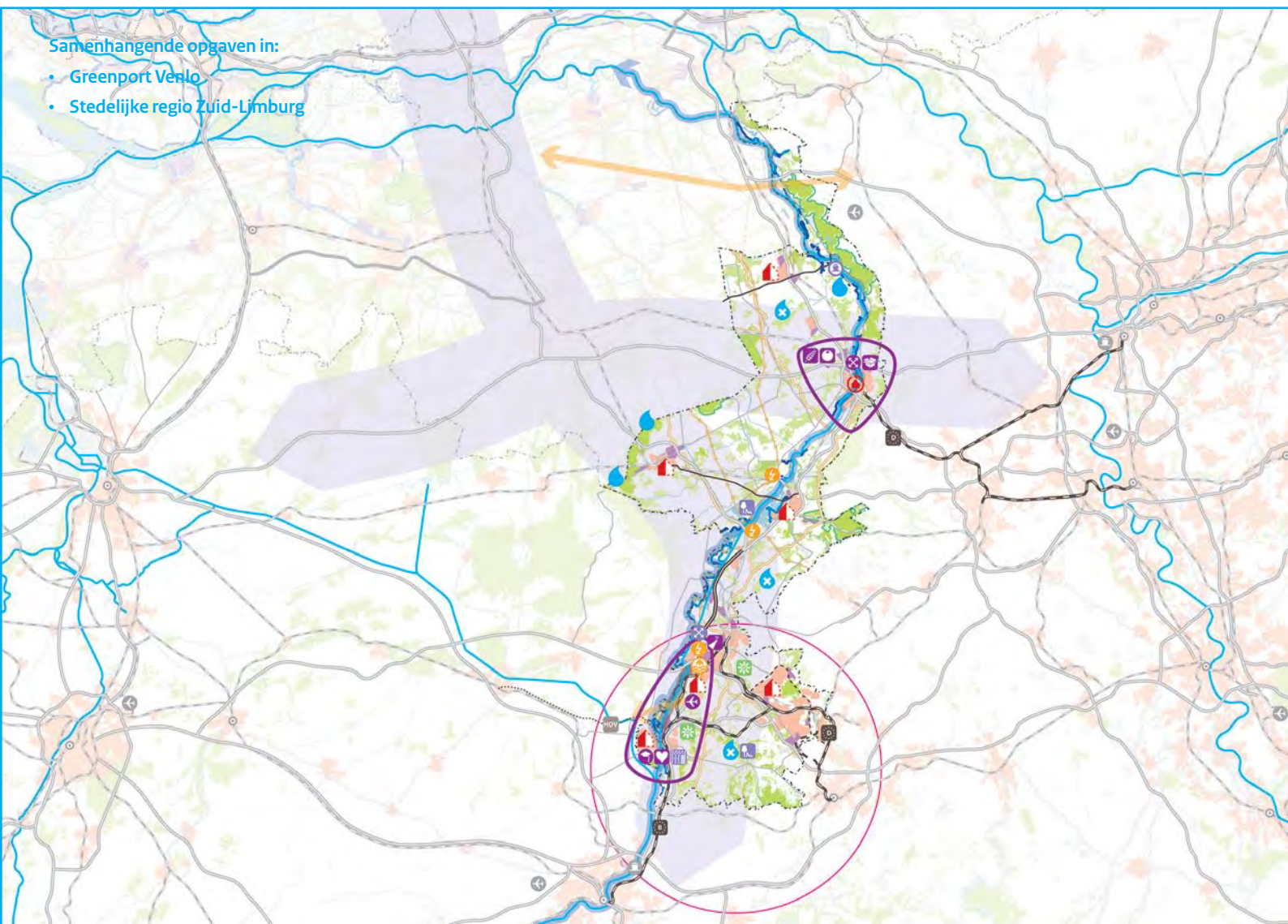
Energie

-  (Mogelijke) vestigingsplaats elektriciteit > 500MW
-  Geothermiecentrale
-  Hoogspanningsleiding > 220kV
-  Nieuwe hoogspanningsverbinding 380kV
-  Buisleidingenstrook

Opgaven Limburg

Samenhangende opgaven in:

- Greenport Venlo
- Stedelijke regio Zuid-Limburg



MIRT-ONDERZOEK

- 1) Corridor Zuid (goederenvervoer)

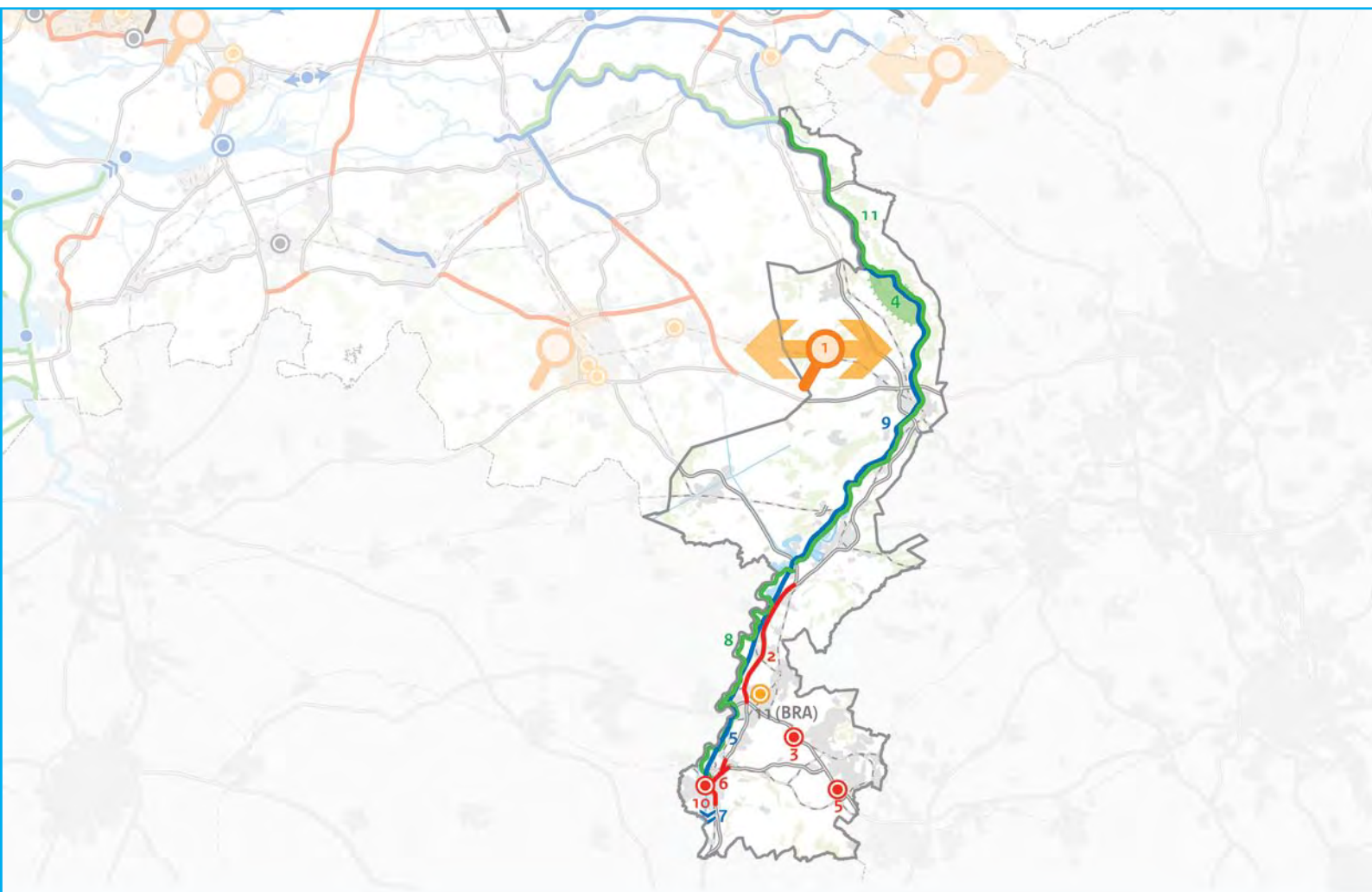
PLANUITWERKING

- 2) Az 't Vonderen-Kerensheide
- 3) A76 aansluiting Nuth
- 4) Gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum
- 5) Maasroute, modernisering fase 2 (verbreding Julianakanaal, (aanvulling III))

REALISATIE

- 6) Az Passage Maastricht
- 7) Bouw 4^e sluiskolk Ternaaien
- 8) Grensmaas
- 9) Maasroute, modernisering fase 2
- 10) Ruimtelijk mobiliteitspakket Maastricht-Noord
- 11) Zandmaas

Projecten Limburg

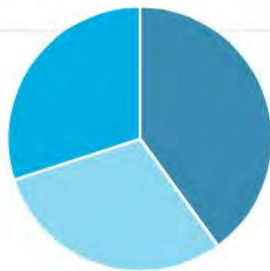


Legenda

-   Wegen
-  Vaarwegen
-  Sluis
-  Integrale ontwikkelingen
-   Water

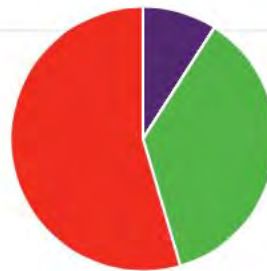
Regio-overschrijdende projecten;
* (BRA) zie kaart betreffende regio

Verdeling
aantal projecten naar onderwerp



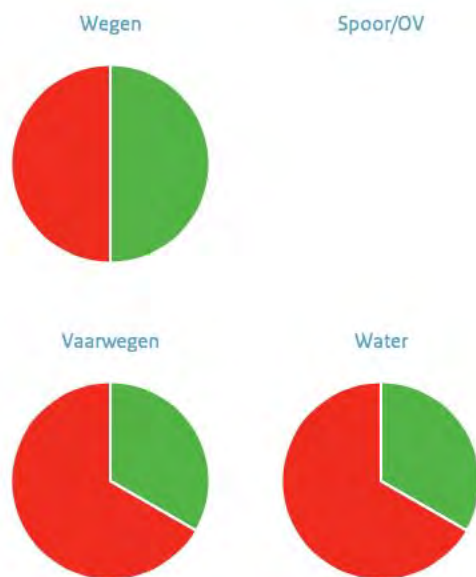
Wegen	4
Spoor/OV	0
Vaarwegen	3
Water	3

Verdeling
aantal projecten naar fase



Onderzoek	1
Verkenning	0
Planuitwerking	4
Realisatie	6

Verdeling
aantal fases naar onderwerp



	Onderzoek	Verkenning	Planuitwerking	Realisatie
Wegen	0	0	2	2
Spoor/OV	0	0	0	0
Vaarwegen	0	0	1	2
Water	0	0	1	2

Legenda

Onderwerpen

- Wegen
- Spoorwegen
- Vaarwegen
- Water

Fasen

- Onderzoek
- Verkenning
- Planuitwerking
- Realisatie

11

Totaal aantal projecten

Corridor Zuid (goederenvervoer)

Gebied Limburg
Fase MIRT-onderzoek

Aanleiding en doel

In het bestuurlijk overleg MIRT van eind 2013 hebben Rijk en regio afgesproken gezamenlijk te werken aan projectplannen voor het MIRT Goederenonderzoek Zuid op de corridor Rotterdam-Brabant/Limburg-Duitsland.

Deze corridor is vanuit het Platform Logistiek (topsector) aangewezen als een van de drie topcorridors in Nederland. Het is het een internationale TEN-T corridor.

Het primaire doel van het onderzoek is het in beeld brengen van de kansen en belemmeringen met betrekking tot het optimaliseren van de logistieke keten in de multimodale goederen-corridor opdat de bereikbaarheid en de concurrentiekracht van Nederland wordt versterkt. Als vragen staan centraal hoe kansen te benutten en belemmeringen weg te nemen en welke samenwerkingsvormen tussen betrokken partijen daarvoor nodig zijn.

Hierbij speelt het stimuleren van:

- optimaal en flexibel gebruik van bestaand infrastructuurnetwerk (weg, rail, water en buisleiding);
- efficiëntieverbetering logistieke sector en achterlandnetwerk;
- benutting van economische ontwikkelingskansen.

Planning

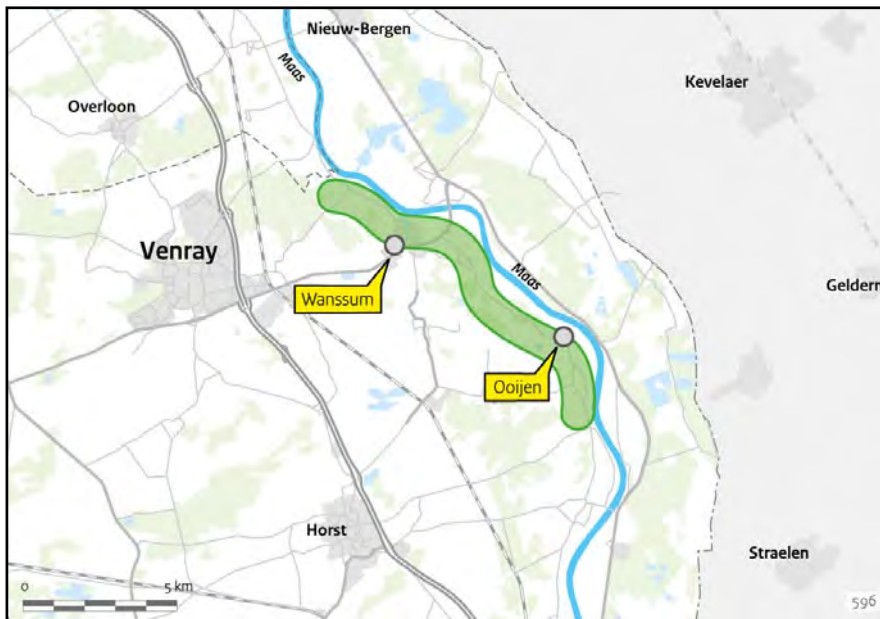
September 2014: start kwartiermakersfase.

Betrokkenen

Rijk, Strategisch Platform Logistiek (SPL) en provincies, gemeenten, maatschappelijke organisaties en bedrijfsleven die geografisch gelegen zijn op de corridor Zuid.

Gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum

Gebied	Limburg
Onderwerp	Waterveiligheid
Ministerie	IenM
Fase	Planuitwerking



Opgave Ooijen-Wanssum is een gebiedsontwikkeling waarin een aantal doelen wordt gecombineerd. Het project draagt bij aan de korte en lange termijn waterveiligheidsdoelstelling van het noordelijke Maasdal. In combinatie daarmee wordt een rondweg aangelegd en EHS-natuur ontwikkeld. De provincie Limburg is de trekker van dit project. De doelstellingen van de gebiedsontwikkeling zijn:

- **Hoogwaterbescherming** (1/250^{ste}) door aanleg en verbetering van de primaire waterkeringen.
- **Duurzame waterstanddaling**
Het bieden van voldoende ruimte voor de Maas voor (toekomstige) hoogwaters en daarmee het leveren van een substantiële waterstanddaling (ten minste 35 cm).
- **Aaneengesloten waterrijk landschap** Vorming van een groot, aaneengesloten, waterrijk landschap in de Oude Maasarm en langs de Maas waar rivierverruiming, natuurontwikkeling en recreatie hand in hand gaan.
- **Economische ontwikkeling en leefbaarheid**
Economische ontwikkelingen toestaan op plaatsen waar de Waterwet door concrete rivierkundige maatregelen overbodig wordt of waar de baten van sectorale regelgeving niet in verhouding zijn met de (maatschappelijke) kosten.

Oplossing Om te voorkomen dat de Maas tussen de dorpen Ooijen en Wanssum in Noord Limburg opstuwt tijdens hoogwater wordt een tien kilometer lange oude

Maasarm gereactiveerd, worden kaden verwijderd en twee hoogwatergeulen gegraven. Dijken worden aangelegd en verbeterd om de bescherming van 1/250^{ste} per jaar te realiseren. Tegelijkertijd wordt een nieuwe rondweg om Wanssum aangelegd en geïnvesteerd in de haven van Wanssum.

Planning De verkenning is medio 2012 afgerond. De voorkeursbeslissing is in november 2012 genomen. De projectbeslissing is voorzien voorjaar 2016.

Financiën Het gehele project is geraamd op € 210 mln (prijsspeil 2011) waarvan € 75 mln door de regio wordt betaald. De rijksbijdrage (prijsspeil 2013) bedraagt maximaal € 123 mln (incl. € 10 mln vanuit Maaswerken). Daarvan is € 8,3 mln overgeheveld naar de provincie Limburg als bijdrage in de proceskosten.

Politiek/bestuurlijk Naast het Rijk zijn het Waterschap Peel en Maasvallei, de gemeenten Horst aan de Maas en Venray en de provincie Limburg betrokken. In november 2012 is een bestuursovereenkomst tussen Rijk en regio gesloten over de verdere planuitwerking.

Uitvoering De provincie Limburg is verantwoordelijk voor de uitvoering van het project. Planuitwerking verloopt via het instrument van het Provinciaal Inpassingsplan (PIP).

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2014: het project is overgegaan naar de planuitwerkingsfase. Voor de rijksbijdrage in de proceskosten is € 8,3 mln overgeheveld naar de provincie.

Grensmaas

Gebied	Limburg
Onderwerp	Waterveiligheid
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave De hoogwaters op de Rijn en Maas in 1993 en 1995 leverden veel overlast en schade op. Na deze hoogwaters presenteerde het kabinet in februari 1995 het Deltaplan Grote Rivieren. Het Grensmaasproject, dat al in 1992 was gestart onder het motto 'Groen voor Grind, een mooie ruil', kreeg hiermee de doelstelling hoogwaterbescherming erbij. Het Deltaplan Grote Rivieren is de basis voor de planvorming van de Grensmaas.

Oplossing Reductie van de wateroverlast in de gebieden achter de kaden tot een beschermingsniveau van 1:250, via verlaging van de hoogwaterstanden in de Maas. Dit wordt bewerkstelligd door rivierverruimende maatregelen, waardoor tegelijkertijd natuurontwikkeling, ecologisch herstel en grindwinning plaatsvinden.

Planning

2003: projectbesluit

2005: start realisatie

Oplevering:

2017: hoogwaterbescherming (met uitzondering van de sluitstukkaden: 2020)

2018: natuur

2024: grindwinning en oplevering

Financiën Taakstellend budget: € 150 mln (inclusief € 40 mln voortkomend uit de Leningovereenkomst Grensmaas, zie onder Politiek/Bestuurlijk). Nog te ontvangen bijdragen van derden: € 7 mln (convenant-

partner EZ). Project maakt deel uit van het programma Maaswerken.

Politiek/bestuurlijk Convenanten: eindplan Grensmaas is december 2001 geaccordeerd door de betrokken partijen (voormalig Verkeer en Waterstaat, LNV en provincie Limburg). Het eindplan is met een bijbehorende concept uitvoeringsovereenkomst aangeboden aan het uitvoerende Consortium Grensmaas dat op basis daarvan een concept uitvoeringsplan heeft opgesteld. Met het consortium is daarvoor een intentieovereenkomst getekend. In 2005 is de uitvoeringsovereenkomst tussen overheden en consortium getekend en heeft de provincie Limburg het Provinciaal Omgevingsplan (POL) Grensmaas vastgesteld. In 2007 is dit POL onherroepelijk geworden. In 2008 is het consortium op de eerste locaties gestart met uitvoerende werken. Begin 2012 is tussen betrokken partijen de Nadere overeenkomst Grensmaas gesloten (ter waarde van € 34,2 mln) en daarnaast de Leningovereenkomst Grensmaas (ter waarde van € 40 mln). Hiermee is een oplossing gevonden voor de verslechterde grindmarkt waarmee de voortzetting van het Grensmaasproject is veilig gesteld en de hoogwaterdoelstelling voor de Grensmaas (te behalen in 2017) overeind kan blijven.

Uitvoering Maaswerken is onderdeel van het Deltaprogramma met behoud van eigen sturing, organisatie en financiering.

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen					•	
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning		•		•		
Financiën		•	•	•		•
Pol./Best.				•	•	

Toelichting op de wijzigingen

2011: binnen het Maaswerkenbudget is € 5,3 mln overgeheveld van Zandmaas naar Grensmaas, in verband met scopeuitbreiding Grensmaas. De gevoerde discussie rondom de sluitstukkaden zorgt ervoor dat de hoogwaterbescherming uiterlijk in 2020 gerealiseerd kan zijn.

2012: de projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 84 mln).

2013: de Nadere overeenkomst Grensmaas leidt tot wijzigingen: het betreft twee jaar langere grindwinning en daardoor twee jaar latere oplevering van het project. Basis blijft echter dat de daaraan gekoppelde veiligheidsdoelstelling voor de Grensmaas onveranderd blijft. Daarnaast is door de afspraken het budget verhoogd met € 34,2 mln. Door de leningsovereenkomst is het budget met € 40 mln verhoogd.

2014: begin 2013 is de scope natuur in de Grensmaas verlaagd van 1252 ha naar 1208 ha, als uitvloeisel van de herijking van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) en de daardoor verminderde financiële middelen voor het realiseren van de natuurdoelstelling.

2015: taakstellend budget gecorrigeerd (-/- € 1,7 mln) voor foutieve boeking ten gunste van de Zandmaas.

Zandmaas

Gebied	Limburg
Onderwerp	Waterveiligheid
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave De hoogwaters op de Rijn en Maas in 1993 en 1995 leverden veel overlast en schade op. Na deze hoogwaters presenteerde het kabinet in februari 1995 het Deltaplan Grote Rivieren. Dit plan is de basis voor de planvorming van de Zandmaas.

Oplossing Het Zandmaastraject is 150 km lang en loopt van Linne tot Hedel. De maatregelen die plaatsvinden vinden, zijn vervat in het Tracébesluit Zandmaas/Maasroute en in het Provinciaal Omgevingsplan (POL) Zandmaas. Met de uitvoering van de maatregelen die onderdeel uitmaken van het project Zandmaas wordt in 2015 aan de bevolking achter de kaden van de Zandmaas een hoogwaterbescherming geboden van 1:250 en wordt beperkt natuur ontwikkeld. Maatregelen gericht op hoogwaterbescherming zijn verbreding, verdieping, retentie, hoogwatergeulen en kadeverhoging. Bij de Zandmaas, waarvoor door de convenantpartners middelen zijn gereserveerd, ligt het accent op het zo snel mogelijk realiseren van de hoogwaterbescherming (opdrachtgever IenM).

Planning

2002: tracébesluit
2002: start realisatie
2017: oplevering (met uitzondering van de sluitstukkaden: 2020)

Financiën Taakstellend budget: € 407 mln. Nog te ontvangen bijdragen van derden: € 8 mln (convenantpartners EZ en provincie Limburg). Project maakt deel uit van het programma Maaswerken.

Politiek/bestuurlijk Aan de politieke toezegging om voor 1 januari 2008 aan 70% van de bevolking achter de kades in de Zandmaas een hoogwaterbescherming te bieden van 1:250 per jaar is voldaan.

Uitvoering Maaswerken is onderdeel van het Deltaprogramma met behoud van eigen sturing, organisatie en financiering. In 2012 heeft een scopewijziging plaatsgevonden in verband met de uitbreiding van het retentiebekken nabij het Lateraal Kanaal West. In 2013 is de scope natuur in de Zandmaas verlaagd.

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen					•	
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning		•				
Financiën		•	•			•
Pol./Best.					•	

Toelichting op de wijzigingen

2011: binnen het Maaswerkenbudget is € 5,3 mln overgeheveld van Zandmaas naar Grensmaas in verband met scopeuitbreiding Grensmaas. De bijdrage van derden is aangepast in verband met grondaankopen EL&I. De gevoerde discussie rondom de zogenoemde prioritaire sluitstukkaden zorgt ervoor dat de hoogwaterbescherming uiterlijk in 2020 gerealiseerd kan zijn voor die gebieden waar deze kaden zijn voorzien.

2012: de projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD bijdragen (€ 132 mln).

2014: begin 2013 is de scope natuur in de Zandmaas verlaagd van 556 ha naar 427 ha, als gevolg van de herijking van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) en de daardoor verminderde financiële middelen voor het realiseren van de natuurdoelstelling.

2015: taakstellend budget gecorrigeerd (+ € 1,7 mln) voor foutieve boeking ten laste van Grensmaas.

A2 't Vonderen-Kerensheide

Gebied	Limburg
Onderwerp	Hoofdwegen
Ministerie	IenM
Fase	Planuitwerking



Opgave Op het in Midden-Limburg gelegen tracé van de A2 zijn tussen de knooppunten 't Vonderen en Kerensheide (tussen de A73 en A76) spitsstroken geopend en is knooppunt Kerensheide uitgebreid met een fly-over. Dit tracé is onderdeel van de corridor op snelwegniveau die Zuid- en Midden-Limburg met de rest van het land verbindt.

Oplossing In de bestuursovereenkomst van 10 september 2012 is vastgelegd dat er over een traject van 20 kilometer een structurele verbreding wordt gerealiseerd door de weg met spitsstroken op te waarden tot een weg met 2 x 3 rijstroken met daarnaast vluchtstroken. Het project draagt hiermee bij aan een verbetering van de robuustheid, (reis) betrouwbaarheid, verkeersveiligheid en doorstroming van het tracé.

Planning

2017: tracébesluit
2022: start realisatie
2025-2027: openstelling

Dit project doorloopt de korte tracéwetprocedure.

Financiën Taakstellende budget: € 256 mln.

Politiek/bestuurlijk In de bestuursovereenkomst van september 2012 is afgesproken dat Rijk en regio een bijdrage leveren voor de opwaardering naar 3 volwaardige rijstroken. De provincie Limburg draagt in 2020 een bedrag van € 35 mln bij. Dit bedrag wordt niet geïndexeerd. De bezuinigingen uit het Lente- en aanvullend Regeerakkoord van 2012 hebben tot gevolg dat de rijksbijdrage beschikbaar is vanaf 2022.

Betrokkenen Rijk, provincie Limburg en betrokken gemeenten.

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen						
MIRT fase						•
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2015: dit project is overgegaan van verkenning naar de planuitwerkingsfase.

A2 Passage Maastricht

Gebied	Limburg
Onderwerp	Hoofdwegen
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave Doordat de A2 de stad Maastricht doorkruist, is er een meervoudig probleem van verkeersafwikkeling, bereikbaarheid, kwaliteit leefomgeving, veiligheid, barrièrewerking en stedelijk ruimtegebruik rond de A2 ontstaan.

Oplossing

De volgende maatregelen worden genomen:

- Volledige verknoping A2 en A79.
- Nieuwe verbindingsweg tussen A2/A79 en bedrijventerrein Beatrixhaven.
- Meer groen en recreatie in Landgoederenzone.
- Tunnel tussen knooppunten Geusselt en Europaplein.
- Parklaan bovenop tunnel.
- Nieuwe stadsentrees bij Geusselt en Europaplein.

Planning

2010: tracébesluit

2011: start realisatie

2016: openstelling

Financiën Taakstellend budget: € 847 mln. De taakstellende bijdrage van het Rijk aan het project bedraagt € 678 mln. De regio draagt € 169 mln bij aan het project, inclusief een vastgoedpotentie. Tevens is samenwerking gezocht met private partijen.

Politiek/bestuurlijk Convenanten: in januari 2003 is een bestuursovereenkomst ondertekend. In december 2005 is de eerste

aanvullende bestuursovereenkomst getekend, de tweede in februari 2006. In juni 2006 is de samenwerkingsovereenkomst getekend, een trechteringsbesluit genomen en gekozen voor nadere uitwerking van een tunnelalternatief onder bestaand tracé. Op basis van de consultatie is door de bestuurlijke partijen bevestigd dat de eind 2008 door de marktpartijen aangeboden plannen binnen de vooraf vastgelegde bestuurlijke kaders passen.

Uitvoering Bij dit project worden integrale projectontwikkeling (gebied, vastgoed en infrastructuur), procedurele vervlechting (Tracéwet en Ruimtelijke Ordening) en innovatieve aanbesteding (vroegtijdige inschakeling van de markt) toegepast. In 2006 is de Public Private Comparator (PPC) uitgevoerd. Op basis daarvan is gekozen voor een Design&Build-contract. In juni 2009 is het project gegund. Het gegunde integrale plan is door het consortium nader uitgewerkt tot OTB- en Bestemmingsplan detailniveau. De voorbereidende uitvoeringswerkzaamheden zijn begin 2011 gestart. Het Tracébesluit en Bestemmingsplan zijn december 2011 onherroepelijk geworden en in 2012 is de uitvoering gestart.

File Top 50 Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van knelpunt 50 uit de File Top 50.

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen		•				
MIRT fase			•			
Opgave						
Oplossing					•	
Planning						
Financiën	•				•	•
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2010: de innovatieve aanpak vraagt om budgettaire kadering vooraf. In dat verband zijn de bijdragen van de partners vanaf peildatum april 2007 waardevast gemaakt.

2011: het OTB is in juni 2010 vastgesteld.

2012: het Tracébesluit is in december 2010 vastgesteld. Het project gaat over naar de realisatiefase.

2014: taakstellend budget is bijgesteld met € 47,5 mln door implementatie van de standaard tunneltechnische installaties.

2015: taakstellend budget bijgesteld n.a.v. de nadere invulling van de afspraken over de waardevastheid van de bijdragen.

A76 Aansluiting Nuth

Gebied	Limburg
Onderwerp	Hoofdwegen
Ministerie	IenM
Fase	Planuitwerking



Opgave Door de toekomstige aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg is de capaciteit van de aansluiting Nuth op de A76 te klein. Daarom hebben Rijk en regio afspraken gemaakt over de realisatie van een nieuwe robuuste aansluiting, ter vervanging van de verkeersonveilige aansluitingen Nuth en Schinnen.

Oplossing Het realiseren van de nieuwe aansluiting Nuth en het amoveren van de huidige aansluitingen Nuth en Schinnen op de A76. De nieuwe aansluiting zal via een turboverkeersplein worden aangesloten op de Buitenring Parkstad.

Planning De realisatie van het project is overgedragen aan de provincie Limburg.

Financiën Voor de aansluiting Nuth heeft het Rijk in het Convenant 'Bereikbaarheidsimpuls Limburg' € 63,5 mln toegezegd (geen indexering, inclusief voorbereidingskosten en eventueel terugvorderbare BTW). Het geld wordt niet eerder beschikbaar gesteld dan wanneer het Provinciale Inpassingsplan (PIP) onherroepelijk is.

Politiek/bestuurlijk Rijk en regio hebben in 2010 afspraken gemaakt in het Convenant 'Bereikbaarheidsimpuls Limburg'. Voor de realisatie sluiten Rijkswaterstaat en de provincie Limburg een Samenwerkings-overeenkomst.

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen						
MIRT fase						•
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2015: project is nieuw opgenomen in het MIRT. Eerder was dit onderdeel van het blad A2/A76 Maatregelenpakket Limburg.

Ruimtelijk mobiliteitspakket Maastricht-Noord

Gebied	Limburg
Onderwerp	Regionale/lokale infrastructuur
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave Voor de verdere ontwikkeling van Maastricht-Noord is een verbetering van de Maaskruisende bereikbaarheid en de daarmee samenhangende leefbaarheid van belang. De focus ligt hierbij op een versnelde verbetering van de Noorderbrug en het versterken van de alternatieve vervoerwijzen. Voor de ruimtelijke ontwikkeling van Maastricht-Noord is de afgelopen jaren een planvormingstraject doorlopen met de gebiedsontwikkeling Belvédère. De privaatsamenwerking is vormgegeven in de vorm van een Wijk in Ontwikkelingsmaatschappij (WOM Belvédère).

Oplossing De gemeente Maastricht heeft samen met de provincie Limburg en het Rijk afgesproken meerdere opties uit te werken om te komen tot een keuze voor het meest kosteneffectieve maatregelenpakket. Deze optie wordt geplaatst in het bredere perspectief van de ruimtelijke ontwikkeling van Maastricht-Noord. De verbetering van het Noorderbrugtracé wordt gecombineerd met een pakket van maatregelen gericht op het stimuleren en versterken van het openbaar vervoer en het langzaam verkeer, geflankeerd door een sturend parkeerbeleid.

Planning De planning is primair aan de regio.
2010: projectbesluit
2014: start realisatie
2018: oplevering

Financiën In het convenant 'Bereikbaarheidsimpuls Limburg' is overeengekomen dat het Rijk in totaal € 94 mln reserveert. Hiervan is € 10 mln beschikbaar gesteld in het kader van het Nota Ruimte-budget (Belvédère) en € 24 mln in het kader van het Actieprogramma Regionaal Openbaar Vervoer. Naast de rijksbijdrage van € 60 mln voor het ruimtelijk pakket Maastricht-Noord (via de BDU), hebben de gemeente Maastricht en provincie Limburg zich garant gesteld voor de regionale bijdrage.

Politiek/bestuurlijk In de bestuurlijke overleggen MIRT voor- en najaar 2009 is afgesproken dat de onlosmakelijke samenhang tussen de deelprojecten van de benuttingsvariant moet worden aangetoond. In het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2010 zijn afspraken gemaakt over de te onderzoeken varianten en de financiering. Convenant: de afspraken uit het bestuurlijk overleg voorjaar 2010 zijn in juni 2010 vastgelegd in het convenant 'Bereikbaarheidsimpuls Limburg'.

Uitvoering Medio 2014 is gestart met de aanbesteding in de vorm van design en construct. De gemeente Maastricht is verantwoordelijk voor dit project.

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2010: in het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2010 zijn afspraken gemaakt over het vervolgtraject.

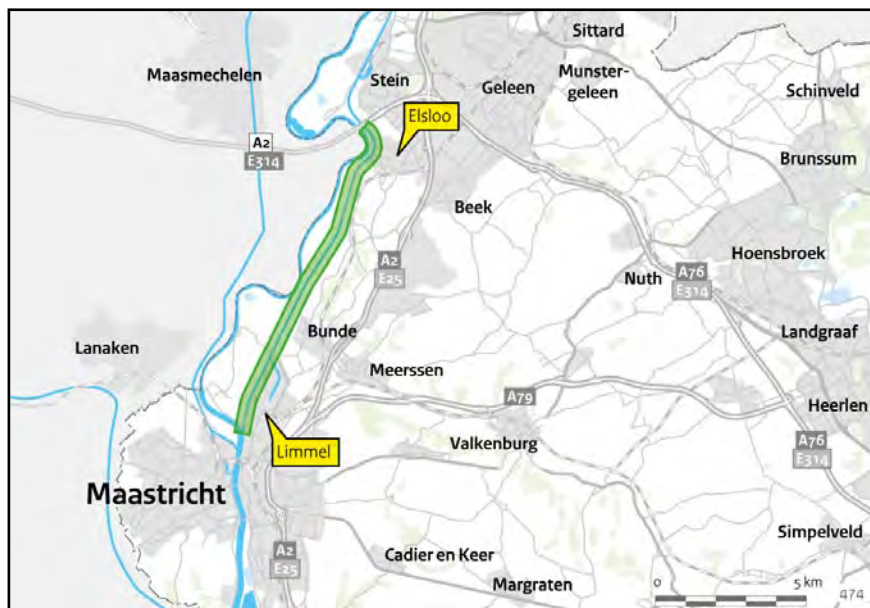
2011: in juni 2010 zijn in het convenant 'Bereikbaarheidsimpuls Limburg' afspraken gemaakt over de rijks-reservering voor het project.

2012: afgesproken dat de rijksbijdrage via de BDU wordt uitgekeerd.

2014: het bestemmingsplan 'ontwerp uitwerkingsplan aanlanding Noorderbrug' heeft tot 18 maart 2013 ter inzage gelegen. Medio 2014 zal de aanbesteding afgerond zijn. Het project is overgegaan naar de realisatiefase.

Maasroute, modernisering fase 2 (verbreding Julianakanaal (aanvulling III))

Gebied	Limburg
Onderwerp	Hoofdvaarwegen
Ministerie	IenM
Fase	Planuitwerking



Opgave De groei van het goederenvervoer over water alsmede de schaalvergroting leiden tot lange wachttijden bij de sluisen. Tevens vormt het huidige vaarwegprofiel een knelpunt voor een efficiënte verkeersafwikkeling.

Oplossing Het project Maasroute (MoMaRo fase 2, verbreding Julianakanaal (aanvulling III)) heeft tot doel:

- Het aanleggen van twee passeervakken in het Julianakanaal tussen Limmel en Elsloo. De verruiming van de bocht bij Elsloo is eind 2011 overgegaan naar de realisatiefase.
- Het invoeren van een verkeersmanagementvariant op het Julianakanaal.

Planning

2009: tracébesluit
2014: start realisatie
2018: openstelling

Financiën Taakstellend budget: € 33 mln.

Politiek/bestuurlijk De aanpassing van het Julianakanaal tussen Limmel en Elsloo bevindt zich nog in de planuitwerkingsfase doordat het Tracébesluit Zandmaas/Maasroute voor dit deel was afgewezen door de Raad van State.

De vaststelling van het Tracébesluit Zandmaas-Maasroute aanvulling III heeft plaatsgevonden in het najaar van 2009. Het besluit heeft ter inzage gelegen. In het najaar van 2010 is het tracébesluit onherroepelijk geworden. De aanpassing vormt een integraal deel van het project Maasroute en vormt de grensoverschrijdende component van het project die maakt dat Maasroute is aangewezen als Europees prioritair project.

Uitvoering Realisatie zal zijn op basis van een geïntegreerd Design- & Construct-contract (D&C-contract).

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						•
Financiën		•	•			
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

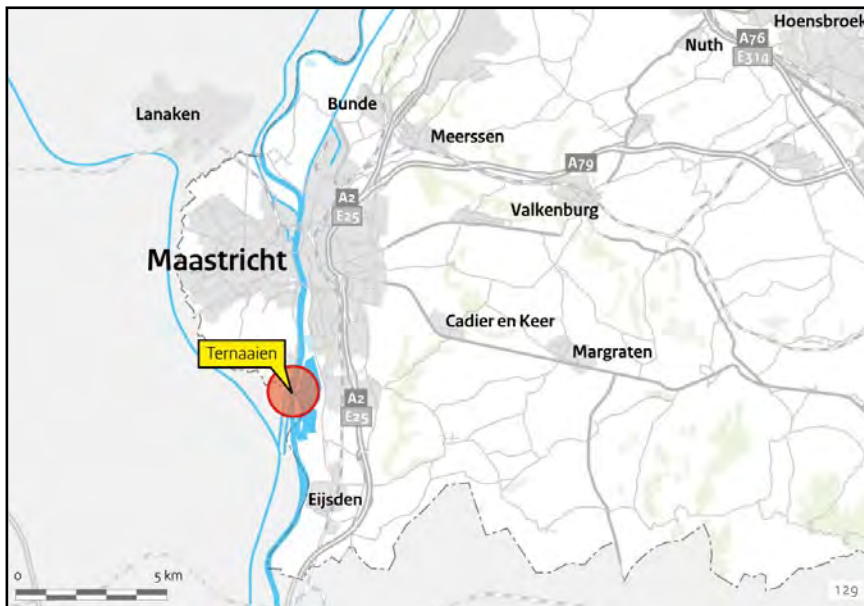
2012: de projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 14 mln). Het TB is eind 2010 onherroepelijk geworden.

2013: het onderdeel Verruimen van de bocht bij Elsloo is eind 2011 naar de realisatiefase gegaan. Daarom is het taakstellend budget voor dit project verlaagd met € 34 mln; dit bedrag is aan het realisatiebudget Maasroute toegevoegd.

2014: vanwege samenhang met deelprojecten die in realisatie zijn gegaan, is de planning aangepast.

Bouw vierde sluiskolk Ternaaien

Gebied	Limburg
Onderwerp	Hoofdvaarwegen
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave De scheepvaartverbinding tussen de Maasroute en het Albertkanaal (B), bestaande uit het sluiscomplex Ternaaien, heeft een te kleine schutcapaciteit, waardoor lange wachttijden voor de scheepvaart ontstaan. Bovendien is de betrouwbaarheid door één grote scheepvaartkolk kwetsbaar.

Oplossing Het vergroten van de schutcapaciteit door de bouw van een vierde sluiskolk met tegelijkertijd vergroting van de betrouwbaarheid.

Planning

2011: uitvoeringsbeslissing
2011: start realisatie
2015: openstelling

Financiën Het project zal door Nederland en België (Wallonië) gezamenlijk worden gefinancierd. Bijdrage van Nederland aan de realisatie van de door België te bouwen vierde sluiskolk is € 10 mln plus 50% van de planuitwerkingskosten, zijnde € 2,5 mln. De Europese Commissie subsidieert de planuitwerking voor 50%. Er vindt gelijke verrekening plaats tussen Nederland en Wallonië van deze subsidie. Voor de uitvoering ontvangt de Waalse overheid een Europese subsidie van 30% van de aanlegkosten.

Politiek/bestuurlijk Toezeggingen: afspraken naar aanleiding van ministerieel overleg tussen Nederland en België d.d. 19 februari 2001 over de kolkbreedte en gelimiteerde Nederlandse bijdrage aan het project.

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2010: project is vertraagd; naar verwachting zal Wallonië een besluit tot uitvoering nemen.

