

MIRT Projectenboek 2013

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Ministerie van Economische Zaken, Landbouw
& Innovatie

Ministerie van Binnenlandse Zaken en
Koninkrijksrelaties



Voorwoord

MIRT Projectenboek 2013

De bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid van Nederland moeten eraan bijdragen dat onze economie blijft draaien in lastige tijden. Dat is het doel van dit kabinet. Daarom is de afgelopen jaren veel gedaan aan het verbeteren van de fysieke infrastructuur van ons land. Veel is er bereikt: er ligt een bestuursakkoord over de Zuidas, IJmuiden krijgt een tweede zeesluis, de filedruk is substantieel gedaald, akkoorden over decentralisatie zijn verder uitgewerkt, het Deltaprogramma krijgt steeds meer gestalte en de zeewering van de Tweede Maasvlakte is gesloten. Met de uitvoering van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) en de nieuwe Omgevingswet wordt het ruimtelijk beleid klaargestoomd voor de toekomst. Daarnaast worden maatregelen uit het programma Beter Benutten steeds meer zichtbaar in de deelnemende regio's.

Deze resultaten zijn het bewijs dat het MIRT een succesvol programma is voor investeringen in de fysieke ruimte. Dankzij de SVIR, het Topsectorenbeleid, vernieuwing van het MIRT, actualisatie van gebiedsagenda's en nieuwe verdienmodellen voor gebiedsontwikkeling is ons land in staat om veranderende omstandigheden goed op te vangen.

Dit is het zesde MIRT Projectenboek met een overzicht van ruimtelijke opgaven en programma's en projecten van nationaal belang. Ten opzichte van vorig jaar zijn twee grote veranderingen van invloed geweest op het huidige boek. Allereerst zet de financiële crisis in Europa door. De Rijksoverheid moet daarom de komende jaren meer bezuinigen dan vorig jaar was voorzien. Het is dus nog belangrijker om meer te doen met minder geld. Ten tweede is het huidige kabinet demissionair. Over een aantal projecten zal ik geen onherroepelijke besluiten nemen. In dit boek is een aantal afspraken uit het Begrotingsakkoord verder uitgewerkt. De afspraken gelden voor de begroting van 2013. Voor de jaren erna is de invulling in handen van een volgend kabinet.

Mede namens de minister van Economische Zaken, Landbouw & Innovatie, de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu en de staatssecretaris van Economische Zaken, Landbouw & Innovatie,

De minister van Infrastructuur en Milieu,

september 2012



mw. drs. M.H. Schultz van Haegen

Inhoud

| | |
|---|-----|
| Over het MIRT | 9 |
| Het MIRT Projectenboek 2013 | |
| Leeswijzer | |
| Gerealiseerde projecten 2012 | |
| 1 Nationaal | 15 |
| 2 Noordwest-Nederland | 93 |
| 3 Utrecht | 131 |
| 4 Zuidvleugel | 151 |
| 5 Zuidwestelijke Delta | 195 |
| 6 Brabant | 215 |
| 7 Limburg | 233 |
| 8 Oost-Nederland | 255 |
| 9 Noord-Nederland | 293 |
| Financiële uitwerking | 315 |
| Financieringsbronnen | |
| Inzet van de middelen | |
| Doeluitkeringen | |
| Bijlagen | 321 |
| I Toelichting op het MIRT en de projectbladen | |
| II Financiële tabellen IenM | |
| III Voortgangsrapportage Tracéwetprojecten | |
| Index | 349 |

Projecten per gebied

1 | Nationaal

| | |
|---|----|
| • 1 ^e Tranche Actieprogramma Wegen (Beleidskader Benutten) | 42 |
| • AKI-plan en veiligheidsknelpunten | 60 |
| • Aslastenclusters I, II, III | 75 |
| • Budget Investeringen Ruimtelijke Kwaliteit (BIRK) | 28 |
| • Ecologische Hoofdstructuur | 84 |
| • ERTMS Amsterdamse haven-Betuweroute | 71 |
| • ERTMS Pilot Amsterdam-Utrecht en ERTMS expertisecentrum | 61 |
| • ERTMS Rotterdam-Antwerpen | 72 |
| • Fietsparkeren bij stations | 62 |
| • Goederenverbinding Antwerpen-Roergebied (IJzeren Rijn) | 74 |
| • Grensoverschrijdend Spoorvervoer | 56 |
| • Impuls Dynamisch Verkeersmanagement Vaarwegen | 79 |
| • Intensivering Spoor in Steden, fase 1 en fase 2 | 63 |
| • Kleine Stations | 64 |
| • Meerjarenprogramma Geluidsanering | 52 |
| • Meerjarenprogramma Ontsnippering | 54 |
| • Nadere uitwerking rivierengebied | 32 |
| • Natte bruggen | 83 |
| • Nieuw Hoogwaterbeschermingsprogramma | 31 |
| • Nieuwe Hollandse Waterlinie | 87 |
| • Optimalisering goederencorridor Rotterdam-Genua | 76 |
| • PAGE risicoreductie | 77 |
| • Programma Beter Benutten | 44 |
| • Programma Hoogfrequent Spoorvervoer | 58 |
| • Programma Kleine Functiewijzigingen | 66 |
| • Project Reistijdverbetering | 67 |
| • Punctualiteits-/capaciteitsknelpunten tweede fase Herstelplan Spoor | 68 |
| • Quick Wins Binnenhavens | 80 |
| • Ruimte voor de Rivier | 34 |
| • Stimuleringsregeling duurzame ontwikkeling glastuinbouw | 88 |
| • Subsidieprogramma Zeehaven Innovatie Project voor duurzaamheid | 81 |
| • Synergieprogramma Kaderrichtlijn Water | 38 |
| • Toegankelijkheid Spoor | 70 |
| • Tweede Hoogwaterbeschermingsprogramma | 36 |
| • Uitvoeringsprogramma Geluid Emplacementen | 78 |
| • Verbeterprogramma Waterkwaliteit Rijkswateren | 40 |
| • Walradarsystemen | 82 |
| • Westelijke Veenweiden, fase 1 en 2 | 90 |
| • ZSM 1 Spoedwetprojecten & ZSM 2 Benuttingsprogramma | 47 |

2 | Noordwest-Nederland

| | |
|--|-----|
| • A1/A6/Ag Schiphol-Amsterdam-Almere | 108 |
| • Ag Omlegging Badhoevedorp | 109 |
| • A10 Tweede Coentunnel/A5 Westrandweg/N200 Halfweg | 110 |
| • Afsluitdijk | 104 |
| • Almere Weerwaterzone | 103 |
| • Amsterdam CS, Cuypershal | 114 |
| • Amsterdam CS, fietsenstalling | 115 |
| • Amsterdam Zuidas | 112 |
| • Amsterdam-Rijnkanaal (verwijderen keersluis Zeeburg) | 124 |
| • Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Amsterdam-Lemmer | 120 |
| • De Zaan (Wilhelminasluis) | 125 |
| • Extra Spuicapaciteit Afsluitdijk | 105 |
| • Greenport Aalsmeer (en omgeving) | 129 |
| • Hanzelijn | 281 |
| • Lichtenen Buitenhaven IJmuiden | 121 |
| • N50 Ens-Emmeloord | 107 |
| • N50 Ramspol-Ens | 111 |
| • N201 | 118 |
| • Natuurlijker Markermeer/IJmeer | 106 |
| • Noord-Zuidlijn (Noord-WTC) | 119 |
| • Ombouw Amstelveenlijn (hoogwaardige tramverbinding) | 117 |
| • OV Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad | 113 |
| • Regionet, fase 1 | 116 |
| • Rijk-Regioprogramma Amsterdam-Almere-Markermeer | 102 |
| • Vaarweg IJsselmeer-Meppel | 122 |
| • Verbeteren vaargeul IJsselmeer (Amsterdam-Lemmer) | 126 |
| • Walradar Noordzeekanaal | 127 |
| • Westflank Haarlemmermeer | 128 |
| • Zeetoeegang IJmond | 123 |