2011: uitvoeringsbesluit zal najaar 2010 worden genomen, waarna realisatie in 2011 start. In verband met Europese subsidie zal de aanleg worden versneld met als streefdatum voor oplevering december 2013.

2012: het project is overgegaan naar de realisatiefase. Oplevering is vertraagd van eind 2013 naar begin 2015 vanwege vertraging in besluitvorming aanbestedingsprocedure door Wallonië. De gestelde termijn voor EU-subsidie is tevens verlengd naar 2015.

2013: de uitvoering is eind 2011 gestart.

Maasroute, modernisering fase 2

Gebied	Limburg
Onderwerp	Hoofdvaarwegen
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave De groei van het goederenvervoer over water alsmede de schaalvergroting leiden tot lange wachttijden bij de sluisen. Tevens vormt het huidige vaarwegprofiel een knelpunt voor een efficiënte verkeersafwikkeling.

Oplossing Het project Maasroute (MoMaRo fase 2) heeft tot doel:

- Het realiseren van een klasse Vb vaarweg met een diepgang van 3,50 meter op de noord-zuidverbinding Weurt-Ternaaien. Dit ter accommodatie van de autonome groei van het transport over water, alsmede het accommoderen van de moderne scheepvaart.
- Het realiseren van een doorvaarthoogte op het traject Weurt-Born van 9,10 meter en een doorvaarthoogte van 7,00 meter op de trajecten Grave-Lith en Born-Ternaaien.
- Het bevorderen van betrouwbare reistijden door het verminderen van oplopende wachttijden bij de sluisen door capaciteits-, beschikbaarheids- en/of verkeersmanagementmaatregelen, met name te Weurt, Heumen, Heel, Maasbracht en Born.
- Het realiseren van de Verruiming van de bocht bij Elsloo is eind 2011 van de planuitwerkingsfase naar de realisatiefase gegaan en aan dit project toegevoegd.

Planning

2002: tracébesluit
2005: start realisatie
2018: openstelling

Financiën Taakstellend budget: € 667 mln.

Uitvoering Het project wordt in een aantal deelpakketten aanbesteed, het eerste pakket (Weurt) is in 2005 aanbesteed in E&C-vorm, de volgende pakketten worden aanbesteed in Design & Construct. In 2008 is een PPC uitgevoerd, met als resultaat dat de aanbesteding van de keersluis te Limmel d.m.v. een DBFM-contract is gestart.

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën		•	•	•	•	•
Pol./Best.					•	

Toelichting op de wijzigingen

2011: van de TEN-subsidie is € 72 mln verwerkt in het taakstellend budget.

2012: projectkosten aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 81 mln) en met € 40 mln verhoogd vanuit het budget voor Groot Variabel Onderhoud, in verband met het meenemen van enkele geplande onderhoudswerkzaamheden in het aanlegcontract van de Maasroute.

2013: verbreding Julianakanaal wordt niet als DBFM op de markt gezet, maar met een D&C contract. Bij keersluis Limmel wordt de marktbenadering wel ingezet met een DBFM contract. Onderdeel Verruimen van de Bocht bij Elsloo is eind 2011 van de planuitwerkingsfase naar de realisatiefase gegaan. Daarom is het taakstellend budget verhoogd met € 34 mln.

2014: contract voor verbreding van Juliana-kanaal en de bocht bij Elsloo is gegund.

2015: diverse onderhoudswerkzaamheden voor vaarwegverbetering die aansluiten bij de scope van de Maasroute zijn uitgevoerd. Hierdoor zijn efficiencyvoordelen behaald omdat de werkzaamheden aan de lopende contracten konden worden toegevoegd. Benodigd budget is daarbij overgeboekt naar de Maasroute.

Oost-Nederland

Visie

Hoofdoopgaven

Gebieden met concentratie van opgaven van nationaal belang

Overige gebiedsoopgaven

Kaarten

MIRT-onderzoeken

Project- en programmabladen

Visie

Het landsdeel Oost-Nederland omvat de provincies Gelderland en Overijssel. Centrale ambitie voor Oost-Nederland is het versterken van de (inter)nationale concurrentiepositie, in balans met de kwaliteit van de leefomgeving. Het landsdeel kent een zeer gevarieerd landschap; ruim 40% van de natuur in Nederland ligt ook in landsdeel Oost. Het gebied ligt tussen de Randstad en Duitsland (Rijn-Ruhrgebied en Berlijn) en Noord- en Oost-Europa. Kennis en innovatie en een brede economische basis is de kracht. Conform de SVIR manifesteren zich met name de volgende vier economische concentraties in Oost-Nederland: Food Valley in en rond Wageningen (topsector Agro & Food), Health Valley in en rond Nijmegen (Life Sciences & Health), modecluster in Arnhem (Creatieve Industrie) en nanotechnologie in Twente (High Tech Systemen en Materialen). Naast deze topsectoren zijn er mogelijkheden voor de doorontwikkeling van de logistiek (regionaal en nationaal) en energie- en milieutechnologie. De grote rivieren Waal, Rijn en IJssel spelen niet alleen een belangrijke rol in de ruimtelijke inrichting en de ruimtelijke kwaliteit maar kennen tevens een belangrijke opgave voor de waterveiligheid.

Hoofdoopgaven

Versterking van het vestiging- en productiemilieu in relatie tot de topsectoren

Voor de verdere ontwikkeling van de economische kracht van

Oost-Nederland is versterking van het vestigingsklimaat van de economische kerngebieden belangrijk. Bereikbaarheid, het bieden van een attractief woonmilieu, het versterken van de campusvorming van de universiteiten en een goed aanbod aan vestigingslocaties zijn belangrijke voorwaarden. Innovatie wordt gestimuleerd door samenwerking tussen kennisintensieve bedrijven en instellingen binnen en buiten Oost-Nederland en door het versterken van de 'gouden driehoek' (onderwijs, ondernemers en overheid). De demografische ontwikkelingen in Oost-Nederland vragen aandacht. Naar verwachting stabiliseert de bevolkingsgroei als geheel in 2030, terwijl de grotere steden, mede als gevolg van urbanisatie, blijven groeien. Als tegenbeweging zijn in de meer landelijke gebieden de gevolgen van krimp al merkbaar (bijv. Achterhoek). Dit heeft gevolgen voor de arbeids- en woningmarkt, het voorzieningenniveau en daarmee voor de ruimtelijke structuur en het vestigingsmilieu. Ook vergt het extra aandacht voor de bereikbaarheid van de grootstedelijke agglomeraties. Oost-Nederland wil haar energieopwekking op een toekomstbestendige, duurzame en innovatieve wijze laten plaatsvinden, zodat zij minder afhankelijk is van fossiele brandstoffen.

Versterken en benutten van de corridors

Bereikbaarheid is een randvoorwaarde voor het versterken van de economische potentie. Door Oost-Nederland lopen twee van de drie (internationale) Oost-West corridors over de weg. De A1 corridor (A1, IJssel, Twentekanaal en Berlijnlijn) en de A15 corridor (A12 en A15, Waal, ICE-verbinding Randstad-Duitsland en Betuweroute). Noord-Zuid loopt er een verbindingzone tussen A1



en A12/A15 via A50. De twee corridors behoren tot het TEN-T (Trans-European Transport Network). De hieraan gelegen binnenhavens van Nijmegen, Hengelo, Almelo en Deventer, zijn als Europese hoofd (core) binnenhavens aangemerkt. Oost-Nederland heeft de ambitie om meer economisch rendement te halen uit de doorvoer van goederen van de mainports naar Duitsland, door op multimodale knooppunten meer activiteiten te genereren die toegevoegde waarde leveren. Voor de corridors is de totstandkoming van één logistiek systeem (spoor, vaarwegen en wegen) dat synchromodaliteit faciliteert, het uitgangspunt. De synergie tussen havens en andere multimodale knooppunten wordt versterkt, zodat de groei van het goederenvervoer zo veel mogelijk via binnenvaart en spoor wordt opgevangen. Het hoofdweg- en het hoofdspoorwegennet heeft ook een regionale ontsluitende functie voor de stedelijke gebieden. Dit geldt met name voor Arnhem-Nijmegen, Twente, Stedendriehoek en Zwolle-Kampen. Oost-Nederland zet in op zowel het versterken en benutten van de corridors, alsmede op de bereikbaarheid van en tussen de stedelijke gebieden in Oost- en Noord-Nederland, Randstad, Duitsland, Brabant en Limburg.

Bij de watercorridors dienen oplossingen zowel het scheepvaartbelang als de hoogwaterveiligheid te borgen. De Rijntakken ondervinden namelijk steeds meer bodeminstabiliteit (erosie en verzanding). Rijk en regio moeten samenwerken om ongewenste ingrepen te voorkomen en synergiemaatregelen te stimuleren.

Wateropgave

In landsdeel Oost zullen maatregelen moeten worden getroffen om zowel het eigen grondgebied als de Randstad te blijven beschermen tegen hoogwater. Piekafvoer kan als gevolg van klimaatverandering toenemen en vaker optreden. Daarom werken Rijk en regio samen aan de waterveiligheid in het MIRT Onderzoek Deltaprogramma Rivieren. In 2014 adviseert de deltacommissaris het kabinet over mogelijke nieuwe normen voor waterveiligheid. Het streven is dat iedereen die in Nederland achter een dijk woont, kan rekenen op een basisveiligheidsniveau.

Aanvullend hierop wordt bezien of er extra maatregelen nodig zijn voor die gebieden waar nu een relatief grote kans is op grote economische schade en/of veel slachtoffers. Tenslotte zal aandacht worden besteed aan de gevolgen van een overstroming voor vitale en kwetsbare infrastructuur. Rijk en regio zoeken in het gebiedsgerichte deelprogramma Rivieren van het Deltaprogramma naar slimme oplossingen voor het borgen en – waar nodig – verder verbeteren van de waterveiligheid. Daarbij wordt naar (innovatieve) dijkversterking, rivierverruiming, afvoerverdeling en ruimtelijke aanpassingen achter de dijk en rampenbeheersing gekeken (meerlaagsveiligheid). Behalve de deltabeslissing over nieuwe veiligheidsnormen zijn ook de beslissingen die het kabinet in 2015 neemt over de zoetwatervoorziening, de Rijn-Maas monding, het IJsselmeer en Ruimtelijke adaptatie van belang.

In Oost-Nederland liggen belangrijke bundelingen van economische waarden in het gebied rond Arnhem-Nijmegen, Food Valley, Zwolle-Kampen en de Stedendriehoek. Bij de keuze van maatregelen die de waterveiligheid vergroten worden dan ook meerdere belangen meegewogen: natuur, gebiedsontwikkeling en economie (bevaarbaarheid, overslagmogelijkheden, recreatief medegebruik). De 'flessenhalzen' die steden vormen voor de rivier, creëren voor de wateropgave zowel een uitdaging als kansen, in combinatie met de ruimtelijke inrichting en de stedelijke ontwikkeling, zoals het geval is bij bijvoorbeeld de dijkteruglegging bij Lent.

Gebieden met concentratie van opgaven van nationaal belang

Stadsregio Arnhem Nijmegen (incl. Food Valley)

De belangrijkste opgave in de stadsregio Arnhem Nijmegen is de versterking van het stedelijk en economisch kerngebied en realisatie van een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor werken en wonen, verbeteren van leefbaarheid en interne en externe bereikbaarheid (OV en weg). De stadsregio is de thuisbasis van Health Valley: het medische technologiecluster in Nijmegen en omgeving dat bedrijven, overheden, gezondheidszorg en kennisinstellingen met elkaar verbindt. Er wordt met name samenwerking gezocht op de as Enschede-Nijmegen-Oss-Eindhoven (Red Med TechHighway). Ambitie is uit te groeien tot een toonaangevend Europees cluster op het gebied van Life Sciences & Health.

Daarnaast is er een internationaal modecluster in Arnhem gevestigd. In de stadsregio zijn tot 2040 nog ruim 50.000 woningen gepland om te voorzien in de woningbehoefte. De ligging van het gebied aan rivieren en het aantal oeververbindingen vormt de belangrijkste oorzaak van het relatief hoge percentage lokaal en regionaal autoverkeer dat gebruik maakt van het hoofdwegenet. Rijk en regio onderzoeken gezamenlijk een (robuust) toekomstbeeld van de economische en maatschappelijke meerwaarde van de stadsregio Arnhem Nijmegen. Daarvan afgeleid wordt onderzocht welke fysiek ruimtelijke en/of overige maatregelen nodig zijn ter versterking van de (inter)nationale concurrentiepositie, de bereikbaarheid en het vestigingsklimaat in de regio Arnhem Nijmegen aansluitend op het al reeds ingezette maatregelenpakket conform Beter Benutten en de doortrekking van de A15

Food Valley

De regio Food Valley bestaat sinds 2011 uit een samenvoeging van de regio's WERV en De Vallei; er werken nu acht Gelderse en Utrechtse gemeenten in dit kader samen. Belangrijkste opgave in de Food Valley is het uitbouwen van de (inter)nationale concurrentiepositie van het kennis- en innovatiecluster rondom Wageningen Universiteit en Researchcentrum (WUR) op het gebied van gezonde en duurzame voeding en leefomgeving, in aansluiting op de topsector Agro & Food. Hiertoe is al een MIRT onderzoek uitgevoerd waaruit blijkt dat goede samenwerking, een aantrekkelijk en veilig

woon- en werkklimaat en goede faciliteiten voor kennisontwikkeling en –valorisatie en economische branding naast goede verbindingen van belang zijn.

Regio Twente

De opgave in Twente is versterking van het stedelijk en economisch kerngebied met in het bijzonder de innovatiedriehoek (Hart van Zuid in Hengelo – het Kennispark van de Universiteit Enschede – gebiedsontwikkeling Luchthaven Twente) en de goederenoverslag aan de Twentekanalen. Daarbij wordt gestreefd naar integrale ontwikkeling van ruimtelijke en infrastructurele opgaven, naar duurzaam en energiezuinig bouwen en naar ruimtelijke kwaliteit. In Twente is in de afgelopen jaren een belangrijk cluster nanotechnologie in de topsector High Tech Systemen en Materialen ontstaan. Daarbij fungeert de Universiteit Twente (UT), in samenwerking met overheden en het bedrijfsleven, als incubator en innovator. Projecten als het Kennispark Twente, het WTC in Hart van Zuid/WTC in Hengelo, de capaciteitsuitbreiding van A1 en de gebiedsontwikkelingsplannen rond de luchthaven ondersteunen deze strategie ruimtelijk en bedrijfsmatig. Met aanvullende maatregelen voor Beter Benutten, capaciteitsuitbreidingen op A1, uitbreiding en verbetering van het Agglonet Twente, inclusief grensoverschrijdende verbindingen, kan de bereikbaarheid van het gebied nu en in de toekomst gegarandeerd worden. Een burgerluchthaven Twente kan bijdragen aan de internationale bereikbaarheid van Twente en ontwikkeling van de Euregio. Daarnaast werken de regionale overheden samen met maatschappelijke partners aan een ontwikkelingsperspectief voor de Netwerkstad, waarin de economische speerpunten High Tech Systemen en Materialen, Logistiek en toerisme een ruimtelijke vertaling krijgen en gewerkt kan worden aan het benodigde vestigingsklimaat.

Overige gebiedsopgaven

Riviereengebied

De waterveiligheid is een randvoorwaardelijke opgave voor dit gebied. Het beter benutten van de totale capaciteit van de bestaande corridor A15 in het riviereengebied (water, spoor, weg) en het onderzoeken van de mogelijkheden om het goederenvervoer via de weg om te buigen naar vervoer over water en spoor, is voor dit gebied een belangrijke vervolgopgave. Tenslotte heeft de regio de ambitie om de gunstige ligging van het gebied (langs het assenkruis A2/A15 en de achterlandverbindingen) beter te benutten (logistiek), om daarmee de regionale economie verder te stimuleren en te ontwikkelen. Aandachtspunt is het in stand houden van de bevaarbaarheid van de Waal, Rijn en IJssel; door klimaatverandering en waterveiligheidsingrepen staat deze onder druk.

Zwolle-Kampen Netwerkstad

Zwolle-Kampen Netwerkstad is een regio met aantrekkingskracht voor instellingen en bedrijven. De grootste zorg is te voorkomen dat er nieuwe bereikbaarheidsopgaven met name op het gebied van spoor ontstaan, mede als gevolg van de aansluiting op de

Hanzelijn. De ontwikkeling van de Spoorzone Zwolle is daarbij voor de regio een essentiële opgave. Hiervoor wordt het project 'Zwolle Spoor' uitgevoerd. Onderdeel hiervan is aanpak van het knelpunt bij Herfte. De economische en demografische groeiopgave van Zwolle-Kampen komt in een nieuw perspectief te staan door de water- en klimaatopgave in de IJsseldelta. Keuzes en nieuwe functiecombinaties zijn nodig om de gevolgen van flexibilisering van het IJsselmeerpeil en rivierverruiming op te vangen en tegelijkertijd ruimte te bieden voor de verstedelijkings- en bereikbaarheidsopgaven.

Regio Stedendriehoek

Het Assenkruis van A1 en IJsselzone vormt de kern van de Stedendriehoek Apeldoorn-Deventer-Zutphen en verbindt de regio met de andere stedelijke regio's in Oost-Nederland. Het Assenkruis wordt versterkt door een combinatie van infrastructurele en waterveiligheidsmaatregelen en gebiedsontwikkeling.

Zie voor gebiedsagenda Oost-Nederland:

<http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/brieven/2013/11/18/bijlage-5c-gebiedsagenda-oost-nederland-2013.html>

Opgaven Oost-Nederland

Algemeen

-  Stedelijke regio met een concentratie van topsectoren

Economie

Topsectoren

-  High Tech Systemen & Materialen
-  Creatieve Industrie
-  Life Sciences & Health
-  Agro & Food

-  Burgerluchthaven van nationale betekenis

-  Binnenhaven van (inter)nationale betekenis

-  Kennis

Regionaal

-  Energie
-  Agro & Food

-  Greenport
-  Multimodaal knooppunt regionale betekenis (logistiek)

Verstedelijking

-  Extensivering

Regionaal

-  Stedelijke vernieuwing / transformatie
-  Uitleg

Bereikbaarheid

-  Hoofdwegenet
-  Opgave hoofdwegenet
-  Nieuwe verbinding hoofdwegenet
-  Hoofdspoorwegenet
-  Opgave hoofdspoorwegenet
-  Opgave grensoverschrijdend spoor-vervoer
-  OV-knooppunt
-  Hoofdvaarwegenet
-  Opgave hoofdvaarwegenet
-  Opgave brug
-  Corridor achterlandverbinding

Regionaal

-  (Belangrijke) regionale weg
-  Opgave belangrijke regionale weg
-  Samenhangend HOV-netwerk
-  Opgave brug

Op de kaart zijn t.a.v. infrastructuur de huidige opgaven aangegeven waar een MIRT Verkenning, MIRT Onderzoek of planuitwerking loopt.

Natuur, Landschap & Erfgoed

-  EHS op land (herijkt)
-  Natura 2000 - land
-  Natura 2000 - water
-  Nationaal Park
-  Cultureel erfgoed op (voorlopige) lijst werelderfgoed

Water

-  Primaire kering - voldoet niet
-  Primaire kering - nader onderzoek
-  Primaire kering - voldoet
-  Piekafvoer / Afwatering
-  Afvoerdeling
-  Peilbeheer IJsselmeer
-  Coalitie Natuurlijke Klimaatbuffer
-  Berging (zoekgebied)
-  Droogtegevoelig gebied: geen wateraanvoer uit hoofdwatersysteem mogelijk

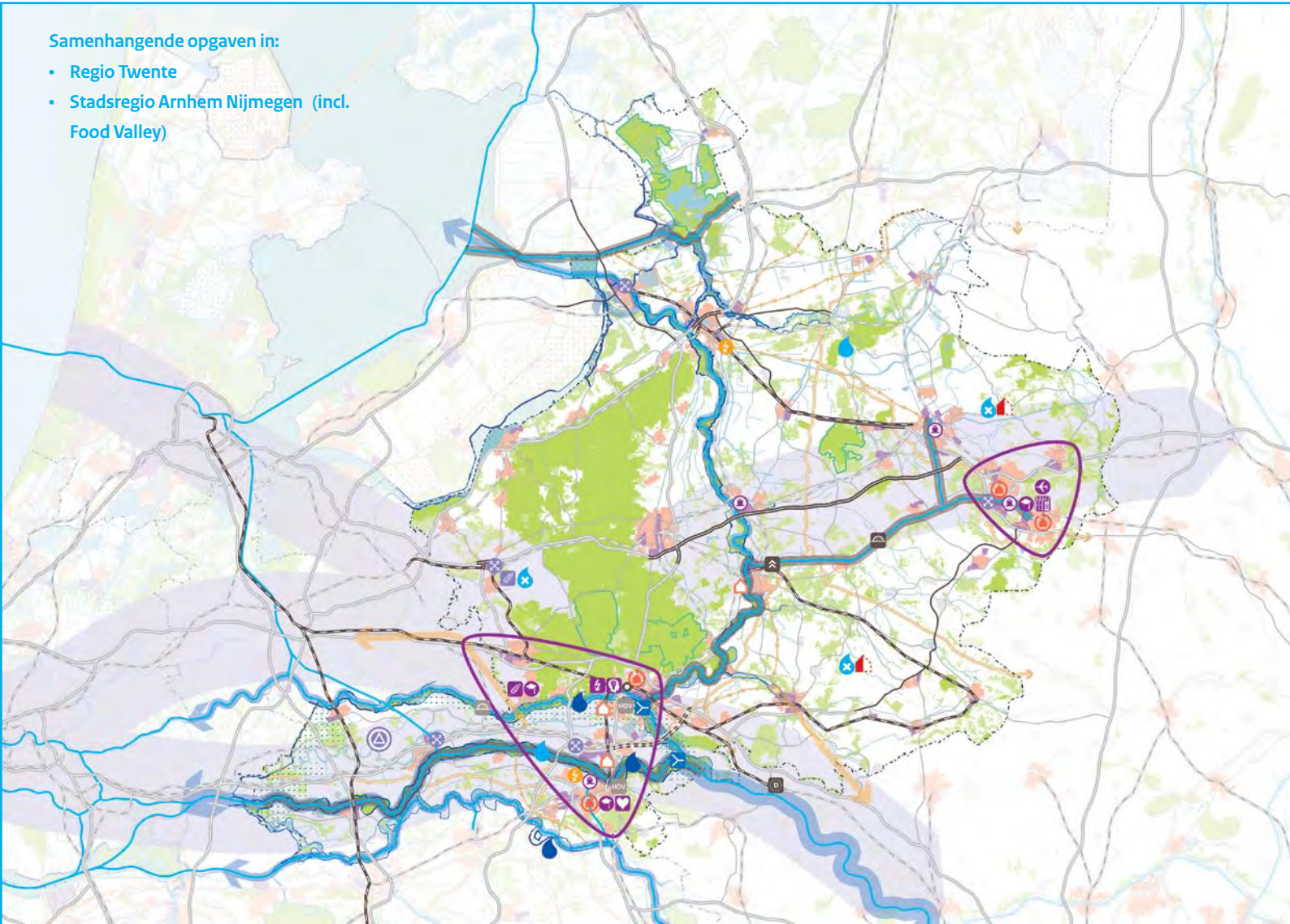
Energie

-  (Mogelijke) vestigingsplaats elektriciteitsproductie > 500MW
-  Hoogspanningsleiding > 220kV
-  Nieuwe hoogspanningsverbinding 380kV
-  Buisleidingenstrook

Opgaven Oost-Nederland

Samenhangende opgaven in:

- Regio Twente
- Stadsregio Arnhem Nijmegen (incl. Food Valley)



MIRT-ONDERZOEKEN

- 1) Arnhem Nijmegen
- 2) Bruggen Twentekanalen
- 3) Corridor Oost (goederenvervoer)
- 4) IJssel-Vechtdelta

VERKENNING

- 5) N35 Nijverdal-Wierden

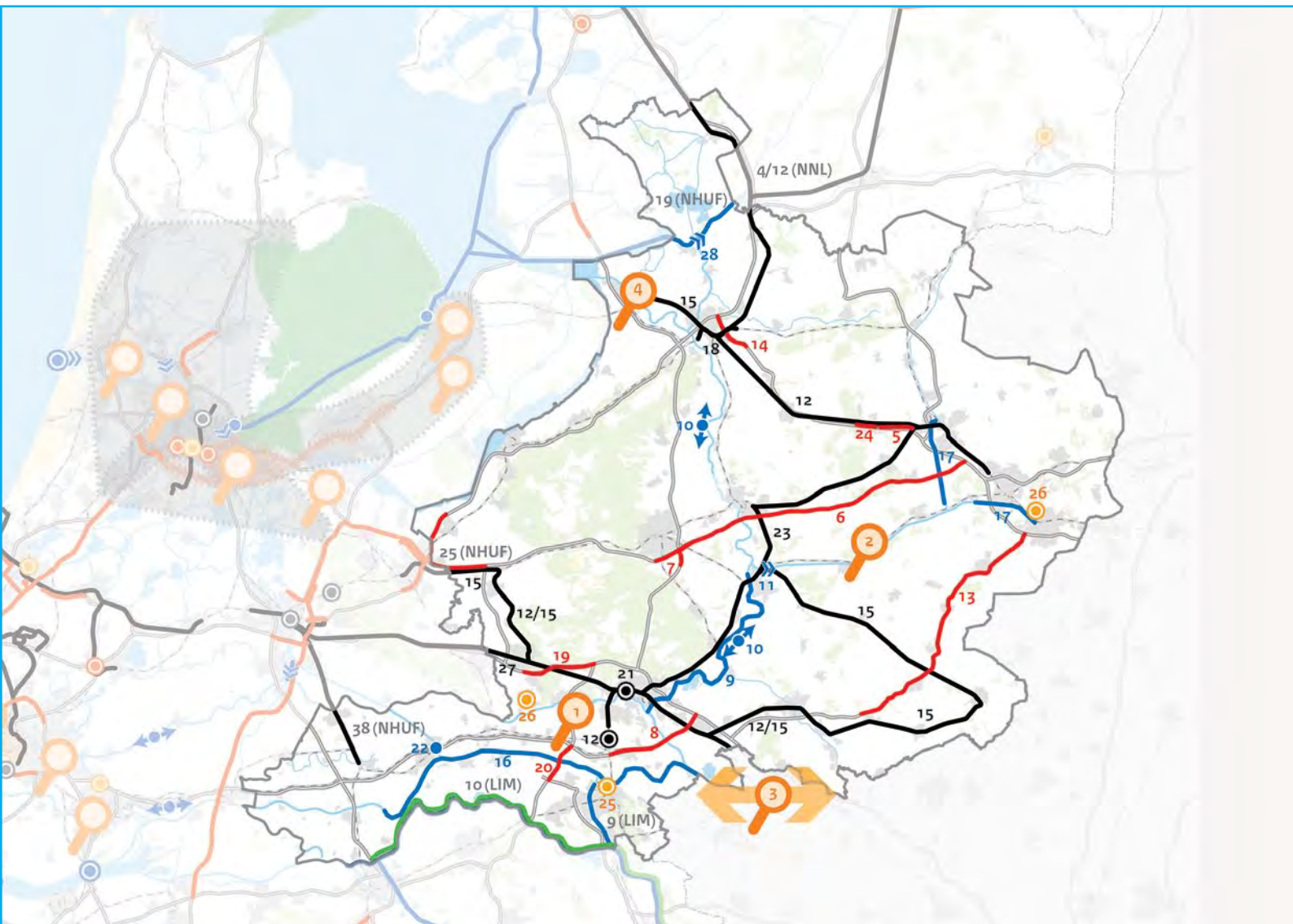
PLANUITWERKING

- 6) A1 Apeldoorn-Azelo
- 7) A1 Apeldoorn-Zuid-Beekbergen
- 8) A12/A15 Ressen-Oudbroeken (Via15)
- 9) Bovenloop IJssel (IJsselkop tot Zutphen)
- 10) Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen IJssel
- 11) Capaciteitsuitbreiding sluis Eefde
- 12) Lenteakkoordimpuls 4 spoorlijnen Oost-Nederland
- 13) N18 Varsseveld-Enschede
- 14) N35 Zwolle-Wijthmen
- 15) Quicksan Decentraal Spoor Oost-Nederland
- 16) Toekomstvisie Waal
- 17) Twentekanalen, verruiming (fase 2)
- 18) Zwolle-Herfte

REALISATIE

- 19) A12 Ede-Grijsoord
- 20) A50 Ewijk-Valburg
- 21) Arnhem Centraal (NSP)
- 22) Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen
Amsterdam-Rijnkanaal-Zuid
- 23) Goederenroute Elst-Deventer-Twente (NaNOV)
- 24) N35 Combiplan Nijverdal
- 25) Nijmegen omarmt De Waal (Waalfront)
- 26) Sterke regio's: Oost-Nederland
- 27) Traject Oost
- 28) Vaarweg Meppel-Ramspol (keersluis Zwartsluis)

Projecten Oost-Nederland



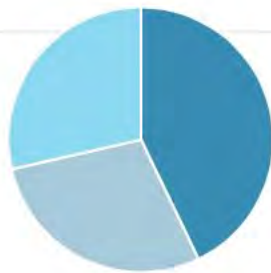
Legenda

- Wegen
- ● Spoor / OV
- Vaarwegen
- >> Sluis
- <<●>> Ligplaats
- ○ Integrale ontwikkelingen
- Water

- * (LIM)
- * (NNL) Regio-overschrijdende projecten;
- * (NHUF) zie kaart betreffende regio

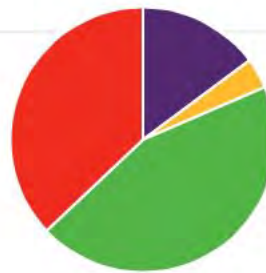
Infographic Oost-Nederland

Verdeling
aantal projecten naar onderwerp



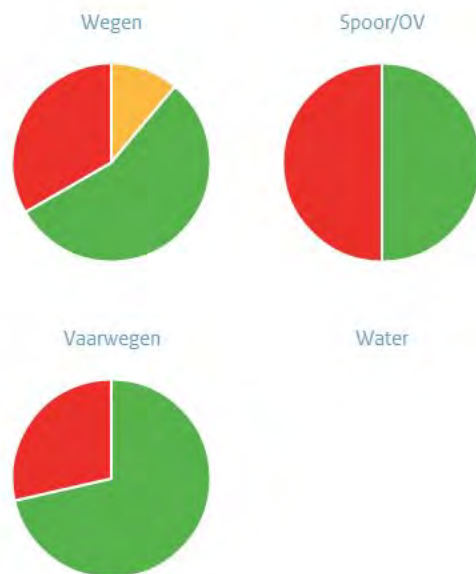
Wegen	9
Spoor/OV	6
Vaarwegen	6
Water	0

Verdeling
aantal projecten naar fase



Onderzoek	4
Verkenning	1
Planuitwerking	12
Realisatie	10

Verdeling
aantal fases naar onderwerp



Onderzoek Verkenning Planuitwerking Realisatie

	Onderzoek	Verkenning	Planuitwerking	Realisatie
Wegen	0	1	5	3
Spoor/OV	0	0	3	3
Vaarwegen	0	0	5	2
Water	0	0	0	0

Legenda

Onderwerpen

- Wegen
- Spoorwegen
- Vaarwegen
- Water

Fasen

- Onderzoek
- Verkenning
- Planuitwerking
- Realisatie

28

Totaal aantal projecten

Aanleiding en doel

Aanleiding voor het gebiedsgericht MIRT-onderzoek in de regio Arnhem Nijmegen is dat ondanks capaciteitsuitbreidingen van het hoofdwegenet, de inter- en intraregionale bereikbaarheid van de regio Arnhem Nijmegen problematisch blijft, door o.a. de specifieke ligging, toenemende druk op de toegang tot de steden en pendel. Gezien de consequenties daarvan voor de verdere ontwikkeling van de economische potenties (waaronder topsectoren) in dit gebied en voor de doorstroming van het verkeer op de corridor naar Duitsland, is besloten tot een gezamenlijk gebiedsgericht MIRT-onderzoek.

Doel van dit MIRT-onderzoek is om eerst een (robuust) toekomstbeeld te schetsen van de economische en maatschappelijke meerwaarde van de regio, waarbij aandacht wordt besteed aan de economische analyse en ontwikkeling (topsectoren), de woningbouwopgave, de stedelijke bereikbaarheid en de doorstroming en betere benutting van de achterlandverbindingen. Vervolgens wordt daarvan afgeleid aangegeven welke fysiek ruimtelijke en/of overige maatregelen nodig zijn ter versterking van de (inter)nationale concurrentiepositie en het vestigingsklimaat in de regio Arnhem Nijmegen.

Planning

2014: Uitvoering en afronding van het onderzoek.

Betrokkenen

Stadsregio Arnhem Nijmegen (trekker), provincie Gelderland, IenM (DGB, DGRW en RWS) en regiogemeenten.

Bruggen Twentekanalen

Gebied Oost-Nederland
Fase MIRT-onderzoek

Aanleiding en doel

Sinds de bouw van de bruggen is het verkeer steeds zwaarder geworden. De draagkracht van 15 bruggen over het Twentekanaal is onvoldoende om het huidige zwaar verkeer te accommoderen.

In 2013 zijn de gevolgen van een beperking van het gebruik van de bruggen voor het zwaar vrachtverkeer onderzocht. In het najaar 2014 hebben betrokken partijen bestuurlijk vastgesteld dat voor vier bruggen een oplossing dient te komen om het zwaar vrachtverkeer voor de regionale logistiek te kunnen faciliteren. Partijen hebben daarnaast onder meer afgesproken dat een nadere analyse van het landbouwverkeer nodig is.

Doel van het tweede deel van het MIRT-onderzoek is om voor het regionale landbouwverkeer de gevolgen van een gebruiksbeperking op de bruggen in beeld te brengen. Vervolgens zal in samenspraak met de regio gekomen worden tot een structurele oplossing om de gewenste verkeersafwikkeling (landbouw en logistiek) in het belang van de economische ontwikkeling van de regio te faciliteren. Hierbij wordt breed gekeken naar mogelijke oplossingen (niet alleen infrastructuur).

Planning

Najaar 2014: maken van bestuurlijke afspraken om het (midden)zwaar verkeer op midden- en lange termijn duurzaam te faciliteren.

Betrokkenen

Ministerie IenM, provincie Overijssel, provincie Gelderland, Regio Twente, gemeenten Lochem, Hof van Twente, Almelo en Hengelo en het betrokken bedrijfsleven (logistiek en landbouw).

Corridor Oost (goederenvervoer)

Gebied Oost-Nederland
Fase MIRT-onderzoek

Aanleiding en doel

In het bestuurlijk overleg MIRT van eind 2013 hebben Rijk en regio afgesproken gezamenlijk te werken aan projectplannen voor het MIRT Goederenonderzoek Oost op de corridor Rotterdam-Arnhem/Nijmegen-Duitsland.

In de Gebiedsagenda Oost is 'versterken en benutten corridors' een van de drie hoofdpogingen. Vanuit het Platform Logistiek (topsector) is deze corridor aangewezen als een van de drie topcorridors in Nederland. Het is een internationale TEN-T corridor.

Het primaire doel van het onderzoek is het in beeld brengen van de kansen en belemmeringen voor het optimaliseren van de logistieke keten in de multimodale goederencorridor opdat de bereikbaarheid en de concurrentiekracht van Nederland wordt versterkt. Als vragen staan centraal hoe kansen te benutten en belemmeringen weg te nemen en welke samenwerkingsvormen tussen betrokken partijen daarvoor nodig zijn.

Hierbij speelt het stimuleren van:

- optimaal en flexibel gebruik van bestaand infrastructuurnetwerk (weg, rail, water en buisleiding);
- efficiëntieverbetering logistieke sector en achterlandnetwerk;
- benutting van economische ontwikkelingskansen.

Planning

Oktober 2014: afronding kwartiermakersfase + vaststellen scope en vervolgaanpak.

Betrokkenen

Rijk, Strategisch Platform Logistiek (SPL) en provincies, gemeenten, maatschappelijke organisaties en bedrijfsleven die geografisch gelegen zijn op de corridor Oost.

Aanleiding en doel

Regio en Rijk werken samen aan het opstellen van een overkoepelende strategie voor het gehele gebied van de IJssel-Vechtdelta. Hierbij wordt nagegaan welke doelen van de gebiedsagenda spelen in het gebied, en in hoeverre deze mee kunnen koppelen met de waterveiligheidsopgave. De vervolgstap in het onderzoek is om na te gaan of vanuit een totaalvisie op de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van het gebied er kansen worden gezien voor ruimtelijke oplossingen die bijdragen aan de waterveiligheid, volgens het concept van meerlaagsveiligheid. Voor regio en Rijk is de IJssel-Vechtdelta een pilotgebied als het gaat om vragen over de governance en financiering van meerlaagsveiligheid. Het MIRT-onderzoek kan aanbevelingen doen gericht op de verbetering van de samenhang van maatregelen voor dijkversterking, ruimtelijke inrichting en crisisbeheersing.

Planning

Fase 1: november 2013 – oktober 2014

Presentatie resultaten fase 1: bestuurlijk overleg MIRT (oktober 2014).

Fase 2: PM

Betrokkenen

Provincie Overijssel, ministerie IenM, de gemeenten Zwolle, Kampen, Zwartewaterland, waterschap Groot Salland en de veiligheidsregio IJsselland.

N35 Nijverdal-Wierden

Gebied	Oost-Nederland
Onderwerp	Hoofdwegen
Ministerie	IenM
Fase	Verkenning



Opgave De N35 tussen Nijverdal en Wierden is een weg met kwetsbare doorstroming en verkeersveiligheidsknelpunten. Het Rijk heeft in de Mobiliteitsaanpak de ambitie uitgesproken om op termijn de N35 te laten functioneren als stroomweg (100 km/u), zodat een volwaardige schakel tussen de stedelijke economische centra Zwolle-Kampen en Twente tot stand kan komen. De regio heeft haar ambities verwoord in haar Marsroute N35.

Planning De verkenning moet leiden tot het bestuurlijk vaststellen van een voorkeursalternatief dat binnen het budgettaire kader de verkeersveiligheid en doorstroming verbetert. Daarna volgt een korte planuitwerkingsfase. De startbeslissing is genomen in maart 2011. Vanwege de uitbreiding van het aantal alternatieven in de verkenning zal deze eind 2014 gereed zijn.

Politiek/bestuurlijk In het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2010 hebben Rijk en regio ingestemd met de start van deze verkenning, waarbij het taakstellend budget van € 80 mln als randvoorwaarde geldt. Op basis van afspraken uit het bestuurlijk overleg MIRT najaar 2009 is dit budget gelijkelijk verdeeld tussen IenM en de provincie Overijssel. Omdat bleek dat de beoogde oplossing het beschikbare budget ruim overschreed, hebben Rijk en regio medio 2012 afgesproken de verkenning te vervolgen met een versoerd alternatief. Ondanks de versobe-

ring was € 20 mln extra benodigd. Hiervoor is in 2013 zowel door het Rijk als de regio € 10 mln extra toegezegd om dit alternatief mogelijk te maken. Medio 2013 hebben Rijk en regio op verzoek van de regio besloten de verkenning uit te breiden met een tweede variant. Deze variant is het initiatief van een aantal omwonenden. Op basis van een haalbaarheidstudie door de regio is in het voorjaar van 2014 besloten een variant met een ongelijkvloerse kruising en aansluiting in Nijverdal aan de verkenning toe te voegen. Indien gekozen wordt voor deze variant zullen de extra kosten daarvan gedragen worden door de regio.

Betrokkenen IenM en de provincie Overijssel, de gemeenten Hellendoorn, Holten-Rijssen, Wierden en de regio Twente. In een gezamenlijk opgezet traject met het Platform Participatie worden zowel de bestuurders als de bewoners betrokken bij de uitwerking van de plannen.

Nijmegen omarmt de Waal (Waalfront)

Gebied	Oost-Nederland
Onderwerp	Integrale gebiedsopgaven
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave De hoogwaterproblematiek noopt tot meer ruimte voor de rivier, de bereikbaarheid vraagt om de aanleg van een nieuwe stadsbrug. De stadsbrug en de rivier vormen het middelpunt van de toekomstige stedelijke opgave. Onderdeel van de stedelijke opgave is de herstructurering van het westelijk deel van Nijmegen, met mogelijkheden voor een nieuw waterfront. De herstructureringsopgave moet de milieudruk verminderen en bedrijven meer ruimte bieden. In dit gebied speelt een integrale gebiedsopgave zodat een goede stedenbouwkundige samenhang ontstaat.

Oplossing Vanuit de wateropgave is het plan voor de dijkverlegging bij Lent vastgesteld (basismaatregel uit de PKB Ruimte voor de Rivier, zie desbetreffende projectblad). Aan de zuidzijde van de Waal is transformatie en herstructurering voorzien van een ca. 33 ha groot bedrijventerrein tot een gebied met 2.100 woningen en 20.000 m² schone bedrijvigheid. Aan de noordzijde van de Waal worden in het kader van de Vinexopgave 12.000 woningen gerealiseerd met een centrumgebied op de noordelijke oever van de Waal. De capaciteitsverruiming van de Waal vindt plaats tegenover de historische binnenstad. Daarbij ondergaat het rivierenlandschap een transformatie. Ook wordt de bestaande Waalkade opnieuw onder de loep genomen en wordt door verschillende partijen gewerkt aan natuurontwikkeling in de uiterwaarden aan beide zijden van de rivier.

De tweede stadsbrug Nijmegen is inmiddels gerealiseerd.

Planning

2009: start realisatie
Voltooiing van het totale plan was voorzien rond 2021. Dit wordt verschoven naar 2007.

Financiën Taakstellende rijksbijdrage: € 25 mln uit het Nota Ruimtebudget.

Uitvoering Gebiedsontwikkeling Handelskade: na de sanering van de grond en het vergroten van het terrein door het gedeeltelijk dempen van de haven en het verleggen van de primaire waterkering, is op 14 maart 2014 de eerste paal geslagen en is de start van de bouw van 540 appartementen, 4.000 m² commerciële ruimten (restaurants en bedrijfsruimten) en 550 gebouwde parkeerplaatsen een feit. Inmiddels is ook een begin gemaakt met de ontwikkeling van het meest westelijke deel van het plan nabij de brug, het Brugkwartier. Na sloop van de opstallen en sanering van de gronden en zo nodig archeologisch onderzoek wordt in maart 2015 gestart met de realisatie van de opstallen. Het totaal aantal woningen in het Brugkwartier zal uitkomen tussen de 325 en 550. De einddatum van het project is verschoven van 2021 naar 2027. De minister van IenM stelt de beschikking volgens planning vast op 31 december 2027.

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen						
MIRT fase	•					
Opgave						
Oplossing					•	
Planning			•			
Financiën						•
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2010: in december 2008 is de taakstellende rijksbijdrage voor het project bepaald, waarmee het project is overgegaan naar de realisatiefase.

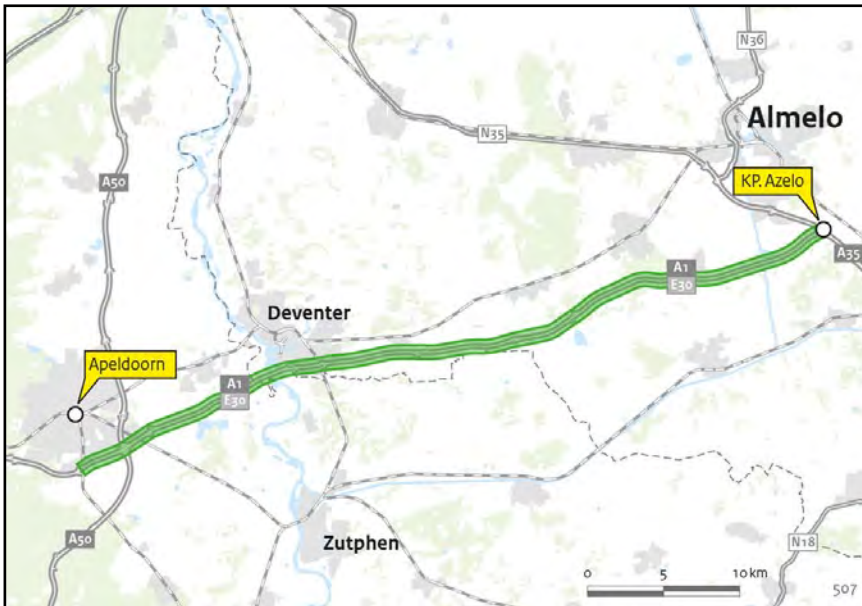
2013: de voltooiing is 3 jaar opgeschoven door gewijzigde economische omstandigheden. In de periode waarin het bedrijventerrein wordt getransformeerd naar een woonomgeving dient in voldoende mate sprake te zijn van een levendige en leefbare situatie. In 2013 is het voormalige fabriekspand van de Honig middels het instrument Tijdelijk Anders Bestemmen (TAB) ingezet voor tijdelijke initiatieven (met name kunst en cultuur). (maximaal 8 jaar). In november 2013 is de stadsbrug De Oversteek geopend.

2014: het aantal te realiseren woningen in Waalfront is neerwaarts bijgesteld om zodoende meer grondgebonden woningen te kunnen bouwen. De realisatie van een nieuw WOII museum in industrieel erfgoed De Vasim, maakt als gebiedstrekker onderdeel uit van de stedelijke ontwikkeling Waalfront.

2015: de uitvoering van gebied Handelskade is begonnen. Voltooiing is 6 jaar opgeschoven doordat organisatie gebiedsontwikkeling in de plaats is gekomen van blauwdruk. Hiertoe is in april 2014 een goedkeurende wijzigingsbeschikking afgegeven door de minister van IenM.

A1 Apeldoorn-Azelo

Gebied	Oost-Nederland
Onderwerp	Hoofdwegen
Ministerie	IenM
Fase	Planuitwerking



Opgave De bereikbaarheid van de A1-zone, het wegennetwerk en de A1 tussen Apeldoorn en Azelo als onderdeel hiervan, is vanuit regionaal en (inter)nationaal perspectief van belang voor de economische ontwikkeling. De bereikbaarheid voldoet op het traject A1 Apeldoorn-Azelo niet aan de doelstellingen in de SVIR.

Oplossing Het traject A1 Apeldoorn-Azelo wordt verbreed met één rijstrook. Bij Deventer wordt gebruik gemaakt van de bestaande brug. Het oostelijk deel van het traject wordt verbreed in de middenberm. Grofweg ontstaat in de nieuwe situatie 2x4 op het westelijke deel en 2x3 op het oostelijke deel. De regio stelt aanvullende middelen beschikbaar voor inpassing.

Planning Met het aanbod van de regio om een deel van het traject voor te financieren, wordt het project gefaseerd uitgevoerd.

- 2017: tracébesluit
- 2017: start realisatie fase 1 (Twello-Deventer en Deventer-Oost-Rijssen)
- 2019-2021: openstelling fase 1
- 2024: start realisatie fase 2 (Apeldoorn-Twello, Deventer-Deventer-Oost en Rijssen-Azelo)
- 2026-2028: openstelling fase 2

Financiën Taakstellende budget: € 420 mln. De regio draagt € 115 mln bij aan het project. Daarnaast financiert de regio een bedrag van € 29 mln voor.

Politiek/bestuurlijk Vanuit de regio zijn de provincies Overijssel en Gelderland, de stedendriehoek Apeldoorn-Deventer-Zutphen, de regio Twente en de gemeenten gelegen binnen de A1-zone betrokken. Rijk en regio hebben gewerkt aan de verkenning A1-zone waarin een verkenning naar een capaciteitsuitbreiding van de A1 is geïntegreerd. Op basis van de uitkomsten van deze gezamenlijke MIRT Verkenning is er overeenstemming over het gewenste ruimtelijke concept en over de wijze waarop de capaciteitsuitbreiding van de A1 tussen Apeldoorn-Azelo op termijn kan plaatsvinden. In oktober 2013 is dit vastgelegd in de bestuursovereenkomst tussen het Rijk en de regio (provincie Overijssel, provincie Gelderland, regio Twente en de Stedendriehoek).

Projecthistorie

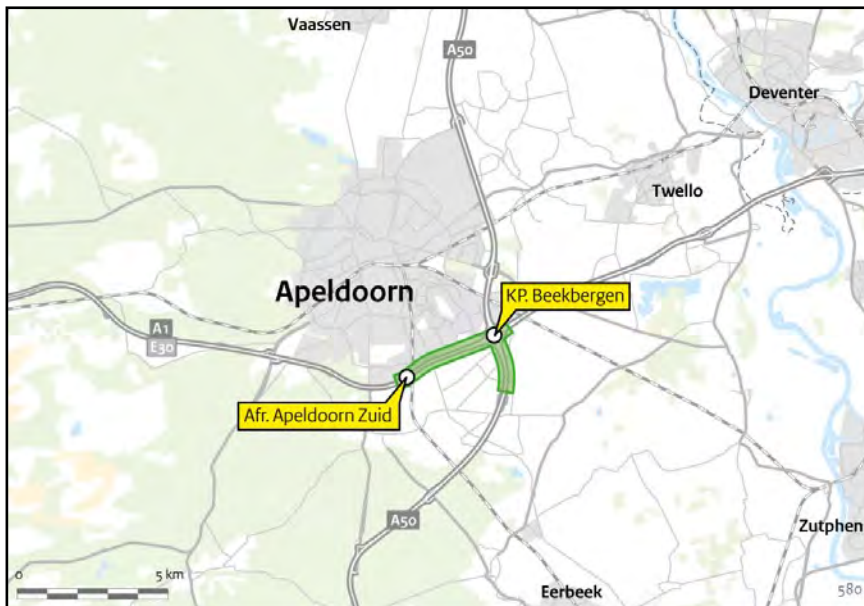
	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen						
MIRT fase						•
Opgave						
Oplossing					•	
Planning					•	
Financiën					•	
Pol./Best.					•	

Toelichting op de wijzigingen

2015: de minister heeft in het najaar 2013 het voorkeursalternatief vastgesteld. Het project is daarmee overgegaan naar de planuitwerkingsfase. De bestuurlijk afspraken zijn vastgelegd in een bestuurs-overeenkomst en tevens is het taakstellende budget vastgesteld.

A1 Apeldoorn-Zuid-Beekbergen

Gebied	Oost-Nederland
Onderwerp	Hoofdwegen
Ministerie	IenM
Fase	Planuitwerking



Opgave Als gevolg van weefbewegingen op het knooppunt Beekbergen ondervindt het doorgaande verkeer op de A1 en het verkeer op de verbinding Deventer-Arnhem hinder. Dit heeft een negatief effect op de goede en veilige doorstroming van het verkeer op de A1.

Oplossing Verbetering van het knooppunt Beekbergen door aanleg van weefstroken op de A1, een directe verbindingsboog tussen de A1 en de A50 op het knooppunt en een extra rijstrook op de A50 tussen het knooppunt en de verzorgingsplaats De Brink.

Planning

2015: tracébesluit
2016: start realisatie
2016-2018: openstelling

Financiën Taakstellend budget: € 36 mln.

Politiek/bestuurlijk Deze planuitwerking volgt uit het maatregelpakket robuust netwerk, gebiedsgerichte uitwerking Mobiliteitsaanpak, november 2008. De regio heeft zich verbonden aan uitvoering van enkele projecten op het onderliggend wegennet die een sterke relatie hebben met bovengenoemde maatregelen op het hoofdwegennet. De regio financiert deze aanpassingen voor een bedrag van € 5,1 mln (prijsspeil 2008) uit eigen middelen. In het 4^e kwartaal van 2009 is de aanvangsbeslissing en de startnotitie vastgesteld.

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen		•				
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning			•	•	•	
Financiën			•			
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2011: het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

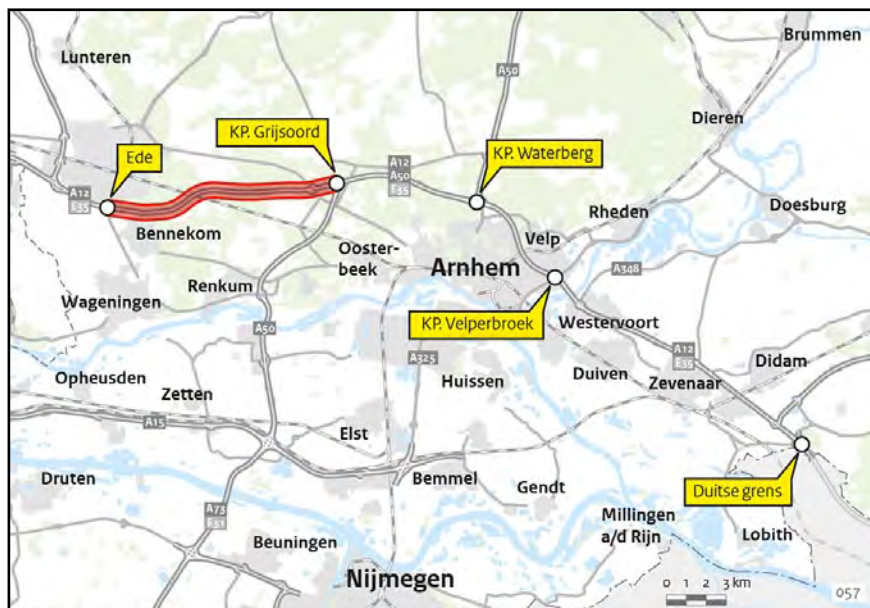
2012: de projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 7 mln). Aanpassingsplanning vanwege vertraging onderzoeken t.b.v. Tracébesluit.

2013: vanwege de noodzaak tot actualiseren van de verkeersgegevens is het Tracébesluit vertraagd en daarmee verschuift tevens de start realisatie en de openstelling met een jaar. Vanwege doorwerking Begrotingsakkoord verschuift de start realisatie naar 2014 en de openstelling van 2015 naar 2016.

2014: de bezuinigingen uit het Lente- en aanvullend Regeerakkoord van 2012 en herstel geluidsregister (i.h.k.v.SWUNG) hebben tot gevolg gehad dat de planning is herijkt.

A12 Ede-Grijsoord

Gebied	Oost-Nederland
Onderwerp	Hoofdwegen
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave Op de verbinding A12 Ede-Grijsoord doen zich verkeersafwikkelingsproblemen voor waardoor de bereikbaarheid verslechtert.

Oplossing Voor de huidige autosnelweg 2x2 rijstroken zijn diverse alternatieven onderzocht. In de standpunten A12 Veenendaal-Ede en A12 Ede-Duitse Grens, is in 2002 gekozen voor een uitbreiding met spits- of plusstrook (het benuttingsalternatief). Uit aanvullende verkeersonderzoeken is gebleken dat voor een gedeelte van de trajecten A12 Veenendaal-Ede en A12 Ede-Duitse grens, namelijk het gedeelte A12 Ede-Grijsoord, de in 2002 gekozen alternatieven het geconstateerde knelpunt onvoldoende oplossen. De standpunten zijn in juli 2009 voor het gedeelte A12 Ede-Grijsoord partieel herzien, waarbij gekozen is voor een permanente verbreding met één rijstrook in beide richtingen (2x3). Op 12 september 2012 is het tracébesluit onherroepelijk verklaard. Inmiddels is het project overgegaan naar de realisatiefase.

Planning

2015: start realisatie
2017: openstelling

Financiën Taakstellend budget: € 120 mln.

Politiek/bestuurlijk Tijdens bestuurlijk overleg 2005 is geconstateerd dat het knelpunt Ede-Grijsoord moet worden aangepakt en dat doortrekking van de A15 een oplossing kan zijn voor het knelpunt op de A12 (Maanderbroek- Waterberg) en voor de problematiek op het onderliggend wegennet. In 2006 hebben Rijk en regio een bestuursovereenkomst (ON2472) gesloten over de financiering en organisatie van de planuitwerking van dit project en de verbreding A12 Ede-Grijsoord. De provincie Gelderland draagt aan dit project en het project Doortrekking A15 naar A12 (ViA15) in totaal € 360 mln bij en de Stadsregio Arnhem Nijmegen € 12,5 mln (prijspeil 2011).

Uitvoering In 2010 is een PPC uitgevoerd. Het project wordt met een DBFM contract uitgevoerd, waarin tevens de instandhouding van het traject Veenendaal-Ede wordt meegenomen.

File Top 50 Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van knelpunt 19 uit de File Top 50.

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen	•	•	•			
MIRT fase						•
Opgave						
Oplossing						
Planning			•	•		
Financiën			•			
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2010: op 13 juli 2009 zijn de Standpunten Veenendaal-Ede en Ede-Duitse grens (benuttingsalternatief) herzien voor het gedeelte Ede-Grijsoord. Gekozen is voor een permanente verbreding naar 2x3 rijstroken.

2011: het OTB is in juni 2010 vastgesteld.

2012: de projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellende budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 21 mln). Wijziging in planning realisatie door extra benodigde onderzoeken voor het TB en extra benodigde tijd voor voorbereiding realisatie.

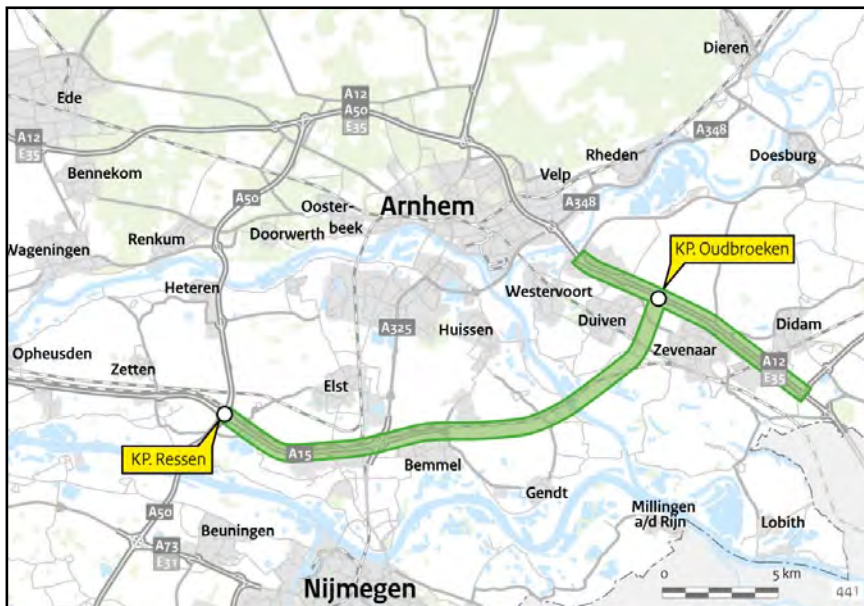
2013: het tracébesluit is in december 2011 vastgesteld. Het Begrotingsakkoord leidt tot een latere start van de realisatie. Eventueel effect op de openstelling is nog niet bekend.

2014: de bezuinigingen uit het Lente- en aanvullend Regeerakkoord van 2012 hebben tot gevolg dat dit project is getemporeerd en de planning is aangepast.

2015: het project is overgegaan naar de realisatiefase.

A12/A15 Ressen-Oudbroeken (ViA15)

Gebied	Oost-Nederland
Onderwerp	Hoofdwegen
Ministerie	IenM
Fase	Planuitwerking



Opgave De groei van het autoverkeer belemmert op termijn een goede verkeersafwikkeling op de A12 en de A15 ten zuiden en oosten van Arnhem.

Oplossing

De doortrekking van rijksweg 15 als autosnelweg, 2x2 rijstroken tussen knooppunt Ressen en de A12, inclusief een volwaardige aantakking op de A12 met weefvakken tussen Duiven en Zevenaar (ViA15). Tevens worden de A15 Valburg-Ressen en de A12 Duiven-Ouddijk verbreed met een rijstrook.

Planning

2015: tracébesluit
2016: start realisatie
2019-2021: openstelling

Een deel van het taakstellend budget van dit project wordt door tol opgebracht. Om de tolheffing mogelijk te maken zal er gelijktijdig met het (O)TB een (ontwerp)tolbesluit genomen moeten worden. Voor dit tolbesluit is een wettelijke basis nodig, daarom is er een wetsvoorstel in voorbereiding.

Financiën Taakstellend budget: € 840 mln (inclusief bijdrage regio). Hiervan zal € 287 mln door tol worden opgebracht.

Politiek/bestuurlijk In januari 2012 heeft de minister van IenM het standpunt voor het doortrekkingsalternatief A15 Noord met een

brug over het Pannerdensch Kanaal en een halfverdiepte (-3 meter) ligging tussen Duiven en Zevenaar vastgesteld. In juni 2012 is in overleg met de Tweede Kamer besloten tot een aanpassing van het standpunt (TK 29385, nr. 72): het tracé wordt verlegd bij Groessen en in de aanbesteding wordt de markt uitgedaagd om bij Groessen een geheel verdiepte ligging in plaats van een halfverdiepte ligging binnen budget aan te bieden. De provincie Gelderland draagt aan dit project en het project A12 Ede-Grijsoord in totaal € 360 mln bij en de Stadsregio Arnhem Nijmegen € 12,5 mln (prijsspeil 2011). In juli 2013 hebben Rijk en regio een bestuursovereenkomst ondertekend. Het Rijk spant zich in om het project in 2019 open te stellen voor verkeer. In december 2013 heeft de minister van IenM het toltarief vastgesteld ten behoeve van de effectbepalingen.

Uitvoering In 2010 is een PPC uitgevoerd, waaruit volgt dat DBFM geadviseerd wordt als contractvorm.

File Top 50 Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 26 en 40 uit de File Top 50.

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2011: omdat op basis van recente ramingen het budget niet toereikend is, inventariseren het rijk en de regio de mogelijkheden voor oplossing hiervan.

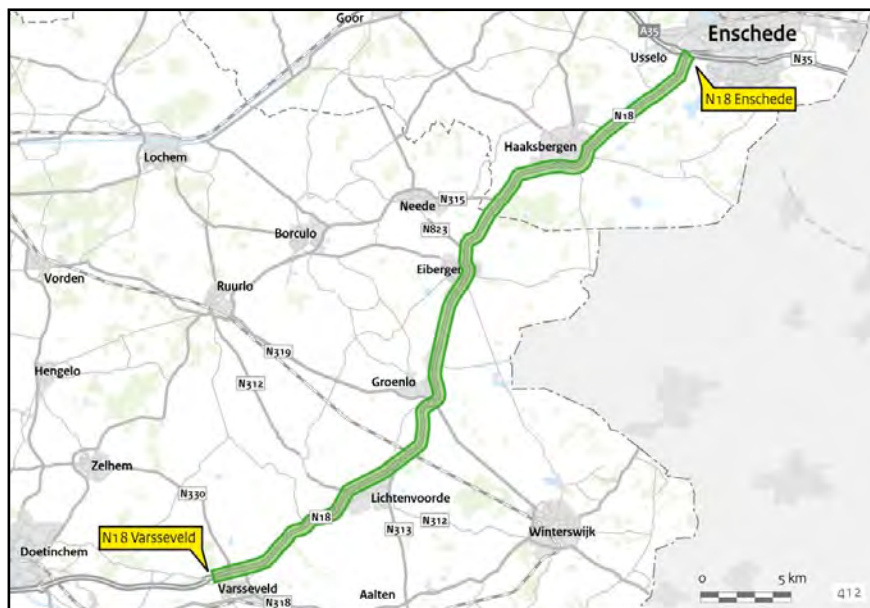
2012: de projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 110 mln).

2013: de minister heeft in 2012 een standpunt inzake het doortrekkingsalternatief ingenomen. In juni 2012 is in overleg met Tweede Kamer het standpunt aangepast.

2014: planning is herijkt na vaststelling van het gewijzigd standpunt en het aanhouden van besluitvorming ten tijde van de bezuinigingen uit het Lente- en aanvullend Regeerakkoord van 2012.

N18 Varsseveld-Enschede

Gebied	Oost-Nederland
Onderwerp	Hoofdwegen
Ministerie	IenM
Fase	Planuitwerking



Opgave De aanpak van de verkeersonveiligheid op het gehele tracé en van de leefbaarheid in de kernen, met name van Eibergen en Usselo.

Oplossing In het tracébesluit is vastgesteld dat op het gedeelte Varsseveld-Groenlo verkeersveiligheidsmaatregelen worden getroffen met handhaving van de maximumsnelheid van 80 km/u. Tussen Groenlo en Enschede wordt een nieuwe N18 aangelegd met omleidingen rond Eibergen, Haaksbergen en Usselo en de maximumsnelheid wordt verhoogd naar 100 km/u. De afwaardering van de huidige N18 is onderdeel van de projectscope.

Planning

2013: tracébesluit
2014: vaststelling wijzigingstracébesluit
2016: start realisatie
2019-2021: openstelling

Financiën Taakstellend budget: € 336 mln (incl. bijdrage regio en vastgoedopbrengsten € 151 mln). Hierbij wordt rekening gehouden met een PPS-taakstelling van € 10 mln.

Politiek/bestuurlijk Naar aanleiding van Standpuntkeuze oktober 2009 is extra dekking gevonden voor € 12 mln waardoor de totale rijksbijdrage op € 179 mln komt. Het convenant N18 is in december 2009 getekend. Tijdens het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2010 zijn nadere afspraken

gemaakt over scope aanpassingen met betrekking tot de aansluiting N18/A35, en verplaatsing van aansluitingen bij Eibergen en Groenlo. In 2014 is op verzoek van de regio een wijziging op het tracébesluit in procedure gebracht in verband met een verdiepte ligging van de N18 ter hoogte van Haaksbergen. De regio draagt de meerkosten van € 4 mln. Met de regionale partijen is daarnaast in 2014 een realisatieovereenkomst gesloten waarin onder andere afspraken zijn gemaakt over de overdracht van de bestaande N18.

Uitvoering In 2010 is op basis van het PPC gekozen voor een DBFM-contract. Eind 2012 is naar aanleiding van de Aanbestedingswet 2012 besloten tot een D&C-contract voor het deel Varsseveld-Lichtenvoorde en een DBFM-contract voor het deel Groenlo-Enschede.

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen	•					
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing			•			•
Planning			•	•		•
Financiën		•	•	•		•
Pol./Best.				•		•

Toelichting op de wijzigingen

2010: n.a.v. het advies van de Commissie MER is in 2009 een aanvullend MER gemaakt.

2011: het Standpunt is ingenomen (derde kwartaal 2009). De financiën zijn aangepast door toezegging van extra rijksbijdrage € 12 mln.

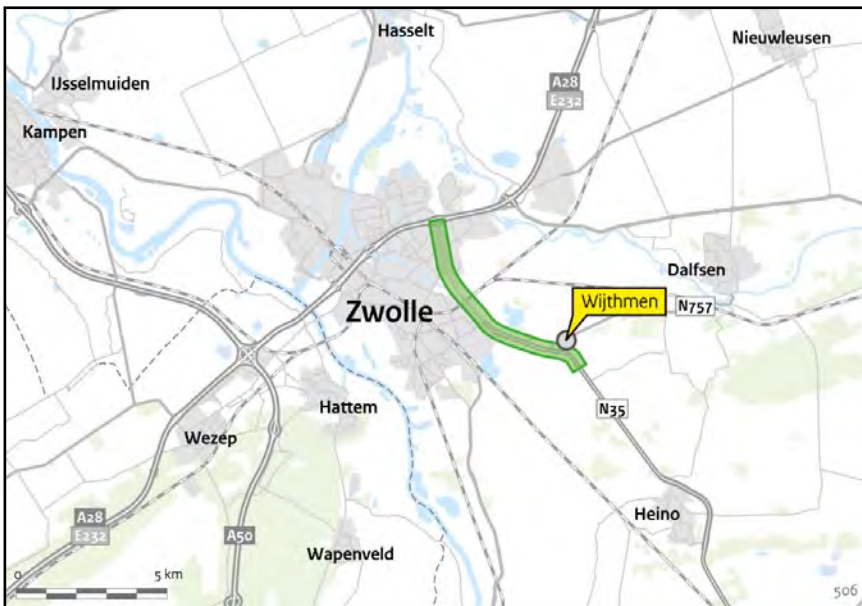
2012: de projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. In het Regeerakkoord zijn taakstellingen afgesproken voor bovenwettelijke inpassing, aanpassing omgevingsrecht en toepassing PPS. De planning is vertraagd als gevolg van scopewijziging, extra studietijd en gekozen contractvorm.

2013: ondanks een versobering, zoals tijdens het bestuurlijk overleg MIRT eind 2011 besloten, is de rijksbijdrage met € 5 mln verhoogd. Realisatie is aangepast vanwege toepassen andere contractvorm.

2015: het budget is verhoogd i.v.m. de geplande vastgoedinkomsten (gewijzigde administratieve methode) en een scopewijziging (verdiepte ligging). De planning is gewijzigd t.g.v. de latere vaststelling van het tracébesluit en de consequenties van de aanbestedingswet 2012.

N35 Zwolle-Wijthmen

Gebied	Oost-Nederland
Onderwerp	Hoofdwegen
Ministerie	IenM
Fase	Planuitwerking



Opgave Op de N35 Zwolle-Wijthmen doet zich door de groei van autoverkeer met name in de spits vertraging voor. Daarnaast moet de leefbaarheid en verkeersveiligheid verbeterd worden.

Oplossing Een uitbreiding van 2x1 naar 2x2 rijstroken, grotendeels op bestaand tracé. Er is sprake van een beperkte omleiding bij Wijthmen. De snelheid wordt verhoogd naar 100 km/u. Bij aansluiting van de Kroesenallee wordt een ongelijkvloerse kruising aangelegd.

Planning

2015: tracébesluit
2016: start realisatie
2016-2018: openstelling

Financiën Taakstellend budget: € 48 mln (incl. € 29 mln bijdrage provincie Overijssel).

Politiek/bestuurlijk Door het amendement Hofstra/Van Hijum (TK 30800 A, nr 43) is € 16 mln beschikbaar gesteld voor dit project. Door het Rijk is een extra bijdrage van € 6 mln toegezegd tijdens het bestuurlijk overleg MIRT najaar 2008. In 2012 is spanning ontstaan tussen raming en budget. Er is overeenstemming bereikt over de oplossing: het doorvoeren van versoberingen en een extra budget van het Rijk van € 1,6 mln. Bestuurlijk is afgesproken dat daarnaast nog € 1 mln door het Rijk van BenO naar realisatie zal worden overgeboekt en staat de regio garant voor € 0,5 mln extra. In juni 2013 zijn bovenstaande afspraken vastgelegd in een bestuursovereenkomst.

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen						
MIRT fase		•				
Opgave						
Oplossing						
Planning				•	•	
Financiën			•	•	•	
Pol./Best.					•	

Toelichting op de wijzigingen

2011: het project is overgegaan van de verkennings- naar de planuitwerkingsfase.

2012: de projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 7,7 mln).

2013: ten gevolge van het oplossen van de spanning tussen budget en raming en de noodzaak van het doorvoeren van versoberingen, is er vertraging ontstaan, waardoor vaststelling van het tracébesluit is doorgeschoven naar 2013. De openstelling van de weg zal daardoor in 2015 plaatsvinden.

2014: de bezuinigingen uit het Lente- en aanvullend Regeerakkoord van 2012 hebben tot gevolg gehad dat de bestuurs-overeenkomst is aangehouden en de planning van het project is herijkt. Anticiperend op het besluit van de regering over de bouwimpuls in 2014 is de planning voor openstelling aangepast.

A50 Ewijk-Valburg

Gebied	Oost-Nederland
Onderwerp	Hoofdwegen
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave De groei van het autoverkeer belemmert op termijn een goede verkeersafwikkeling op de A50 tussen Ewijk en Valburg.

Oplossing Op grond van het in oktober 2005 vastgestelde standpunt op de trajectnota A50 Ewijk-Grijsoord is besloten om het traject in twee delen uit te werken. Het gedeelte Ewijk tot en met Valburg wordt verbreed naar 2 x 4 rijstroken (inclusief een extra Waalbrug en aanpassing van de knooppunten Ewijk-Valburg). Vanaf Valburg tot Grijsoord is de A50 verbreed naar 2x3 rijstroken als onderdeel van het benuttingsprogramma ZSM 2.

Planning

2010: tracébesluit
2011: start realisatie
2015: openstelling

Financiën Taakstellend budget: € 270 mln.

Politiek/bestuurlijk Toezegging: tijdens bestuurlijk overleg in november 2003 is afgesproken om het budget te reserveren voor de uitvoering van het zuidelijk gedeelte Ewijk-Valburg. Er is een convenant gesloten tussen het Rijk en Nijmegen over een extra brug over de Waal.

Uitvoering In 2006 is een PPC uitgevoerd. De uitkomst hiervan gaf onvoldoende meerwaarde aan voor een DBFM-contract. Daarom is gekozen voor een DB-contract.

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen		•				
MIRT fase			•			
Opgave						
Oplossing						
Planning					•	
Financiën			•			
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2011: het TB is in maart 2010 vastgesteld.

2012: het project is overgegaan naar de realisatiefase. De projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigings-systeem van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 54 mln).

2014: de extra Waalbrug is in 2013 opengesteld, waardoor de capaciteit ten opzichte van de oude situatie reeds is toegenomen. De planning is aangepast als gevolg van de renovatie bestaande Waalbrug.

N35 Combiplan Nijverdal

Gebied	Oost-Nederland
Onderwerp	Hoofdwegen
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave De huidige N35 voert door de bebouwde kom van Nijverdal. Dit leidt tot leefbaarheids-, bereikbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen.

Oplossing De enkelbaans weg door Nijverdal wordt vervangen door een nieuwe weg met gescheiden rijstroken, inclusief een tunnel voor weg en spoor.

Inpassing Ligging in een tunnel in Nijverdal, waar de huidige verbinding door het stadscentrum loopt.

Planning

1995: tracébesluit
2006: start realisatie
2014: openstelling

Financiën Taakstellend budget: € 316 mln. Bijdrage van derden: € 43 mln (o.a. regiobijdragen voor het Combiplan Nijverdal voor stationsverplaatsing en lange variant tunnel, toekomstvast aanleggen kunstwerken, N35 2x2 proof oostelijk deel en lokale infrastructuur voorzieningen).

Politiek/bestuurlijk Rijk en regio zijn overeengekomen dat keerwand en bruggen in de N35 toekomstvast worden aangelegd (geschikt voor eventuele toekomstige 2x2, regio heeft de meerkosten betaald) en het oostelijke deel N35 2x2-proof wordt uitgevoerd (anticiperend op tracé Nijverdal-Wierden, regio heeft de meerkosten betaald).

Uitvoering Het spoortracé en spoortunnel is in april 2013 door ProRail in gebruik genomen.

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						•
Planning			•			
Financiën			•		•	•
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

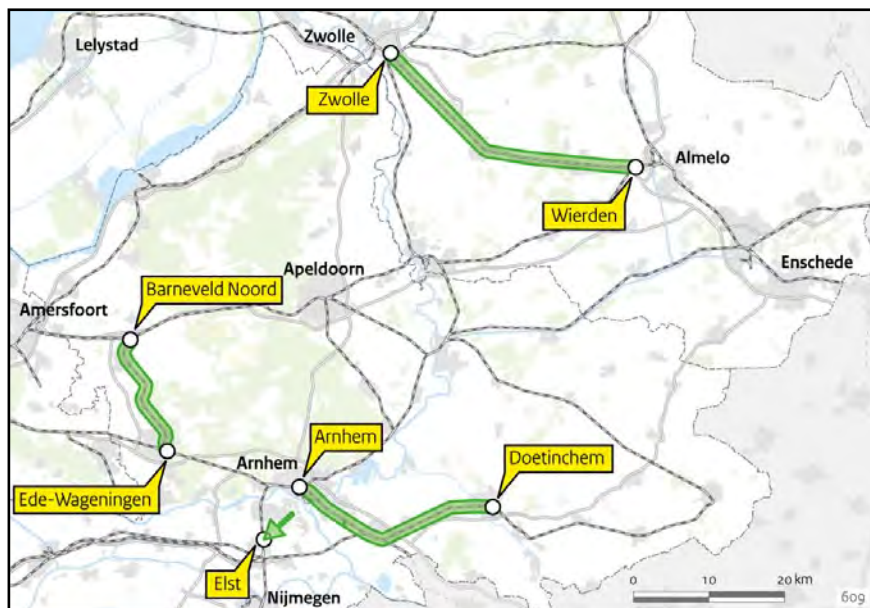
2012: de projectkosten zijn verhoogd met de regiobijdrage ten behoeve van de stationsverplaatsing en de zgn. lange variant. De projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 23 mln). De oplevering verschuift met 8 tot 11 maanden, onder meer doordat het bestaande contract wordt opgebroken voor de implementatie (deels) van de standaard tunneltechnische installaties (TK 29296, nr 20).

2014: de projectkosten zijn verhoogd naar aanleiding van de implementatie (deels) van de standaard tunneltechnische installaties (€ 35 mln), het actualiseren van de raming (€ 57,4 mln) zoals gemeld bij de vaststelling van begrotingsstaat van het IF voor het jaar 2013 (TK 33400-A nr 9), enkele scope-uitbreidingen op verzoek van en betaald door regionale partners (o.a. toekomstvast aanleggen van een keerwand en twee bruggen).

2015: taakstellend budget verhoogd met de regiobijdragen voor toekomstvast aanleggen kunstwerken en enkele scope-uitbreidingen/regiobijdragen in verband met 2x2 proof maken oostelijk deel N35, anticiperend op het project Nijverdal-Wierden en uitvoering van lokale infrastructurele voorzieningen.

Lenteakkoordimpuls voor 4 spoorlijnen in Oost-Nederland

Gebied	Oost-Nederland
Onderwerp	Spoorwegen personen
Ministerie	IenM
Fase	Planuitwerking



Opgave In het Lenteakkoord van 2012 is een financiële stimulans afgesproken van € 25 mln voor 4 spoorlijnen in Oost Nederland. Dit zijn de Valleilijn (gedeelte Barneveld-Ede), Arnhem-Doetinchem, Zwolle-Wierden en Arnhem-Elst/Tiel (ongedaan maken knip). Aan Oost-Nederland is een voorstel gevraagd voor de inzet van deze middelen, waarbij kosteneffectiviteit en mogelijkheid tot spoedige uitvoering van de maatregelen belangrijke criteria zijn. Over dit voorstel zijn in het bestuurlijk overleg MIRT najaar 2013 tussen IenM en Oost-Nederland de hieronder genoemde afspraken gemaakt.

Oplossing

Robuustheid:

Op Arnhem-Doetinchem bestaat nog steeds een robuustheidsprobleem. Een spoorverdubbeling tussen Zevenaar en Didam verlicht dit probleem aanzienlijk. Voor die spoorverdubbeling heeft IenM een bijdrage in de kosten van € 10 mln beschikbaar gesteld.

Bereikbaarheid:

Door de toekomstige intensivering van de sprinters op het hoofdrailnet tussen Arnhem en Nijmegen dreigt de treindienst Tiel-Arnhem in Elst te moeten worden 'geknipt'. Om tot een zo goed mogelijke oplossing voor de reizigers te komen werkt ProRail in nauw overleg met de Stadsregio Arnhem Nijmegen en de provincie Gelderland aan een toekomstvast oplossing. Voor die toekomstvast oplossing van de doorgaande trein-

dienst Tiel-Arnhem heeft IenM een bijdrage in de kosten van € 7,5 mln beschikbaar gesteld. Voor de elektrificatie van de lijn Zwolle-Wierden heeft IenM een bijdrage van € 6,5 mln beschikbaar gesteld. Voor de verdere uitwerking van de plannen voor een mogelijk toekomstige frequentieverhoging op de Valleilijn heeft IenM € 1 mln ter beschikking gesteld.

Planning

2015-2018: oplevering

Financiën De rijksbijdrage voor de maatregelen op deze 4 lijnen is vastgesteld op € 25 mln.

Politiek/bestuurlijk De Lenteakkoordimpuls is voorjaar 2012 door het kabinet i.o.m. de Tweede Kamer tot stand gekomen. Besluitvorming over de inzet van de middelen is voorzien in 2013/2014.

Projecthistorie

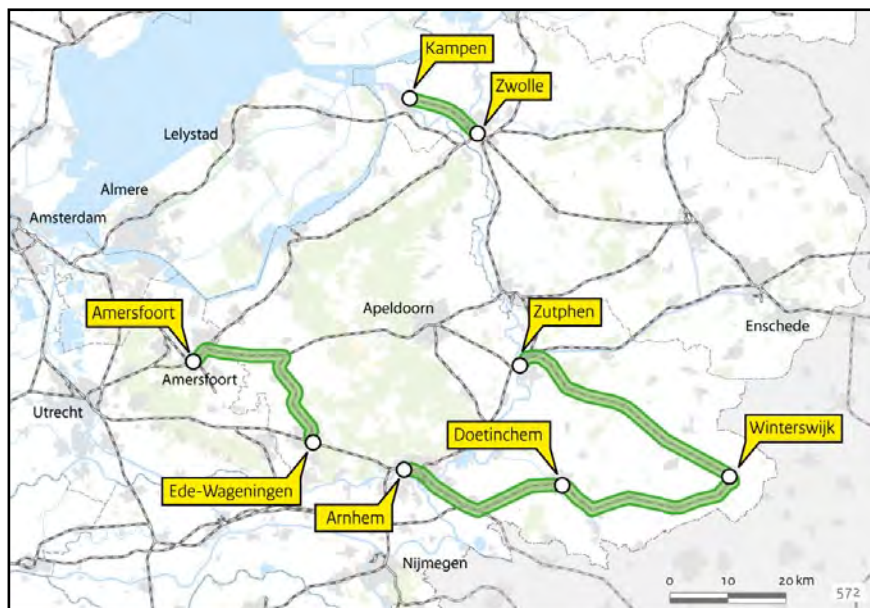
	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2014: het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Quickscan Decentraal Spoor: Oost-Nederland

Gebied	Oost-Nederland
Onderwerp	Spoorwegen personen
Ministerie	IenM
Fase	Planuitwerking



Opgave Op een aantal gedecentraliseerde spoorlijnen is sprake van sterke vervoersgroei en hebben enkele decentrale overheden meer ambitie met het gedecentraliseerde spoorvervoer voor reizigers dan mogelijk is met de beschikbare capaciteit. Mede naar aanleiding hiervan is in 2008 een quick scan naar de marktontwikkelingen in het personenvervoer op gedecentraliseerde spoorlijnen uitgevoerd. Hieruit bleek onder andere dat de punctualiteit op een aantal lijnen in Oost-Nederland onvoldoende is.