3 | Utrecht

| | |
|---|-----|
| • A2 Holendrecht-Oudenrijn | 142 |
| • A27 Houten-Hooipolder | 223 |
| • A27/A1 Utrecht Noord-knooppunt Eemnes-aansluiting Bunschoten | 138 |
| • A28 Utrecht-Amersfoort | 139 |
| • A28/A1 Knooppunt Hoevelaken | 140 |
| • Bilthoven, spoorwegovergang Soestdijkseweg | 143 |
| • Lekkanaal, verbreding kanaalzijde/uitbreiding ligplaatsen | 148 |
| • Lekkanaal/3 ^e kolk Beatrixsluis | 147 |
| • Renovatie stuwensemble in Nederrijn en Lek | 269 |
| • Ring Utrecht | 141 |
| • Traject Oost | 283 |
| • Utrecht Centraal (t.b.v. Nieuw Sleutelproject, VINEX) | 144 |
| • Utrecht, tram naar de Uithof Vleuten-Geldermalsen (incl. Randstadspoor, fase 1) | 145 |

4 | Zuidvleugel

| | |
|---|-----|
| • A4 Burgerveen-Leiden | 165 |
| • A4 Delft-Schiedam | 166 |
| • A12/A20 Parallelstructuur Gouweknoop | 176 |
| • A13/A16/A20 Rotterdam | 164 |
| • A15 Maasvlakte-Vaanplein | 167 |
| • As Leiden-Katwijk (Integrale Benadering Holland-Rijnland) | 158 |
| • Bedrijventerrein De Westelijke Dordtse Oever | 188 |
| • Bijdrage Container Transferium Alblasserdam | 187 |
| • Capaciteit Julianasluis Gouda | 183 |
| • Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Beneden-Lek | 181 |
| • Capaciteitsuitbreiding overnachting- plaatsen Merwedese | 180 |
| • Den Haag CS (t.b.v. Nieuw Sleutelproject) | 169 |
| • Den Haag CS, perronsporen 11 en 12 | 170 |
| • Greenport Boskoop | 190 |
| • Greenport Duin- en Bollenstreek | 191 |
| • Greenport Zuid-Hollands Glasdistrict (Westland-Oostland) | 192 |
| • Haaglanden/Den Haag, Rotterdamsebaan | 175 |
| • Mooi en vitaal Delfland | 193 |
| • N11 Leiden/Zoeterwoude-Alphen a/d Rijn | 168 |
| • Project Mainportontwikkeling Rotterdam | 186 |
| • Randstadrail, fase 1 | 177 |
| • Rijn-Gouwelijn Oost | 178 |
| • Rijn-Gouwelijn West | 179 |
| • Rijswijk-Schiedam (inclusief spoor- corridor Delft) | 171 |
| • Rotterdam Centraal (t.b.v. Nieuw Sleutelproject) | 172 |
| • Rotterdam Vooruit | 159 |
| • Spooransluitingen Tweede Maasvlakte | 174 |
| • Stadshavens Rotterdam, fase 1 | 162 |
| • Sterke regio's: Zuidvleugel | 189 |
| • Verbreding Maasgeul | 185 |
| • Verkeerssituatie Splitsing Hollandsch Diep-Dordtsche Kil | 182 |
| • Verkenning Haaglanden | 160 |
| • Zuidplaspolder | 163 |

5 | Zuidwestelijke Delta

| | |
|--|-----|
| • Capaciteit Volkeraksluizen | 210 |
| • Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen in de Rijn-Scheldeverbinding | 211 |
| • Grote zeesluis in kanaal Gent-Terneuzen | 212 |
| • Herstel Steenbekledingen Oosterschelde en Westerschelde | 203 |
| • N61 Hoek-Schoondijke | 207 |
| • N62 Kanaalkruising Sluiskil | 209 |
| • Natuurcompensatieproject Perkpolder | 206 |
| • Rotterdam-België/Zeeland (renovatie o.a. Volkeraksluizen en baggeren) | 213 |
| • Sloelijn + Geluidsmaatregelen Zeeuwse Lijn | 208 |
| • Verkenning Grevelingen | 204 |
| • Volkerak Zoommeer | 205 |
| • Zandhonger Oosterschelde | 202 |

6 | Brabant

| | |
|---|-----|
| • A4 Dinteloord-Bergen op Zoom | 224 |
| • A27 Houten-Hooipolder | 223 |
| • A58 Sint Annabosch-Galder | 222 |
| • Brainport Eindhoven | 230 |
| • Breda Centraal (t.b.v. Nieuw Sleutelproject) | 225 |
| • Capaciteit Volkeraksluizen | 210 |
| • Eindhoven/Helmond, voltooiing verkeersruut (T-structuur) | 226 |
| • Sterke regio's: Brabant | 231 |
| • Tilburg Noordwesttangent | 227 |
| • Wilhelminakanaal Tilburg | 228 |
| • Zuid-Willemsvaart, omleggen en opwaarderen (Maas-Veghel) | 229 |

7 | Limburg

| | |
|---|-----|
| • A2 Maasbracht-Geleen | 244 |
| • A2 Passage Maastricht | 245 |
| • A2/A76 Maatregelenpakket Limburg | 246 |
| • Bouw vierde sluisolk Ternaaijen | 250 |
| • Gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum | 240 |
| • Greenport Venlo (Klavertje 4) | 253 |
| • Grensmaas | 242 |
| • Maas (baggeren en kunstwerken) | 252 |
| • Maasroute, modernisering fase 2 | 251 |
| • Maasroute, modernisering fase 2 (verbreding Julianakanaal (aanvulling III)) | 249 |
| • Quicksan Decentraal Spoor Nijmegen-Roermond | 247 |
| • Ruimtelijk mobiliteitspakket Maastricht-Noord | 248 |
| • Zandmaas | 243 |

8 | Oost-Nederland

| | |
|---|-----|
| • A1 Beekbergen-Apeldoorn Zuid | 272 |
| • A1-zone, gebiedsgerichte verkenning (inclusief corridor Apeldoorn-Deventer-Azelo) | 270 |
| • A12 Ede-Grijsoord | 273 |
| • A12/A15 Bereikbaarheid regio Arnhem-Nijmegen | 274 |
| • A50 Ewijk-Valburg | 277 |
| • Arnhem Centraal (t.b.v. Nieuw Sleutelproject) | 280 |
| • Bovenloop IJssel (IJsselkop tot Zutphen) | 286 |
| • Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen IJssel | 287 |
| • Centraal Station Twente / Hart van Zuid Hengelo | 267 |
| • Goederenroute Elst-Deventer-Twente (NaNOV) | 284 |
| • Hanzelijn | 281 |
| • IJsseldelta (Kampen) | 264 |
| • IJsselsprong (Zutphen) | 266 |
| • N18 Varsseveld-Enschede | 275 |
| • N35 Verkenning Nijverdal-Wierden | 271 |
| • N35 Zwolle-Almelo (traverse Nijverdal) | 278 |
| • N35 Zwolle-Wijthmen | 276 |
| • N50 Ramspol-Ens | 111 |
| • Nijmegen omarmt de Waal (Waalfront) | 268 |
| • Nijmegen, 2 ^e stadsbrug | 285 |
| • Quicksan Decentraal Spoor Nijmegen-Roermond | 247 |
| • Quicksan Decentraal Spoor Oost-Nederland | 279 |
| • Renovatie stuwensemble in Nederrijn en Lek | 269 |
| • Sporen in Arnhem | 282 |
| • Sterke regio's: Oost-Nederland | 291 |
| • Toekomstvisie Waal | 288 |
| • Traject Oost | 283 |
| • Twentekanalen, verruiming (fase 2) en capaciteitsuitbreiding sluis Eefde | 289 |
| • Vaarweg Meppel-Ramspol (keersluis Zwartsluis) | 290 |

9 | Noord-Nederland

| | |
|--|-----|
| • A6/A7 Knooppunt Joure | 301 |
| • A7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2 | 302 |
| • Afsluitdijk | 104 |
| • Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Lemmer-Delfzijl | 309 |
| • Integrale verkenning Legger Vlieland en Terschelling | 300 |
| • N31 Harlingen (Traverse Harlingen) | 303 |
| • N31 Leeuwarden (Haak om Leeuwarden) | 305 |
| • N33 Assen (zuid)-Zuidbroek | 304 |
| • Quicksan Decentraal Spoor Noord-Nederland | 306 |
| • Regiospecifiek Pakket (RSP) Zuiderzeelijn | 307 |
| • Sporendriehoek Noord-Nederland | 308 |
| • Vaarweg IJsselmeer-Meppel | 122 |
| • Vaarweg Lemmer-Delfzijl, fase 1 | 312 |
| • Vaarweg Lemmer-Delfzijl, fase 2 | 310 |
| • Verdieping vaarweg Harlingen-Kornwerderzand (Boontjes) | 311 |
| • Verruiming vaarweg Eemshaven-Noordzee | 313 |



Over het MIRT

Het MIRT Projectenboek 2013

Leeswijzer

Gerealiseerde projecten 2012

Voor het Rijk is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) het nieuwe 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. Door infrastructuur, bescherming tegen overstromingen, waterbeheer en ruimtelijke ontwikkeling in onderlinge samenhang te bekijken, wordt gelijktijdig aan een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig land gewerkt.

Ruimte en middelen zijn schaars in Nederland. Daarom moet goed gekeken worden hoe deze ruimte het beste in te richten is. Daarvoor is een gezamenlijk beeld van de opgaven in een specifiek gebied nodig. Het Rijk en de decentrale overheden hebben daarom eind 2009 per regio een **gebiedsagenda** vastgesteld. Deze gebiedsagenda's worden eind 2012 geactualiseerd. Een verkorte weergave van de huidige gebiedsagenda staat aan het begin van ieder hoofdstuk. 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 **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 van de 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. In 2011 zijn ze geactualiseerd (TK 33000 A, nr 20, bijlage 2). Het betreft een eenduidiger gebruik van terminologie, de verdere 'vernating' 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.

Er kan sprake zijn van een **MIRT Onderzoek**. Dit onderzoek is er ofwel op gericht een opgave of ontwikkelrichting nader te concretiseren, ofwel om een 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 alleen via aanscherping van de gebiedsagenda én na besluitvorming (conform de Spelregels van het MIRT) in een bestuurlijk overleg aanleiding zijn om voor een bepaalde opgave een MIRT Verkenning te starten. Ook een MIRT Onderzoek dient te voldoen aan de principes van Sneller&Beter.

De bestuurlijke overleggen, de gebiedsagenda's, het MIRT Onderzoek, de Spelregels van het MIRT en dit **MIRT Projectenboek** vormen samen het MIRT. Een meer uitgebreide toelichting op deze onderdelen vindt u in bijlage I, Toelichting op het MIRT.

Het MIRT PROJECTENBOEK 2013

Het MIRT Projectenboek wordt jaarlijks als bijstuk bij de begroting van het Infrastructuur- en Deltafonds aangeboden aan de Tweede Kamer. Het Infrastructuur- en Deltafonds zijn onderdeel van de begroting van het ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM). Met dit boek wordt inzicht gegeven in de achtergrond, de stand van zaken en de planning van de fysiek ruimtelijke rijksprojecten en -programma's. Hierdoor is dit boek bruikbaar als naslagwerk voor de voortgang en stand van zaken van deze projecten en programma's. In het MIRT Projectenboek 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.

Leeswijzer

Het MIRT Projectenboek 2013 heeft dezelfde opzet als het projectenboek van vorig jaar. Dit inleidende hoofdstuk sluit af met een overzicht van de gerealiseerde projecten in 2012.

Het eerste hoofdstuk, Nationaal, begint met een beschrijving van de actuele beleidscontext. Mede daarom is een overzicht toegevoegd van projecten die sinds het verschijnen van het MIRT Projectenboek 2012 zijn gedecentraliseerd en waar het Rijk geen rol meer heeft. Het hoofdstuk eindigt met een overzicht van alle nationale programma's en gebiedsoverstijgende projecten, de lopende nationale MIRT Onderzoeken en algemene informatie over de File Top 50.

Hoofdstuk 2 t/m 9 zijn de gebiedshoofdstukken waar achtereenvolgens Noordwest-Nederland, Utrecht, Zuidvleugel, Zuidwestelijke Delta, Brabant, Limburg, Oost- en Noord-Nederland aan bod komen. Ieder hoofdstuk start met een gezamenlijke visie van het Rijk en de regionale partners op het gebied. Gebiedsagenda's en de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vormen hiervoor de basis.

Aansluitend worden de hoofdpogaven, gebieden met een concentratie van opgaven van nationaal belang uit de SVIR en overige gebiedsopgaven benoemd. Het Rijk zal in de gebieden met een concentratie van opgaven van nationaal belang, in samenwerking met de regionale partners en marktpartijen, een actieve rol spelen.





Bij de overige gebiedsopgaven levert ieder een bijdrage aan de gewenste ontwikkeling, maar het voortouw ligt bij de regionale partners als gebiedsregisseur. De gebiedshoofdstukken worden afgesloten met een beschrijving van de MIRT Onderzoeken. Om de opgaven en de (mogelijke) oplossingen van het gebied inzichtelijk te maken zijn een kaart van alle opgaven en een kaart van alle projecten toegevoegd.