Oplossing ProRail heeft op basis van een effectiviteitsanalyse in beeld gebracht welke maatregelen nodig zijn ter verbetering van de punctualiteit. Voor Oost-Nederland betreft dit maatregelen op een vijftal lijnen. De rijksbijdragen voor de maatregelen op de lijnen Zwolle-Kampen en Nijmegen-Roermond zijn al in 2011 en 2012 aan de decentrale overheden uitgekeerd. De financiële afwikkeling tussen ministerie en provincie Gelderland en de Stadsregio Arnhem Nijmegen loopt nog voor:

- Lijn Arnhem-Doetinchem-Winterswijk (aanleg dubbelspoor bij Wehl (inmiddels realisatiefase); aanleg snelle wissel bij Didam; verlenging perrons (beide gerealiseerd))
- Lijn Amersfoort-Ede-Wageningen (betrouwbaarheidsverhogende maatregelen Valleilijn) (planuitwerkingsfase)
- Lijn Zutphen-Winterswijk (verhogen

aankomst- en vertreksnelheid bij Zutphen (gerealiseerd); snelheidsverhoging tussen Vorden en Zutphen (realisatiefase)).

Planning

2011-2016: oplevering (divers) :

Financiën € 32 miljoen inclusief de bijdragen vanuit de provincie Gelderland en de Stadsregio Arnhem Nijmegen

Politiek/bestuurlijk

Moties: de Tweede Kamer heeft eind 2007 verzocht tot uitvoering van een quick scan naar de markt en capaciteit op de regionale spoorlijnen (Anker/Koopmans, TK 31200 XII, nr 55). In september 2008 is het eindrapport opgeleverd en aan de Kamer verstuurd (TK 31305 XII, nr 80). Amendement Cramer ter verbetering van het regionale OV (TK 31474 XII, nr 10). Dit amendement strekte ertoe om vooruitlopend op een bredere afweging in het kader van mobiliteitsaanpak € 10 mln uit te trekken voor een generieke verbetering van de OV-kwaliteit. In de bestuurlijke overleggen MIRT voor- en najaar 2009 hebben Rijk en regio afspraken gemaakt over de te nemen maatregelen en de gezamenlijke (50/50) financiering op basis van taakstellende budgetten.

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen		•				
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning					•	
Financiën			•			
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

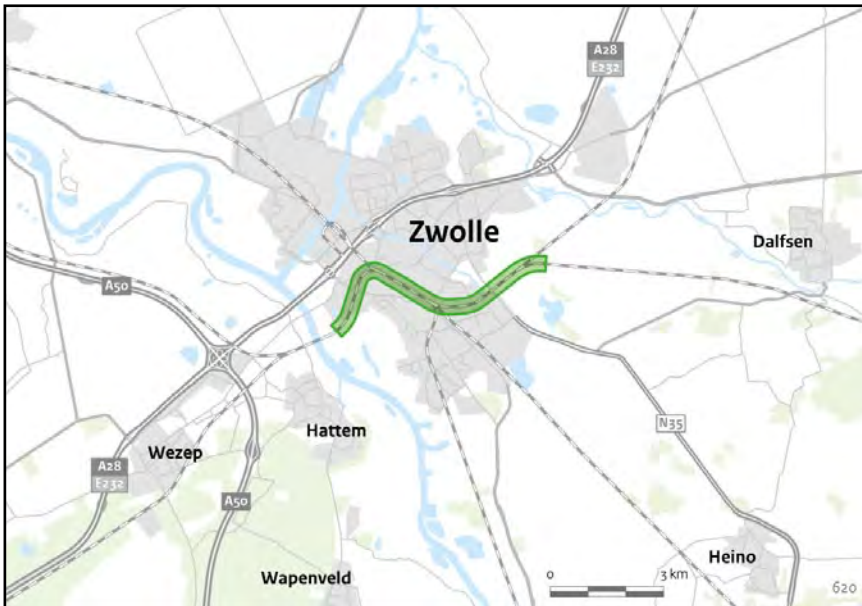
2011: het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

2012: projectbudget is opgehoogd met € 12 mln als gevolg van de financiële bijdragen van de stadsregio Arnhem Nijmegen en de provincie Gelderland.

2014: diverse projecten kennen een langere doorlooptijd dan bij de start was aangenomen, onder andere veroorzaakt door benodigde grondverwerving en bijbehorende procedures.

Zwolle-Herfte

Gebied	Oost-Nederland
Onderwerp	Spoorwegen personen
Ministerie	IenM
Fase	Planuitwerking



Opgave Als gevolg van extra treinen op het baanvak Zwolle-Herfte is dit baanvak in 2012 overbelast verklaard. Daarnaast bestaan ambities voor het laten rijden van meer treinen op de lijnen Zwolle-Groningen/Leeuwarden en Zwolle-Emmen.

Oplossing Om dit capaciteitsknelpunt op te lossen heeft ProRail een Alternatievenstudie uitgevoerd in nauwe samenwerking met IenM, de noordelijke provincies, Overijssel en de vervoerders NS en Arriva. Op basis van deze studie heeft op 17 december 2013 de staatssecretaris van IenM samen met de gedeputeerden van Noord-Nederland en Overijssel gekozen voor een alternatief waarbij 2 extra sporen zullen worden gerealiseerd tussen Zwolle en aansluiting Herfte, inclusief een ongelijkvloerse kruising. Het alternatief voorziet in:

- een uitbreiding van het spoor tussen Zwolle en de aansluiting bij Herfte van twee naar vier sporen, inclusief aanleg van een vrije kruising voor deze sporen zodat de treinen van Zwolle richting Leeuwarden/Groningen en van Zwolle richting Emmen geen hinder van elkaar ondervinden;
- aanpassingen aan de oostzijde van het emplacement bij Zwolle zodat ook de treinen richting Enschede en Deventer tegelijk met de trein naar Leeuwarden/Groningen kunnen vertrekken (zogenaamde gelijktijdigheden).

Met deze maatregelen wordt de kwaliteit van de treindienst aanzienlijk vergroot, onder meer doordat:

- de wachttijd van de intercity van/naar Leeuwarden met 3 minuten kan worden verminderd;
- als gevolg van reistijdverkortingen op de trajecten Zwolle-Groningen/Leeuwarden een goede aansluiting op regionale treinen in Groningen en Leeuwarden kan worden geboden;
- een 3^e en 4^e trein per uur tussen Zwolle en Leeuwarden mogelijk wordt gemaakt;
- de overstaptijden en snelheden worden verbeterd;
- de robuustheid en betrouwbaarheid wordt verbeterd.

Planning

Tracébesluit: ntb

Start realisatie: ntb

Oplevering: 2017 (gelijktijdigheid) en 2021 (totale project)

Financiën Taakstellend budget: € 225 mln, inclusief een aanvullende regionale bijdrage van € 36 mln.

Projecthistorie

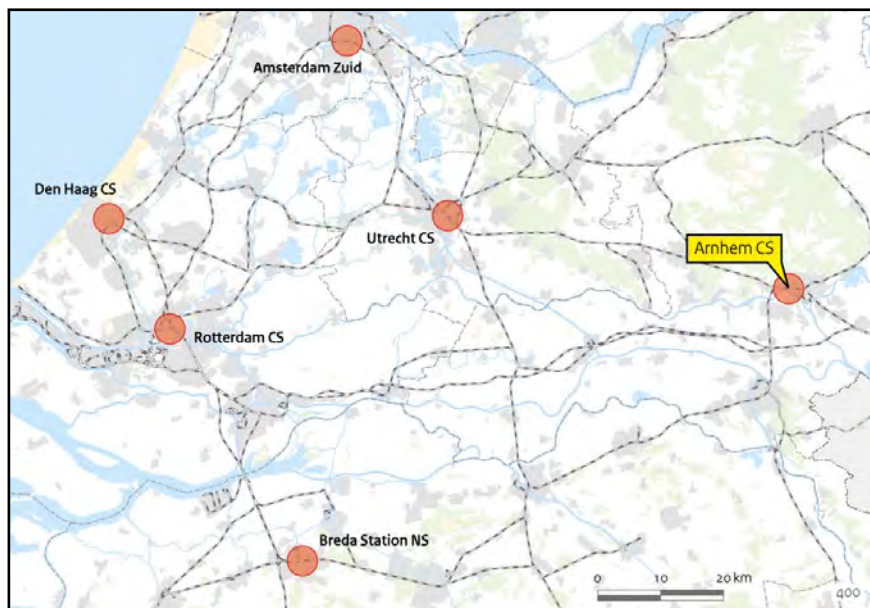
	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen						
MIRT fase						•
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2015: dit project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Arnhem Centraal (t.b.v. Nieuw Sleutelproject)

Gebied	Oost-Nederland
Onderwerp	Spoorwegen personen
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave Belangrijkste knelpunt op dit station is de te beperkte capaciteit van de OV-terminal. De perrontunnel onder de sporen is te smal, de stationshal te klein en er is een tekort aan fietsenstallingen. Deze problematiek, samen met de verwachte reizigersgroei mede door aanlanding van de Hoge Snelheidstrein naar Frankfurt am Main, maakt aanpassing van station en omgeving noodzakelijk. De omgeving kenmerkt zich door verouderde gebouwen en een verontreinigd bedrijventerrein. Dit project is door het Rijk aangewezen als NSP. Naast het station behoort ook de stedelijke stationsomgeving tot het project.

Oplossing Er wordt een nieuwe OV-terminal gerealiseerd. De aansluiting van het station op de stad wordt verbeterd. Nieuwe, hoogwaardige woon- en werkfuncties worden in bestaand stedelijk gebied toegevoegd.

Planning

2006: projectbesluit

2006: start realisatie

Oplevering OV-terminal:

• 2011: fase 1

• 2015: fase 2

2010: start ontwikkeling stationsgebied

2018: oplevering gebied

Financiën Totale taakstellende bijdrage IenM bedraagt € 133 mln.

• OV-terminal: € 108 mln Infrafonds, € 25 mln
Hoofdstuk XII

Politiek/bestuurlijk

- 2004: intentieovereenkomst tussen Rijk en gemeente Arnhem over integraal Masterplan Centraal Arnhem.
- 2005: uitvoeringsovereenkomst tussen de gemeente Arnhem, voormalig VROM en VenW over de subsidievoorwaarden. MIT-bijdrage vastgelegd op € 24,3 mln.
- 2007: raamovereenkomst tussen NS, voormalig VenW en VROM, ProRail en NSP-gemeenten Arnhem, Breda, Den Haag, Rotterdam en Utrecht, met afspraken over de (financiële) bijdrage van de NS en de uitvoering.

Uitvoering Marktpartijen zijn betrokken bij de vastgoedexploitatie van het gebied en de OV-terminal. Nieuwe perrontunnel (met ondergrondse fietsenstalling, onderdeel fase 1) is in juli 2011 opengesteld. Sloop tijdelijk station mei 2012 gereed. Start uitvoering fase 2 (bouw stationshal) september 2012. De bouw van de transferhal (fase 2) van de OV-terminal is zes maanden vertraagd als gevolg van een wijziging in het ontwerp van constructiedelen van beton in staal, om de transferhal binnen het budget te kunnen realiseren. De vermoedelijke opleverdatum is september 2014.

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning	•	•				•
Financiën		•	•	•	•	
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2010: besloten is tot gefaseerde realisatie OV-terminal.

2011: kostenraming n.a.v. mislukte aanbesteding in 2009 geactualiseerd. Bouw OV-terminal gefaseerd uitgevoerd. Bijdragen Rijk, regionale overheden en gemeente verhoogd. Perrontunnel en ondergrondse fietsenstalling eind 2011 opgeleverd, tijdelijk station uit dienst genomen en OV-terminal gebouwd.

2012: ter voorbereiding op aanbesteding fase 2 businesscase herijkt en extra toegezegde rijksbijdrage van € 7,5 mln. Projectbudget met € 2,2 mln verlaagd door niet meer opnemen gerealiseerde en formeel vastgestelde planuitwerkingsuitgaven.

2013: kostenstijging van € 0,8 mln.

2014: meerkosten à € 0,7 mln door langer gebruik van de tijdelijke traverse en tijdelijk station en duurder uitvallen van sloop van tijdelijke traverse.

2015: ingebruikname van fase 2 van de OV-terminal verschoven naar september 2015. De complexiteit van het ontwerp van de transferhal en de wijziging van constructiedelen uit kostenoverwegingen, heeft een langere engineeringtijd geleverd dan vooraf aangenomen. De 2e fase van de OV-terminal wordt gelijktijdig opengesteld met het trolleybussenplein.

Goederenroute Elst-Deventer-Twente (NaNOV)

Gebied	Oost-Nederland
Onderwerp	Spoorwegen goederen
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave In 1999 is besloten om geen nieuwe Noord-Oostelijke Verbinding (NOV) aan te leggen. De toename van het goederenvervoer over bestaand spoor (Elst-Arnhem- Deventer-Twente) veroorzaakt omgevingshinder.

Oplossing Het programma NaNOV omvat een divers pakket van hinderbeperkende maatregelen, waaronder het vervangen van overwegen door tunnels en het versnellen van de sanering van geluidhinder.

Planning

2009: start realisatie
2018: oplevering

Financiën Taakstellend budget: € 154 mln.

Politiek/bestuurlijk Toezeggingen: brief van de minister aan de Tweede Kamer (TK 22589, nr 157) over de gevolgen van het besluit geen nieuwe Noordoostelijke verbinding (NOV) aan te leggen en het besluit tot uitvoering NaNOV-maatregelen.

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen						
MIRT fase	●					
Opgave						
Oplossing						
Planning					●	
Financiën						
Pol./Best.						

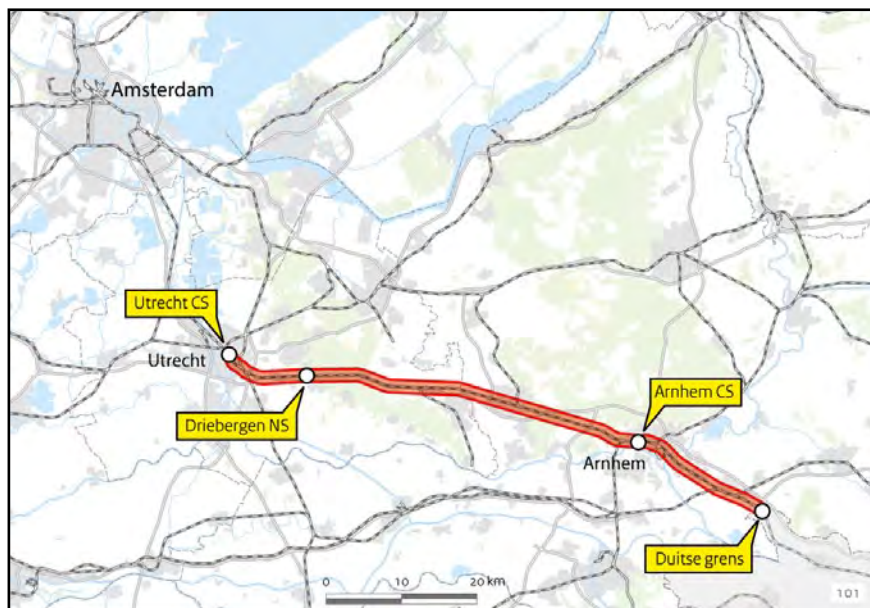
Toelichting op de wijzigingen

2010: het programma is overgegaan naar de realisatiefase.

2014: oplevering uitgesteld vanwege nog niet afgerond overleg met enkele gemeenten (Deventer, Rheden en Borne).

Traject Oost

Gebied	Oost-Nederland
Onderwerp	Spoorwegen personen
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave Probleem is de bestaande vervoerspanning op het spoor tussen Amsterdam/Schiphol en Frankfurt. Er is onderzocht wat de meest efficiënte manier is om die vervoerspanning op te lossen, rekening houdend met de aansluiting op het Trans-Europese netwerk, de ontsluiting van Schiphol en het stimuleren van de substitutie van vlieg- en autoverkeer naar treinverkeer.

Oplossing Het kabinet heeft besloten af te zien van de aanleg van een nieuwe hogesnelheidslijn langs bestaand spoor. In plaats daarvan is gekozen voor diverse maatregelen ter verbetering en (andere) benutting van de bestaande spoorlijn Utrecht-Arnhem-Duitse grens. Deze keuze is gebaseerd op de resultaten van de studie naar de vervoerwaarde en de economische effecten van een nieuwe hogesnelheidslijn, de kosten van de aanleg daarvan en de nieuwe inzichten in de mogelijkheden van benutting van het bestaande spoor. Met het besluit van het kabinet is de Tracéwetprocedure beëindigd.

Planning Oplevering: divers

Financiën Enkele kleine infrastructurele maatregelen om de capaciteit en betrouwbaarheid te verhogen zijn gerealiseerd. Het gaat onder andere om enkele perronverlengingen en het aanpassen van het huidige beveiligingssysteem; kosten € 21 mln. In 2008 is een aanvang gemaakt met de planuitwerking van de projecten in Driebergen-Zeist, Maarsbergen en Bunnik, waarover in het

convenant van juni 2006 afspraken zijn gemaakt (kosten planuitwerking € 8 mln). Voor de realisatie van deze projecten is € 239 mln beschikbaar.

Politiek/bestuurlijk

Toezeggingen: de minister heeft, naar aanleiding van de motie Haersma Buma, per brief aan de Kamer (d.d. 16 mei 2003) toegezegd de beschikking in 2003 af te geven. Moties: Haersma Buma, (TK 28600 XII en TK 28600 A, nr 95) verzoekt de regering om € 25 mln in 2003 te beschikken gericht op de realisatie van het HSL-Oost-deelpakket (kopgroep).

Convenant: met de regio zijn in juni 2006 nadere afspraken gemaakt voor drie planuitwerkingen betreffende Driebergen-Zeist, Maarsbergen en Bunnik.

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen						
MIRT fase				•		
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën			•	•	•	•
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2012: optimalisering van de planuitwerking heeft geleid tot € 2 mln hogere planuitwerkingskosten. Deze zijn gedekt door budgetoverheveling uit het realisatiebudget.

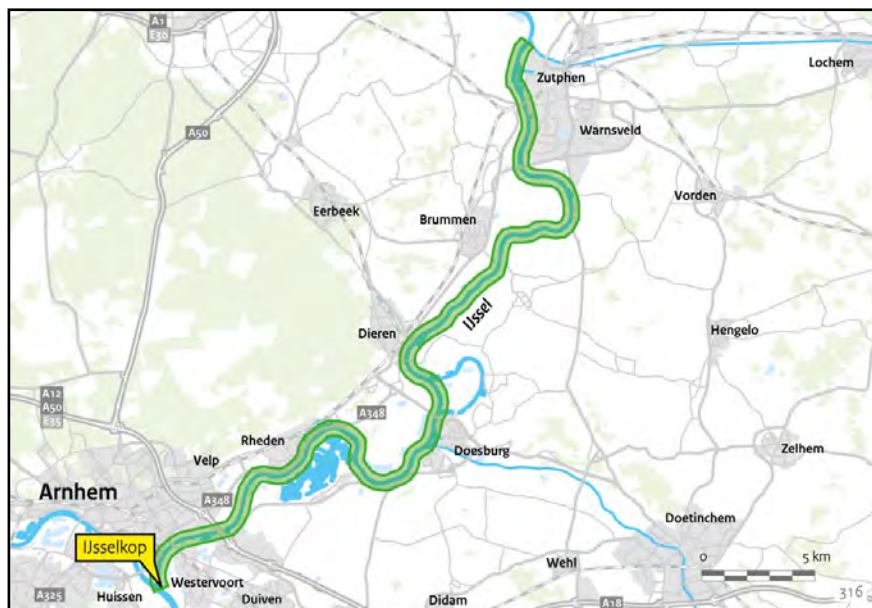
2013: de stijging het projectbudget met € 24 mln wordt verklaard door aanvullende veiligheidseisen aan het spoor (€ 13 mln) en prijsstijgingen ten opzichte van de basisraming sinds 2005 (€ 10 mln) alsmede hogere planuitwerkingskosten om te komen tot een breed gedragen ontwerp (€ 1 mln). Het project gaat over van de planuitwerkingsfase naar de realisatiefase.

2014: bij Voorjaarsnota 2013 is het projectbudget opgehoogd met € 6 mln.

2015: bij Slotwet 2013/Voorjaarsnota 2014 is het projectbudget opgehoogd met € 5,3 mln.

Bovenloop IJssel (IJsselkop tot Zutphen)

Gebied Oost-Nederland
Onderwerp Hoofdvaarwegen
Ministerie IenM
Fase Planuitwerking



Opgave Het traject IJsselkop tot Zutphen is moeilijk bevaarbaar voor de beoogde klasse Va-scheepvaart en bemoeilijkt de toegang tot het Twentekanaal, dat ook geschikt wordt gemaakt voor deze klasse schepen.

Oplossing In de planuitwerking wordt met name gekeken naar de mogelijkheden om de vaarbreedte van de bochten in dit traject van de IJssel aan te passen, waardoor klasse Va-schepen het traject IJsselkop-Zutphen veiliger en efficiënter kunnen bevaren.

Planning
2026-2028: openstelling

Financiën Taakstellend budget: € 36 mln.

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning		•	•		•	
Financiën			•			
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

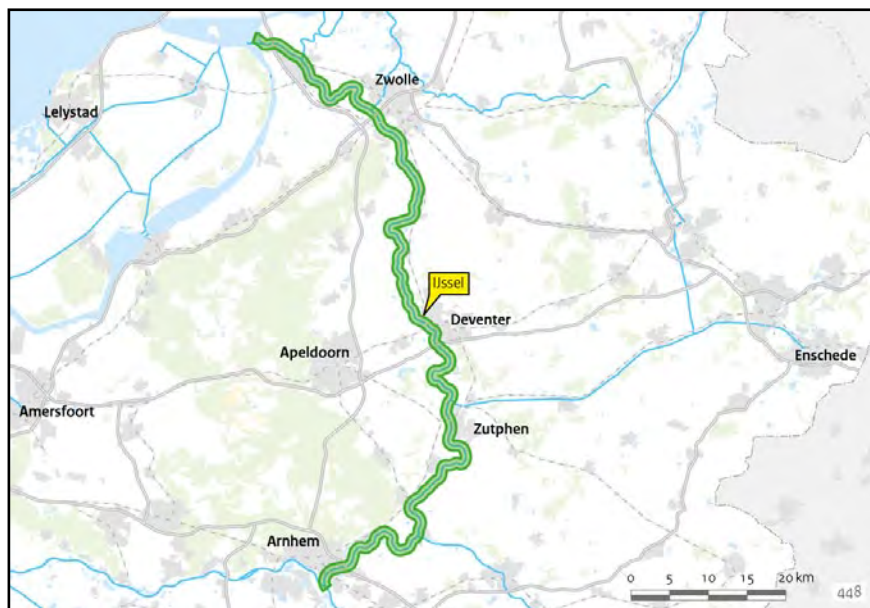
2011: als gevolg van capaciteitsproblemen bij Verkeer en Waterstaat is de planning verder vertraagd.

2012: op basis van de prioritering uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte wordt dit project gefaseerd en wordt oplevering verwacht in de periode 2021-2023. De projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigings-systeem van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 7 mln).

2014: de bezuinigingen uit het Lente- en aanvullend Regeerakkoord van 2012 hebben, zoals besloten in de Voorjaarsnota 2013, tot gevolg dat de oplevering van dit project wordt vertraagd.

Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen IJssel

Gebied	Oost-Nederland
Onderwerp	Hoofdvaarwegen
Ministerie	IenM
Fase	Planuitwerking



Opgave Op basis van de begin 2009 opgeleverde verkenning is gebleken dat er sprake is van een zeer beperkt aantal ligplaatsen tussen Lobith en Kampen dat geschikt is voor klasse IV/V-schepen. Het gebrek aan ligplaatsen voor grotere schepen op de IJssel bemoeilijkt een logistieke planning in verband met de regelgeving voor vaar- en rusttijden en zorgt bovendien voor extra pieken bij het passeren van de sluis bij Eefde. Het grootste knelpunt doet zich voor op de Boven IJssel tussen Arnhem en Zutphen.

Oplossing Het tekort aan ligplaatsen zal gefaseerd worden aangepakt. Voor de korte termijn is ingezet op het als quick win realiseren van enkele ligplaatsen met name op de Boven IJssel; twee ligplaatsen bij Arnhem en vier bij Eefde. Deze quick wins zijn in 2010/2011 gerealiseerd. Daarnaast is de planuitwerking gestart gericht op de mogelijke realisatie van een overnachtingshaven aan de Boven IJssel. In 2013 is de voorkeursbeslissing genomen om onder andere zeventien ligplaatsen in de Valeplas ten oosten van Arnhem te realiseren.

Planning

2016: projectbeslissing
2018: start realisatie
2018-2020: openstelling

Financiën Taakstellend budget: € 28 mln.

Politiek/bestuurlijk In het najaar van 2013 is de voorkeursbeslissing genomen.

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen						
MIRT fase	•					
Opgave						
Oplossing		•				
Planning		•			•	
Financiën			•			
Pol./Best.						•

Toelichting op de wijzigingen

2010: het project is overgegaan van de verkennings- naar de planuitwerkingsfase.

2011: in het kader van de quick wins ligplaatsen zijn in 2010 twee ligplaatsen aangelegd bij Arnhem en vier bij Eefde. Het projectbesluit is met een jaar vertraagd. Dit zal de start van de realisatie niet beïnvloeden.

2012: de projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 7 mln). In het regeerakkoord zijn taakstellingen afgesproken voor bovenwettelijke inpassing, aanpassing omgevingsrecht en toepassing PPS. Voor dit project betreft het een bedrag van € 1,3 mln voor bovenwettelijke inpassing.

2014: de bezuinigingen uit het Lente- en aanvullend Regeerakkoord van 2012 en autonome vertragingen hebben, zoals bij Voorjaarsnota 2013 is besloten, tot gevolg dat de oplevering van het project is getemporeerd.

2015: najaar 2013 is de voorkeursbeslissing genomen.

Capaciteitsuitbreiding sluis Eefde

Gebied Oost-Nederland
Onderwerp Hoofdvaarwegen
Ministerie IenM
Fase Planuitwerking



Opgave Capaciteitstekort en daardoor te lange wachttijden bij sluis Eefde.

Oplossing Begin 2012 heeft de minister van IenM in afstemming met de decentrale overheden besloten dat de capaciteit van de sluis bij Eefde wordt uitgebreid door de aanleg van een tweede sluiskolk. De voorsluis van de bestaande sluiskolk blijft behouden en de drempel van de nieuwe sluiskolk zal lager worden aangelegd in verband met te verwachten toekomstige lagere waterstanden op de IJssel.

Planning

2014: projectbeslissing
 2016: start realisatie
 2018-2020: openstelling

Financiën Taakstellend budget: € 75 mln.

Politiek/bestuurlijk De bezuinigingen uit het Lente- en aanvullend Regeerakkoord van 2012 hebben, zoals besloten bij Voorjaarsnota 2013, tot gevolg dat de realisatie getemporeerd is. Er is overleg met de regio over de bestemmingsplanprocedure.

Uitvoering Voor sluis Eefde is besloten het project als DBFM in de markt te zetten.

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen				•	•	
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing					•	
Planning					•	
Financiën					•	
Pol./Best.						

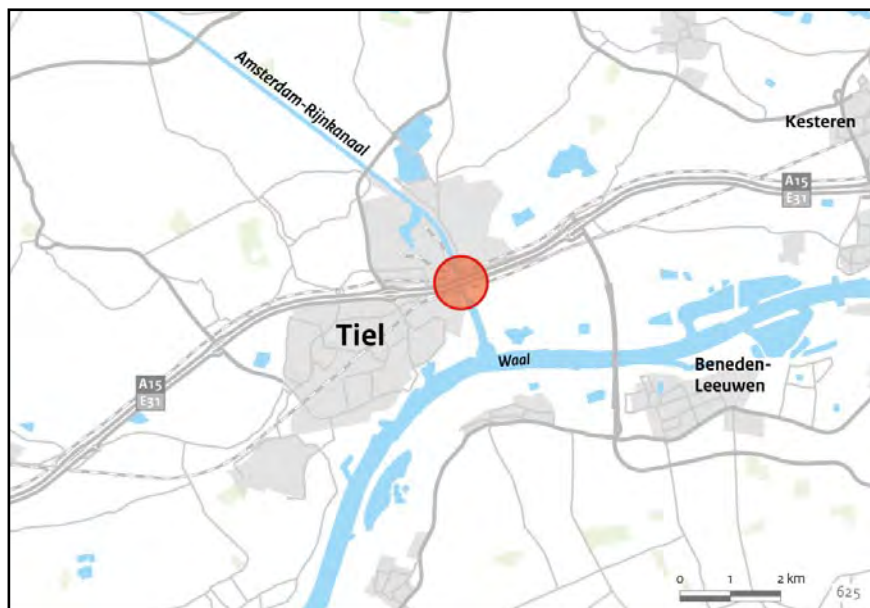
Toelichting op de wijzigingen

2013: in 2012 heeft de minister van IenM de voorkeursbeslissing voor de sluis Eefde genomen.

2014: als gevolg van autonome vertraging en de bezuinigingen is de realisatie vertraagd. De scope is ook gewijzigd, waardoor de voorsluis van de bestaande sluiskolk blijft behouden en de drempel van de nieuwe sluiskolk wordt verlaagd in verband met te verwachten waterstanden.

Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Amsterdam-Rijnkanaal Zuid

Gebied	Oost-Nederland
Onderwerp	Hoofdvaarwegen
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave Een tekort aan ligplaatsen op het zuidelijk deel van het Amsterdam-Rijnkanaal nabij Tiel. Dit bemoeilijkt een goede logistieke planning voor de binnenvaartondernemer in verband met de wet- en regelgeving voor vaar- en rusttijden. Daarnaast vergroot ontoreikende ligplaatscapaciteit de kans op onveilig vaargedrag.

Oplossing De ligplaatscapaciteit wordt verbeterd door aanleg van drie extra meerpalen met eenvoudige afloopvoorzieningen, ten noordwesten van de prins Bernardsluis waardoor er ligplaatsen voor maximaal 6 schepen van de grootste klasse beschikbaar komen. Daarnaast wordt beoogd een gebied aan te wijzen, waar schepen met behulp van spudpalen ligplaats kunnen nemen. Verwacht wordt dat hierdoor extra ligplaatsruimte ontstaat voor nog 2 tot 4 schepen, afhankelijk van de afmeting en ligging van de schepen. Verder wordt met beheersmaatregelen de bezetting van de ligplaatscapaciteit tussen Utrecht en Tiel geoptimaliseerd.

Planning

2015: start realisatie
2015: openstelling

Financiën Taakstellend budget: € 1,5 mln.

Projecthistorie

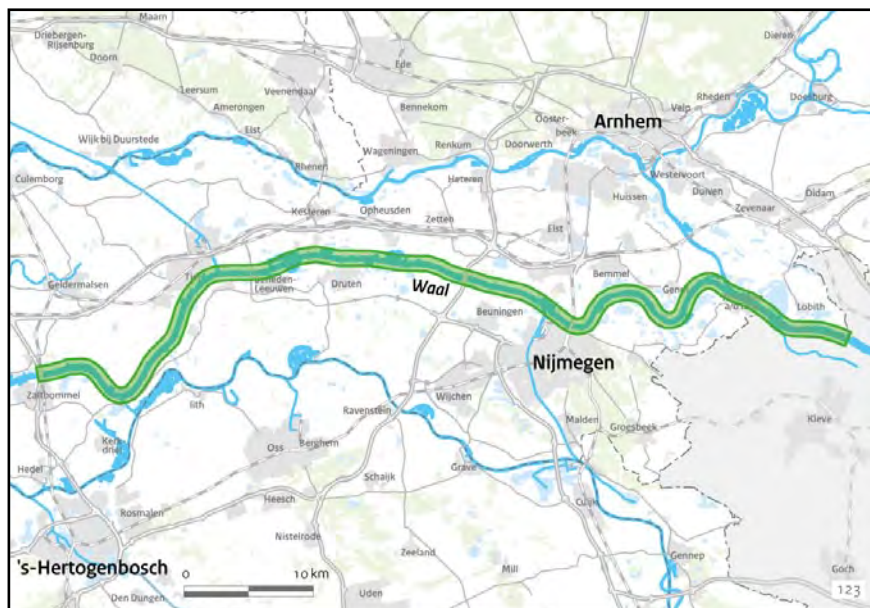
	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen						•
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2015: dit project maakt deel uit van Toekomstvisie Waal en is overgegaan naar de realisatiefase door aanwending van budget uit het Amendement Ligplaatsen (nr. 10, kst. 33 000 A, vergaderjaar 2011-2012).

Toekomstvisie Waal

Gebied	Oost-Nederland
Onderwerp	Hoofdvaarwegen
Ministerie	IenM
Fase	Planuitwerking



Opgave De problemen op de Waal hebben te maken met beperkingen in de afmetingen van de vaargeul. Maatgevend zijn de beschikbare breedte en diepte bij lage rivierafvoeren. Het vastgestelde referentieniveau daarbij is de internationaal Overeengekomen Lage Rivierstand (OLR). Er bestaat ook een groot tekort aan veilige overnachtingsplaatsen langs de Waal.

Oplossing Door het uitvoeren van baggerwerk in combinatie met maatregelen die de vaardiepte op de lange termijn in standhouden, is een minimale diepte van 2,8 m bij overeengekomen lage rivierstand gerealiseerd. De breedte van de vaargeul van de Waal blijft gehandhaafd op 150 m. De aanleg van nieuwe overnachtingshavens bij Lobith /Weurt wordt onderzocht. De planuitwerking voor de overnachtingshaven Lobith is overgedragen aan de provincie Gelderland. De deelstudie voor verbetering van de havenmond van de bestaande overnachtingshaven Haaften is eind 2011 afgerond. De verdere uitwerking wordt in de periode vanaf 2014 gefaseerd opgepakt, waarbij de realisatie van de verbetering van de havenmond plaatsvindt in 2014 (fase 1). Vervolgens worden de ligplaatsen binnen het RWS-beheersgebied aangepakt (fase 2) en tot slot wordt bezien of aanpassingen noodzakelijk en mogelijk zijn in het overige deel van de haven (fase 3). Medio 2014 is een projectbeslissing genomen voor uitbreiding van ligplaatsen op het zuidelijk

deel van het Amsterdam- Rijnkanaal en is dit project naar realisatie gegaan (zie betreffende projectblad). In 2012 is besloten tot een pilot Langsdammen Waal. Deze pilot is onder andere gericht op meer inzicht in het beïnvloeden van sedimentatie en stabilisatie van de rivierbodem. Het beoogde resultaat is het minimaliseren van onderhoudsbaggerwerk en het stoppen van de bodemdaling op de Waal. Dit deelproject wordt, voor wat betreft het aanleggen van de Langsdammen, opgepakt binnen het programma Ruimte voor de Rivier. Na de realisatie volgt monitoring en evaluatie.

Planning

2014: voorkeursbeslissing Lobith
2016: projectbeslissing Lobith
2019-2021: openstelling Lobith

Vanaf 2014: openstelling Haaften (gefaseerd)
2019: openstelling pilot Langsdammen
Na 2020: openstelling Weurt

Financiën Taakstellend budget: € 131 mln.

Politiek/bestuurlijk Medio 2014 is de voorkeursbeslissing voor de overnachtingshaven bij Lobith genomen.

Uitvoering Op basis van de PPC-toets voor Lobith is gebleken dat DBFM nauwelijks meerwaarde oplevert en wel extra risico's.

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing			•			
Planning			•		•	
Financiën			•	•		
Pol./Best.						•

Toelichting op de wijzigingen

2011: er is besloten om de huidige breedte van de vaargeul (150 m) te handhaven. De diepte van de vaargeul is op 2,8 m bij overeengekomen lage rivierstand gebracht.

2012: projectkosten aangepast door nieuwe bekostigingssystematiek RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 37 mln). Op basis van de prioritering uit de SVIR wordt de overnachtingshaven Weurt gefaseerd uitgevoerd en wordt oplevering verwacht in de periode 2021-2023. In het regeerakkoord zijn taakstellingen afgesproken. Voor dit project betreft het een bedrag van € 5,7 mln voor bovenwettelijke inpassing, € 4 mln omgevingsrecht en € 2,5 mln PPS.

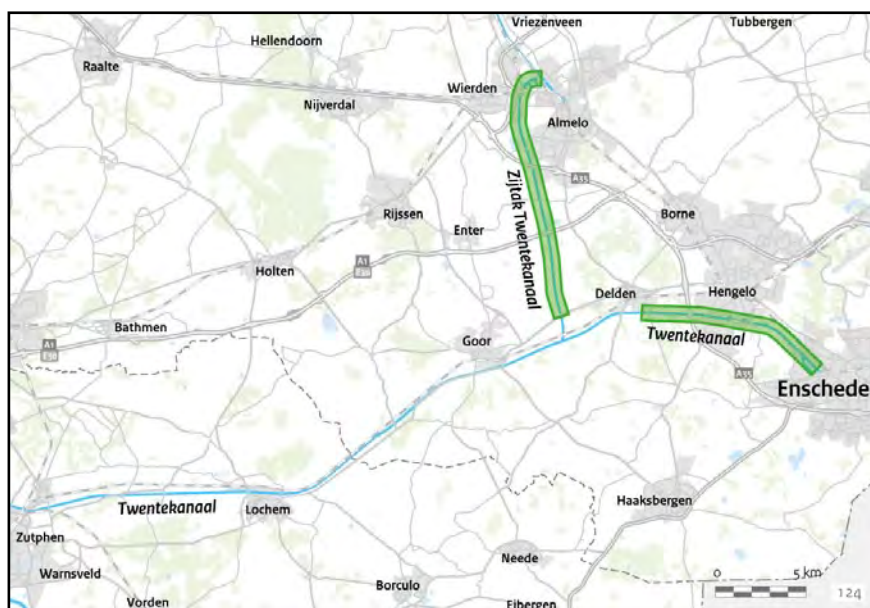
2013: de planuitwerking voor de overnachtingshaven Lobith is overgedragen aan de provincie Gelderland, die voor de inpassing van de haven een provinciaal inpassingplan opstelt. Ook is er een besluit genomen over de pilot Langsdammen Waal, waarvoor € 14 mln is overgeboekt naar het programma Ruimte voor de Rivier.

2014: bezuinigingen uit het Lente- en aanvullend Regeerakkoord hebben, zoals besloten bij Voorjaarsnota 2013, tot gevolg dat het deelproject Lobith wordt getemporeerd.

2015: de voorkeursbeslissing voor een overnachtingshaven bij Lobith is genomen.

Twentekanalen, verruiming (fase 2)

Gebied	Oost-Nederland
Onderwerp	Hoofdvaarwegen
Ministerie	IenM
Fase	Planuitwerking



Opgave De bereikbaarheid van Twente voor klasse Va-schepen is ontoereikend.

Oplossing Het verruimen van het kanaaldeelte tussen de IJssel en sluis Eefde, tussen sluis Delden tot de haven van Enschede en het Zijkanaal naar Almelo tot een vaarweg met een klasse Va krap profiel. Onderzocht wordt in hoeverre de oevers natuurvriendelijk in te richten zijn.

Planning

2015: projectbeslissing
2017: start realisatie
2018-2020: openstelling

Financiën Taakstellend aanlegbudget: € 27 mln.

Politiek/bestuurlijk Bestuurlijk is afgesproken dat voor het project EU subsidie zal worden aangevraagd. Hiermee kan het budgettekort van € 6 mln worden opgelost. De regionale partijen staan voor € 4 mln garant mocht deze aanvraag niet gehonoreerd worden. De voorkeursbeslissing is eind 2013 genomen.

Uitvoering Tegelijkertijd met de voorkeursbeslissing is op basis van een PPC besloten dat het een D&C contract wordt.

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen				•	•	
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing					•	
Planning	•				•	
Financiën			•			
Pol./Best.						•

Toelichting op de wijzigingen

2010: door onder meer extra onderzoeken en capaciteitsproblemen is vertraging ontstaan in de planuitwerkingsfase. Dit heeft geen gevolgen voor de voorziene oplevering van het totale project.