Ieder gebiedshoofdstuk eindigt met de project- en programma-bladen. Deze zijn in de numerieke volgorde van de Rijksbegroting opgenomen; eerst Infrastructuur en Milieu (hoofdstuk XII) en daarna Economische Zaken, Landbouw en Innovatie (hoofdstuk XIII). De projecten die gefinancierd zijn uit het Infrastructuurfonds (hoofdstuk A) en het Deltafonds (hoofdstuk I) zijn verder geordend per modaliteit. Voor de volledigheid zijn voor water ook de projecten van waterkwaliteit (gefinancierd uit HXII) opgenomen. Eerst volgt water (waterveiligheid, zoetwatervoorziening en waterkwaliteit), daarna hoofdwegen, spoorwegen, regionale/lokale infrastructuur en hoofdvaarwegen. Per project of programma wordt in aanvulling op de departementale begrotingen meer specifieke beleids- en projectinformatie gegeven.

Het boek eindigt met een hoofdstuk Financiële uitwerking en bijlagen. In de bijlagen staan achtereenvolgens een uitgebreide toelichting op het MIRT, een beschrijving van de opbouw en indeling van de project- en programmabladen, alsmede wijzigingen in rubricering van enkele projectbladen, de financiële tabellen van het Infrastructuur- en Deltafonds en de Voortgangsrapportage Spoedaanpak en Tracéwetprojecten.

De vaste commissie voor IenM wenst een meer transparante begroting. In antwoord hierop (TK 31865, nr 42) heeft IenM bij de financiële tabellen verkenningen/planuitwerkingen een nieuwe indeling aangehouden: verplicht/gebonden/bestemd.

Ten tijde van het opstellen van de begroting/het MIRT Projectenboek had het kabinet nog geen besluit genomen over het al dan niet uitkeren van de structurele doorwerking van de tranche 2012 van de prijsbijstelling. De bedragen in het boek luiden derhalve in prijspeil 2011.

Ter info: projecten die in meerdere gebieden spelen zijn in de inhoudsopgave niet alleen vermeld bij het gebied waar het zwaartepunt van verantwoordelijkheid en uitvoering ligt, maar ook bij het aangrenzende gebied. In dat geval staat de projectnaam cursief gedrukt.

Gerealiseerde projecten 2012

Waterbeheren*

- Integrale Inrichting Veluwerandmeren
- Masterplan Haringvliet (conservering staal/elektronica bewegingswerken)
- Natte natuurprojecten IJsselmeergebied
- Verruiming vaargeul Westerschelde

Waterkeren*

- Innovatie Delta Technologie (nationaal programma)
- Innovatieprogramma Kaderrichtlijn Water (nationaal programma)
- Pilot Zandmotor Delflandse kust

Hoofdwegen

- A2 Oudenrijn-Everdingen
- A9 Alkmaar-Uitgeest
- A12 Zoetermeer-Zoetermeer Centrum
- A74 Venlo
- N9 Koedijk-De Stolpen

Spoorwegen personen

- BB21 (Beheersing en Beveiliging in de 21^e eeuw, nationaal programma)

Spoorwegen goederen

- Geluidspilots spoorgoederenvervoer (nationaal programma)

Regionale/lokale infrastructuur

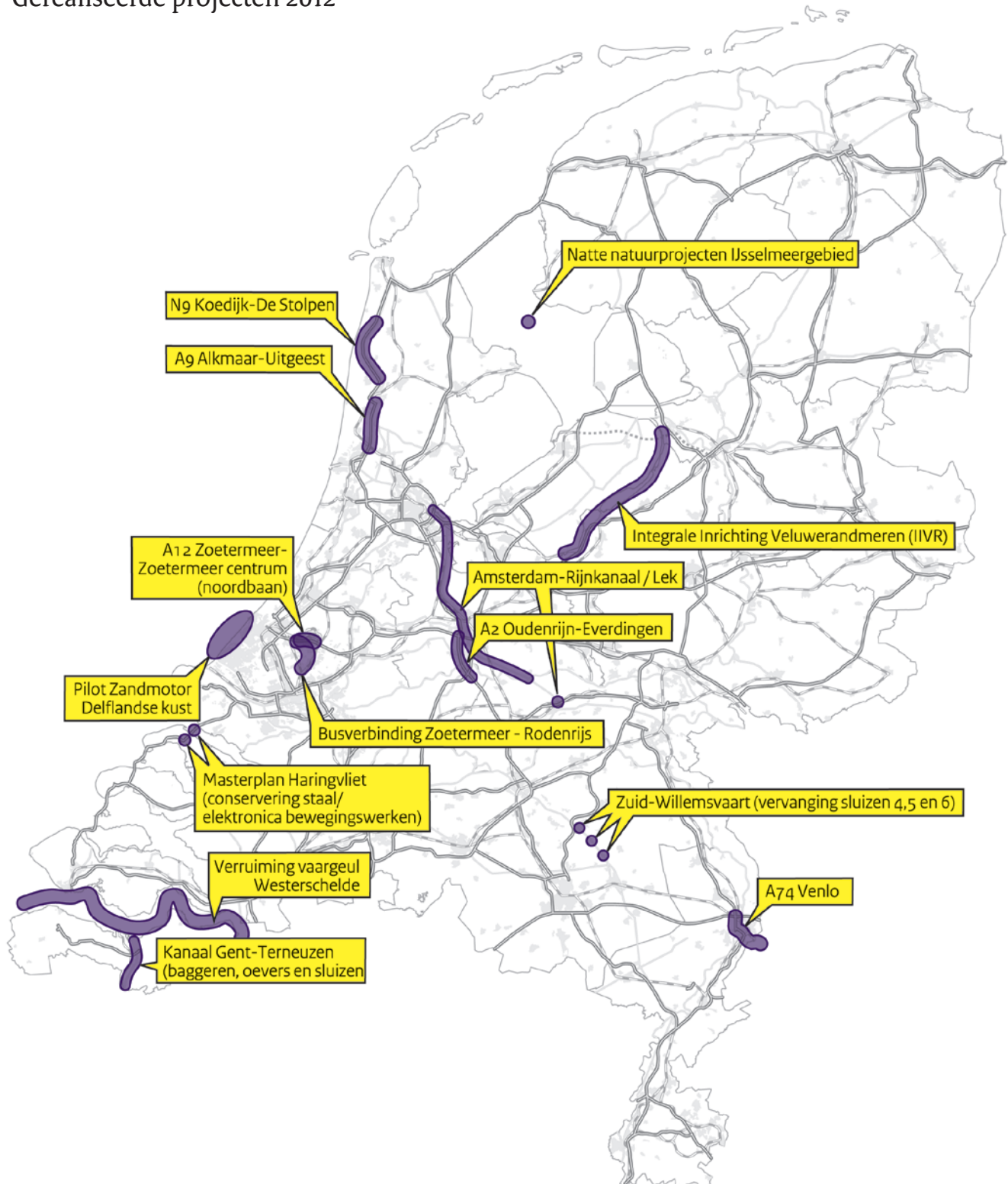
- Busverbinding Zoetermeer-Rodenrijs (ZORO)

Vaarwegen

- Amsterdam-Rijnkanaal/Lek
- Kanaal Gent-Terneuzen (baggeren, oevers en sluizen)
- Zuid-Willemsvaart (vervanging sluizen 4, 5 en 6)

* Categorie indeling conform Begroting 2012.

Gerealiseerde projecten 2012



Gerealiseerde nationale programma's (niet op kaart)

- Innovatie Delta Technologie
- Innovatieprogramma Kaderrichtlijn Water
- BB21 (Beheersing en Beveiliging in de 21^e eeuw)
- Geluidspilots spoorgoederenvervoer



Nationaal | 1

Actueel beleid van het Rijk in het
ruimtelijk domein

MIRT Onderzoeken

File Top 50

Project- en programmabladen

Actueel beleid van het Rijk in het ruimtelijk domein

Het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) kan niet los gezien worden van de actuele beleidscontext. In dit hoofdstuk passeren de relevante ontwikkelingen de revue. Op de volgende pagina staat de nationale opgavenkaart. Deze kaart is een compilatie van de opgavenkaarten van de acht gebieden. Omwille van de leesbaarheid zijn niet alle categorieën van de gebiedskaarten aangeduid in de nationale kaart.

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

De minister van Infrastructuur en Milieu (IenM) heeft op 13 maart 2012 de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vastgesteld en aan de Tweede Kamer aangeboden. De SVIR is het kader dat de (nieuwe) ruimtelijke, water- en mobiliteitsopgaven voor Nederland richting 2040 benoemt. In de SVIR schetst het kabinet hoe Nederland er in 2040 uit moet zien: concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig.

De hoofddoelen voor de middellange termijn (2020/2028) zijn:

- Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk economische structuur van Nederland.
- Het verbeteren en ruimtelijk zeker stellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat.
- Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Het laatste hoofddoel omvat ook de wateropgaven. Het gaat dan om bescherming tegen overstromingen, het veilig stellen van de zoetwatervoorziening (zie Deltaprogramma, p. 21) en het bereiken van een goede waterkwaliteit.



In de SVIR zijn dertien nationale belangen benoemd waar het Rijk verantwoordelijk voor is en resultaat wil boeken. De rijksdoelen en nationale belangen zijn gebiedsgericht vertaald naar opgaven per MIRT-regio. Deze opgaven worden verwerkt in de actualisatie van de gebiedsagenda's, die eind 2012 worden vastgesteld in de bestuurlijke overleggen MIRT.

Decentraal, tenzij

'Zo dicht mogelijk bij de burger' is het uitgangspunt van de SVIR. Afspraken over verstedelijking, groene ruimte en landschappen worden daarom aan de provincies overgelaten. In het ruimtelijk domein krijgen provincies en gemeenten meer verantwoordelijkheid. De provincie fungeert daarbij als gebiedsregisseur. De gemeente draagt zorg voor een veilige en leefbare woon- en werkomgeving. Bij de nieuwe rolverdeling is vertrouwen de basis.









De decentralisatie van het beleid gaat gepaard met de decentralisatie van middelen en projecten. Dit geldt onder meer voor het Investeringsbudget Landelijk Gebied (ILG), waarvoor een onderhandelingsakkoord wordt uitgewerkt. Decentralisatie betekent ook dat de verantwoordelijkheid over enkele ruimtelijke projecten zal verschuiven naar de provincies. De projecten in het kader van Nota Ruimte, BIRK en – voor zover sprake is van subsidies aan gemeenten en/of provincies – Sterke Regio's worden waar mogelijk

Algemeen

-  Gebieden met een concentratie van nationale belangen / Stedelijke regio met een concentratie van topsectoren
-  Gebieden met een concentratie van nationale belangen


Economie

Topsectoren

-  High Tech Systemen en Materialen
-  Creatieve Industrie
-  Energie
-  Logistiek
-  Agro & Food
-  Tuinbouw en Uitgangsmaterialen
-  Life Sciences & Health
-  Chemie
-  Hoofdkantoren

-  Mainport Rotterdam
-  Mainport Schiphol
-  Brainport Eindhoven
-  Greenports
-  Luchthaven van nationale betekenis
-  Zeehaven van nationale betekenis
-  Binnenhaven van nationale betekenis
-  Multimodaal knooppunt
-  Den Haag Internationale Stad
-  Zuidas
-  Integrale gebiedsontwikkeling nationale betekenis (nader te bepalen in het kader van de actualisatie van de gebiedsagenda)

Bereikbaarheid

-  Hoofdwegennet
-  Onderliggend wegennet
-  Hoofdspoorwegennet
-  HOV-net
-  Samenhangend HOV-net
-  Hoofdvaarwegennet
-  Aansluiting op bestaand HSL-station buitenland
-  Goederenverbinding buitenland




Natuur, Landschap & Erfgoed

-  Nationale herijkte Ecologische Hoofdstructuur op land

Water

-  Wateroverlast: zoekgebieden bergingsgebieden
-  Wateroverlast: waarborgen afwatering
-  Waterveiligheid: zwakke schakels
-  Waterveiligheid: waarborgen primaire veiligheid
-  Waterveiligheid: integrale opgave
-  Waterveiligheid: piekafvoer
-  Watergerelateerde gebiedsontwikkeling
-  Waterkwaliteit
-  Aandachtsgebied zoetwater door bodemdaling
-  Aandachtsgebied zoetwater door verzilting
-  Peilbeheer
-  Zeewaartse waterveiligheid
-  Zandhonger

Woningbouw

-  Stedelijke vernieuwing
-  Extensivering
-  Uitleg

Opgaven Nederland



gedecentraliseerd naar provincies en gemeenten conform bijlage 1c bij de brief 'Prioritering investeringen mobiliteit en water' (TK 32500-A nr 83). Bij een aantal projecten wordt het moment van decentralisatie nog nader bepaald. Deze projecten zijn nog als projectblad in dit boek opgenomen.

Bijgaande tabel geeft een overzicht van de gedecentraliseerde projecten van ILG, Nota Ruimte en BIRK in de periode december 2011-september 2012, met het te decentraliseren bedrag. Deze projecten vindt u niet langer terug in het MIRT Projectenboek omdat er geen directe rijksfinanciering meer is.

Verstedelijking

Met uitzondering van de Noord- en de Zuidvleugel, wordt de programmering van verstedelijking overgelaten aan provincies en (samenwerkende) gemeenten. De (samenwerkende) gemeenten zorgen voor de (boven)lokale afstemming van woningbouwprogrammering – binnen de provinciale kaders – en uitvoering van de woningbouwprogramma's. Vraaggericht programmeren en realiseren door provincies, gemeenten en marktpartijen is nodig om groei te faciliteren, te anticiperen op stagnatie en om krimp-

regio's leefbaar te houden. Waar samenwerking tussen gemeenten uitblijft, stimuleren provincies actief dat de samenwerking alsnog tot stand komt. Provincies voeren – rekening houdend met de rijksdoelstellingen – de regie over de integratie en afweging van ruimtelijke opgaven van (boven)regionaal belang. Het Rijk benoemt de rijksdoelstellingen gericht op een goed werkende woningmarkt in Nederland: de zorg voor voldoende omvang, kwaliteit en differentiatie van de woningvoorraad. Daarbij wordt meer ruimte geboden voor kleinschalige natuurlijke groei, het voorzien in de eigen woningbehoefte, (collectief) particulier opdrachtgeverschap en meegroe-, mantel- en meergeneratiewoningen. Bij het voorzien in de woningbehoefte is van belang dat het aanbod ook in kwalitatieve zin aansluit op de vraag.