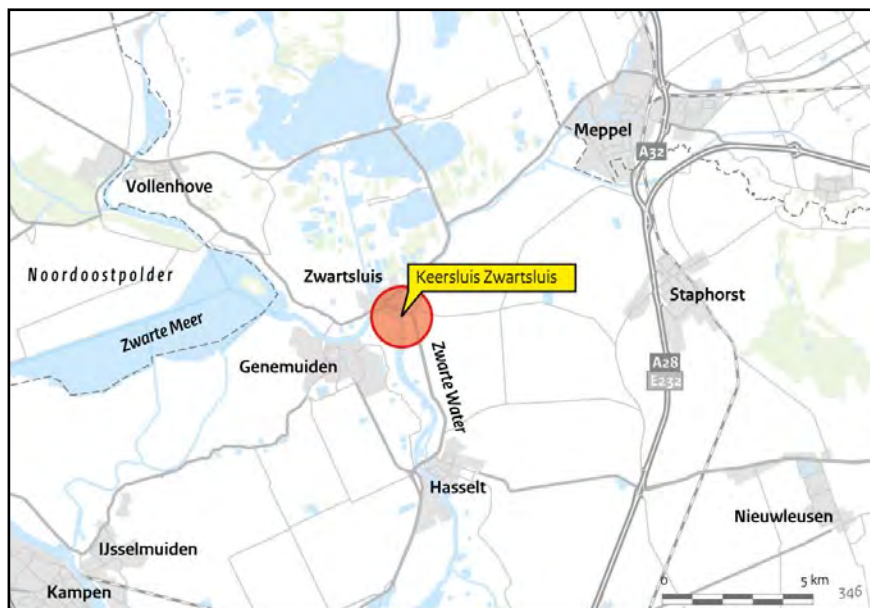
2012: de projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 19 mln). In het regeerakkoord zijn taakstellingen afgesproken voor bovenwettelijke inpassing, aanpassing omgevingsrecht en toepassing PPS. Voor dit project betreft het een bedrag van € 3,8 mln bovenwettelijke inpassing en € 1,7 mln PPS.

2014: als gevolg van autonome vertraging en de bezuinigingen is de oplevering van de Twentekanalen vertraagd.

2015: eind 2013 is de voorkeursbeslissing genomen.

Vaarweg Meppel-Ramspol (keersluis Zwartsluis)

Gebied	Oost-Nederland
Onderwerp	Hoofdvaarwegen
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave Op de klasse Va vaarweg Meppel-Ramspol is de keersluis bij Zwartsluis gemiddeld 16 dagen per jaar gesloten vanwege hoge/lage waterstanden, waardoor er op die dagen geen scheepvaart mogelijk is. Dit leidt tot oponthoud en/of overslagkosten. Daarnaast is de keersluis te krap en de drempel te ondiep en voldoet de waterkering niet aan de huidige eisen.

Oplossing Vervanging van de bestaande keersluis door een schutsluis geschikt voor scheepvaartklasse Va, die voldoet aan de wet op de waterkering, inclusief vervanging van de brug in de N331 en realisatie van een nieuw bedieningsgebouw.

Planning

2008: projectbeslissing
2011: uitvoeringsbeslissing
2012: start realisatie
2017: openstelling

Financiën Taakstellend budget: € 53 mln (incl. bijdrage van € 8 mln van het Hoogwaterbeschermingsprogramma en € 5 mln van derden).

Politiek/bestuurlijk Met amendement Anker/Van Hijum (TK 31474 A, nr 9) heeft de Tweede Kamer in juli 2008 € 10 mln beschikbaar gesteld voor de regionale voorkeursvariant, uitgaande van een regionale bijdrage voor de meerkosten. In de bestuursovereenkomst die op 13 november 2008 is ondertekend door de staatssecretaris van voormalig VenW, de provincies Overijssel en Drenthe en de gemeenten Meppel en Zwartewaterland is vastgelegd dat de decentrale overheden gezamenlijk € 5 mln beschikbaar stellen.

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen						
MIRT fase			•			
Opgave						
Oplossing					•	
Planning	•	•			•	•
Financiën	•	•	•			
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2010: in 2009 is het besluit genomen tot voorbereiding van de uitvoering van het project overeenkomstig de regionale voorkeursvariant. Door de opgelopen vertraging is de start realisatie voorzien in 2011 en oplevering in 2014.

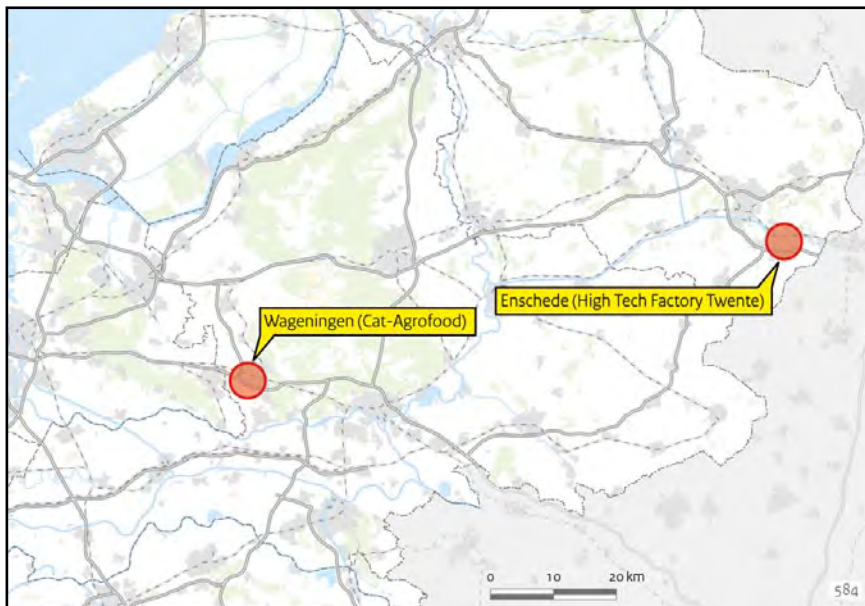
2011: de nieuwe sluis zal evenals de huidige keersluis een rol vervullen als waterkering. De additionele kosten hiervoor worden ten laste gebracht van het Hoogwaterbeschermingsprogramma. Door de opgelopen vertraging is oplevering thans voorzien in 2015.

2012: het project is overgegaan naar de realisatiefase. De projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 5 mln). Vanuit het Hoogwaterbeschermingsprogramma komt een bijdrage van € 8 mln.

2014: de aanleg van wachtplaatsen voor de beroepsvaart is toegevoegd aan de scope. De opleverdatum is verschoven omdat meer tijd nodig is in de voorbereiding van de uitvoering.

2015: bij de start uitvoering is de aanwezigheid van asbest geconstateerd. De openstelling van het project is vertraagd door het noodzakelijk uit te voeren onderzoek en het inpassen van de verwijdering van de asbest.

Sterke regio's: Oost-Nederland



Opgave Enkele regio's en sectoren zijn economisch sterk ontwikkeld, maar extra inspanningen zijn nodig om de (internationale) concurrentiekracht van deze sterke regio's te verstevigen. Met een gebundelde inzet van instrumenten worden knelpunten opgelost en gebiedsgerichte kansen benut om zo het Nederlandse vestigingsklimaat te versterken.

Oplossing In vier toonaangevende sterke regio's is geïnvesteerd in ambitieuze projecten op het gebied van fysieke of kennisinfrastructuur, die het internationale vestigingsklimaat versterken. De vier regio's zijn de Randstad, Brainport Zuidoost-Nederland, het energieknooppunt Groningen en Oost-Nederland (Wageningen-Nijmegen-Twente).

Financiën In de regio Oost-Nederland is aan twee projecten een rijksbijdrage toegekend uit het voormalige FES Sterke regio budget:

- High Tech Factory Twente (€ 7,6 mln). In Twente zijn ruim veertig spin-off-bedrijven op het gebied van microsysteem- en nanotechnologie toe aan het produceren van hun vindingen. Omdat het in eigen beheer en op grote schaal produceren veelal te kostbaar is voor deze kleine bedrijven, biedt het kennisinstituut MESA+ hen met 'High Tech Factory' een gedeelde productieruimte. Daarin kunnen spin-off bedrijven en mkb'ers ruimte huren en inrichten voor productie. Begin 2014 is het project voor wat betreft de productiefacili-

teit volledig afgerond. De periode van medefinanciering van het Rijk in het apparaatruifonds High Tech Fund is door EZ verlengd van 2013 naar 2017. De omvang van de rijksbijdrage is gelijk gebleven. Op de website (www.hightechfactory.com) vindt u alle informatie over de faciliteiten die de High Tech Factory en het High Tech Fund kunnen bieden.

- Cat-AgroFood Wageningen (€ 12,4 mln). Het bedrijfsleven in de voedingssector kan bij Cat-AgroFood geavanceerde apparatuur 'huren' voor onderzoek, zoals een MRI-scan of elektronenmicroscop. Hierdoor wordt het ook voor kleine bedrijven mogelijk om gebruik te maken van de nieuwe technologische ontwikkelingen. Cat-AgroFood ontwikkelt zich naar verwachting. 'Sharing research facilities' is een belangrijke pijler van Wageningen Campus. Via de website (www.wageningenur.nl/cat-agrofood) zijn de apparaten en hun applicaties inzichtelijk gemaakt.

Politiek/bestuurlijk Met de geselecteerde regio's wordt bepaald welke fysieke of kennisinfrastructuur de regio ontbeert om de potentie waar te kunnen maken.

Uitvoering In samenwerking met publieke en private partijen in de regio worden investeringsprojecten opgesteld, opgestart en uitgevoerd. Het ministerie van EZ en de regionale partners zijn hiervoor verantwoordelijk.

Gebied	Oost-Nederland
Onderwerp	Integrale gebiedsopgaven
Ministerie	EZ
Fase	Realisatie

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen	•	•				
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing					•	
Planning						
Financiën	•	•	•			
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2010: het programma is nieuw opgenomen in het MIRT. Er is aan vier projecten een subsidie toegekend (€ 35,6 mln), waarvan één in Oost-Nederland (High Tech Factory Twente).

2011: vanwege de nieuwe opzet van het MIRT Projectenboek zijn de projecten van het programma Sterke regio's per gebied opgenomen. Er is aan vijf nieuwe projecten een subsidie toegekend (€ 73,15 mln), waarvan één in Oost-Nederland (Cat-AgroFood Wageningen).

2012: op grond van het regeerakkoord zijn voormalige FES-middelen overgeheveld naar departementale begrotingen.

2014: High Tech Factory: op 16 mei 2013 is op de campus de productiefaciliteit met zo'n 5.000 m2 aan cleanrooms, laboratoria en kantoorruimtes geopend. Hiermee beschikken bedrijven actief in micro- en nanotechnologie over hoogwaardige faciliteiten om opschaling in productievolume te realiseren.

Cat-AgroFood: er is geïnvesteerd in nieuwe faciliteiten en apparatuur van Wageningen UR is ingebracht. Via een extern te benaderen database is inzichtelijk welke apparatuur beschikbaar is.

Noord-Nederland

Visie

Hoofdoopgaven

Gebieden met concentratie van opgaven van nationaal belang

Overige gebiedsoopgaven

Kaarten

MIRT-onderzoek

Project- en programmabladen

Visie

Noord-Nederland omvat de provincies Groningen, Fryslân en Drenthe en is een gebied met een grote landschappelijke diversiteit. De steden spelen in Noord-Nederland een belangrijke rol. Meer dan de helft van de ruim 1,7 miljoen inwoners in dit gebied woont en werkt in één van de stedelijke gebieden Groningen-Assen, Leeuwarden en Emmen. De stedelijke gebieden zijn van groot belang voor het aanbieden en in stand houden van een hoog voorzieningenniveau (onderwijs, gezondheidszorg, cultuur, etc.). Het havencomplex in de Eemsdelta fungeert als internationale toegangspoort voor Noord-Nederland. De economische kracht van Noord-Nederland ligt in de (inter)nationale positie van een aantal economische robuuste clusters: Energie, Chemie, Water- (technologie), High Tech (sensortechnologie), Agro & Food en Life Sciences & Health (healthy ageing). Het samenspel van en de samenhang tussen deze sectoren vormen een goede basis voor de transitie naar een circulaire economy.

Een goede bereikbaarheid is een belangrijke randvoorwaarde voor het versterken van de economische potentie van de regio en vergt de inzet van alle modaliteiten (weg, spoor, binnen-, zee- en luchtvaart). De belangrijkste transportassen zijn de A6/A7, de A28/A37, de spoordriehoek Zwolle-Groningen-Leeuwarden, de spoorlijn Zwolle-Emmen, de spoorlijn Groningen-Bremen, de vaarweg Lemmer-Delfzijl en de zeeverbinding Eemshaven-Noordzee. De inzet is gericht op het ontwikkelen van een robuust mobiliteitsstelsel tussen de stedelijke regio's en economische kernzones in (Noord-)Nederland met de (inter)nationale kerngebieden in Noord-Oost Europa.

Hoofdoopgaven

Het maken van een omslag naar een duurzame energievoorziening

De afname van de beschikbaarheid van fossiele brand- en grondstoffen vraagt om meer zelfvoorzienendheid, duurzame energieopwekking en hergebruik van (rest) producten en grondstoffen (de circulaire economy). Hiervoor is een energietransitie en een transitie naar een circulaire economy noodzakelijk, waarvoor Noord-Nederland met een strategische ligging op een Europees knooppunt van gas- en elektriciteitsinfrastructuur, benodigde kennisinstellingen, economische sectoren en ruimtelijke mogelijkheden voor experimenten met innovatieve energietechniek heeft. Noord-Nederland kent van oudsher sterke economische sectoren energie, landbouw, industrie en logistiek. De kansen voor de transitie naar een circulaire economy liggen in meer samenwerking en dwarsverbanden tussen deze sectoren.

Versterken van de economische structuur door ruimte te geven aan sterke economische clusters

De ruimtelijk economische strategie is gericht op het versterken van de kenniseconomy, de steden en het landelijke gebied. Door de concentratie van economische activiteiten in de stedelijke netwerken en grootschalige bedrijvigheid buiten deze steden zoals de (zee)haven Eemshaven/Delfzijl, Harlingen en de dryport Coeverden wordt de agglomeratiekracht versterkt. Deze strategie wordt ondersteund door de uitvoering van het Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn (RSP). In de meer perifere gebieden krijgt Noord-Nederland te maken met een verder afname van het aantal



inwoners. Door deze demografische ontwikkelingen staat het voorzieningenniveau onder druk en is in een aantal gebieden een overaanbod van (incourant) vastgoed. Daarnaast daalt door de veranderende bevolkingssamenstelling het potentiële arbeidsaanbod. Naast herstructurering van de woningvoorraad zijn herstructureringen op het gebied van voorzieningen, bereikbaarheid en arbeidsmarkt noodzakelijk.

Een duurzame zoetwatervoorziening met een veilig vestigings-, woon- en investeringsklimaat

Noord-Nederland zal tijdig moeten inspelen op de effecten van klimaatverandering op de structuur en het gebruik van de ruimte. Het gaat hierbij met name om de ontwikkeling van een robuust kustlandschap en zoetwatersysteem ter vergroting van de waterveiligheid en waterzelfvoorziening en het voorkomen van verdroging. Met een integrale aanpak van wateropgaven worden verbindingen gelegd met innovaties in landbouw, kustverdediging en watertechnologie en het versterken van de omgevingskwaliteit.

Gebieden met concentratie van opgaven van nationaal belang

Energyport

Energyport (Noord-)Nederland is het energieknooppunt van Noordwest-Europa. Dankzij de aanwezige energie-infrastructuur, de

kennispositie en de ruimtelijke kenmerken, kan Noord-Nederland deze rol vervullen. Een groot aantal kabels en (buis)leidingen van elektriciteit, gas, telecom en data landt aan in de Eemshaven en vertakt zich naar de rest van Nederland en Europa. De Eemshaven heeft een rol als logistiek knooppunt voor off shore windenergie. Energyport heeft de ambitie om samen met Niedersachsen het kenniscentrum voor energievoorziening en -transitie te vormen (European Region of Excellence in Energy). De ligging aan zee, geologie en aanwezige ruimte bieden (experimenteer)mogelijkheden voor energie-innovatie.

Het Rijk zet in op het versterken van Energyport door onder andere het aanwijzen van locaties voor de vestiging van nieuwe elektriciteitscentrales in de Eemshaven en het robuust en compleet maken van het hoofdenergienetwerk van de Eemshaven via Ens naar Diemen (Noordwest 380 kV verbinding).

Waddenzee

De Waddenzee is door Unesco aangewezen als natuurlijk erfgoed en is onderdeel van het Europese Natura 2000-netwerk en de herijkte Ecologische Hoofd Structuur. Economisch is de Waddenzee van betekenis voor scheepvaart, visserij, winning van delfstoffen en recreatie. De hoofdpoging is het waarborgen van een duurzaam en veilig water- en ecosysteem, in samenhang met de ontwikkeling van economische functies.

Noord-Nederland als 'living lab' regio: de achtertuin als proeftuin

In Noord-Nederland wordt de ruimte en kennis benut om de vertaalslag te maken van kennis naar oplossingen voor grote maatschappelijke uitdagingen. De Noorderruimte fungeert daarin letterlijk als proeftuin voor toepassing van nieuwe producten, concepten en diensten. Als living lab regio worden oplossingen niet alleen bedacht en ontwikkeld, maar ook door bedrijven toegepast en getest in een reële omgeving met gebruikers. Door deze manier van testen en verbeteren ontstaan producten en diensten die kunnen worden vermarkt en geëxporteerd naar de rest van Europa en verder. Zo dragen living labs bij aan de groei van de concurrentiekracht van Nederland. Noord-Nederland kent op dit moment een groot aantal proeftuinen waarin kennisinstellingen en het bedrijfsleven samenwerken aan oplossingen voor vraagstukken zoals energievoorziening, voedselproductie en een schone, veilige watervoorziening en bevolkingsdaling.

De FlorijnAs is een noord-zuid gerichte ontwikkelingszone binnen Assen. Ingrepen in de infrastructuur vormen de drager voor de duurzame (her)ontwikkeling van deze zone, met onder meer het uitbreiden van OV-voorzieningen en het bouwen van meer woningen in de bestaande stad.

<http://florijnas.com/>

Leeuwarden

Dit stedelijk netwerk huisvest circa 330.000 inwoners. Met de huidige woon-werkrelaties worden de onderlinge verbanden tussen de steden steeds belangrijker. Door de hiermee gepaard gaande verkeer- en vervoerstromen goed te organiseren en de verstedelijking te concentreren in de stedenring, blijft het platteland van Fryslân ruim en open. Hierdoor worden de kernkwaliteiten van dit gebied gewaarborgd en kan het zijn functie voor de landbouw, natuur en (water)recreatie behouden. Binnen dit stedelijk netwerk is Leeuwarden Nieuw Stroomland de belangrijkste gebiedsontwikkeling. Nieuw Stroomland is een duurzame gebiedsontwikkeling waar de ontwikkeling van wonen, werken en recreëren in een innovatieve omgeving waarbij het oude karakteristieke landschap herkenbaar blijft.

<http://www.nieuwstroomland.nl/>

https://www.google.nl/url?q=http://www.youtube.com/watch%3Fv%3DYNRAPpoJLbI&sa=U&ei=rAhqU9E769fsBoPdGMgE&ved=0CEQQtwIwCQ&usg=AFQjCNF_dY5lF3pFrKF5NSZkyexpvSYtKA

Emmen

Dit stedelijk netwerk telt bijna 325.000 inwoners. Bevolking en werkgelegenheid zijn geconcentreerd in en om Emmen, Coevorden en Hogeveen. Het beleid is primair gericht op versterking van de economische structuur door meer inzet op kansrijke sectoren als chemie/biobased economy, logistiek en energie, een goede bereikbaarheid, hoogwaardige achterlandverbindingen en het versterken van de centrumfuncties van Emmen en Coevorden. De belangrijkste gebiedsontwikkelingen in Zuid-Drenthe betreffen de centra van Emmen (voorheen Atalanta) en Coevorden. De verplaatsing van het Dierenpark Emmen maakt de weg vrij voor versterking en modernisering van het stadscentrum met onder meer een nieuw Stadstheater en de nieuwbouw van het Dierenpark Emmen met een oppervlakte van 22 hectare.

<http://www.emmen.nl/centrumvernieuwing>

<http://www.dierenparkemmen.nl/dierenpark-emmen/organisatie/toekomst>

Eemsdelta

De Eemsdelta omvat het havencomplex in Delfzijl met een cluster van zware chemische bedrijvigheid, en de Eemshaven, die voor de ontwikkeling van grootschalige industrie aangelegd is en inmiddels als locatie voor energiegerelateerde bedrijvigheid zeer in trek is. De

Overige gebiedsopgaven

Groningen-Assen

De regio Groningen-Assen vormt de belangrijkste bevolkings- en werkgelegenheidsconcentratie in Noord-Nederland en vervult een verzorgingsfunctie voor een omvangrijk gebied. Ruimtelijk wordt ingezet op bundeling en concentratie van het wonen en werken op de zogeheten T-structuur, gevormd door de A7, de A28 en het spoor. De in 2013 geactualiseerde Netwerkanalyse en de op basis daarvan opgestelde bereikbaarheidsstrategie, bevestigt de sterke inzet op autoverkeer, openbaar vervoer en fiets en de verbindende schakels daartussen. Hoogwaardige OV-assen van bus en spoor vormen de ruggengraat van het openbaar vervoer en verbinden de regionale kernen, met de P+R's en de economische toplocaties in de steden. Een bijzondere opgave de komende jaren is het bereikbaar houden van de steden en de regio gedurende de uitvoering van vele projecten op weg en spoor. De Minder Hinder aanpak en Beter Benutten bieden daarvoor goede handvatten. Binnen de regio Groningen-Assen spelen twee belangrijke gebiedsontwikkelingen, te weten Groningen Centrale Zone en Assen FlorijnAs. De plannen voor de Centrale Zone zijn erop gericht verouderde bedrijventerreinen, het stationsgebied en het gebied rond het Universitair Medisch Centrum, te transformeren en te verdichten tot toplocaties voor onder andere de kenniseconomie met een landelijk bereik en gemengde, hoogwaardige woon-werkmilieus.

<http://gemeente.groningen.nl/ro-online/plannen/NL>

IMRO.0014.BP459BodenterreinU-/NL.IMRO.0014.

BP459BodenterreinU-oho1/t_NL.IMRO.0014.

BP459BodenterreinU-oho1_4.2.html

<http://spoorzone.groningenbereikbaar.nl/>

ontwikkeling van de energiesector en de chemie vergt aanpassing van de (energie-)infrastructuur. De kustveiligheid, die o.a. door klimaatverandering afneemt, moet worden gegarandeerd. Voor de periode 2010-2018 worden ingrijpende maatregelen genomen vanwege een sterke afname van het aantal huishoudens. Deze ontwikkelingen zijn aanleiding om voor de Eemsdelta een integrale gebiedsvisie op te stellen.

<http://www.provinciegroningen.nl/uitvoering/werken-en-ondernemen/ontwikkelingsvisie-eemsdelta/>

Noorderruimte: Friese Meren, Lauwersmeer, Veenkoloniën

Het landelijk gebied in Noord-Nederland wordt ook wel aangeduid als de Noorderruimte. Dit gebied bestaat uit een groot aantal unieke natuur- en cultuurlandschappen, waar kansen liggen voor duurzame landbouw, toerisme en recreatie, kleinschalige bedrijvigheid en landelijk wonen, maar het krijgt ook te maken met klimaatverandering, demografische veranderingen, nieuwe vormen

van energiewinning en agrarische schaalvergroting. De ontwerp-opgave is de aanpassing van bestaande functies en de inpassing van nieuwe functies in de karakteristieke landschappen. De focus ligt op de laaggelegen Blauwgroene gordel van (voormalige) veengebieden, met de Friese Meren, het Lauwersmeer en de Veenkoloniën. In het in 2013 afgeronde MIRT Onderzoek Economie van Water en Landschap zijn scenario's ontwikkeld waarin actuele en komende transities op het gebied van klimaat/water, energie, landbouw en demografie zo efficiënt mogelijk worden samengebracht.

http://www.provincie.drenthe.nl/publish/pages/73355/eindadvies_ewl_incl_bijlagen_siteversie.pdf

Zie voor gebiedsagenda Noord-Nederland:

<http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/kamerstukken/2009/11/30/20099922-gebiedsagenda-noord-nederland.html>

Opgaven Noord-Nederland

Algemeen

-  Stedelijke regio met een concentratie van topsectoren
-  Gebieden met concentratie van opgaven van nationaal belang
-  Overige gebiedsopgaven

Economie

Topsectoren



- Energie
- Chemie

-  Burgerluchthaven van nationale betekenis
-  Militaire luchthaven
-  Zeehaven van nationale betekenis
-  Kennis
-  Integrale gebiedsopgave van regionale betekenis

Regionaal



- High Tech Systemen & Materialen
- Chemie
- Water
- Life Sciences & Health
- Agro & Food

Verstedelijking

-  Extensivering

Regionaal



- Stedelijke vernieuwing / transformatie

Bereikbaarheid

-  Hoofdwegenet
-  Opgave hoofdwegenet
-  Hoofdspoorwegenet
-  Hoofdvaarwegenet
-  Opgave hoofdvaarwegenet
-  Integrale multimodale ontwikkeling

Regionaal

-  (Belangrijke) regionale weg

Op de kaart zijn t.a.v. infrastructuur de huidige opgaven aangegeven waar een MIRT Verkenning, MIRT Onderzoek of planuitwerking loopt.

Natuur, Landschap & Erfgoed

-  EHS op land (herijkt)
-  Natura 2000 - land
-  Natura 2000 - water
-  Nationaal Park
-  Natuurlijk erfgoed op lijst werelderfgoed
-  Object of ensemble op de (voorlopige) lijst werelderfgoed

Water

-  Primaire kering - voldoet niet
-  Primaire kering - nader onderzoek
-  Primaire kering - voldoet
-  Piekafvoer / Afwatering
-  Peilbeheer / Peilfluctuatie
-  Afvoeroverdeling
-  Kustversterking / Zandsuppletie
-  Berging (zoekgebied)
-  Coalitie Natuurlijke Klimaatbuffers
-  Aandachtsgebied zoetwater door verzilting
-  Droogtegevoelig gebied: geen wateraanvoer uit hoofdwatersysteem mogelijk
-  Noordruimte

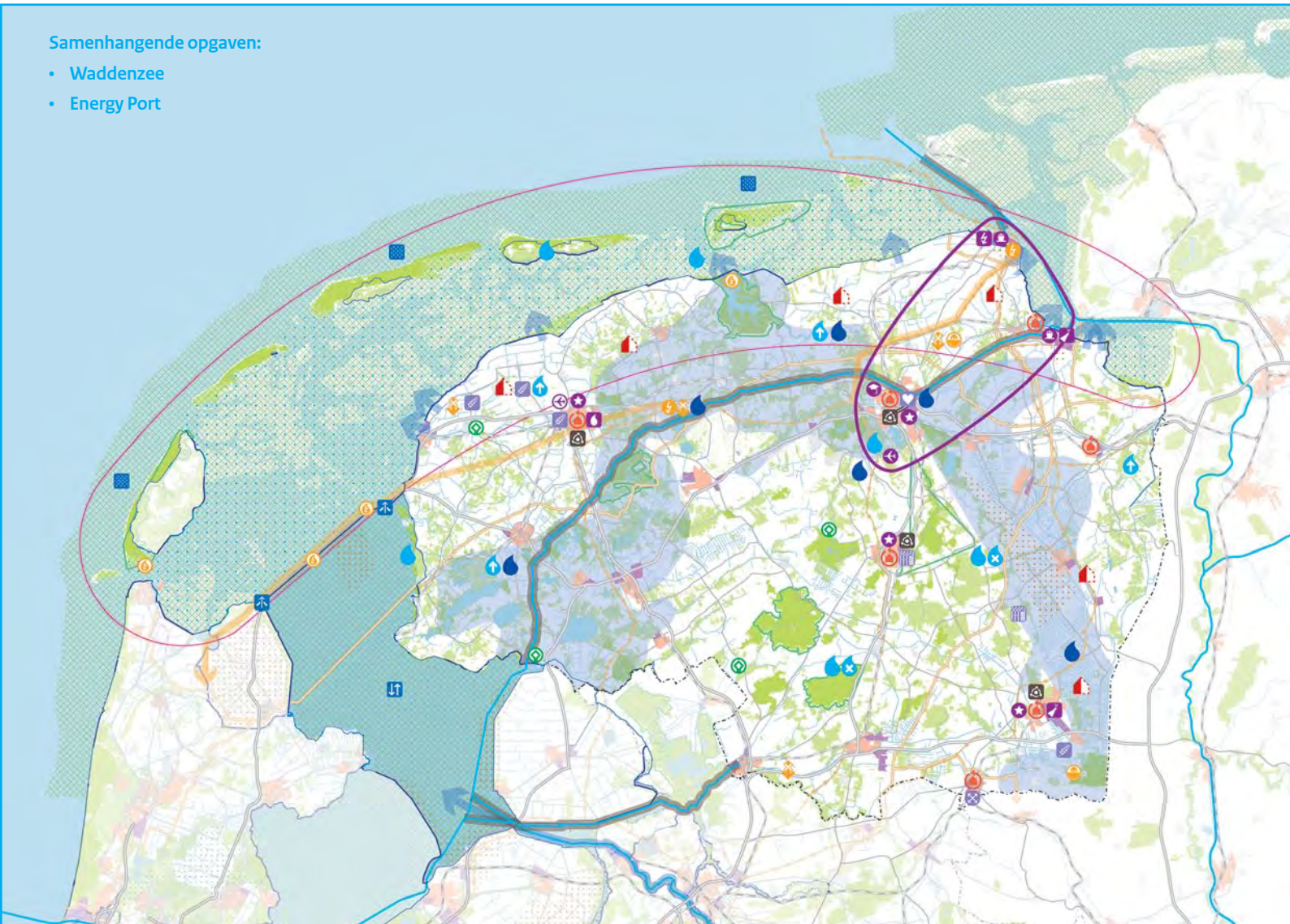
Energie

-  (Mogelijke) vestigingsplaats elektriciteitsproductie > 500MW
-  Gebied windenergie
-  Olie- en gaswinning
-  Hoogspanningsleiding > 220kV
-  Nieuwe hoogspanningsverbinding 380kV
-  Buisleidingenstrook
-  Aandachtsgebied bodemdaling door gaswinning
-  Energie uit water

Opgaven Noord-Nederland

Samenhangende opgaven:

- Waddenzee
- Energy Port



MIRT-ONDERZOEK

- 1) Economie en Ecologie Eems-Dollard in balans

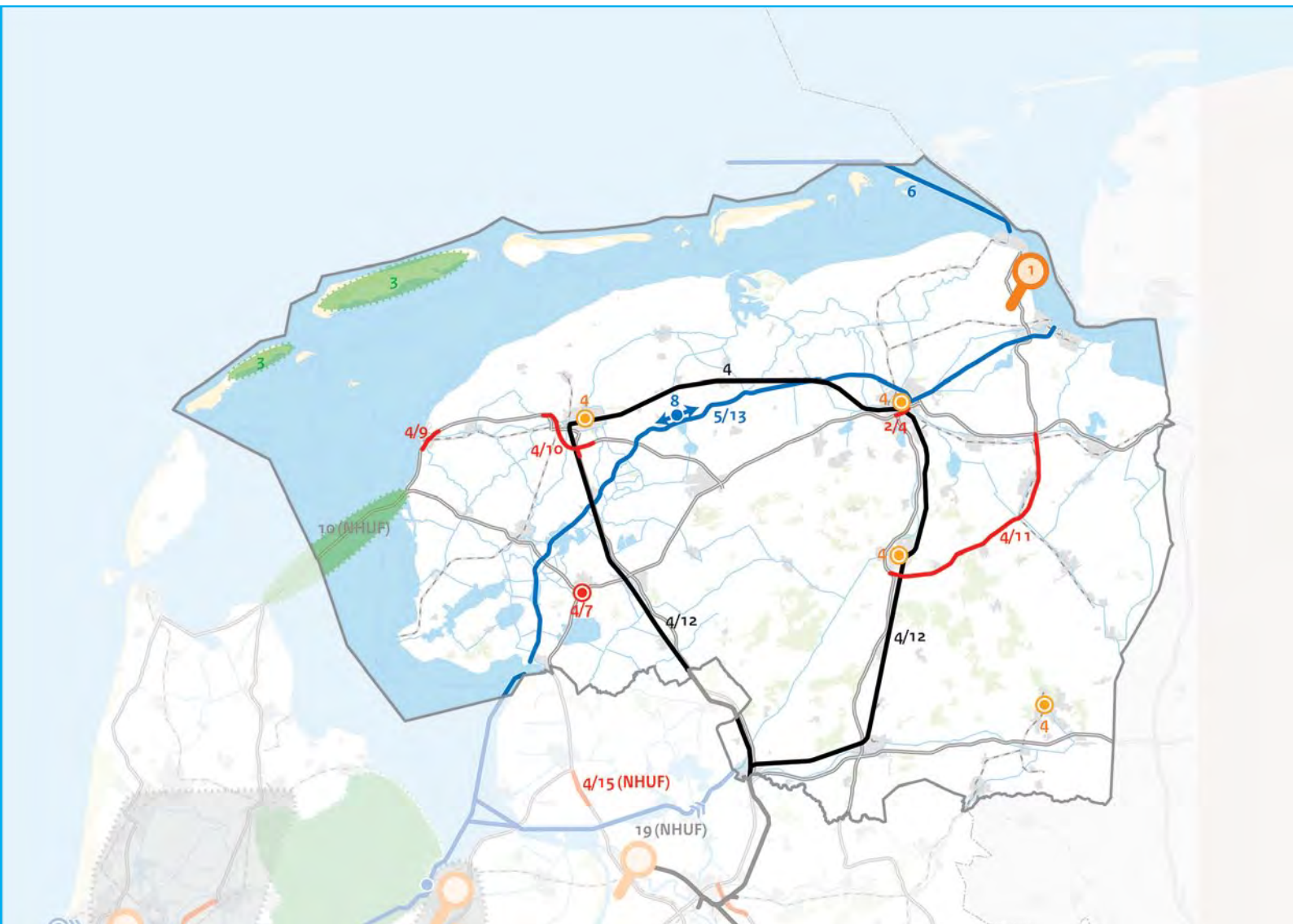
PLANUITWERKING

- 2) A7 Zuidelijke ringweg Groningen, fase 2
- 3) Legger Vlieland en Terschelling
- 4) Regiospecifiekpakket (RSP) Zuiderzeelijn
- 5) Vaarweg Lemmer-Delfzijl, fase 2
- 6) Verruiming vaarweg Eemshaven-Noordzee

REALISATIE

- 7) A6/A7 knooppunt Joure
- 8) Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Lemmer-Delfzijl
- 9) N31 Harlingen (Traverse Harlingen)
- 10) N31 Leeuwarden (Haak)
- 11) N33 Assen (Zuid)-Zuidbroek
- 12) Sporendriehoek Noord-Nederland
- 13) Vaarweg Lemmer-Delfzijl, fase 1

Projecten Noord-Nederland



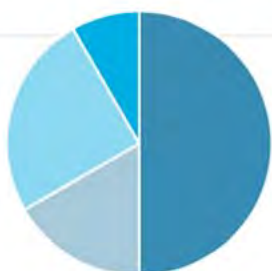
Legenda

-  Wegen
-  Spoor / OV
-  Vaarwegen
-  Ligplaats
-  Integrale ontwikkelingen
-  Water

* (NHUF) Regio-overschrijdende projecten;
zie kaart betreffende regio

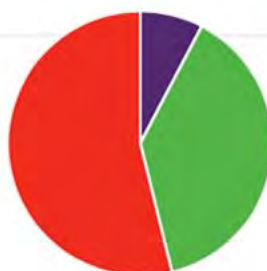
Infographic Noord-Nederland

Verdeling
aantal projecten naar onderwerp



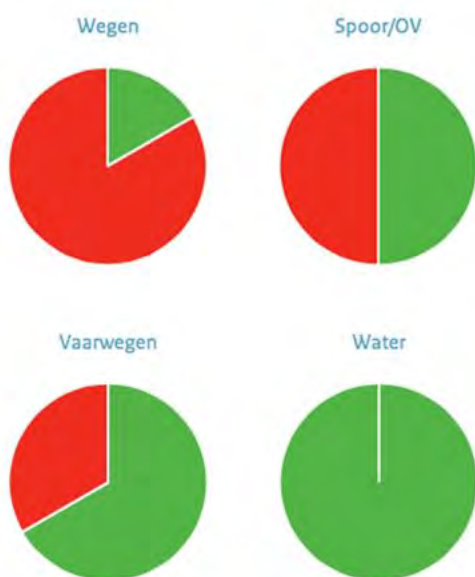
Wegen 6
Spoor/OV 2
Vaarwegen 3
Water 1

Verdeling
aantal projecten naar fase



Onderzoek 1
Verkenning 0
Planuitwerking 5
Realisatie 7

Verdeling
aantal fases naar onderwerp



	Onderzoek	Verkenning	Planuitwerking	Realisatie
Wegen	0	0	1	5
Spoor/OV	0	0	1	1
Vaarwegen	0	0	2	1
Water	0	0	1	0

Legenda

Onderwerpen

- Wegen
- Spoorwegen
- Vaarwegen
- Water

Fasen

- Onderzoek
- Verkenning
- Planuitwerking
- Realisatie

13

Totaal aantal projecten

Economie en Ecologie Eems-Dollard in balans

Gebied Fase Noord-Nederland
MIRT-onderzoek

Aanleiding en doel

In het Eems-Dollard estuarium is tegelijkertijd sprake van grote economische ambities en zichtbaar ecologisch herstel. Hiervoor zijn afspraken nodig over zowel economische ontwikkelingsruimte als over ecologische maatregelen. In het bestuurlijk overleg MIRT van november 2013 zijn daarom door Rijk en regio afspraken gemaakt over een MIRT-onderzoek. De uitkomsten worden gebruikt om invulling te kunnen geven aan de Nederlandse strategie in de totstandkoming van een bilaterale samenwerking met Duitsland voor het ecologisch herstel van de Eemsdelta en toe te werken naar een afsprakenkader en financieringsstrategie voor herstelmaatregelen in het Nederlandse deel van het Eems-Dollard estuarium. Op dit moment is nog onvoldoende duidelijk welke maatregelen effectief en noodzakelijk zijn en hoe deze te realiseren zijn. Vooral het schaalniveau waarop maatregelen nodig zijn vraagt nader onderzoek. Diverse (lopende) onderzoeken in Nederland en Duitsland moeten de bouwstenen leveren voor de noodzakelijke inzichten in de samenhang tussen maatregelen en schaalniveau.

Planning

Het MIRT-onderzoek werkt in 4 deelsporen die parallel aan elkaar plaatsvinden en levert in 2014:

- Een gemeenschappelijke, grensoverschrijdende probleemanalyse met de opgaven die daaruit voortvloeien en een idee van het streefbeeld waar naartoe wordt gewerkt.
- Voorlopige short list met mogelijke korte- en langetermijn maatregelen en een beeld van de effectiviteit.
- Voorlopige financieringsstrategie met een eerste zicht op benodigd budget.
- Rolverdeling Rijk-regio met een beeld van de gewenste uitvoeringsorganisatie.
- In kaart brengen welke economische kansen van de bestaande economische (top)sectoren in de havens zich kunnen voordoen in samenhang met de ecologische verbeteropgave.

In 2015 is besluitvorming voorzien omtrent een adaptief maatregelenprogramma, de financiering daarvan, de rolverdeling Rijk-regio in samenhang met bilaterale afspraken en een uitvoeringsorganisatie. Er zal een afweging worden gemaakt op basis van de definitieve resultaten uit de vier sporen of een vervolg in de vorm van een MIRT-verkenning aan de orde is.

Betrokkenen

De provincie Groningen en het ministerie van Infrastructuur en Milieu zijn gezamenlijk opdrachtgever. Het onderzoek wordt getrokken door IenM/DGRW en wordt naast de provincie ondersteund door E&E, de Waddenvereniging

Legger Vlieland en Terschelling

Gebied	Noord-Nederland
Onderwerp	Waterveiligheid
Ministerie	IenM
Fase	Planuitwerking



Opgave Op Vlieland ligt een deel van de bebouwing, waaronder de uitbreiding van Oost-Vlieland van de jaren '70, buitendijks. Door voormalig Verkeer en Waterstaat is toegezegd deze woonwijk door verlegging van de primaire waterkering binnendijks te brengen. Hiertoe was nog in de SNIP systematiek een opdracht tot uitwerking van één tracé in een planuitwerking gegeven. Bij gemeente en provincie leefde echter de wens om nog meer bebouwing binnendijks te brengen en daarvoor ook andere tracés te onderzoeken. Ook de gemeente Terschelling had een voorkeur voor een ruimere ligging van de primaire waterkering.

Oplossing Om aan de wens van provincie en gemeenten tegemoet te komen, heeft Rijkswaterstaat samen met betrokken partijen de mogelijke oplossingen voor de ligging van de primaire waterkering verkend. In de zomer van 2012 zijn de bevindingen aan het ministerie van IenM voorgelegd. Op basis hiervan heeft de staatssecretaris in 2012 een besluit genomen over de voorkeursligging van de primaire keringen. In oktober 2012 heeft de staatssecretaris samen met de gemeenten Vlieland en Terschelling en de provincie Fryslân een intentieverklaring over de waterveiligheid op de eilanden gesloten. Alvorens tot realisatie over te gaan is in 2013 gestart met de planuitwerking. In samenwerking met de betrokken partijen worden de voorkeurtracés in detail uitgewerkt. Op basis van de definitieve ligging wordt de

bijlage van de Waterwet aangepast en kan tot realisatie worden overgegaan.