In de Noord- en Zuidvleugel maakt het Rijk afspraken met provincies en gemeenten over de programmering van verstedelijking. In deze stedelijke regio's zijn de bestaande verstedelijkingsafspraken onderdeel van de integrale aanpak voor deze gebieden. In de andere regio's is geen directe rijksbetrokkenheid meer bij de woningbouwprogrammering.

Gedecentraliseerde projecten

| Project, gebied en ministerie | Onderwerp en fase | Financiën; te decentraliseren m.i.v. 2012 en verder | Beëindiging rijksbetrokkenheid; financiering |
|--|-------------------------------------|---|---|
| Bedrijventerrein Reijerwaard, Zuidvleugel, EL&I | Integrale gebiedsopgave, realisatie | € 12,75 mln | Decentralisatie juni-circulaire BZK 2012; financiering via Provinciefonds (PF) |
| Eindhoven A2-Meerenakkerweg/ Beemdstraat inclusief aanpassing onderliggend wegennet, Brabant, EL&I | Integrale gebiedsopgave, realisatie | € 2,72 mln | Decentralisatie december-circulaire BZK 2011; financiering via Gemeentefonds (GF) |
| Oude Rijnzone, Zuidvleugel, IenM | Integrale gebiedsopgave, realisatie | € 17,50 mln | Decentralisatie september-circulaire BZK 2012; financiering via PF |
| Emmen Dierenpark, Noord-Nederland, IenM | Integrale gebiedsopgave, realisatie | € 8,50 mln | Decentralisatie september-circulaire BZK 2012; financiering via GF |
| IJsseldelta Kampen*, Oost-Nederland, IenM | Integrale gebiedsopgave, realisatie | € 4,50 mln | Decentralisatie september-circulaire BZK 2012; financiering via PF |
| Zaanstad Inverdan, Noordwest-Nederland, IenM | Integrale gebiedsopgave, realisatie | € 2,80 mln | Decentralisatie september-circulaire BZK 2012; financiering via GF |
| Tilburg Spoorzone, Brabant, IenM | Integrale gebiedsopgave, realisatie | € 2,76 mln | Decentralisatie september-circulaire BZK 2012; financiering via GF |
| Traverse Dieren, Oost-Nederland, IenM | Integrale gebiedsopgave, realisatie | € 35,62 mln | Decentralisatie september-circulaire BZK 2012; financiering via PF |
| Rotterdam Hart van Zuid, Zuidvleugel, IenM | Integrale gebiedsopgave, realisatie | € 7,08 mln | Decentralisatie september-circulaire BZK 2012; financiering via GF |

* De decentralisatie betreft hier alleen het Nota Ruimte gedeelte. Het Rijk blijft betrokken bij dit project, zie het projectblad IJsseldelta Kampen op p. 264.



Aangezien de realisatie van de rijksdoelstellingen in regio's met een gespannen of zeer ontspannen woningmarkt complex is, ondersteunt het Rijk de betreffende gemeenten en provincies actief door middel van kennis, experimenten, het uitwerken van nieuwe verdienmodellen (zie verder bij Innovatie in gebiedsontwikkeling) en het aanpassen dan wel wegnemen van belemmerende regelgeving.

Het Rijk zet, samen met de decentrale overheden, de interbestuurlijke samenwerking bij de aanpak van de gevolgen van bevolkingsdaling voort en maakt (in die gevallen waarin de noodzaak is aangetoond) regelgeving 'krimpbestendig'.

Herijking Ecologische Hoofdstructuur (EHS)

In het regeerakkoord van 2010 is aangekondigd dat de EHS zal worden herijkt en gedecentraliseerd naar provincies. In het onderhandelingsakkoord decentralisatie natuur en de daarbij behorende uitvoeringsafspraken hebben Rijk en provincies hierover nadere afspraken gemaakt.

De definitieve verankering van de decentralisatie dient nog plaats te vinden. De rol van het Rijk beperkt zich tot het stellen van kaders en het afleggen van verantwoording op grond van internationale en Europese verplichtingen.

Vernieuwing van het MIRT

Om invulling te geven aan de uitvoering van de SVIR en het integrale gebiedsgerichte denken (de basis van het MIRT) verder te versterken, is het noodzakelijk om het MIRT te blijven vernieuwen

en te verbreden. Dit gebeurt in nauw overleg met de bestuurlijke partners. De eerste concrete resultaten daarvan zijn naar verwachting zichtbaar in de bestuurlijke overleggen MIRT najaar 2012.

De verdere vernieuwing van het MIRT kent de volgende uitgangspunten:

- Behouden van sterke punten van het MIRT; o.a. gestroomlijnd besluitvormingproces voor concrete, sectorale projecten en de politiek geaccepteerde centrale positie van het MIRT in de bestuurlijke besluitvorming in het fysiek ruimtelijk domein.
- Verbreden van besluitvorming over projecten naar vroegtijdig praten en afspraken maken over strategische keuzerichtingen, consequenties en dilemma's bij (integrale) opgaven.
- Breder inzet van concrete andere middelen dan alleen geld, zoals wet- en regelgeving, expertise, versnelling besluitvorming, rijksvastgoed, etc. in te vullen bij het maken van zogeheten koppelafspraken.
- Bespreken doelen vanuit Rijk (SVIR), regio en andere partijen: gezamenlijke prioritering en helderheid over verantwoordelijkheden.
- Centrale en agenderende rol voor de gebiedsagenda's v.w.b. de inhoud. Dit worden strategische, flexibele agenda's waaraan Rijk en regio zich committeren en die als basis dienen voor de verdere prioritering van programma's en projecten.
- Externe vragen en opgaven mogelijk maken binnen het MIRT en actief betrekken van andere partijen (waterschappen en private partijen, maar ook het concreet invulling kunnen geven aan burgerinitiatieven).

Innovatie in gebiedsontwikkeling

Sinds de financiële en economische crisis is de uitvoering van ruimtelijke plannen van gedaante veranderd. Zowel publieke als private partijen gaan gebukt onder financiële verplichtingen die zijn aangegaan in het verleden met het zicht op toekomstige ontwikkelingen. Nu de marktvraag is gedaald worden die verplichtingen niet omgezet in opbrengsten. Door deze financiële klem worden grootschalige, complexe plannen ingeruild voor een meer organische aanpak; kleinschalige, stap voor stap ontwikkelingen met initiatief van burgers en bedrijven als centrale spil. Deze nieuwe manier van werken heeft ook effect op de samenwerking en onderliggende verdien- en financieringsmodellen. Samen met het ministerie van BZK benadrukt IenM dat gemeenten beter moeten afwegen op welke manier zij ruimtelijke ontwikkelingen willen begeleiden: met actief (incl. de daarbij gepaard gaande risico's) of passief grondbeleid.

Ook heeft het ministerie van IenM in april 2012 een handreiking 'Investeren in gebiedsontwikkeling nieuwe stijl' uitgebracht. Kern van de handreiking is dat innovatie in gebiedsontwikkeling nodig is om gestagneerde projecten weer in beweging te brengen. De vernieuwing gaat uit van het centraal stellen van de gebruiker, besparen van kosten (door life cycle denken), en het behalen van duurzaamheidsdoelstellingen. Deze drie elementen vormen het uitgangspunt voor nieuwe samenwerkingsvormen en verdienmodellen. Drie nieuwe verdienmodellen staan in de handreiking beschreven: fondsvorming, corporaties en Energy Service Companies (Esco's), inclusief toepassing in twee praktijken. Het beter betrekken van beheer en onderhoud bij de ontwikkeling en nieuwe financieringsvormen – waaronder fondsvorming – worden de komende periode onderzocht in een aantal gemeentelijke en rijksprojecten. Voorbeelden hiervan zijn de deelprogramma's Zuidwestelijke Delta en Nieuwbouw en Herstructurering van het Deltaprogramma en de projecten/programma's Eindhoven en A4 zone West, een logistiek bedrijventerrein bij Schiphol en de pilot van de Rijksgebouwendienst in energievoorziening rondom Den Haag CS.

Gevolgen van Begrotingsakkoord

Zoals aangegeven in de Kamerbrief van 21 juni jongstleden (TK 33000 A, nr 71) zal ten gevolge van het Begrotingsakkoord het Infrastructuur- en Deltafonds (IF en DF) structureel met € 200 mln verlaagd worden. Conform het Begrotingsakkoord is deze taakstelling in 2013 verwerkt op de aanlegbudgetten van Wegen en Vaarwegen. Vanaf 2014 is de taakstelling verdeeld over alle aanlegbudgetten binnen de Investeringsfondsen. In het Begrotingsakkoord is verder een kasschuif opgenomen van € 230 mln van 2013 naar 2014 en 2015.

In lijn met het Begrotingsakkoord is deze voor € 200 mln verwerkt op Wegen en Vaarwegen. De overige € 30 mln is verwerkt op Spoor en Regionale/lokale infrastructuur. Naast deze specifieke bezuinigingen dragen het IF en DF samen voor € 99 mln bij aan de generieke bezuinigingen uit het Begrotingsakkoord. Omdat zowel het IF en DF tot en met 2028 lopen, gaat het in totaal om een bezuiniging van circa € 4,8 mld.

2013

Om de effecten van de bezuinigingen in 2013 te verlichten, is zoveel mogelijk ingezet op de mogelijkheid om projecten te faseren, zonder dat het substantiële gevolgen heeft voor mijlpalen en/of politiek-bestuurlijke afspraken. Binnen Spoor, Regionale/lokale infrastructuur en Water is dat mogelijk gebleken. Echter, een deel van de geplande uitgaven voor planuitwerking- en aanlegprogramma's voor Wegen en Vaarwegen wordt door de taakstellingen met tenminste één jaar uitgesteld.

Dit heeft in voorkomende gevallen invloed op de planning van projecten, omdat bijvoorbeeld grondaankopen moeten worden getemporeerd en/of andere voorbereidende werkzaamheden nog niet kunnen plaatsvinden. Voor deze projecten zullen de start van de realisatie en de oplevering mogelijk in de tijd naar achteren worden geschoven. Daarbij is zoveel mogelijk geprobeerd om de nadelige effecten te beperken. Het betreft de volgende projecten:

Wegen: A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere, A27 Houten-Hooipolder, A12/A15 Bereikbaarheid regio Arnhem-Nijmegen, Geluidsaneringsprogramma wegen, A27/A1 Utrecht Noordknooppunt Eemnes-aansluiting Bunschoten, N35 Wijthmen-Nijverdal, Amsterdam Zuidas (A10 Knopen), A12 Ede-Grijsoord, N33 Assen (zuid)-Zuidbroek, A1 Beekbergen-Apeldoorn Zuid, Beter Benutten, Verzorgingsplaatsen, Stalen kunstwerken.

Vaarwegen: Impuls Dynamisch Verkeersmanagement, Maasroute modernisering fase 2, Vaarweg Meppel-Ramspol, Zuid-Willemsvaart, Achterstallig onderhoud o.b.v. Nota Mobiliteit, Volkeraksluizen, Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Rijn-Scheldeverbinding, Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen IJssel, Lichten Buitenhaven IJmuiden, Toekomstvisie Waal.

De verwerkte taakstellingen voor 2013 gaan uiteindelijk ten koste van de bestemde middelen voor met name de doelstellingen voor mobiliteit en water uit de SVIR. Hierdoor komen deze beleidsdoelstellingen verder onder druk te staan. Op de betreffende projectbladen staan de precieze gevolgen per project aangegeven.

2014 en daarna

De structurele doorwerking van de taakstelling van € 200 mln is naar rato verdeeld over alle modaliteiten van het IF en DF. Voor deze taakstellingen zijn nog geen uitgavenbeperkende maatregelen getroffen. Na 2023 is de structurele doorwerking van de taakstellingen ten laste gebracht van de ruimte voor toekomstige kabinetten (5/8^e van het verlengde IF en DF). Ook dit is naar rato gebeurd. Een en ander vraagt de komende tijd om scherpe prioriteitstelling, gericht op vooral daar investeren waar dat maximaal bijdraagt aan het economisch herstel. Voorbeelden daarvan zijn mainports, brainports, greenports en achterlandverbindingen.

BTW

In het Begrotingsakkoord is besloten tot een verhoging van het hoge BTW-tarief van 19% naar 21%. Dat raakt IenM als eindafnemer van producten en diensten, inclusief de infrastructurele uitgaven waarvan de ramingen inclusief BTW luiden. Een prijsverhoging van

2%-punt van de prijsgevoelige uitgaven komt neer op circa € 30 mln in 2012 en circa € 120 mln per jaar vanaf 2013. Het precieze effect hangt onder meer af van de doorwerking van de BTW-verhoging in de relevante indexcijfers en daarmee van de vanaf 2013 te ontvangen prijsbijstellingen (zoals IBOI – Index Bruto OverheidsInvesterings). De BTW-verhoging betekent dus voor IenM ten dele een aanvullende impliciete taakstelling en ten dele een budgettair risico voor de programma's. Deze opgave zal de komende jaren moeten worden opgevangen binnen de diverse investeringsdomeinen.

Prijsbijstelling

Ten tijde van het opstellen van dit MIRT Projectenboek had het kabinet nog geen besluit genomen over het al dan niet uitkeren van de structurele doorwerking van de tranche 2012 van de prijsbijstelling. De bedragen in het boek luiden derhalve in prijspeil 2011.

Intensivering

De voor IenM relevante intensiveringen uit het Begrotingsakkoord zijn verdeeld over twee thema's:

1. Openbaar vervoer en intensivering regionaal spoor: € 100 mln structureel vanaf 2013, te weten
 - a. € 75 mln voor de BDU (waarvan € 30 mln voor de G3 en € 45 mln voor de rest van Nederland);
 - b. € 25 mln voor een aantal specifieke regionale OV-projecten.
2. Intensivering natuur: € 200 mln structureel vanaf 2013, waarvan € 20 mln voor IenM voor hydrologische maatregelen. Deze middelen staan gereserveerd op de 'Aanvullende Post' bij het ministerie van Financiën. In aanvulling op de € 20 mln zal IenM € 10 mln bijdragen aan deze maatregel; dit bedrag is nog niet in deze begroting verwerkt.