Planning

2012: voorkeursbeslissing

2015: projectbeslissing

Financiën Taakstellend budget € 3 mln.

Uitvoering RWS Noord-Nederland trekt namens het ministerie van IenM de planuitwerking. Betrokken zijn: gemeenten Vlieland en Terschelling, provincie Fryslân, Staatsbosbeheer en Wetterskip Fryslân.

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2014: het project is overgegaan naar de planuitwerkingsfase.

2015: de datum van het geplande projectbesluit is verschoven van eind 2014 naar voorjaar 2015.

A6/A7 Knooppunt Joure

Gebied	Noord-Nederland
Onderwerp	Hoofdwegen
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave De rotonde bij Joure is een kwetsbare schakel voor doorgaande verbindingen. Erop vinden gelijkvloerse kruisende bewegingen plaats die de doorstroming beperken en de verkeersveiligheid verminderen. Daar de capaciteit van de rotonde beperkt is, is naar een oplossing gezocht.

Oplossing De oplossing gaat uit van een doorgaande verbinding A6/A7 Lemmer-Joure-Heerenveen, met haaks daarop de A7 Bolsward-Sneek via ongelijkvloerse aansluitingen. Ook de Entree Joure, het verdiepen van de Langwarder Wielen, het verwijderen en hergebruik van de geluidswal en het opruimen van de bestaande tunnel Hollandiastraat worden meegenomen. Dit is verwoord in de voorkeursbeslissing die in het voorjaar van 2010 aan de Tweede Kamer is aangeboden.

Planning

2013: tracébesluit
2015: start realisatie
2017: openstelling

Financiën Taakstellend budget: € 77 mln. Het project wordt als volgt gefinancierd:

- uit het Regionaal Mobiliteitsfonds RSP: € 52 mln;
- uit het restant van de niet uit te voeren maatregelen als genoemd in de Intentieovereenkomst Joure van februari 2006: een rijksbijdrage van € 9 mln en een regiobijdrage van € 6 mln;

- door de regio die garant staat voor de resterende bijdrage van € 5 mln en die ernaar streeft om deze te realiseren door besparingen;
- er is door het Rijk een extra budget van € 4 mln beschikbaar gesteld om het knooppunt geschikt te maken voor 130 km/u. Mocht het project niet binnen het taakstellend budget kunnen worden gerealiseerd, dan liggen de risico's daarvan bij de provincie.

Politiek/bestuurlijk In mei 2010 is er tussen Rijk en regio een samenwerkingsovereenkomst gesloten. De planuitwerking vindt – in nauwe samenwerking met de provincie en gemeente Friese Meren – plaats onder leiding van RWS. Het tracébesluit is eind 2013 vastgesteld. In de realisatieovereenkomst van 2013 hebbende gemeente De Friese Meren, provincie Fryslân en Rijkswaterstaat afgesproken dat zij gezamenlijk een bestuurlijke alliantie vormen, dat zij de financiële afspraken vastleggen, en gezamenlijk de opdrachtgever naar de alliantie zijn en dat Rijkswaterstaat de aanbestedende dienst is.

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen	•					
MIRT fase						•
Opgave						
Oplossing			•			
Planning				•	•	
Financiën						
Pol./Best.		•				•

Toelichting op de wijzigingen

2010: het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

2011: in mei 2010 is er tussen Rijk en regio een samenwerkingsovereenkomst gesloten.

2012: scope wijziging: het knooppunt wordt geschikt gemaakt voor 130 km/u.

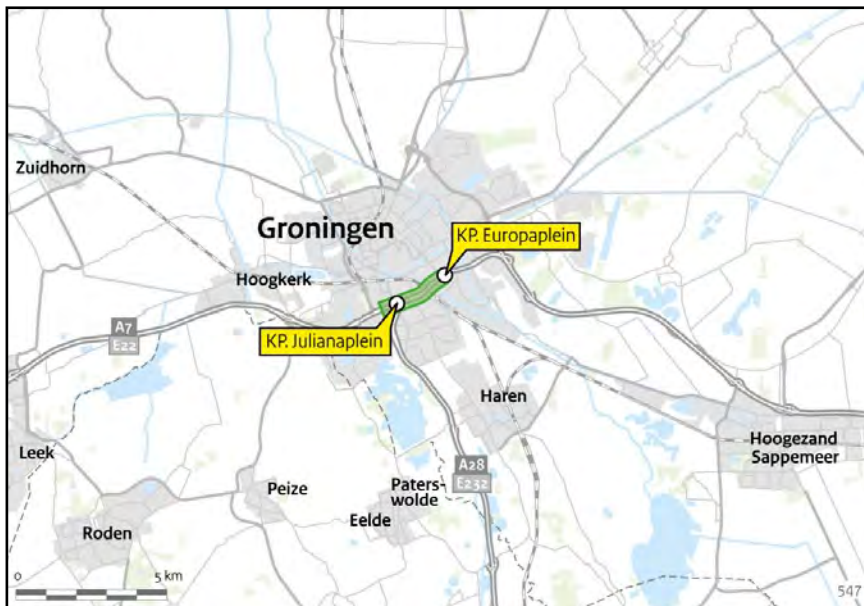
2013: besloten is om het knooppunt Joure te laten ontwerpen op een maximum snelheid van 130 km/u. De noodzakelijke aanpassing van het ontwerp brengt extra werk met zich mee. Dat leidt er toe dat de start van de realisatie niet in 2012 maar in 2013 plaatsvindt.

2014: de bezuinigingen uit het Lente- en aanvullend Regeerakkoord van 2012 hebben tot gevolg gehad dat de werkzaamheden aan het tracébesluit zijn aangehouden tot april 2013 vanwege het al dan niet toevoegen van een aquaduct aan de scope van de planuitwerking. Conform de in 2013 gesloten realisatieovereenkomst met de regio is de planning hierop geactualiseerd.

2015: de realisatieovereenkomst is ondertekend en daarmee is het project overgegaan naar de realisatiefase.

A7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2

Gebied	Noord-Nederland
Onderwerp	Hoofdwegen
Ministerie	IenM
Fase	Planuitwerking



Opgave 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.

Oplossing De oplossing wordt gevonden door een capaciteitsvergroting op het bestaand tracé tussen het Julianaplein en het Europaplein met onder meer een verdiepte ligging met overkluizingen. Het Julianaplein wordt ongelijkvloers voor de verbindingen A7 en A28. De aanpak zorgt voor een bereikbare stad en regio, met een goede doorstroming op de A7/N7 en een verbetering van de verkeersveiligheid.

Planning

2014: tracébesluit
2015: start realisatie
2019-2021: openstelling

Financiën Taakstellend budget: € 663 mln. Dit bedrag is deels gereserveerd op IF art. 12 (Wegen) en deels op IF art. 14 (Regionale/ lokale infrastructuur - RSP).

Politiek/bestuurlijk Het Bestuurlijk Voorkeursalternatief is vastgelegd in een getekende bestuursovereenkomst tussen Rijk, provincie Groningen en gemeente Groningen (november 2009). In december 2009 is de Aanvangsbeslissing genomen. In het bestuurlijk overleg MIRT van voorjaar 2010 is voorts een aantal aanvullende financiële afspraken gemaakt. In 2012 is de scope verder geconcretiseerd. Het ontwerp-tracébesluit is in 2013 genomen. Op basis van onder andere de ingediende zienswijzen is het ontwerp ten behoeve van het tracébesluit geoptimaliseerd. Het tracébesluit zal in 2014 worden vastgesteld.

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2011: er is een bestuurlijk voorkeursalternatief vastgelegd en het project is overgegaan naar de planuitwerkingsfase.

2014: de bezuinigingen uit het Lente- en aanvullende Regeerakkoord van 2012 en herstel geluidsregister (i.h.k.v. SWUNG) hebben tot gevolg gehad dat de planning is herijkt.

2015: het taakstellend budget is opgehoogd met in- en externe kosten voor voorbereiding realisatie en realisatie.

N31 Harlingen (Traverse Harlingen)

Gebied	Noord-Nederland
Onderwerp	Hoofdwegen
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave De bestaande N31 door Harlingen is een 2x1-autoweg. De weg is nog meer een 'flessenhals' geworden in de route Amsterdam-Leeuwarden, sinds het gedeelte Zurich-Harlingen 2x2 rijstroken heeft gekregen. Op basis van de verkenning is geconcludeerd dat door de toename van het verkeer op dit deel van de N31 de capaciteit beperkend is voor de doorstroming, dat de verkeersveiligheid onder druk staat, de doorsnijding van de stad Harlingen door de hooggelegen N31 voor het leefmilieu een steeds grotere barrière vormt en de 'flessenhals' een negatief effect heeft op de economische bereikbaarheid van Fryslân, de economische kernzone (Westergozone) en de stad Harlingen.

Oplossing De oplossing bestaat uit een verdubbeling van het aantal stroken naar 2x2, een verdiepte ligging van de rijksweg en een betere inpassing van de weg in de omgeving. In het tracé is bovendien een aquaduct opgenomen onder het Van Harinxmakanaal. De aanpassing van de rijksweg maakt deel uit van de integrale gebiedsontwikkeling binnen de gemeente Harlingen.

Planning

2012: tracébesluit
2014: start realisatie
2017: openstelling

Financiën Taakstellend budget: € 149 mln (waaronder € 15 mln kosten voorbereiding, apparaat en toezicht). Het project wordt overwegend gefinancierd uit het Regionaal Mobiliteitsfonds Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn. De risico's bij overschrijding van het taakstellend budget liggen bij de regio.

Politiek/bestuurlijk In het bestuurlijk overleg MIRT van voorjaar 2010 en in de realisatie-overeenkomst van 2013 zijn nadere afspraken gemaakt over het project. Afsproken is dat de gemeente Harlingen, de provincie Fryslân en Rijkswaterstaat gezamenlijk een bestuurlijke alliantie vormen. In de overeenkomst zijn genoemde financiële afspraken vastgelegd, is afgesproken dat de drie partijen gezamenlijk de opdrachtgever naar de alliantie zijn en staat dat Rijkswaterstaat de aanbestedende dienst is. In februari 2013 is het tracébesluit onherroepelijk geworden. In 2013 is vervolgens het uitvoeringsbesluit genomen en is de Realisatieovereenkomst getekend. Voorjaar 2014 is het aanbestedingsdossier naar de markt verzonden.

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen	•					
MIRT fase					•	
Opgave						
Oplossing						
Planning				•		
Financiën						
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

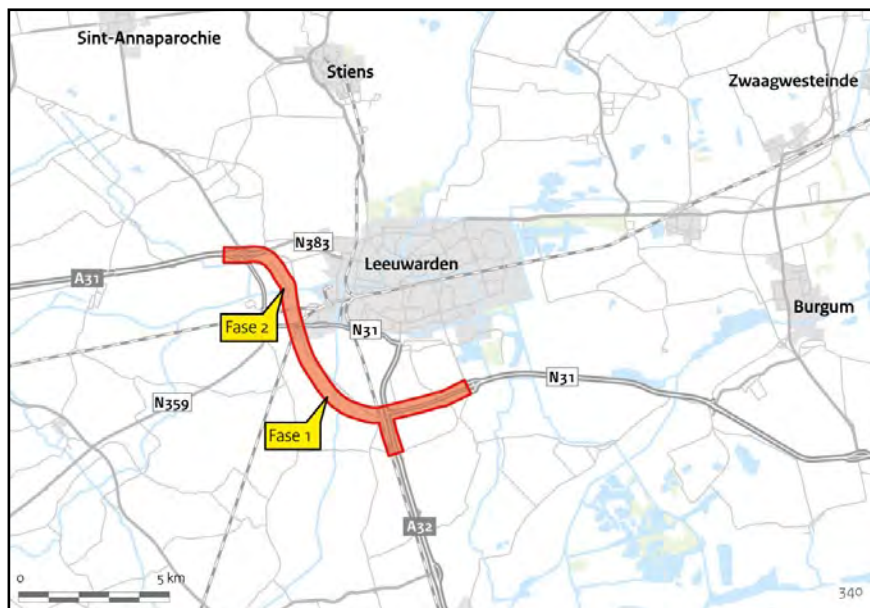
2010: het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

2013: werkzaamheden gebiedsontwikkeling starten in 2013. Hierover zijn met de regiopartners afspraken gemaakt. Openstelling blijft 2017.

2014: het project is overgegaan naar de realisatiefase.

N31 Leeuwarden (Haak)

Gebied	Noord-Nederland
Onderwerp	Hoofdwegen
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave 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.

Oplossing De oplossing betreft een nieuw tracé op de N31 tussen de aansluitingen Marssum en Hemrikse in en voorziet in een 2x2 autoweg 100km/u (zonder vluchtstroken), een aantal ongelijkvloerse aansluitingen en een aquaduct in het Van Harinxmakanaal.

Planning

2010: tracébesluit
2011: start realisatie
2014: openstelling

Financiën

- Taakstellend budget:
- Infrastructuurfonds: € 194 mln
 - RSP (Bereikbaarheid Leeuwarden): € 29 mln

Daarnaast dragen de provincie Friesland en de gemeente Leeuwarden beide een bedrag van € 18 mln (prijsspeil 2009) bij. De BLD-bijdrage van € 35 mln wordt als volgt verdeeld: ¼ deel apparaatskosten RWS (€ 8,75 mln), het overige deel (€ 26,25 mln) wordt gelijkmatig verdeeld over het noordelijke en zuidelijke deel van het project (afpraak bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2010).

Politiek/bestuurlijk In het bestuurlijk overleg MIRT najaar 2009 is overeengekomen dat de uitvoering van het TB wordt onderverdeeld in twee deelprojecten, te weten Haak Noord en Haak Zuid. De Haak Noord wordt door de provincie als gedelegeerd opdrachtnemer van het Rijk/RWS gerealiseerd en Haak Zuid door het Rijk/RWS. Haak Zuid betreft het deel vanaf Bokzumerzijl tot en met Hemrikse in inclusief Werpsterhoek en Wirdum. Haak Noord betreft het deel ten noorden van Bokzumerzijl tot en met Marssum inclusief het Aquaduct en de aansluiting op de Westelijke Invalsweg.

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen						
MIRT fase			•			
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën			•		•	
Pol./Best.		•				

Toelichting op de wijzigingen

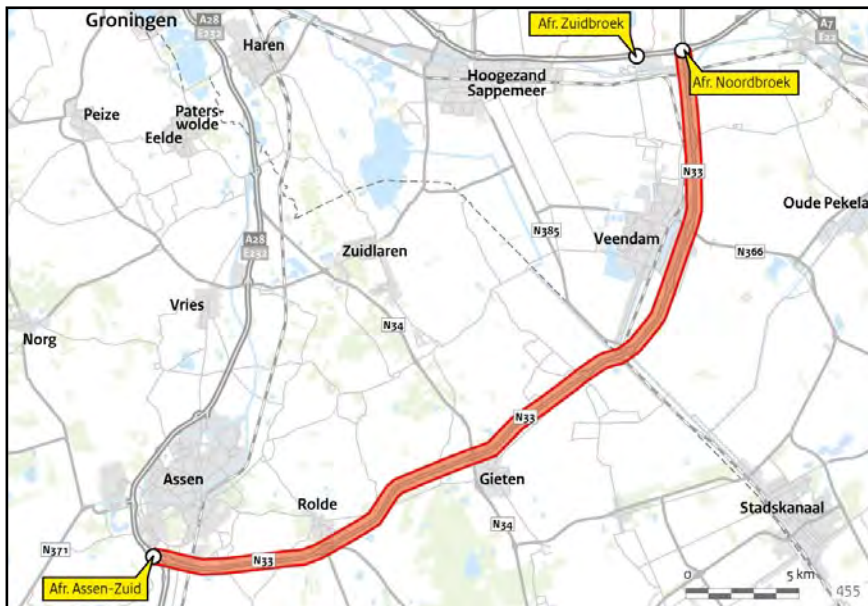
2011: in februari 2010 is het Tracébesluit vastgesteld. Op 29 mei 2010 is er een Realisatieovereenkomst gesloten tussen Rijk en regio.

2012: het project gaat over naar de realisatiefase. De projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigings-systeem van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 19 mln).

2014: budget is met € 9 mln bijgesteld vanwege verrekening BLD.

N33 Assen (zuid)-Zuidbroek

Gebied	Noord-Nederland
Onderwerp	Hoofdwegen
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



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

Oplossing Het project richt zich op verdubbeling van de N33 op het traject Assen (zuid)-Zuidbroek tot 2x2 autoweg, met middenberm zonder vluchtstrook. Voor het knooppunt A7/Zuidbroek wordt een klaverblad gerealiseerd. In de realisatiefase is het ontwerp op aspecten aangepast. Hiervoor is een wijzigingstracébesluit opgesteld.

Planning

2013: start realisatie
2014: openstelling

Financiën Taakstellend budget voor aanleg en beheer en onderhoud: € 354 mln (incl. € 14 mln ten laste van concrete bereikbaarheidsprojecten Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn). De samenstelling van de bedragen, de voorwaarden en de bijdragen van individuele partijen zijn vastgelegd in een convenant. Voor de extra kosten voor een klaverblad heeft de regio in 2011 een garantstelling gedaan van € 23,3 mln.

Politiek/bestuurlijk In het bestuurlijk overleg MIRT van voorjaar 2010 zijn nadere afspraken gemaakt over het project. Deze afspraken zijn uitgewerkt en vastgelegd in het convenant 'Bestuurlijke afspraken inzake Verdubbeling N33 Assen-Zuidbroek' van mei 2010. In het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2011 is

afgesproken dat het knooppunt A7/Zuidbroek gerealiseerd zal worden als klaverblad. De provincie Groningen staat garant voor de meerkosten van maximaal € 23,3 mln. Deze afspraken zijn vastgelegd in een brief van de minister van IenM aan Gedeputeerde Staten van Groningen. Door het niet opnemen van een fietstunnel in het ontwerp wordt de bijdrage van de gemeente Aa en Hunze verlaagd met € 1,3 mln.

Uitvoering De PPC is in 2007 afgerond. Op basis van de uitkomst is gekozen voor een DBFM-contract. In oktober 2012 is de aannemer geselecteerd en in maart 2013 is de realisatie gestart.

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

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

2011: op basis van bestuurlijk overleg is het taakstellend budget verhoogd en de planning aangepast. De afspraken zijn vastgelegd in een convenant.

2012: in januari 2011 is het OTB/MER vastgesteld, met daarin opgenomen een botonde bij de aansluiting A7/Zuidbroek. Afgesproken is dat de regio met een financieel voorstel komt voor de realisering van een klaverblad.

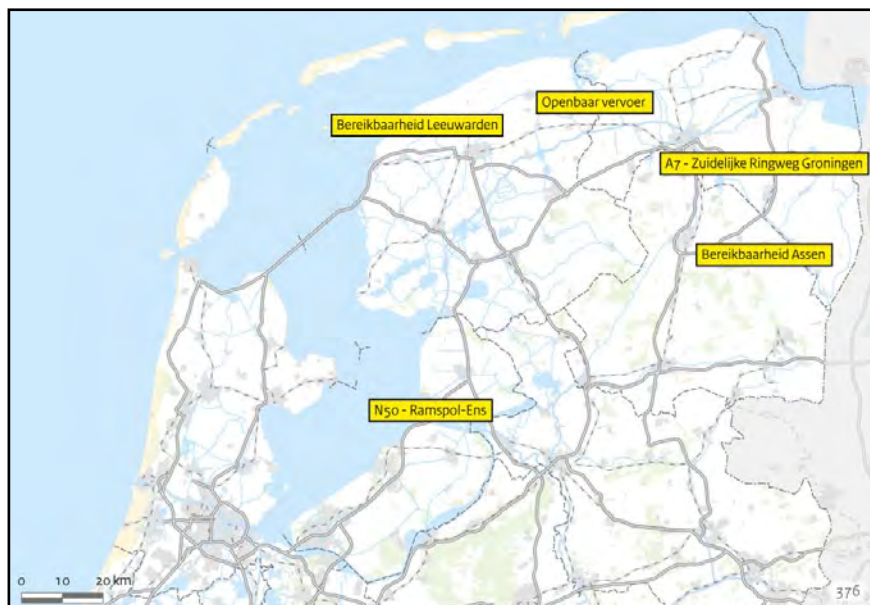
2013: het tracébesluit is in mei 2012 vastgesteld. Hierin is opgenomen dat het knooppunt A7/Zuidbroek zal worden aangelegd als klaverblad. Voor de extra kosten voor een klaverblad heeft de regio een garantstelling gedaan van € 23,3 mln.

2014: eind december 2012 is het tracébesluit onherroepelijk geworden. Taakstellend budget is opgehoogd met de kosten voor beheer en onderhoud vanwege omzetting contract naar DBFM. Het project is overgegaan naar de realisatiefase.

2015: de planning is geactualiseerd naar aanleiding van een versnelling van de realisatie.

Regiospecifiek Pakket (RSP) Zuiderzeelijn

Gebied	Noord-Nederland
Onderwerp	Regionale/lokale infrastructuur
Ministerie	IenM
Fase	Planuitwerking



Opgave De doelen van het project Zuiderzeelijn (ZZL) waren 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.

Oplossing Het kabinet heeft conform het Coalitieakkoord 2007 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 (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 aanvullend geld beschikbaar gesteld voor maatregelen op het noordelijke kernnet spoor.

Planning 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: € 1.248 mln (incl. € 134 mln voor de Sporendriehoek, zie het betreffende projectblad). Regionale bijdrage: € 670 mln (prijsspeil 2007).

Politiek/bestuurlijk Besluit van kabinet voor RSP in november 2007. Conceptconvenant in maart 2008. Tweede Kamer heeft besluit en convenant onderschreven in Algemeen Overleg in april 2008. Het convenant is ondertekend in juni 2008. In het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2009 zijn voor de projecten A6/A7 Knooppunt Joure en N31 Harlingen (beide onderdeel RMf) en in het bestuurlijk overleg MIRT najaar 2009 voor het project A7-Zuidelijke Ringweg Groningen (ZRG) fase 2 planuitwerkingsbesluiten genomen (zie de desbetreffende projectbladen). Meer informatie is te vinden in de Voortgangsrapportage RSP. Deze vormt jaarlijks een bijlage bij de uitkomsten van het bestuurlijk overleg MIRT.

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën			•			
Pol./Best.	•	•				

Toelichting op de wijzigingen

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 planuitwerkingsbesluiten 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).

2011: het Samenwerkingsverband Noord-Nederland heeft ten behoeve van de uitvoering van het betreffende deel van het bereikbaarheidspakket RSP een Regionaal Mobiliteitsfonds ingesteld.

2012: het budget is aangepast door de overboeking van de rijksbijdrage uit het RSP-budget aan het project A7 Zuidelijke ringweg Groningen (ZRG) fase 2 (–€ 596 mln).

Sporendriehoek Noord-Nederland

Gebied	Noord-Nederland
Onderwerp	Spoorwegen personen
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave De motie Koopmans (TK 27658, nr 41) heeft de regering verzocht € 160 mln (prijspeil 2008) te reserveren voor de sporendriehoek in Noord-Nederland, binnen het voor de Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse (LMCA) Spoor aangekondigde pakket van € 4.500 mln voor de periode tot 2020. Daarbij wordt gedacht aan maatregelen om intensivering van de treindienst mogelijk te maken, zoals de aansluiting bij Herfte en kosteneffectieve maatregelen om de rijtijden van en naar de Randstad te verbeteren, zoals wachtpalen en het optimaliseren van bogen.

Oplossing Het project Zwolle Transfer-Rijdtijdvermindering wordt momenteel door ProRail uitgevoerd. Daarnaast is het voorbereiden van een viersporige halte Groningen Europapark in uitvoering. Verder worden de volgende projecten bestudeerd:

- Vervanging overweg Wollega door spoortunnel Om den Noort
- Aanpassing boog Hoogeveen
- Viersporigheid Groningen-Groningen losplaats
- Seinoptimalisatie Zwolle-Meppel

De dan nog resterende gelden zijn gereserveerd voor overwegveiligheid Zwolle-Leeuwarden en versnelling bediening brug over het van Harinxmakanaal. Andere mogelijk te treffen maatregelen, afhankelijk van de uiteindelijke dienstregeling, hebben betrekking op capaciteitsverruiming van het baanvak Zwolle-Herfte, aanpassingen te Assen, Meppel en Groningen en overige

brugopeningen te Fryslân. Uit de lopende studies zal moeten blijken of voldoende geld beschikbaar is om al het genoemde ook daadwerkelijk te kunnen realiseren. Besluitvorming over dit budget is weliswaar voorbehouden aan de minister, maar in lijn met de motie Cramer/Roefs (TK 27658, nr 40) is het aan de regio om aan de hand van de gekozen dienstregeling hierin te prioriteren dan wel voor aanvullende financiering te zorgen. ProRail en IenM zijn hierbij ondersteunend en adviserend.

Planning

2010: start realisatie
2020: oplevering

Financiën Taakstellend budget: € 134 mln.

Politiek/bestuurlijk Convenanten: de middelen zijn onderdeel van het convenant Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn van juni 2008. Zie voor meer info over dit onderwerp het projectblad Regiospecifiek Pakket (RSP) Zuiderzeelijn.

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen				•		
MIRT fase				•		
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën					•	•
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

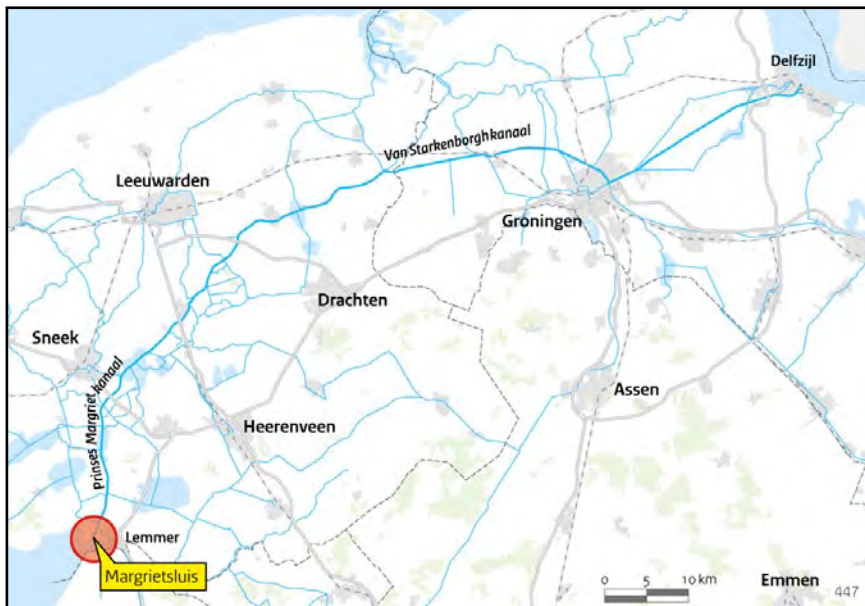
2013: dit project is nieuw opgenomen in het MIRT.

2014: bij Voorjaarsnota 2014 is het projectbudget opgehoogd met € 3 mln. Het projectbudget is tevens opgehoogd met € 19 mln door een andere verdeling van de gerealiseerde uitgaven met betrekking tot de deelprojecten behorende tot Zwolle Spoor. Zie voor toelichting het projectblad Punctualiteits- en capaciteitsknelpunten.

2015: bij Voorjaarsnota 2015 is het projectbudget opgehoogd met € 10,4 mln vanuit Aslastencluster III. Daarnaast is € 70 mln overgeboekt als dekking van het nieuw opgenomen project Zwolle-Herfte.

Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Lemmer-Delfzijl

Gebied	Noord-Nederland
Onderwerp	Hoofdwegen
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave Een beperkt tekort aan ligplaatsen op de vaarweg Lemmer-Delfzijl bij de prinses Margrietsluis te Lemmer. Dit bemoeilijkt een goede logistieke planning voor de binnen-vaartondernemer in verband met de wet- en regelgeving voor vaar- en rusttijden. Daarnaast vergroot ontoereikende ligplaatscapaciteit de kans op onveilig vaargedrag.

Oplossing De ligplaatscapaciteit wordt verbeterd door aanleg van 2 ligplaatsen aan de binnenzijde van de sluis en door kwaliteitsverbetering van de ligplaatsen (klasse IV naar klasse V) aan de buitenzijde van de sluis. Ook wordt onderzocht of aan weerszijden van de nieuwe palen aan de zuidzijde van de sluis kan worden afgemeerd, zodat nog eens drie grote schepen hier ligplaats kunnen nemen, en of de oude meerpalen kunnen worden hergebruikt voor extra ligplaatsen voor duwbakken elders in de voorhaven.

Planning

2014: start realisatie
2014: openstelling

Financiën Taakstellend budget: € 1 mln.

Uitvoering De uitvoering vindt plaats door de provincie Fryslân.

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen						
MIRT fase						•
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2015: dit project is overgegaan naar de realisatiefase door aanwending van budget uit het Amendement Ligplaatsen (nr. 10, kst. 33 000 A, vergaderjaar 2011-2012).

Vaarweg Lemmer-Delfzijl, fase 2

Gebied	Noord-Nederland
Onderwerp	Hoofdvaarwegen
Ministerie	IenM
Fase	Planuitwerking



Opgave Bereikbaarheid van Noord-Nederland voor vierlaagscontainervaart.

Oplossing In het lopende realisatieproject vaarweg Lemmer-Delfzijl, fase 1, worden de belangrijkste knelpunten op deze vaarweg in de periode tot en met 2017 aangepakt. In fase 2 worden de resterende knelpunten verder onderzocht. Het gaat dan om de vervanging en opwaardering van een aantal bruggen: de Paddepoelsterbrug, de Gerrit Krol Autobrug, brug Schuilenburg en brug Kootstertille.

Planning

2014: projectbeslissing
2017: start realisatie
2023: openstelling

Financiën Het taakstellend budget voor dit project is € 102 mln.

Politiek/bestuurlijk In het verleden zijn overeenkomsten met de provincies Groningen en Fryslân 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 in 1998 (Langmanafspraken). In 2011 heeft de minister met beide provincies een akkoord bereikt over een nieuwe beheerssituatie van de hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl. Per 1 januari 2014 wordt het beheer door RWS uitgevoerd. De planuitwerking voor fase 2 wordt voorlopig nog voortgezet door de provincies. Voor de projecten Spoorbrug Zuidhorn en brug Burgum zijn inmiddels realisatiebesluiten genomen. Deze projecten zijn aan de realisatieprojecten van fase 1 toegevoegd.

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen			•			
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning	•	•	•		•	•
Financiën						
Pol./Best.				•		

Toelichting op de wijzigingen

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

2011: vertraging vanwege nader overleg rijksoverheid en beide provincies over scope plan van aanpak tweede fase.

2012: het deelproject spoorbrug Zuidhorn is inmiddels naar realisatie gegaan en toegevoegd aan het realisatieproject Vaarweg Lemmer-Delfzijl, fase 1. Op basis van de prioritering uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte zal bij de rijksbijdrage voor 2020 prioriteit worden gegeven aan de brug Burgum, de Paddepoelsterbrug en de Gerrit Krol autobrug.

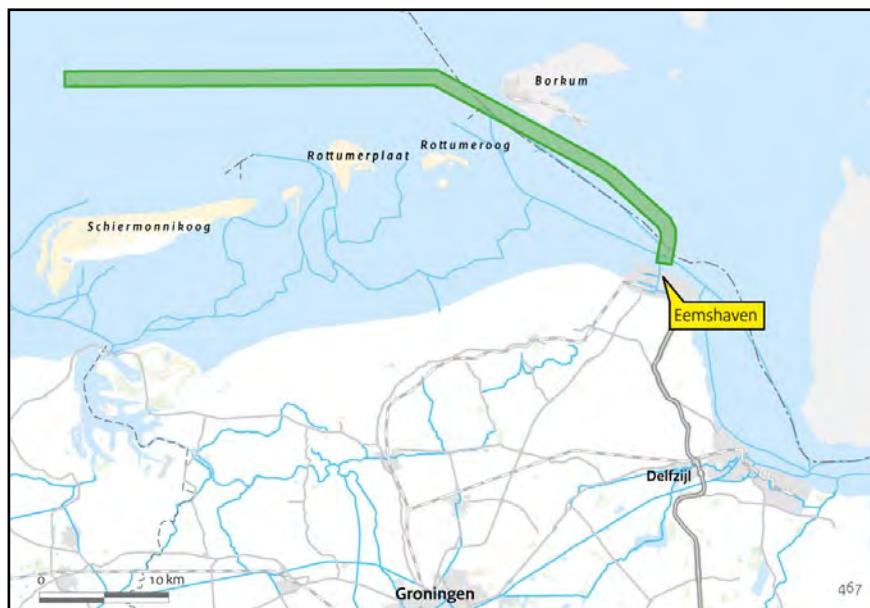
2013: in 2012 is het realisatiebesluit genomen voor brug Burgum en is dit project toegevoegd aan fase 1.

2014: de uitvoeringsplanning van de resterende deelprojecten is aangepast na faseovergang brug Burgum.

2015: de planuitwerking voor de bruggen Kootstertille en Schuilenburg is vertraagd tot eind 2014 en de Paddepoelsterbrug en Gerrit Krol autobrug tot medio 2015. De reden hiervoor is dat er nadere afstemming met de provincie en de gemeente nodig is.

Verruiming vaarweg Eemshaven-Noordzee

Gebied	Noord-Nederland
Onderwerp	Hoofdvaarwegen
Ministerie	IenM
Fase	Planuitwerking



Opgave Een aantal energierelateerde bedrijven heeft zich 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.

Oplossing Een vaarweg naar de Eemshaven, waar Panamax schepen tot een diepgang van 14 meter de haven veilig en vlot kunnen bereiken. Het project levert een belangrijke bijdrage aan het ontstaan van een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor energiereleerde bedrijvigheid. Door vestiging van energiebedrijven in de regio mogelijk te maken kan het energieaanbod van Nederland toenemen en worden productie, opslag en aanvoer gespreid. De bedrijvigheid richt zich op energiecentrales, een olieterminal voor opslag van strategische voorraden en windenergie. Hiermee verstevigt Nederland haar positie als exportland van elektriciteit in de toekomst. Om het vervoer veilig te kunnen laten verlopen is ook besloten om verkeers-

begeleiding via Vessel Traffic Management (VTM) systeem aan het project toe te voegen.

Planning

2014: tracébesluit
2015: start realisatie
2017: openstelling

Financiën Taakstellend budget € 42 mln.

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, een multifuel centrale, een kolencentrale en een olieterminal voor de opslag van een strategische voorraad. In januari 2014 is het ontwerp tracébesluit getekend en dit heeft ter inzage gelegen.

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen						
MIRT fase		•		•		
Opgave						
Oplossing						
Planning			•	•		
Financiën			•	•		
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2011: in januari 2010 is een Partieel uitvoeringsbesluit genomen voor het bergingsprogramma. Het project is overgaan naar de realisatiefase, onder het voorbehoud dat het Tracébesluit nog onherroepelijk moet worden.

2012: de projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 7 mln). De opleverdatum is gewijzigd om beter aan te sluiten bij de gewenste openstelling van de vaarweg. De Raad van State heeft het Tracébesluit vernietigd. Er zal een nieuw Tracébesluit worden genomen.

2013: in 2012 is opdracht gegeven de planuitwerkingsfase te herstarten vanaf de OTB. Ook is de bouw van een Vessel Traffic Managementsysteem aan de scope toegevoegd, waardoor het budget met € 7 mln is verhoogd.

Vaarweg Lemmer-Delfzijl, fase 1

Gebied	Noord-Nederland
Onderwerp	Hoofdvaarwegen
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave Bereikbaarheid van Noord-Nederland voor klasse Va schepen en vierlaags containervaart.

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 (=2° deel) die volgen uit de in 2004 afgeronde planuitwerking:

- Verbreiden 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. Voor de spoorbrug Zuidhorn en de brug Burgum zijn inmiddels realisatiebesluiten genomen. Ter optimalisatie van de kasplanning zijn deze projecten toegevoegd aan de realisatieprojecten van fase 1.

Planning

2002: start realisatie 2° deel

2017: openstelling

Financiën Taakstellend budget: € 283 mln. Bijdrage van derden 2e deel: € 39 mln (provincies Fryslân en Groningen).

Politiek/bestuurlijk In het verleden zijn overeenkomsten met de provincies Groningen en Fryslân 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 in 1998 (Langmanafspraken). In 2011 heeft de minister met beide provincies een akkoord bereikt over een nieuwe beheerssituatie van de hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl. Per 1 januari 2014 wordt het beheer door RWS uitgevoerd.

Projecthistorie

	'10	'11	'12	'13	'14	'15
Algemeen			•			
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing					•	
Planning				•	•	
Financiën			•			
Pol./Best.				•		

Toelichting op de wijzigingen

2012: de projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 1 mln). Voor het deelproject spoorbrug Zuidhorn en bijbehorende bochtverruiming is inmiddels een realisatiebesluit genomen en dit project is toegevoegd aan fase 1.

2013: het jaar van oplevering is aangepast aan de planning van de bij de provincies in voorbereiding of uitvoering zijnde deelprojecten (bruggen Zuidhorn, Aduard, Dorkwerd en Noordzeebrug, spoorbrug Zuidhorn en verruiming Van Starckenborgh Kanaal). In 2012 is het realisatiebesluit genomen voor brug Burgum.

2014: het deelproject brug Burgum is aan fase 1 toegevoegd. In de planning is het jaar van oplevering hierop aangepast.

Financiële uitwerking

Bijdragen van derden

Inzet van de middelen

Doeluitkeringen

Overige Financiële Onderwerpen

Dekkingsbronnen

Voor uitgaven in het ruimtelijk domein zijn diverse dekkingsbronnen. Allereerst de reguliere begrotingsmiddelen, die gevoed worden door de belastingontvangsten. Daarnaast zijn er middelen beschikbaar uit bijdragen van derden en de Europese Fondsen. Ook kunnen maatregelen worden genomen waarbij (extra) middelen worden gegenereerd. Al deze bronnen worden hieronder toegelicht. De diverse middelen worden op basis van politieke keuzes verdeeld over de diverse begrotingen.

Reguliere begrotingsmiddelen

Het grootste deel van de middelen voor de uitvoering van het MIRT komt uit algemene middelen. Het Infrastructuurfonds en het Deltafonds worden gevoed vanuit Hoofdstuk XII van de Rijksbegroting.

Bijdragen van derden

Mede- en cofinanciering

De grootste bijdragen van derden betreffen de bijdragen van decentrale overheden aan ruimtelijke projecten. Het is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van overheden om te zorgen voor een goede ruimtelijke inpassing van MIRT-projecten. Bij hoofdinfrastructuur die volledig door het Rijk wordt bekostigd, betaalt het Rijk in beginsel enkel de kosten van inpassingen die rechtstreeks voortvloeien uit de wettelijke eisen. Cofinanciering door het Rijk voor additionele inpassingmaatregelen kan aan de

orde zijn indien een dergelijke aanvullende investering maatschappelijk rendabel is. Tevens moet er dan voldaan worden aan de beslismomenten zoals opgenomen in de Spelregels van het MIRT. Op de projectbladen is bij de relevante projecten aangegeven wat de bijdrage van decentrale overheden (en/of bedrijven) is of wordt.

Europese fondsen

Nederland kan in de periode 2014-2020 een beroep doen op de Connecting Europe Facility van de Europese Unie (EU) met daarin middelen voor de cofinanciering van de realisatie van het Trans-Europese Vervoersnetwerk (TEN-T). Dit programma heeft als doel binnen de EU tot één hoogwaardig, multimodaal en geïntegreerd vervoersnetwerk te komen, met het oog op doelstellingen op het gebied van concurrentiekracht en duurzaamheid die volgen uit de EU 2020 Strategie. In september 2014 zal de eerste oproep (call) voor subsidieaanvragen gedaan worden onder dit nieuwe TEN regime. Daarin is gedurende de periode 2014-2020 ruim €15 mrd beschikbaar (met voor de cohesielanden nog een extra budget van €10 mrd). De middelen worden met name ingezet op het zogeheten kernnetwerk, met 9 grote, multimodale corridors, waarbij de meeste aandacht zal uitgaan naar kritische grensoverschrijdende trajecten, belangrijke bottlenecks en innovatie en interoperabiliteit, in het bijzonder door toepassing van het Europese treinbeveiligingssysteem ERTMS, grote waterweg- en sluisprojecten en Intelligent Transport Systems in het wegvervoer. Drie corridors lopen door Nederland. Diverse MIRT investeringen op die corridors staan op een Europese shortlist van reeds geïdentificeerde projecten, zoals de Zeetoegang IJmond, Beatrixsluis en Twentekanalen.

Financiële uitwerking

In de afgelopen periode heeft Nederland gemiddeld 5-6% van de TEN-T middelen kunnen benutten, hetgeen in de nieuwe periode overeen zou komen met circa € 100 mln per jaar. Eind 2013 heeft de laatste subsidieronde plaatsgevonden onder het vorige TEN regime (2007–2013). Uit de voorlopige beoordeling (juni 2014) van de projecten die Nederland heeft ingediend (al dan niet met andere Lidstaten) blijkt dat deze projecten voor in totaal ca € 60 mln aan TEN subsidie toegekend zullen krijgen. Dit betreft maritieme projecten, spoor-, innovatie- en wegprojecten. De definitieve subsidiebeschikkingen zullen najaar 2014 volgen.

Maatregelen met budgettaire effecten

De overheid kan maatregelen nemen waarbij (extra) middelen worden gegenereerd die eventueel voor uitgaven in het ruimtelijk fysieke domein kunnen worden ingezet. Deze maatregelen zijn veelal bedoeld om de financiering van infrastructuurprojecten sluitend te krijgen. In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte zijn de volgende maatregelen met de daarbij behorende budgettaire effecten opgenomen: tol, cofinanciering en publiek private samenwerking (PPS).

Tol

De gereserveerde budgetten in het Infrastructuurfonds (IF) zijn niet toereikend om de projecten ViA15 en Blankenburgverbinding volledig publiek te bekostigen. Voor de aanleg van de projecten is er een tekort van € 315 mln voor de Blankenburgverbinding en € 287 mln voor de ViA15 (prijspeil 2014). Er is besloten om de bekostiging rond te krijgen met behulp van tolheffing bij de betreffende projecten. Om de tolheffing juridisch mogelijk te maken is een wetsvoorstel in voorbereiding.

De tolopbrengsten worden gerealiseerd na openstelling van de betreffende wegen. Voor de Blankenburgverbinding en de ViA15 is het uitgangspunt dat de projecten worden gerealiseerd door middel van publiek-private samenwerking (PPS). Dit betekent dat deze wegen als DBFM-contracten (Design, Build, Finance and Maintain) worden aanbesteed. Kenmerkend daarbij is dat er op de begroting langjarige uitgavenreeksen staan in de periode na openstelling van de wegen voor het betalen van de zogenoemde beschikbaarheidsvergoedingen aan de DBFM-contractanten. Daarnaast is het kenmerkend bij DBFM-contracten dat (een consortium van) private partij(en) de aanleg (voor)financiert. Aan deze financiering zijn kosten verbonden die tot uitdrukking komen in de hoogte van de beschikbaarheidsvergoedingen aan de DBFM-contractanten. Het feit dat zowel de beschikbaarheidsvergoedingen als de tolopbrengsten zich pas na openstelling van de wegen voordoen, maakt het mogelijk om een deel van de beschikbaarheidsvergoedingen direct te bekostigen uit de jaarlijkse tolopbrengsten. De tologpave betreft het deel van het tekort in de bekostiging dat door tolheffing moet worden opgebracht. De tologpave is begroot op het Infrastructuurfonds.

De tolopbrengsten komen dus pas in de toekomst beschikbaar. In het Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport

(MIRT) worden deze tolopbrengsten teruggerekend naar de waarde op dit moment: respectievelijk € 315 mln en € 287 mln (prijspeil 2014). Dit is de contante waarde van de tologpave. Op deze wijze is de dekking uit tolheffing vergelijkbaar gemaakt met het tekort op het aanlegbudget.

Voorfinanciering

De projecten in het MIRT moeten binnen de budgettaire kaders ingepast worden. Via het MIRT wordt daarom in overleg met de regio's een prioritering in de projecten aangebracht. Toch kan het zo zijn dat een regio wenst om een project versneld uit te voeren ten opzichte van de MIRT-budgettering. Het kabinet stelt een aantal voorwaarden voor versnelling.

In de eerste plaats dat de partij die wenst te versnellen ook de extra kosten van de benodigde voorfinanciering draagt. Er kan pas sprake zijn van voorfinanciering als de bekostiging van het project volledig rond is en vastgelegd is in bestuurlijke afspraken.

Ten tweede mag een versnelling het EMU-saldo in de jaren van de versnelde realisatie niet additioneel belasten. In beginsel dient om een project te kunnen versnellen een ander project van dezelfde omvang in dezelfde jaren vertraagd te worden. Indien hier geen ruimte toe is, kan een PPS/DBFM contract een oplossing zijn om te versnellen zonder daarbij het EMU-saldo extra te belasten in de jaren dat het project versneld uitgevoerd wordt. Een kenmerk van PPS/DBFM is namelijk dat een private partij de investering tijdelijk voor haar rekening neemt en voldoende risico's overneemt. Voorts betaalt de overheid de private partij niet in de jaren van aanleg maar pas na oplevering.

Publiek Private Samenwerking (PPS)

Een laatste maatregel is het doelmatiger (en mogelijk meer innovatief) aanbesteden en toepassen van PPS. Met deze maatregel wordt bovenal beoogd efficiencywinst te behalen door het gebruik van bepaalde contractvormen (zoals DBFM). Ook op andere terreinen waar private financiering voordelen heeft voor de prijs, kwaliteit of benodigde tijd wordt actief gezocht naar de mogelijkheden om PPS in te zetten en deze waar dat zinvol is te benutten. Indien PPS van toepassing is, zal informatie over de betrokkenheid van de markt op de projectbladen opgenomen worden. Het vorige kabinet heeft in het kader van de rijksbrede bezuinigingen een taakstelling uit hoofde van PPS efficiencywinst op het Infrastructuur- en Deltafonds gelegd. De toedeling naar concrete projecten kan op de MIRT bladen gevonden worden. Verder wordt ernaar gestreefd extra middelen te genereren en/of een hogere kwaliteit van een project te realiseren door de opbrengsten van gebiedsontwikkeling voor de financiering van nieuwe projecten te gebruiken. De nadruk ligt de komende jaren met name op het creëren van een andere manier van samenwerken tussen markt en overheid. Risicoverdeling neemt hierbij een belangrijke plaats in. Een voorbeeld van een nieuwe samenwerking is de pilot die uitgevoerd wordt bij het privaat gefinancierde project N33 Assen (zuid)-Zuidbroek. Dit is het eerste project in Nederland waarbij het

Financiële uitwerking

vreemd vermogen voor het PPS consortium door een pensioen-fonds wordt verschaft.

Inzet van de middelen

De beschikbare middelen worden ingezet voor rijksprojecten (aanleg, beheer en onderhoud), rijksprogramma's (bestaande uit

diverse projecten met dezelfde doelstelling) en voor het verstrekken van (project)subsidies aan decentrale overheden en/of marktpartijen. Om een indruk te geven van de beschikbare rijksmiddelen is onderstaande tabel een overzicht opgenomen van de relevante begrotingsreeksen van IenM, EZ en BZK. De cijfers zijn gebaseerd op de begroting van 2015.

Artikel	Omschrijving	2014	2015	2016	2017	2018	2019
IenM (XII)							
13.03	Nota Ruimte	6.420			6.200		
13.03	BIRK	10.878	2.549	4.758	1.382	6.800	
13.04	Saneren van verontreinigde bodems	6.095	99.054	115.003	118.781	126.446	118.047
20.01	Tegengaan van geluidshinder	21.145	23.941	22.783	22.635	27.909	26.305
IenM (XII, A)							
12.01	Verkeersmanagement HWN	19.421	4.038	3.617	3.617	3.617	3.618
12.02	Beheer, onderhoud en vervanging	669.806	658.195	605.450	543.435	528.116	501.660
12.03	Aanleg HWN	788.866	723.319	440.656	935.060	862.101	1.548.086
12.04	Geïntegreerde contractvormen/PPS	601.716	545.431	527.315	585.328	395.844	333.258
12.06	Netwerkgebonden kosten HWN	407.957	424.673	419.242	414.248	411.795	411.554
12.07	Investeringsruimte	-68.399	-61.682	-60.647	-60.162	-49.218	-52.232
13.02	Beheer, onderhoud en vervanging Spoor	1.333.674	1.240.257	1.319.800	1.167.051	1.110.815	1.185.320
13.03	Aanleg Spoor	909.404	952.333	972.206	910.502	940.777	569.774
13.04	Geïntegreerde contractvormen/PPS Spoor	147.830	147.026	146.980	146.983	153.490	156.679
13.07	Rente en aflossing Spoor	16.578	48.397	16.597	16.597	16.597	16.597
13.08	Investeringsruimte	-17.151	-132	8.911	-2.527	-14.626	5.331
14.01	Grote regionale projecten	140.174	118.082	107.329	198.913	211.842	113.400
14.02	Regionale Mobiliteitsfondsen	9.334					
14.03	RSP-ZZL: Pakket bereikbaarheid	22.654	63.365	166.605	149.462	129.852	135.018
15.01	Verkeersmanagement HVWN	13.986	7.517	8.380	8.380	8.380	8.380
15.02	Beheer, onderhoud en vervanging HVWN	372.198	394.853	347.047	254.580	233.719	199.971
15.03	Aanleg HVWN	269.940	251.126	156.211	197.165	163.629	193.026
15.06	Netwerkgebonden kosten HVWN	247.276	246.589	244.533	242.728	241.145	240.999
15.07	Investeringsruimte	-19.113	-16.654	-14.336	-10.008	-8.285	-11.443
17.01	Westerscheldetunnel	102					
17.02	Betuweroute	5.619	5.055	5.055			
17.03	Hoge snelheidslijn HSL	5.872	614	765			
17.06	Project Mainportontwikkeling R'dam	4.138	3.482	3.513	3.529	3.533	476
17.07	ERTMS Landelijke invoer	25.000	40.000	30.000	221.162	242.153	230.473
17.08	ZuidasDok		94.588	125.644	116.856	105.251	96.426
18.02	Beter Benutten		49.872	124.723	124.723		
18.03	Intermodaal vervoer	7.484	852				
18.04	Gebiedsgerichte aanpak (UPR)	2.027					
18.05	Railinfrabeheer	1					
18.06	Externe veiligheid	3.435	1.995	2.005	1.996	1.000	865
18.07	Mobiliteitsonafhankelijke kennis	306	42	42	42	42	36
18.08	Netwerkoverstijgende kosten	228.836	219.842	203.381	180.483	156.248	153.727
18.12	Nader toe te wijzen BenO en vervanging						
18.13	Tol gefinancierde uitgaven						18.341
18.14	Minregel: mandje spoor						

Tabel 1: vervolg op volgende pagina.

Financiële uitwerking

IenM (XII, J)							
01.01	Grote projecten waterveiligheid	582.505	792.671	627.251	541.541	342.297	167.421
01.02	Overige aanlegproj. Waterveiligheid	198.868	105.716	126.470	189.873	306.947	398.664
01.03	Studiekosten waterveiligheid	6.941	5.350	4.050	1.375	475	350
02.01	Aanleg waterkwantiteit						
02.02	Overige invest. Zoetwatervoorziening	6.795	4.258	36.065	21.991	406	
02.03	Studiekosten Zoetwatervoorziening	3.418	1.991	1.721	1.720	1.720	1.721
03.01	Watermanagement	11.277	7.734	6.964	6.962	6.962	6.962
03.02	Beheer en Onderhoud	175.397	182.287	201.865	139.780	129.592	113.184
04.01	Experimenteerprojecten	15.000	11.463	3.537			
05.01	Apparaat	185.216	176.412	171.332	168.868	175.500	175.266
05.02	Overige uitgaven	51.284	64.932	64.386	63.778	63.776	63.778
05.03	Investeringsruimte	-23.293	-24.997	-12.379	-16.305	-13.279	26.490
07.01	Investerings waterkwaliteit		38.827	42.464	38.140	40.057	53.001
07.02	Overige Invest.waterkwaliteit		7.943	2.122	3.264	764	764
BDU							
25	BDU	1.989.794	1.782.405	1.825.530	1.809.209	1.795.339	1.795.236
EZ							
18	Nota Ruimte	14.775	4.750	4.750			
	Sterke regio's	7.855	4.125	200	5.000	4.000	1.100
TOTAAL RIJKSINVESTERINGEN		9.419.344	9.454.487	9.159.896	9.474.338	8.863.528	9.007.629

Tabel 1: Financieel overzicht beschikbare rijksmiddelen (x € 1.000)

Doeluitkeringen

Dit MIRT Projectenoverzicht gaat niet in op projecten die (mede) door decentrale overheden worden gefinancierd uit specifieke gebundelde (doel)uitkeringen, zoals bijvoorbeeld de Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer (BDU).

Naast de algemene bijdrage uit de BDU worden door het Rijk ook specifieke projectbijdragen beschikbaar gesteld. De decentrale overheden zijn verantwoordelijk voor de uitvoering en programmering van deze projecten. Zie voor cijfers BDU ook bovenstaande tabel.

Brede Doeluitkering verkeer en vervoer (BDU)

De BDU is zowel bedoeld voor de (mede)financiering van de exploitatie van het regionale OV als voor regionale investeringen in infrastructuur, duurzaam veilig en mobiliteitsmanagement. Belangrijk is dat de geldstromen die vanuit het Rijk naar de decentrale overheden gaan voor de uitvoering van specifieke onderdelen van het verkeer- en vervoerbeleid, gebundeld en ontschot zijn. De decentrale overheden wordt zo de ruimte geboden om op decentraal niveau maatwerkoplossingen te realiseren en prioriteiten te stellen voor verkeer- en vervoervraagstukken (in tijd en uitgavencategorieën). De BDU bedraagt in totaal circa € 1,8 mld per jaar.

Gedeeltelijke decentralisatie BDU

Op 14 juni 2013 heeft het kabinet het voorstel van wet tot wijziging van de Wet gemeenschappelijke regelingen en enkele andere

wetten in verband met de afschaffing van de plusregio's bij de Tweede Kamer ingediend (Kamerstukken II, 2012/13, 33 659). De Tweede Kamer heeft het wetsvoorstel op 3 juli 2014 aanvaard. De beoogde datum van inwerkingtreding van het wetsvoorstel is 1 januari 2015. Onderdeel van het wetsvoorstel is een gedeeltelijke decentralisatie naar de provincies van de Brede Doeluitkering verkeer en vervoer (hierna BDU), gebaseerd op de Wet BDU verkeer en vervoer. Op dit moment is de BDU een specifieke uitkering die IenM verstrekt aan provincies en plusregio's. De omvang van de uitkeringen voor 2015 op basis van de Wet BDU verkeer en vervoer moet ingevolge de huidige wetgeving voor 1 januari 2015 worden vastgesteld. Dat betekent dat de middelen voor 2015 nog worden uitgekeerd door IenM. De betaling van de BDU van vier op te heffen plusregio's zal overeenkomstig het overgangsrecht per 1 januari 2015 via de provincies gaan lopen. De middelen van de overige drie plusregio's (Amsterdam, Haaglanden en Rotterdam) worden uitgekeerd aan twee vervoerregio's, die de betrokken decentrale overheden daartoe inrichten. Het gaat om de vervoerregio waarin de stadsregio Amsterdam opgaat en om de vervoerregio waarin het stadsgewest Haaglanden en de stadsregio Rotterdam opgaan.

Met ingang van 2016 zullen de voor de provincies bestemde BDU-middelen worden toegevoegd aan het provinciefonds (dat wil zeggen inclusief de middelen van het viertal opgeheven plusregio's). De middelen voor de twee vervoerregio's blijven verstrekt worden als specifieke uitkering door IenM.

Overige Financiële Onderwerpen

Wet Houdbare Overheidsfinanciën

Op 15 december 2013 is de Wet Houdbare Overheidsfinanciën (Wet HOF) van kracht geworden. De Wet HOF verankert de Europese begrotingsafspraken omtrent het feitelijke EMU-saldo, de EMU-schuld en het structurele EMU-saldo in de Nederlandse wetgeving. Deze wet benadrukt de gezamenlijke verantwoordelijkheid van de rijksoverheid en de decentrale overheden met betrekking tot de beheersing van het EMU-saldo. Het doel van de Wet HOF is om in een procedure te voorzien die zorg draagt voor een gelijkwaardige inspanning van decentrale overheden bij het nakomen van de Europese begrotingsafspraken. Voor de periode 2013 tot en met 2017 zijn bestuurlijke afspraken gemaakt over de tekortnorm voor decentrale overheden, tevens zijn er afspraken gemaakt over het ambitieniveau voor het EMU-saldo van decentrale overheden. Voor 2015 is een tekortnorm van 0,5% BBP afgesproken, daarnaast is een ambitieniveau van 0,3% BBP overeengekomen voor het EMU-tekort. Bij (meerjarige) overschrijding zal in bestuurlijk overleg tussen Rijk en decentrale overheden bezien worden hoe de overschrijding aangepakt kan worden.

Wet Verplicht Schatkistbankieren

Gelijktijdig met de Wet HOF is de Wet Verplicht Schatkistbankieren van kracht geworden. Deze Wet verplicht alle decentrale overheden om hun overtollige (liquide) middelen en beleggingen aan te houden in de schatkist. Het woord 'overtollig' verwijst hier naar alle middelen die een decentrale overheid niet onmiddellijk nodig heeft voor de uitvoering van de publieke taak. De middelen die een decentrale overheid in de schatkist aanhoudt, blijven beschikbaar voor de uitoefening van hun publieke taak.

Wet op het BTW-compensatiefonds

Conform de Wet op het BTW-compensatiefonds (BCF) kunnen decentrale overheden betaalde btw terugvragen bij het BCF. De betaalde btw moet daarvoor wel aan een aantal voorwaarden voldoen. Zo moet de btw betaald zijn over een niet-ondernemerstaak en mag geen sprake zijn van verstrekking aan een individuele derde.

Conform afspraken in het financieel akkoord (Tweede Kamer, 2012-2013, 33 400 B, nr. 7) uit 2013 tussen het Rijk en decentrale overheden, wordt het BCF vanaf 2015 geplafonneerd. Dit komt in de plaats van het eerdere voornemen van het kabinet om het BCF per 2015 af te schaffen. Het plafond wordt gekoppeld aan de accrespercentages zoals deze volgen uit de normeringssystematiek voor het gemeente- en provinciefonds. Het plafond wordt aangepast voor taakmutaties (zoals decentralisaties) die gepaard gaan met onttrekkingen of toevoegingen aan het BCF. Als het plafond overschreden wordt, komt het verschil ten laste van het gemeente- en provinciefonds. Bij een realisatie lager dan het plafond, komt het verschil ten gunste aan het gemeente- en provinciefonds. De toevoeging of uitname wordt over het gemeente- en provinciefonds verdeeld conform de aandelen van de gezamenlijke gemeenten en gezamenlijke provincies in het BCF in het gerealiseerde jaar.

Bijlagen

Financiële tabellen IenM

Voortgangsrapportage Tracéwetprojecten

Financiële tabellen IenM

Hoogwaterbeschermingsprogramma-2 Realisatie DF 01.01.01/02

Projectomschrijving	TOTAAL		BUDGET IN € MLN									OPLEVERING	
	huidig	vorig	t/m'13	2014	2015	2016	2017	2018	2019	later		huidig	vorig
Project HWBP-2												2020	2020
Projecten Nationaal													
HWBP-2 Rijksprojecten	227	204	26	4	10	44	88	37	0	17			
HWBP-2 Waterschapsprojecten	2.955	2.970	900	286	337	227	147	153	134	771			
Overige projectkosten (programmabureau)	43	44	15	4	5	5	5	4	4	1			
Totaal programma realisatie	3.226		941	295	352	276	240	194	138	790			
Begroting DF 01.01.01/02				239	333	303	294	261	143	711			
Overprogrammering (-)				-56	-18	27	54	67	5	-79			

Ruimte voor de Rivier Realisatie DF 01.01.03

Projectomschrijving	TOTAAL		BUDGET IN € MLN									OPLEVERING	
	huidig	vorig	t/m'13	2014	2015	2016	2017	2018	2019	later		huidig	vorig
Project Ruimte voor de Rivier													
Projecten Nationaal													
Projectbudget Ruimte voor de rivier	2.382	2.306	1.095	374	380	285	141	45	39	23		2015	2015
Totaal programma realisatie	2.382		1095	374	380	285	141	45	39	23			
Begroting DF 01.01.03				306	418	283	223	57	0	-0			
Overprogrammering (-)				-68	38	-2	82	12	-39	-23			

Maaswerken Realisatie DF 01.01.04

Projectomschrijving	TOTAAL		BUDGET IN € MLN									OPLEVERING	
	huidig	vorig	t/m'13	2014	2015	2016	2017	2018	2019	later		huidig	vorig
Project Maaswerken													
Projecten Limburg													
Grensmaas	150	149	68	2	9	15	13	8	8	28		2017/2024	2017/2024
Zandmaas	407	405	253	18	30	20	20	20	20	24		2017/2020	2017/2020
Totaal programma realisatie	557		321	20	39	35	33	28	28	52			
Begroting DF 01.01.04				38	41	41	25	24	24	43			
Overprogrammering (-)				18	2	6	-9	-4	-4	-9			

Financiële tabellen IenM

Waterveiligheid Verkenning en planuitwerking DF 01.02.01

BEDRAGEN IN € MLN		BUDGET		PLANNING
Projectomschrijving		huidig	vorig	PB of TB
VERPLICHT				
Projecten Noord-Holland, Utrecht en Flevoland				
Afsluitdijk: Versterking incl. Inbouw pompen t.b.v. waterafvoer		828	818	2017
Ambitie Afsluitdijk		18	18	
EPK Planuitwerking en verkenningen Waterveiligheid (m.n. Afsluitdijk)		8	8	
GEBONDEN				
Projecten Limburg				
Ooijen-Wanssum		123	121	2016
Projecten Oost-Nederland				
Ruimte voor de Rivier		121	121	na 2020
Projecten Noord-Nederland				
Legger Vlieland en Terschelling		3	3	2014
BESTEMD		23	9	
<i>Projecten in voorbereiding:</i>				
Projecten Nationaal				
Reservering areaalgroei				
Rijksstructuurvisie Grevelingen-Volkerak Zoommeer				
Overige projecten in voorbereiding				
Totaal programma planuitwerking en verkenning		1.123		
Begroting DF 01.02.01		1.123		

Legenda
PB Projectbesluit
TB Tracébesluit

Waterveiligheid Realisatie DF 01.02.02

Projectomschrijving	TOTAAL		BUDGET IN € MLN										OPLEVERING	
	huidig	vorig	t/m'13	2014	2015	2016	2017	2018	2019	later			huidig	vorig
Projecten Waterveiligheid														
Projecten Nationaal														
Programma HWBP													2020	2020
- HWBP Rijksprojecten	573	573	0	2	2	2	2	2	2	564				
- HWBP Waterschapsprojecten	3.138	3.195	13	17	39	35	43	115	128	2.747				
- HWBP Overige projectkosten (programmabureau)	57		3	5	4	4	4	4	4	32				
Deltafaciliteit Deltares	25	26	23	3									2013	2013
Dijkversterking en Herstel steenbekleding	854	852	673	49	74	16	42						2015	2015
Maatregelen i.r.t. rivierverruiming	191	188	129	14	23	23	2						2015	2015
Overige onderzoeken en kleine projecten	1.171	1.157	1.114	15	11	11	9	3		10				
Programma Realisatie	6.010		1.955	103	152	90	101	123	133	3.353				
Begroting (DF 01.02.02)				185	103	89	54	128	131	3.365				
Overprogrammering (-)				81	-48	-1	-46	5	-2	12				

Financiële tabellen IenM

Zoetwatervoorziening Verkenning en planuitwerking DF 02.02.01

BEDRAGEN IN € MLN		BUDGET		PLANNING	
Projectomschrijving		huidig	vorig	PB of TB	Openstelling
VERPLICHT					
Projecten Nationaal					
EPK Planuitwerking en verkenningen Zoetwatervoorziening		17	30		
Projecten Noord-Holland, Utrecht en Flevoland					
TBES Markermeer			14	2014	2016
Marker Wadden			15	2014	2020
Projecten Zuidwestelijke Delta					
Besluit Beheer Haringvlietsluizen			71	2014	2018
Projecten Brabant					
Roode Vaart		10	10		
GEBONDEN					
-					
BESTEMD					
-					
Totaal programma planuitwerking en verkenning		27			
Begroting DF 02.02.01		27			

Legenda
PB Projectbesluit
TB Tracébesluit

Zoetwatervoorziening Realisatie DF 02.02.02

Projectomschrijving	TOTAAL		BUDGET IN € MLN								OPLEVERING	
	huidig	vorig	t/m'13	2014	2015	2016	2017	2018	2019	later	huidig	vorig
Projecten Zoetwatervoorziening												
Projecten Nationaal												
Innovatie KRW	75		70	5								
Projecten Zuidwestelijke Delta												
Besluit Beheer Haringvlietsluizen	76		28		4	29	15				2018	2018
Luwtemaatregelen Hoornse Hop	8				7	1						
Overige projecten												
Totaal programma realisatie	159		98	5	10	30	15					
Begroting DF 02.02.02				5	3	33	15			4		
Overprogrammering (-)					-7	3				4		

Financiële tabellen IenM

Experimenteerartikel Verkenning en planuitwerking DF 04.01.01

BEDRAGEN IN € MLN	BUDGET		PLANNING	
	huidig	vorig	PB of TB	Openstelling
Projectomschrijving				
VERPLICHT				
Projecten Noord-Holland, Utrecht en Flevoland				
Marker Wadden	30	15	2014	2020
GEBONDEN				
-				
BESTEMD				
-				
Totaal programma planuitwerking en verkenning	30			
Begroting DF 04.01.01	30			

Legenda
PB Projectbesluit
TB Tracébesluit

Waterkwaliteit Realisatie DF 07.01.01

Projectomschrijving	TOTAAL		BUDGET IN € MLN								OPLEVERING	
	huidig	vorig	t/m'13	2014	2015	2016	2017	2018	2019	later	huidig	vorig
Projecten Waterkwaliteit												
Projecten Nationaal												
KRW 1 ^e tranche	40				34	6					2015	2015
KRW 2 ^e en 3 ^e tranche	573				6	16	26	37	53	435	2027	
Totaal programma realisatie	613				40	22	26	37	53	435		
Begroting DF 07.01.01					39	42	38	40	53	401		
Overprogrammering (-)					-1	20	13	3		-34		

Waterkwaliteit Realisatie DF 07.02.01

Projectomschrijving	TOTAAL		BUDGET IN € MLN								OPLEVERING	
	huidig	vorig	t/m'13	2014	2015	2016	2017	2018	2019	later	huidig	vorig
Projecten Waterkwaliteit												
Projecten Zuidwestelijke Delta												
Natuurcompensatie Perkpolder	3				3	0					2015	2015
Verruiming vaargeul Westerschelde	24					1		1	1	21	2010	2010
Projecten Noord-Holland, Utrecht en Flevoland												
Natuurlijker Markermeer	8				4	1	3				2015	2015
Totaal programma realisatie	36				8	2	3	1	1	21		
Begroting DF 07.02.01					8	2	3	1	1	21		
Overprogrammering (-)												

Financiële tabellen IenM

Hoofdwegenet Verkenning en planuitwerking IF 12.03.02

BEDRAGEN IN € MLN		BUDGET		PLANNING
Projectomschrijving	huidig	vorig	TB	Openstelling
VERPLICHT				
Realisatieuitgaven op IF 12.03.01 m.b.t. planuitwerkingsprojecten	-355	-283		
Projecten Nationaal				
Beter Benutten	301	286		nvt
Geluidsaneringprogramma-weg	258	255		nvt
Lucht-weg (NSL hoofdwegenet)	235	235		nvt
Bijdrage aan agentschap t.b.v. externe kosten planuitwerkingen	235	240		nvt
Projecten Noord-Holland, Utrecht en Flevoland				
A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere, deeltraject A9 Amstelveen (deel 4) en A6 Almere (deel 5)	992	1.039		Deel 4: 2024-2026 Deel 5: 2020-2022
A7/A8 Purmerend-Zaandam-Coenplein (spitsstrook)	25	25	2015	2015-2017
A10 Knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel	296	332	2016	2028
A10 Zuidas		627	2016	2028
A12/A27 Ring Utrecht	1.134	1.120	2016	2024-2026
A27 Houten-Hooipolder	787	721	2017	2023-2025
A27/A1 Utrecht.N.-knp. Eemnes-asl.Bunschoten	264	260	2014	2018-2020
Rijksbijdrage aan de Noordelijke Randweg Utrecht	165	163	nvt	2026-2028
Stedelijke Bereikbaarheid Almere	28	25	nvt	nvt
Projecten Zuidvleugel				
A4 Vlietland-N14	12		2014	2020-2022
A13/A16 Rotterdam	975	710	2016	2021-2023
A24 Blankenburgverbinding (excl. tologgave)	854		2015	2022-2024
Rijnlandroute	550	555		Regio
Projecten Oost-Nederland				
A1 Apeldoorn-Azelo	420		2017	Fase 1: 2019-2021 Fase 2: 2026-2028
A1 Apeldoorn Zuid-Beekbergen	36	36	2015	2016-2018
A12/A15 Ressen-Oudbroeken (excl. tolopbrengsten) (ViA15)	553	542	2015	2019-2021
N18 Varsseveld-Enschede	336	333	2013	2019-2021
N35 Zwolle-Wijthmen	48	47	2015	2016-2018
Projecten Noord-Nederland				
A7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2 ¹⁾	608	551	2015	2019-2021
Projecten Limburg				
A2 't Vonderen-Kerensheide	256	254		2025-2027
GEBONDEN				
Projecten Nationaal				
Beter Benutten	50	50		nvt
Reservering tologgave DBFM-aanbestedingen Blankenburgverbinding en ViA15	47	301		nvt
Reservering tegenvallende tolopbrengsten A12/A15	61	60		nvt
Reserveringen voor LCC	148	223		nvt
Reservering BenO Blankenburgverbinding	79			nvt
Projecten Noord-Holland, Utrecht en Flevoland				
A7/A8 Coentunnel-Purmerend-Noord	300			
Projecten Zuidvleugel				
A4 Haaglanden (passage en poorten & inprikkers)	446	440		
Projecten Brabant				
A58 Eindhoven-Tilburg	317	317		
A58 Sint Annabosch-Gelder	116	116		
N65 Vught-Haaren ²⁾	46	45		

Financiële tabellen IenM

Hoofdwegenet Verkenning en planuitwerking IF 12.03.02

BEDRAGEN IN € MLN	BUDGET		PLANNING	
	huidig	vorig	TB	Openstelling
Projectomschrijving				
VERPLICHT				
Projecten Oost-Nederland				
N35 Nijverdal-Wierden	50	40		
Reservering BenO A1 Apeldoorn-Azelo	19			
Reservering Landzijdige Bereikbaarheid Lelystad airport	51			
Reservering Terugbetaling voorfinanciering A1 Apeldoorn-Azelo	28			
BESTEMD	383	2.613		
<i>Projecten in voorbereiding</i>				
Projecten Nationaal				
Reservering consequenties areaaluitbreiding op beheer en onderhoud				
Reservering nalevingskosten SWUNG				
Studiebudget Verkenningen				
Projecten Zuidvleugel				
A20 Nieuwerkerk-Gouwe				
Projecten Zuidwestelijke delta				
Reservering A58 aansluiting Goes				
<i>Overige projecten in voorbereiding</i>				
<i>Gesignaleerde Risico's</i>				
Totaal programma planuitwerking en verkenning	11.154			
Begroting IF 12.03.02	11.154			

1) Dit beschikbare budget is excl. de middelen die op artikel 14 worden begroot (€ 56 mln).

2) Dit is exclusief de € 10,6 mln. die RWS heeft gereserveerd voor maatregelen op en langs de N65, conform het convenant tussen RWS en Vught van 13 juni 2007.

Legenda

TB Tracébesluit

Hoofdwegenet Geïntegreerde contractvormen IF 12.04

Projectomschrijving	TOTAAL		BUDGET IN € MLN								OPLEVERING	
	huidig	vorig	t/m'13	2014	2015	2016	2017	2018	2019	later	huidig	vorig
Projecten Noord-Holland, Utrecht en Flevoland												
A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere	2.017	1.999	40	43	17	57	376	186	125	1.173	2019	2019
A10 Tweede Coentunnel	2.213	2.196	838	91	74	76	53	53	53	975	2013	2013
A12 Lunetten-Veenendaal	636	627	218	24	24	24	24	24	19	279	2012	2012
Aflossing tunnels	1.234	1.225	429	53	59	56	58	59	62	458	-	-
Projecten Zuidvleugel												
A15 Maasvlakte-Vaanplein	2.053	2.031	215	340	352	294	54	54	54	690	2015	2015
Projecten Brabant												
A59 Rosmalen-Geffen, PPS	288	288	266			1	1	1	1	18	2005	2005
Projecten Noord-Nederland												
N31 Leeuwarden-Drachten	166	146	107	6	6	6	6	6	6	23	2007	2007
N33 Assen-Zuidbroek ¹⁾	340	336	34	44	13	13	13	13	13	197	2015	2015
Afrondingen	0			1						-1		
Totaal programma geïntegreerde contractvormen	8.947		2.147	602	545	527	585	396	333			

1) De openstelling van dit project vindt plaats in het kalenderjaar voor het jaar van oplevering.

Financiële tabellen IenM

Hoofdwegenet Realisatie IF 12.03.01

Projectomschrijving	TOTAAL		BUDGET IN € MLN									OPLEVERING	
	huidig	vorig	t/m'13	2014	2015	2016	2017	2018	2019	later		huidig	vorig
Projecten Nationaal													
Dynamisch verkeersmanagement	129	159	128	1	0								-
Kleine projecten / Afronding projecten	134	157	37	32	28	12	9	4	10	2		nvt	nvt
Programma 130 km	57	57	16	16	10		14						
Programma aansluitingen	99	99	24	8	17	21	14	15	1			nvt	nvt
Quick Wins Wegen	37	36	10	0	1	0				26			-
ZSM 1+2 (spoedwet wegverbreding)	1.618	1.620	1.423	38	20	13	3			122		2016	2016
Projecten Noord-Holland, Utrecht en Flevoland													
A1 Bunschoten-Knooppunt Hoevelaken	24			3	16	5	0					2016	
A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere	1.658	1.638	445	140	72	154	318	118	194	218		2024	2024
A2 Holendrecht-Oudenrijn	1.219	1.219	1.201	1	3	6	8					2012	2012
A9 Badhoevedorp ¹⁾	339	336	43	48	48	36	20	8	0	136		2019	2017
A10 Amsterdam praktijkproef FES	50	50	10	6	12	12	10					2017	2015
A28 Knooppunt Hoevelaken	731	0	7	5	12	0	55	30	121	500		2022/2024	
A28 Utrecht-Amersfoort	224	224	186	9	6	1	6	16				2013	2013
Projecten Zuidvleugel													
A4 Burgervleen-Leiden ¹⁾	588	586	460	51	19	2	2	2	1	52		2015	2014
A4 Delft-Schiedam	657	661	266	183	116	60	18	3	3	9		2015	2015
Projecten Zuidwestelijke Delta													
N57/N59 EuroRAP (verkeersveiligheid)	10	10			0	1	2	3	3	1		nvt	
N61 Hoek-Schoondijke	118	117	67	17	28	5	0	1				2015	2014
Projecten Brabant													
A4 Dinteloord-Bergen op Zoom	275	274	194	32	11	29	10					2015	2015
A67 Aanpak toerit Someren	6	6		2	4							2015	
N2 Meerenakkerweg (A2 zone)	7	11	2	4	1							2014	2014
Projecten Limburg													
A2 Maasbracht-Geleen, 1 ^e fase	171	170	153		0	0	0	1		16		2013	2011/2013
A2 Passage Maastricht	678	623	542	103	19	14						2016	2016
A76 Aansluitng Nuth	64	0			48	6	9					2017	
Projecten Oost-Nederland													
A12 Ede -Grijsoord	120	0	4	4	64	46	2					2017	
A50 Ewijk-Valburg	270	276	263	1	10	-6	2	0				2015	2015
N35 Combiplan Nijverdal	316	316	258	32	19		7					2014	2014
Projecten Noord-Nederland													
N31 Leeuwarden (De Haak) ¹⁾	194	193	120	49	24	1						2015	2014
Overige maatregelen													
Meer kwaliteit leefomgeving	108	107	2	1	20	16	20	20	20	10			
Meer veilig 2	27	27	27										
Meer veilig 3	40	40		0	10	10	10	10	0	0			
Verzorgingsplaatsen	25	25	4	5	5	10	0	0	0	0			
Afrondingen	2	-1		1		1	1		-1				
Totaal uitvoeringsprogramma	9.995		5.892	792	645	454	539	230	351	1.091			
Realisatieuitgaven op IF 12.03.01 m.b.t. planuitwerking				131	117	89	17	0		0			
Programma Realisatie (IF 12.03.01)				923	763	543	556	230	351	1.091			
Budget Realisatie (IF 12.03.01)				773	613	383	556	330	711	1.091			
Overprogrammering (-)				-150	-150	-160	0	100	360				

¹⁾ De openstelling van dit project vindt plaats in het kalenderjaar voor het jaar van oplevering.

Financiële tabellen IenM

Spoorwegen Personenvervoer Verkenning en planuitwerking IF 13.03.04

BEDRAGEN IN € MLN	BUDGET		PLANNING	
	huidig	vorig	PB of TB	Openstelling
VERPLICHT				
Planuitwerkingskosten op realisatieprogramma IF 13.03.01	0	0		nvt
Projecten Nationaal				
Kleine projecten Personenvervoer	5	5		nvt
Reservering opbouw compensatie NS	157	152		nvt
Projecten Noord-Holland, Utrecht en Flevoland				
Adam Zuidas station (NSP)	0	237		2026
Adam Zuidas WTC/4-sp	0	112		2026
Projecten Oost-Nederland				
Lenteakkoordimpuls voor 4 spoorlijnen Oost-Nederland	25	25		2015-2018
Quick scan decentraal spoor Oost-Nederland	19	18		2011-2016
Zwolle-Herfte ¹⁾	189			
GEBONDEN				
Projecten Nationaal				
Beter Benutten Decentraal Spoor (Decentraal Spoor, fase 2 (NMCA))	90	90		div.
Grensoverschrijdend Spoorvervoer	29	29		div.
Grensoverschrijdend Spoorvervoer, fase 2	43	43		2014-2018
Programma Hoogfrequent Spoor (PHS)	1.320	1.320		div.
Programma overwegen	202	200		div.
Reservering Businesscase NSP	12	12		nvt
Projecten Noordwest-Nederland				
OV Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad	448	472		2021-2022
BESTEMD	168	174		
<i>Projecten in voorbereiding</i>				
Projecten Nationaal				
<i>Overige projecten in voorbereiding</i>				
<i>Gesignaleerde risico's</i>				
Totaal planuitwerkingsprogramma	2.707			
Begroting IF 13.03.04	2.707			

1) Bedrag is exclusief bijdrage regio van € 36 mln.

Legenda
PB Projectbesluit
TB Tracébesluit

Financiële tabellen IenM

Spoorwegen Personenvervoer Realisatie IF 13.03.01

Projectomschrijving	TOTAAL		BUDGET IN € MLN									OPLEVERING	
	huidig	vorig	t/m'13	2014	2015	2016	2017	2018	2019	later		huidig	vorig
Projecten Nationaal													
Benutten													
ERTMS-pilot Amsterdam-Utrecht en ERTMS expertisecentrum ¹⁾	28	28	3	25	0	0						2012/2014	2012/2014
Geluidsanering Spoorwegen	626	626	18	4	6	18	24	34	61	461		divers	divers
Uitvoeringsprogramma geluid emplacementen (UPGE)	29	29	8	5	9	4	4					divers	divers
Programma Hoogfrequent Spoorvervoer													
PHS DSSU (inclusief voorinvestering)	283	278	51	64	69	80	18	1				2015	2012/2015
Stations en stationsaanpassingen													
Kleine stations	78	78	30	3	2	6	8	8	10	10		divers	divers
Overige projecten/programma's/lijdelen etc.													
AKI-plan en veiligheidsknelpunten	395	397	319	22	22	18	8	4	1	2		divers	divers
Fietsparken bij stations	221	221	15	12	14	14	14	14	14	124		divers	divers
Kleine projecten personenvervoer	14	0	0	4	0	4	4	1				divers	divers
Nazorg gereedgekomen lijnen/halten	46	56	0	13	8	8	8	8				divers	divers
Ontsnippering	81	81	24	3	4	20	23	5	4			divers	divers
Programma Kleine Functiewijzigingen	540	581	55	54	82	61	73	73	73	70		divers	divers
Punctualiteits-/capaciteitsknelpunten	308	319	77	60	39	34	19	16	17	46		divers	divers
Reistijdverbetering	15	12	8	6	1							2014	2013
Toegankelijkheid stations	503	503	46	46	47	44	44	45	44	187		divers	divers
Projecten Noord-Holland, Utrecht en Flevoland													
Amsterdam-Almere-Lelystad													
OV SAAL korte termijn	776	776	179	134	183	194	55	28	3	0		2016	2016
Stations en stationsaanpassingen													
Amsterdam CS, Cuypershal	26	26	12	4	5	3	2					2014/2016	2014/2016
Amsterdam CS, Fietsenstalling	35	35	3	2	9	7	5	5	4			2013/2018	2013/2018
Overige projecten/lijdelen etc.													
Regionet (inclusief verkeersmaatregelen Schiphol)	188	185	148	13	8	8	3	4	3	2		divers	divers
Vleuten-Geldermalsen 4/6 sporen (incl. RSS)	956	956	676	60	36	54	42	28	6	53		2005 e.v.	2005 e.v.
Stations en stationsaanpassingen													
OV-terminal stationsgebied Utrecht (VINEX/NSP)	346	346	193	79	34	30	10					2016	2016
Overige projecten/lijdelen etc.													
Spoorwegovergang Soestdijkseweg te Bilthoven	32	37	16	8	6	1	1					2013/2015	2013/2015
Projecten Zuidvleugel													
Stations en stationsaanpassingen													
Den Haag CS (t.b.v. NSP)	123	117	117	6								2014	2014
Den Haag CS perronsporen 11 en 12	38	38	4	3	1	11	11	8	1			2018	2018
Rotterdam Centraal (t.b.v. NSP)	275	275	256	20	0							2013	2013
Overige projecten/lijdelen etc.													
Rijswijk-Schiedam incl. spoorcorridor Delft	553	553	451	87	14	0						2015/2017	2015/2017
Projecten Brabant													
Stations en stationsaanpassingen													
Breda Centraal (t.b.v. NSP)	75	64	32	17	12	10	4					2016/2017	2016/2017
Projecten Oost Nederland													
Utrecht-Arnhem-Zevenaar													
Arnhem Centraal (t.b.v. NSP)	108	108	83	11	9	3	3					2011/2015	2011/2014
Traject Oost uitv. convenant DMB ²⁾	239	239	11	10	21	39	37	33	29	61		2020	2020
Overige projecten/lijdelen etc.													
Regionale lijnen Gelderland	14	14	3	1	3	5	1	1				divers	divers
Projecten Noord Nederland													
Partiële spooruitbreiding Groningen-Leeuwarden	8	8	5	3	0								
Sporendriehoek Noord-Nederland	134	204	29	19	18	14	15	17	13	10		divers	divers
Totaal ProRail projecten	6.813		2.871	796	663	691	437	330		1.025			

Financiële tabellen IenM

Spoorwegen Personenvervoer Realisatie IF 13.03.01

Projectomschrijving	TOTAAL		BUDGET IN € MLN								OPLEVERING	
	huidig	vorig	t/m'13	2014	2015	2016	2017	2018	2019	later	huidig	vorig
Overige (niet ProRail) projecten												
Afdekking risico's spoorprogramma's	29	29		6	8	6	8				n.v.t.	n.v.t.
Intensivering Spoor in steden (I)	246	245	186	10	10	15	15	10				
Spoorzone Ede	42	42	2	3	6	24	7					
Totaal overige (niet ProRail) Projecten	316		187	19	24	46	30	10	0			
Programma Realisatie (IF 13.03.01)	7.129		3.059	811	691	737	467	340	1.025			
Budget Realisatie (IF 13.03.01)				799	667	701	491	364	1.025			
Overprogrammering (-)				-12	-24	-36	24	24	24			

1) Van het totale budget is € 6 mln aan Prorail beschikt. De overige kosten zijn voornamelijk bestemd voor ombouw materieel, opleidingskosten en de ontwikkeling van een referentiesysteem.

2) Inclusief uitgaven mbt planuitwerking verantwoord op IF 13.05.01.

Financiële tabellen IenM

Spoorwegen Goederenvervoer Verkenning en planuitwerking IF 13.03.05

BEDRAGEN IN € MLN	BUDGET		PLANNING	
Projectomschrijving	huidig	vorig	TB	Openstelling
VERPLICHT				
Planuitwerkingskosten op realisatieprogramma IF 13.03.02	17	17		
GEBONDEN				
Projecten Nationaal				
Aslastencluster III				div.
Projecten Zuidvleugel				
Kleine project Goed	17	5		div.
Calandbrug	157	157		2019
BESTEMD	1			
<i>Projecten in voorbereiding</i>				
<i>Overige projecten in voorbereiding</i>				
<i>Gesignaleerde Risico's</i>				
Totaal programma planuitwerking en verkenning	192			
Begroting IF 13.03.05	192			

Legenda
 PB Projectbesluit
 TB Tracébesluit

Financiële tabellen IenM

Spoorwegen Goederenvervoer Realisatie IF 13.03.02

Projectomschrijving	TOTAAL		BUDGET IN € MLN								OPLEVERING	
	huidig	vorig	t/m'13	2014	2015	2016	2017	2018	2019	later	huidig	vorig
ProRail Projecten												
Uitgaven mbt planuitwerking op IF 13.03.05		-33	-16	-4	-6	-6	0					
Projecten Nationaal												
Aslasten Cluster III realisatie	1	1	0	1	0							
Optimalisering Goederencorridor Rotterdam-Genua ¹⁾	170	149	31	41	47	37	6	5	4		2013 e.v.	2013 e.v.
PAGE risico reductie	18	18	8	0	1	4	3	2	1		divers	divers
Projecten Zuidvleugel												
Spooraansluiting 2 ^e Maasvlakte achterlandverbinding ¹⁾	217	210	45	29	6	7	30	48	12	39	2014 e.v.	2014 e.v.
Projecten Zuidwestelijke delta												
Geluidmaatregelen Zeeuwselijn	27	27	10	1	7	6	2				2014/2016	2014/2016
Projecten Oost Nederland												
Uitv.progr Goederenroute Elst-Deventer-Twente (NaNov) ¹⁾	154	149	46	12	9	16	32	18	21		divers	divers
Overige projecten												
Nazorg gereedgekomen projecten	4	4	0	1	1	1	1				divers	divers
Totaal ProRail Projecten	557		123	80	65	65	74	73	38	39		
Overige (niet ProRail) Projecten			0	0	0	0	0	0	0	0		
Totaal programma Realisatie IF 13.03.02	557		123	80	65	65	74	73	38	39		
Budget Realisatie IF 13.03.02			79	65	65	75	73	38	39			
Overprogrammering (-)			-1	0	0	1						

¹⁾ Inclusief uitgaven m.b.t. planuitwerkingen verantwoord op IF 13.05.02/13.03.05.

Spoorwegen Geïntegreerde contractvormen IF 13.04

Projectomschrijving	TOTAAL		BUDGET IN € MLN								OPLEVERING	
	huidig	vorig	t/m'13	2014	2015	2016	2017	2018	2019	later	huidig	vorig
Projecten Nationaal												
Infraprovider HSL-Zuid											2007	2007
Reguliere beschikbaarheidsvergoeding	3.577	3.563	981	15	147	147	147	153	157	1.830		
Rente- en belastingaanpassingen	0											
Totaal programma geïntegreerde contractvormen	0											
Begroting IF 13.04			981	15	147	147	147	153				

Financiële tabellen IenM

Regionale/lokale infrastructuur Verkenning en planuitwerking IF 14.01.02

BEDRAGEN IN € MLN	BUDGET		PLANNING	
	huidig	vorig	PB of TB	Openstelling
Projectomschrijving				
VERPLICHT				
Projecten Brabant				
Verkeersruit Eindhoven (Noordoostcorridor)	271	268		2019-2021
GEBONDEN				
Projecten Noord-Holland, Utrecht en Flevoland				
Ombouw Amstelveenlijn	76	76		2020
BESTEMD	71	37		
<i>Projecten in voorbereiding</i>				
Projecten Noordwest-Nederland				
HOV Knoop Amstelveen				
Projecten Zuidvleugel				
BTW tramtunnel Den Haag				
<i>Overige projecten in voorbereiding</i>				
<i>Geïsignaleerde risico's</i>				
Totaal programma planuitwerking en verkenning	418			
Begroting 14.01.02	418			

Legenda
PB Projectbesluit
TB Tracébesluit

Regionale/lokale infrastructuur Realisatie IF 14.01.03

Projectomschrijving	TOTAAL		BUDGET IN € MLN								OPLEVERING	
	huidig	vorig	t/m'13	2014	2015	2016	2017	2018	2019	later	huidig	vorig
Projecten Noord-Holland, Utrecht en Flevoland												
Utrecht, Tram naar de Uithof	110	110	37			4	40	29			2018	2018
N201	178	178	173	5							2014	2014
Noord/Zuidlijn Noord-WTC	1.185	1.182	985	53	64	45	37	1			2017	2017
Projecten Zuidvleugel												
Rotterdamsebaan	304	300					7	63	51	183	2020-2022	2020-2022
A12/A20 Parallelstructuur Gouwe	113	112	6	12	28	27	27	14			2019-2021	2019-2021
HOV-NET Zuid-Holland Noord	202	202	21	12	29	47	47	33	14		2018	2018
Randstadrail (incl. voorbereidingskosten en aanlanding RR op Den Haag HSE)	894	890	861	12	12	9					2006/2016	2006/2016
Totaal programma Realisatie (IF 14.01.03)	2.986		2.025	140	115	114	158	153	84	197		
Budget Realisatie IF 14.01.03			131	115	99	158	153	108	197			
Overprogrammering (-)			-9		-15				24			

Financiële tabellen IenM

Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn Realisatie IF 14.03

BUDGET IN € MLN

Projectomschrijving	Totaal rijk	t/m'13	2014	2015	2016	2017	2018	2019	later	Bijdrage regio ¹⁾
Projecten Noord-Nederland										
14.03.01 Concrete bereikbaarheidsprojecten ^{2) 3)}	483	24	22	47	114	100	81	61	34	200
14.03.02 Regionaal Mobiliteitsfonds	534	373			36	34	33	58		370
14.03.03 Ruimtelijk economisch programma	98		0	16	16	16	16	16	16	100
Begroting IF 14.03	1.114	397	23	63	167	149	130	135	50	670
Overige afspraken										
LMCA Spoor: sporendriehoek Noord-Nederland ⁴⁾	134	29	19	18	14	15	17	13	10	
Totaal rijksbijdrage Noord-Nederland	1.248	426	42	81	181	164	147	148	60	

1) Bijdrage regio zijn pp2007.

2) Het betreft de volgende projecten: A7 Zuidelijke Ringweg Groningen (ZRG) fase 2; Bereikbaarheid Leeuwarden; Bereikbaarheid Assen; N50 Ramspol-Ens en Openbaar vervoer/spoor. De totale rijksbijdrage is inclusief € 200 mln. uit het MIRT t.b.v de A7 ZRG fase 2.

3) Uit het regionaal mobiliteitsfonds wordt een bijdrage van € 100 mln. (prijspeil 2007) geleverd aan de concrete projecten. Deze bijdrage vervalt, indien na realisatie van de concrete projecten is gebleken dat deze bijdrage niet nodig is.

4) Betreft Pakket Noorden, hetgeen op artikel 13 is opgenomen.

Financiële tabellen IenM

Hoofdvaarwegen Verkenning en planuitwerking IF 15.03.02

BEDRAGEN IN € MLN	BUDGET		PLANNING	
	huidig	vorig	PB of TB	Openstelling
Projectomschrijving				
VERPLICHT				
Realisatieuitgaven op IF 15.03.01 mbt planuitwerkingsprojecten	-44	-10		nvt
Projecten Noord-Holland, Utrecht en Flevoland				
Lekkanaal/3 ^e kolk Beatrixsluis	216	216	2014	2020
Zeetoegang IJmond	601	594	2015	2019
Projecten Zuidwestelijke Delta				
Grote zeesluis in het kanaal Gent-Terneuzen	176	174	2015	nnb
Max. bijdr. aan Vlaanderen kanaalaanp. tbv zeesluis	157	155	nvt	nvt
Projecten Limburg				
Maasroute, modernisering fase 2, verbreding Julianakanaal	33	32	2009	2018
Projecten Noord-Nederland				
Vaarweg Lemmer-Delfzijl fase 2	102	102	2014/2015	2023
Verruiming vaarweg Eemshaven - Noordzee	42	42	2014	2017
GEBONDEN				
Projecten Nationaal				
Bijdrage aan agentschap tbv planuitwerkingen	61	63		
Projecten Noord-Holland, Utrecht en Flevoland				
Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Amsterdam-Lemmer	6	6		2025-2027
Lichter buitenhaven IJmuiden	65	65	2015	2018
Vaarweg IJsselmeer-Meppel	36	36		2023
Projecten Zuidvleugel				
Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Beneden-Lek	12	3	2015	2016
Capaciteitsuitbreiding overnachtingplaatsen Merwedede	20	29	2016	2017
Verkeerssituatie splitsing Hollandsch Diep-Dordtsche Kil	10	10	2010	2025-2027
Projecten Zuidwestelijke Delta				
Capaciteit Volkeraksluizen	157	157		2024-2026
Projecten Oost-Nederland				
Bovenloop IJssel (IJsselkop tot Zutphen)	36	36		2026-2028
Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen IJssel	28	28	2016	2018-2020
Toekomstvisie Waal	131	131	2016	2019-2021
Verruiming Twentekanal fase 2	27	27	2015	2018-2020
Capaciteitsuitbreiding sluis Eefde	75	72	2014	2018-2020
BESTEMD	508	343		
<i>Gesignaleerde risico's</i>				
<i>Projecten in voorbereiding</i>				
Projecten Nationaal				
Reservering consequenties areaaluitbreiding op beheer en onderhoud				
Projecten Zuidwestelijke Delta				
Kreekraksluizen				2026-2028
Projecten Noordwest-Nederland				
Reservering BTW Zeetoegang IJmond				2025-2028 (rijksd.)
Projecten Oost-Nederland				
Verkenning IJssel fase 2				2028
Reservering garantstelling Twentekanal				2018-2020
Totaal programma planuitwerking en verkenning	2.455			
Begroting 15.03.02	2.455			

Legenda
PB Projectbesluit
TB Tracébesluit

Financiële tabellen IenM

Hoofdvaarwegen Realisatie IF 15.03.01

Projectomschrijving	TOTAAL		BUDGET IN € MLN									OPLEVERING	
	huidig	vorig	t/m'13	2014	2015	2016	2017	2018	2019	later		huidig	vorig
Projecten Nationaal													
Beter Benutten	12	12	2	0	10	0							
Dynamisch verkeersmanagement	99	99	50	41	8							2015	2014
Quick Wins Binnenhavens	80	82	54	1	6	20						2009-2015	eind 2012
Subsidieprogramma Zeehaveninnovatieproject voor Duurzaamheid (ZIP)	5	5	3	2	0							2014	2014
Walradarsystemen	24	23	15	3	3		3					divers	divers
Projecten Noord-Holland, Utrecht en Flevoland													
Amsterdam-Rijnkanaal, verwijderen keersluis Zeeburg	14	14	3	7	0	0	4					2015	2015
De Zaan (Wilhelminasluis)	13	13	10	3								2015	2015
Lekkanaal, verbreding kanaalzijde en uitbreiding ligplaatsen	17	17	8			2	2	2	2			2020	na 2013
Projecten Zuidwestelijke Delta													
Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Rijn-Scheldeverbinding	2				2							2015	
Projecten Brabant													
Wilhelminakanaal Tilburg	79	79	8	26	21	4	1	19				2016	2016
Zuid-Willemsvaart: aanleg Maximakanaal en opwaarderen tot Veghel	452	450	295	77	43	1	11	25				2015	2015
Projecten Limburg													
Bouw 4 ^e sluiscolk Ternaaien	10	9	9	1								2015	2015
Maasroute, modernisering fase 2	667	648	411	64	67	42	41	9	6	26		2018	2018
Projecten Oost Nederland													
Vaarweg Meppel-Ramspol (keersluis Zwartsluis)	53	53	11	6	7	11	1	17				2017	2015
Projecten Noord-Nederland													
Vaarweg Lemmer-Delfzijl fase 1; verbetering tot klasse Va	283	282	184	35	33	0	15	17	0			2017	2015
Overige projecten													
Amendement ligplaatsen (Lemmer-Delfzijl en ARK)	6	6	2	2	2							divers	divers
Kleine/afgeronde projecten	172	92	170	1	1							nvt	nvt
Afrondingen	0												
Totaal uitvoeringsprogramma	1.989		1.236	270	203	80	77	88	9	26			
Realisatieuitgaven op IF 15.03.01 m.b.t. planuitwerkingsprojecten				15	29								
Programma Realisatie IF 15.03.01			285	232	80	77	88	9	26				
Budget Realisatie IF 15.03.01			265	202	79	64	88	75	26				
Overprogrammering (-)			-20	-31	-1	-13		66					

Betuweroute Realisatie IF 17.02

Projectomschrijving	TOTAAL		BUDGET IN € MLN								OPLEVERING	
	huidig	vorig	t/m'13	2014	2015	2016	2017	2018	2019	later	huidig	vorig
Betuweroute											2007	2007
Reguliere SVV-middelen	933	932	917	6	5	5						
FES-middelen	2.826	2.826	2.826									
Privaat	843	843	843									
Financiering ProRail	97	97	97									
Bijdrage Gelderland	8	8	8									
Bijdrage VROM	14	14	14									
EU-ontvangsten	175	175	175									
Totaal programma realisatie	4.896		4.880	6	5	5						

Hogesnelheidslijn Realisatie IF 17.03

Projectomschrijving	TOTAAL		BUDGET IN € MLN								OPLEVERING	
	huidig	vorig	t/m'13	2014	2015	2016	2017	2018	2019	later	huidig	vorig
HSL-Zuid (IF 17.03.01)	6.151	6.151	6.144	6	1	1						
- Reguliere SVV middelen (incl. FES BOR)	2.635	2.635	2.628	6	1	1						
- Fes regulier	1.710	1.710	1.710									
- Privaat	940	940	940									
- EU-ontvangsten	193	193	193									
- Ontvangsten derden	144	144	144									
- Risicoreservering	529	529	529									
HSL-Zuid spoorwegen (17.03.02)	115	115	115									
HSL-Zuid hoofdwegen (17.03.03)	1.012	1.012	1.012									
Totaal programma realisatie	7.278		7.271	6	1	1						
Begroting IF 17.03				6	1	1						

Mainportontwikkeling Rotterdam Realisatie IF 17.06

Projectomschrijving	TOTAAL		BUDGET IN € MLN								OPLEVERING	
	huidig	vorig	t/m'13	2014	2015	2016	2017	2018	2019	later	huidig	vorig
Project Mainportontwikkeling Rotterdam												
Uitvoeringsorganisatie	24	24	17	1	1	1	1	1		4	pm	pm
750 ha	30	30									pm	pm
Groene verbinding	31	31									2011	2011
Bestaand Rotterdams Gebied (BRG)											2021	2021
Landaanwinning												
Voorfinanciering FES monitoringsprogramma	2	2	2								2007	2007
Voorfinanciering FES natuurcompensatie	114	113	79	3	2	2	2	2		24	pm	pm
Landaanwinning	742	742	742								2013	2013
BTW Buitencontour	138	138	138								2013	2013
Onvoorzien	73	72	2	1	1	1	1	1		66	pm	pm
Totaal programma realisatie (IF 17.06)	1.154		980	4	4	4	4	4				
Begroting IF 17.06				4	4	4	4	4				

1) Als gevolg van een uitspraak van de Raad van State van 26 januari 2005 inzake de PKB+ heeft in 2005 en 2006 een hersteltraject gelopen. De kosten hiervan zijn opgenomen onder de uitvoeringsorganisatie.

ERTMS Realisatie IF 17.07

Projectomschrijving	TOTAAL		BUDGET IN € MLN									OPLEVERING	
	huidig	vorig	t/m'13	2014	2015	2016	2017	2018	2019	later		huidig	vorig
Realisatiefase (17.07.01)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
Planuitwerkingsfase (17.07.02)	2.570	2.570	0	25	40	30	221	242	230	1.782			
Studiekosten	95	95		25	40	30							
Pilotkosten	0	0											
Overige planuitwerking OV-SAAL	225	225					1	1	1	222			
Overige planuitwerking (excl. OV-SAAL)	2.250	2.250					220	241	229	1.560			
Totaal programma realisatie	2.570		0	25	40	30	221	242	230				
Begroting IF 17.07			0	25	40	30	221	242	230				

Zuidasdok Realisatie IF 17.08

Projectomschrijving	TOTAAL		BUDGET IN € MLN									OPLEVERING	
	huidig	vorig	t/m 2014	2015	2016	2017	2018	2019	later			huidig	vorig
ZuidasDok												divers	divers
Bijdrage IenM ¹⁾	1.031		46	62	101	82	73	40	626				
Bijdrage provincie Noord-Holland	79							26	52				
Bijdrage stadsregio Amsterdam ²⁾	136		4	21	10	7	17	16	61				
Bijdrage Amsterdam ²⁾	211		9	11	13	28	15	14	121				
EU-ontvangsten ¹⁾	3		1		1								
Totaal programma realisatie	1.459		60	95	126	117	105	96	860				
Begroting IF 17.08			60	95	126	117	105	96	860				

1) De bijdrage die vanuit het TEN-T programma in 2013 is ontvangen en wordt uitgegeven, is apart inzichtelijk gemaakt bij EU-ontvangsten.

2) De gemeente Amsterdam (€2,8 mln) en de stadregio Amsterdam (€ 3,8 mln) hebben tot en met 2013 reeds een bijdrage geleverd aan het project. Deze uitgaven zijn in dit overzicht meegenomen.

Intermodaal vervoer Realisatie IF 18.03

Projectomschrijving	TOTAAL		BUDGET IN € MLN									OPLEVERING	
	huidig	vorig	t/m'13	2014	2015	2016	2017	2018	2019	later		huidig	vorig
Multi- en modaalvervoer													
Container Transferium Alblaserdam	3	5	1	4	-2							2015	2014
RSC Maasvlakte	8	8	1	4	3							2014	2014
Totaal programma realisatie	11		3	7	1	0	0	0	0	0			
Begroting IF 18.03.01			7	1	0	0	0	0	0	0			

Voortgangsrapportage Tracéwetprojecten

Voortgangsrapportage over tracéwetplichtige projecten (periode 1 januari-30 juni 2014)

Deze rapportage bevat de voortgang van de projecten die onder de Tracéwet worden uitgevoerd tot en met het moment dat het Tracébesluit is vastgesteld en onherroepelijk is geworden. De wet stelt dat twee keer per jaar de voortgang van projecten wordt gemeld (Staatsblad 2011, 595). Deze rapportage geeft voor de projecten eveneens inzicht in de periode van realisatie. Deze rapportage beslaat de periode van 1 januari 2014 tot en met 30 juni 2014, met als referentie de voorgaande voortgangsrapportage over de periode van 1 juni 2013 tot en met 31 december 2013. Die rapportage heeft als referentie: TK vergaderjaar 2013-2014, 33750-A nr 69.

Ontwikkelingen

Over de ontwikkelingen in het Hoofdwegenet informeert de minister de Tweede Kamer ieder trimester via de Publieksrapportage Rijkswegenet; de eerste rapportage over 2014 heeft als referentie: TK vergaderjaar 2013-2014, 33750-A nr 72.

Resultaten van de afgelopen periode

In de periode tussen 1 januari 2014 en 30 juni 2014 is voor een aantal projecten een mijlpaal bereikt. Het gaat om de volgende mijlpalen:

Voor de volgende projecten is een informeel besluit genomen:

- A27 Ring Utrecht (voorkeursvariant)
- A27 Houten-Hooipolder (voorkeursalternatief)

Een Ontwerp-tracébesluit is genomen voor de projecten:

- Lekkanaal/3^e kolk Beatrixsluis
- Vaarwegverruiming Eemshaven-Noordzee
- A1 Apeldoorn Zuid-Beekbergen
- A1 Bunschoten-Knooppunt Hoevelaken
- A4 Vlietland-N14
- A4 Verbreding Zoeterwoude dorp-Vlietland
- A44 Verbreding Leiden West-Maaldrift
- A7/A8 Purmerend-Zaandam-Coentunnel
- N35 Zwolle-Wijthmen
- A59 Brug over het Drongelens Kanaal

Tracébesluiten zijn vastgesteld voor de projecten:

- N18 Varsseveld-Enschede
- N50 Ens-Emmeloord

Er zijn in deze periode geen Tracébesluiten onherroepelijk geworden.

Toelichting op de tabellen met projecten

- Deze rapportage heeft als peildatum 30 juni 2014. In de tabellen zijn de projecten met de nieuwe planning voor de mijlpalen aangegeven. De voortgang ten opzichte van de peildatum 31 december 2013 is er in te lezen.
- In de rapportage is een aparte tabel opgenomen van verkenningen waarvoor planuitwerking nog niet aan de orde is. Het gaat om 3 projecten, alle aan hoofdwegen: 2 in Brabant en 1 in Oost-Nederland.
- In totaal zijn er 33 projecten in de planuitwerkingsfase. 1 planuitwerking (Amsterdam Zuidas) is een gezamenlijk project voor spoorwegen en hoofdwegen, 24 zijn hoofdwegenprojecten, 5 zijn spoorwegprojecten en 3 zijn vaarwegprojecten.

5 hoofdwegenprojecten stonden in de vorige rapportage nog in de verkenningentabel.

Dit zijn:

- A1 Apeldoorn-Azelo
- A2 't Vonderen-Kerensheide
- A4 Vlietland-N14
- A4 Verbreding Zoeterwoude Dorp -Vlietland
- A44 Verbreding Leiden West-Maaldrift

Bij hoofdwegen is het project A9 Schiphol-Amsterdam-Almere (onderdeel Amstelveen) nieuw opgenomen vanwege een substantiële wijziging van het TB. Van spoorwegen is het project Utrecht-Amsterdam Rijnkanaal (UtARK) nieuw opgenomen.

- De 33 planuitwerkingen kennen de volgende landelijke verspreiding: Nationaal (1), Noord-Holland, Utrecht en Flevoland (12), Zuidvleugel (6), Zuidwestelijke Delta (1), Brabant (3), Limburg (1), Oost-Nederland (5) en Noord Nederland (4).
- Is eenmaal een Tracébesluit onherroepelijk, dan wordt het project niet meer opgenomen in het overzicht en gaat het project doorgaans over naar de realisatiefase. De voortgang voor hoofdwegen is dan te vinden in de Publieksrapportage Rijkswegenet.

Slot

In navolging van onze brief over de invulling van de taakstelling van 13 februari 2013 (TK vergaderjaar 2012-2013, 33400 A, nr 48) hanteren wij voor de getemporeerde projecten bij de mijlpaal realisatie voor verkenningen- en planuitwerkingartikelen van Wegen en Vaarwegen bandbreedtes voor de openstelling. Voor de planningen van Wegenprojecten is dit principe bij de ontwerp-begroting 2015 uitgebreid naar alle projecten in de planuitwerking. Waar van toepassing zijn deze bandbreedtes ook in de begroting opgenomen.

Voortgangsrapportage Tracéwetprojecten

Voortgangsoverzicht Tracéwetprojecten (peildatum 30 juni 2014)

Toelichting gebruikte afkortingen:

- AV: Aanvangsbeslissing
- SN: Startnotitie
- RL: Richtlijnen
- TN/MER: Trajectnota/Milieueffectrapportage
- SP: Standpunt
- OTB: Ontwerp-Tracébesluit
- TB: Tracébesluit
- SB: Startbeslissing
- VK: Voorkeursbeslissing

SB en VK zijn opgenomen in de Tracéwet bij de wijziging per 1 januari 2012.

- R: Realisatie
- Asw: autosnelweg
- Aw: autoweg

Verkenningen

Projectnaam	Startbeslissing	Geplande mijlpalen	Procedure
A58 Sint Annabosch-Galder	Q4 2010	OTB 2017	Het project volgt de korte procedure
A58 Tilburg-Eindhoven	Q2 2013	OTB 2017	Het project volgt de korte procedure
N35 Nijverdal-Wierden	Q1 2011	OTB 2015	Het project volgt de korte procedure

Planuitwerkingen

In onderstaande is per landsdeel per project aangegeven:

- de naam van het project,
- de laatst bereikte mijlpaal,
- planning Voortgangsrapportage 2^e helft 2013,
- nieuwe planning,
- toelichting
- maatregel en km.

Nationaal

Projectnaam	Laatst bereikte mijlpaal	Mijlpalen volgens VGR 2 ^e helft 2013	Mijlpalen volgens nieuwe planning	Toelichting ¹⁾	Maatregel Aantal km
Spoorwegen					
Reservering IJzeren Rijn (Goederenverbinding Antwerpen-Roergebied)	TN/MER Q2 2001			In afwachting van overeenstemming met België en Duitsland	Reactivering bestaande verbinding, deels nieuw spoor 48 km op Nederlands grondgebied

¹⁾ In deze kolom staat de reden van bijstelling van de planning.

Voortgangsrapportage Tracéwetprojecten

Noord-Holland, Utrecht en Flevoland

Projectnaam	Laatst bereikte mijlpaal	Mijlpalen volgens VGR 2 ^e helft 2013	Mijlpalen volgens nieuwe planning	Toelichting ¹⁾	Maatregel Aantal km
Hoofd- en spoorwegen					
Amsterdam Zuidas (spoor en weg)	VK Q3 2012	OTB Q4 2015 TB 2016 R 2013-2028	OTB Q4 2015 TB 2016 R 2013-2028		Weg: verbreding asw van 3+spits/weefstrook naar 2 x (4+1+weef- strook) 5 km, waarvan 1,1 km tunnel Spoor: Verbreding perrons met 3 m
Hoofdwegen					
A1 Bunschoten- Knooppunt Hoevelaken	OTB Q1 2014	OTB Q2 2014 TB 2015 R 2014-2016	TB Q1 2015 R 2015-2016/18		Aanleg derde rijstrook 5 km
A7/A8 Purmerend- Zaandam-Coenplein	OTB Q2 2014	OTB Q1 2014 TB 2014 R 2014-2015	TB Q1 2015 R 2015-2015/17	Planning aangepast door nader onderzoek naar geluid en naar verkeers- veiligheid	Aanleg spitsstrook 15 km
A9 Schiphol-Amsterdam- Almere (onderdeel Amstelveen)			OTB Q4 2016 TB 2018 R 2021-2024/26	Wijziging TB nodig om traject ter hoogte van Amstelveen verdiept aan te leggen	24 km
A10 Knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel	VK Q3 2012	OTB Q4 2015 TB 2016 R 2017-2028	OTB Q4 2015 TB 2016 R 2017-2028		Aanpassing knooppun- ten in samenhang met Amsterdam Zuidas 2 km per knooppunt
A27/A1 Utrecht Noord -Knooppunt Eemnes- aansluiting Bunschoten	OTB/MER Q4 2010	TB Q3 2014 R 2016-2018	TB Q3 2014 R 2016-2018/20		A1: asw 2x2 wordt asw 2x4 A27: asw 2x2 wordt asw 2x3 26 km
A27/A12 Ring Utrecht	RL Q2 2009	OTB/MER Q4 2015 TB 2016 R 2018-2024/26	OTB/MER Q4 2015 TB 2016 R 2018-2024/26		Asw 4-6 wordt asw 7-7 en asw 2-3-3-2 wordt asw 3-3-3-3 63 km
A28/A1 Knooppunt Hoevelaken	RL Q2 2009	OTB/MER 2017 TB 2018 R 2019-2022/24	OTB/MER Q3 2017 TB 2018 R 2019-2022/24		Asw 2x2/deels met spits- en plusstrook wordt asw 2x4/deels 2x3 5 km
N50 Ens-Emmeloord	TB Q2 2014	TB Q2 2014 R 2014-2016	R 2014-2016/18		Aw van 2x1 naar 2x2 zonder vluchtstroken 12 km

¹⁾ In deze kolom staat de reden van bijstelling van de planning.

Voortgangsrapportage Tracéwetprojecten

Noord-Holland, Utrecht en Flevoland

Projectnaam	Laatst bereikte mijlpaal	Mijlpalen volgens VGR 2 ^e helft 2013	Mijlpalen volgens nieuwe planning	Toelichting ¹⁾	Maatregel Aantal km
Spoorwegen					
Doorstroomstation Utrecht (DSSU)	VK 2010 (PHS)	OTB Q3 2014 TB Q2 2015 R 2016	OTB Q3 2014 TB Q2 2015 R 2016		Aanpassing emplacement Utrecht Centraal over circa 5 km
Utrecht-Amsterdam Rijnkanaal (UtARK)	AV 2006		OTB Q1 2015 TB 2015 R 2015-2018		Sluitstuk van spooruitbreidingen Vleugel/Randstadspoor: Uitbreiding van 2 naar 4 sporen tussen Utrecht Centraal en Utrecht Leidsche Rijn, met nieuwe spoorbrug over het ARK 2 km
Vaarwegen					
Lekkanaal/3 ^e kolk Beatrixsluis	OTB/MER Q1 2014	OTB/MER Q1 2014 TB 2014 R 2016-2020	TB Q4 2014 R 2016-2020		Bouw extra sluiskolk

Zuidvleugel

Projectnaam	Laatst bereikte mijlpaal	Mijlpalen volgens VGR 2 ^e helft 2013	Mijlpalen volgens nieuwe planning	Toelichting ¹⁾	Maatregel Aantal km
Hoofdwegen					
A4 Vlietland-N14	OTB Q2 2014		TB Q1 2015 R 2018-2020/22	Aanvullend op Rijnlandroute	Asw van 2x3 naar 2x4 13 km
A4 Verbreding Zoeterwoude dorp-Vlietland	OTB Q2 2014		TB Q1 2015 R 2018-2020/22	Onderdeel Rijnlandroute	Aanleg knooppunt Vlietland en tussen aansluiting Zoeterwoude dorp en knooppunt Vlietland hoofdrijbaan asw van 2x3 naar 2x2 en 2x2 parallelle rijbanen 7 km
A44 verbreding Leiden-West-Maaldrift	OTB Q2 2014		TB Q1 2015 R 2018-2020/22	Onderdeel Rijnlandroute	Asw van 2x3 naar 2x4 tussen aansluiting Leiden-West en nieuw knooppunt nabij Maaldrift 7 km
A13/A16 Rotterdam	SP Q2 2013	OTB Q4 2014 TB 2015 R 2017-2021	OTB Q2 2015 TB 2016 R 2017-2021/23	Planning herijkt na schrappen tolheffing voor dit project	Aanleg asw 2x2 44 km

¹⁾ In deze kolom staat de reden van bijstelling van de planning.

Voortgangsrapportage Tracéwetprojecten

Zuidvleugel

Projectnaam	Laatst bereikte mijlpaal	Mijlpalen volgens VGR 2 ^e helft 2013	Mijlpalen volgens nieuwe planning	Toelichting ¹⁾	Maatregel Aantal km
Hoofdwegen					
A24 Blankenburgverbinding	VK Q4 2013	OTB Q1 2015 TB 2015 R 2017-2022	OTB Q1 2015 TB 2015 R 2017-2022/24		Nieuwe asw met 6 rijstroken over een lengte van 4,2 km en uitbreiding asw A20 met 1 rijstrook over een lengte van 4.4 km 29,6 km
Spoorwegen					
4-sporigheid Rijswijk-Delft Zuid	AV Q4 2011	OTB/MER Q1 2014 TB 2014/2015 R 2017-2020	OTB/MER Q3 2014 TB 2015 R 2017-2022	Planning aangepast aan de gewijzigde Beleidsregel Trillingen. Realisatie aangepast op basis van nieuw risico-profiel	Uitbreiding van 2 naar 4 sporen (inclusief seinoptimalisatie) bij Delft-Zuid 5,8 km

Zuidwestelijke Delta

Projectnaam	Laatst bereikte mijlpaal	Mijlpalen volgens VGR 2 ^e helft 2013	Mijlpalen volgens nieuwe planning	Toelichting ¹⁾	Maatregel Aantal km
Vaarwegen					
Grote zeesluis in kanaal van Gent naar Terneuzen	VK Q1 2012	OTB Q4 2014 TB 2015	OTB Q1 2015 TB 2015 R 2016-2020	In Q1 2015 ondertekenen Vlaanderen en Nederland verdrag over realisatie en 30 jaar onderhoud van de nieuwe sluis	Bouw nieuwe grote sluis

Brabant

Projectnaam	Laatst bereikte mijlpaal	Mijlpalen volgens VGR 2 ^e helft 2013	Mijlpalen volgens nieuwe planning	Toelichting ¹⁾	Maatregel Aantal km
Hoofdwegen					
A2 Den Bosch-Eindhoven	TB wijziging Q1 2012			Weg opengesteld Q2 2013. TB nog niet onherroepelijk; Raad van State neemt besluit over uitspraak Europese Hof van 15 mei 2014	Asw van 2x2 naar 2x3 47 km

¹⁾ In deze kolom staat de reden van bijstelling van de planning.

Voortgangsrapportage Tracéwetprojecten

Brabant

Projectnaam	Laatst bereikte mijlpaal	Mijlpalen volgens VGR 2 ^e helft 2013	Mijlpalen volgens nieuwe planning	Toelichting ¹⁾	Maatregel Aantal km
Hoofdwegen					
A27 Houten-Hooipolder	RL Q3 2008	OTB/MER 2016 TB 2017 R 2019-2023/25	OTB/MER Q3 2016 TB 2017 R 2019-2023/25		Traject Hooipolder- Houten: van 2x3 naar 2x3 + deel spitsstrook/ van 2x2 naar 2x3 / 2+4; Traject Houten- Everdingen + Scheiwijk- Werkendam: van 3 naar 4 rijstroken; Overige delen traject: van 2 naar 3 rijstroken, waarvan één spits- strook; 2 ^e brug over Merwede bij Gorinchem 75 km
A59 Brug over het Drongelens kanaal	OTB Q2 2014	TB 2015 R 2015-2016	TB Q1 2015 R 2015-2017/19		Vervanging brug 1 km

Limburg

Projectnaam	Laatst bereikte mijlpaal	Mijlpalen volgens VGR 2 ^e helft 2013	Mijlpalen volgens nieuwe planning	Toelichting ¹⁾	Maatregel Aantal km
Hoofdwegen					
A2 't Vonderen- Kerensheide	SB Q2 2013	TB 2015	OTB Q4 2016 TB 2017 R 2022-2025/27	Planning aangepast op nadere uitwerking scope	Verbreiding asw van 2x2 met spitsstrook naar 2x3 met vluchtstrook over lengte van 20 km

Oost-Nederland

Projectnaam	Laatst bereikte mijlpaal	Mijlpalen volgens VGR 2 ^e helft 2013	Mijlpalen volgens nieuwe planning	Toelichting ¹⁾	Maatregel Aantal km
Hoofdwegen					
A1 Apeldoorn Zuid- Beekbergen	OTB Q2 2014	OTB Q3 2014 TB 2015 R 2016-2016/18	TB Q1 2015 R 2016-2016/18		Asw 2x2 wordt asw 2x2 + weefvak 3 km
A1 Apeldoorn-Azelo	Bestuurlijke overeenstem- ming Q4 2013	OTB 2016	OTB Q3 2016 TB 2017 R (fase 1) 2017-2019/21 R (fase 2) 2024-2026/28		Apeldoorn-Deventer- Oost: asw van 2x3 naar 2x4 Deventer-Oost-Azelo: asw van 2x2 naar 2x3 106 km

Voortgangrapportage Tracéwetprojecten

Oost-Nederland

Projectnaam	Laatst bereikte mijlpaal	Mijlpalen volgens VGR 2 ^e helft 2013	Mijlpalen volgens nieuwe planning	Toelichting ¹⁾	Maatregel Aantal km
Hoofdwegen					
A12/A15 Ressen-Oud- broeken (ViA15)	SP Q1 2012	OTB Q3 2014 TB 2015 R 2016-2019	OTB Q1 2015 TB 2015 R 2016-2019/21	Gelijktijdig met het (O)TB zal een (ontwerp) tolbesluit genomen moeten worden. De planning van het OTB is hierop herijkt	Nieuwe A15 asw 2x2 rijstroken (12 km) én verbreding bestaande A15 asw van 2x1 naar 2x2 rijstroken (7 km) én verbreding bestaande A12 asw van 2x2 naar 2x3 rijstroken (12 km) Totaal: 31 km
N18 Varsseveld- Enschede	TB Q3 2013	R 2016 –2019	R 2016-2019/21		Aanleg aw 2x1/deels 2x2 en aw 1x2 wordt 2x2 75 km
N35 Zwolle-Wijthmen	OTB Q1 2014	OTB Q1 2014 TB 2015 R 2016-2016/18	TB Q3 2015 R 2016-2016/18		Aw 1x2 wordt aw 2x2 9 km

Noord-Nederland

Projectnaam	Laatst bereikte mijlpaal	Mijlpalen volgens VGR 2 ^e helft 2013	Mijlpalen volgens nieuwe planning	Toelichting ¹⁾	Maatregel Aantal km
Hoofdwegen					
A6/A7 Knooppunt Joure	TB Q4 2013	R 2015-2017	R 2015-2017/19		Ongelijkvloerse kruising 5,8 km
A7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2	OTB Q3 2013	TB Q3 2014 R 2015-2019/21	TB Q3 2014 R 2015-2019/21		asw 2x2 wordt 2x3 18,4 km
Spoorwegen					
Extra Sneltrain Groningen Leeuwarden (ESGL)	AV Q4 2011	OTB Q2 2014 TB eind 2014	OTB Q1 2015 TB 2016 R 2016-2017	Planning aangepast door bestuurlijke scopewijzigin- gen vanuit de inhoudelijke opdrachtgevers (Fryslan en Groningen) en door de gewijzigde Beleidsregel Trillingen	Spoorverdubbeling tussen Zuidhorn en Hoogkerk Extra sneltrain moet eind 2017 rijden 8 km
Vaarwegen					
Verruiming vaarweg Eemshaven Noordzee	OTB/MER Q1 2014	OTB/MER Q4 2013 TB 2014 R 2015-2017	TB Q3 2014 R 2015-2017		Verruiming vaargeul Eemshaven voor Panamaxschepen