Topsectorenaanpak: Bedrijfslevenbrief 'Krachtig naar de top'

Nederland moet een plek zijn waar ondernemingen groeien en vernieuwen, waar kennis stroomt en waar duurzame oplossingen worden ontwikkeld. Hiertoe moet er meer ruimte voor ondernemers komen, minder specifieke subsidies en meer lastenverlichting en ruimte voor een sectorale aanpak met vraagsturing vanuit het bedrijfsleven. Naast het generieke bedrijfslevenbeleid – dat zich richt op ondernemerschap, kennis en innovatie, goede randvoorwaarden, duurzaamheid, onderwijs en arbeidsmarkt en op het buitenland – geeft het kabinet in de Bedrijfslevenbrief 'Krachtig naar de top' bijzondere aandacht aan de topsectoren van de Nederlandse economie. Dit zijn de sectoren High Tech Systemen en Materialen, Energie, Creatieve Industrie, Logistiek, Agro & Food, Tuinbouw en Uitgangsmaterialen, Life Sciences & Health, Water en Chemie. Het topgebied Hoofdkantoren is hieraan toegevoegd omdat het belangrijk is dat Nederland zijn positie als aantrekkelijk hoofdkwartier van internationaal opererende bedrijven verder uitbouwt.

De grootste ruimtelijke concentraties van deze topsectoren bevinden zich in de stedelijke regio's rond de Mainports Rotterdam en Schiphol, de Brainport Zuidoost-Nederland en de Greenports (West- en Oostland, Aalsmeer, Venlo, Duin- en Bollenstreek, Boskoop en Noord-Holland Noord).

Het creëren van een excellent, internationaal concurrerend vestigingsklimaat betekent ook in fysieke zin zorgen voor ruimte voor ondernemerschap. De SVIR biedt een nieuw, integraal kader voor het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau. In de SVIR is een nadrukkelijke koppeling gelegd met de ontwikkeling van de topsectoren. Omdat deze zich in belangrijke mate concentreren in de stedelijke regio's rond de mainports, brainport en greenports, zet het kabinet extra in op het versterken van de ruimtelijk economische structuur en investeringen in deze regio's en de belangrijke achterlandverbindingen.

Deltaprogramma

Het Deltaprogramma werkt aan de bescherming van ons land tegen hoog water en het op orde houden van de zoetwatervoorziening, zowel op de korte termijn - met lopende uitvoeringsprogramma's en projecten - als op de lange termijn - met deelprogramma's.

De uitvoeringsprogramma's zijn: het tweede Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP2), Ruimte voor de Rivier en Maaswerken. Daarnaast zijn er projecten in voorbereiding zoals het nieuwe Hoogwaterbeschermingsprogramma (nHWBP), Afsluitdijk, Ooijen-Wanssum en de rijksstructuurvisie Zuidwestelijke Delta.

De negen deelprogramma's zijn: Veiligheid, Zoetwater, Nieuwbouw en Herstructurering, Kust, Waddengebied, IJsselmeergebied, Rijnmond-Drechtsteden, Zuidwestelijke Delta en Rivieren. In deze deelprogramma's wordt – veelal in de vorm van een MIRT Onderzoek – toegewerkt naar zogenoemde Deltabeslissingen en maatregelenpakketten die op termijn nodig zijn om de opgaven integraal aan te pakken.

Alle uitvoeringsgerichte projecten en programma's doorlopen de MIRT systematiek en volgen de principes van Sneller&Beter: met vroegtijdige en ruime participatie van betrokkenen, verankering van tussentijdse beslissingen en een transparante planning. Dit voorkomt dat gemaakte keuzen opnieuw ter discussie worden gesteld. Meekoppeling met andere belangen en ruimtelijke opgaven gebeurt ook via de gebiedsagenda's.

Jaarlijks wordt, met de rijksbegroting en het Deltaprogramma, de voortgang van het werk aan de Delta gerapporteerd. Nadat de Deltawet waterveiligheid en zoetwatervoorziening (kortweg, Deltawet) op 1 januari 2012 van kracht is geworden, is bij deze begroting de eerste officiële begroting van het Deltafonds aan de Tweede Kamer aangeboden.

Tot 2015 ligt de nadruk in het Deltaprogramma, naast de lopende programma's en projecten, op de deltabeslissingen. Deze, door de politiek te nemen beslissingen, zijn bepalend voor de toekomst van onze delta. In de derde rapportage over het Deltaprogramma, het DP2013, staat het verkennen van mogelijke oplossingsrichtingen centraal. Deze worden in 2013 uitgewerkt in kansrijke strategieën en leiden in 2014 tot voorstellen voor de deltabeslissingen. Met deze beslissingen werkt Nederland met een 'nieuwe generatie Deltawerken' op een effectieve en efficiënte manier toe naar een robuuste delta.



Vereenvoudiging wet- en regelgeving

Tracéwet

Op 1 januari 2012 is de gewijzigde Tracéwet in werking getreden. Kern van de gewijzigde Tracéwet is de wettelijke verankering van de verkenningsfase van een plan. Daarbij is de overheid verplicht aan te geven hoe ze burgers, organisaties en bestuursorganen betreft bij het proces. Betrokkenen worden actief benaderd om mee te denken over de beste oplossing voor het knelpunt. De uitgebreide consultatie aan het begin van het proces vergroot de mogelijkheden om wensen van burgers, bedrijfsleven en bestuurders mee te nemen in het ontwerp. Dat zorgt voor draagvlak en voorkomt vertraging in een later stadium.

De gewijzigde Tracéwet kent duidelijke beslismomenten. De wet maakt duidelijk welke informatie en middelen er per fase in het besluitvormingsproces nodig zijn om zorgvuldige keuzes te maken. Dat beperkt de onderzoeklast. Ook is een opleveringstoets na afronding van het project opgenomen. Met deze toets wordt nog een keer gecontroleerd of aan de milieunormen wordt voldaan en of er nog extra maatregelen nodig zijn.

De gewijzigde Tracéwet is een uitwerking van het advies Sneller&Beter van de Commissie Elverding.

Omgevingswet

Het Rijk gaat procedures en regels voor ruimtelijke ordening, infrastructuur, water, wonen, milieu, natuur en monumenten bundelen en vereenvoudigen. Dat versnelt de besluitvorming, het vermindert plankosten en maakt het voor professionals in de publieke sector, bedrijven, investeerders en overheden transparanter. Voor burgers is sneller duidelijk of en welke vergunningen nodig zijn. Mensen die opkomen voor belangen die mogelijk conflicteren met een initiatief, weten waar en wanneer ze hun stem kunnen laten horen. Met de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro), de Wet algemene bepaling omgevingsrecht (Wabo), de Waterwet en de aanpassing van de Tracéwet zijn al aanzienlijke verbeteringen doorgevoerd. Met de vernieuwing van het omgevingsrecht bouwt het kabinet hierop voort, met als leidraad meer ruimte voor eigen initiatief.

De Omgevingswet gaat uit van de volgende principes: een gelijkwaardig beschermingsniveau van de leefomgeving, ontwikkelingsgericht en gericht op integrale oplossingen, een betere aansluiting op Europese wet- en regelgeving, uitgaande van de bestaande verantwoordelijkheidsverdeling. De Omgevingswet staat voor: versnelling van procedures en besluitvorming volgens de Sneller&Beter-aanpak, vermindering en integratie van planvormen, doelmatiger omgang met onderzoeksverplichtingen en meer ruimte voor bestuurders om knopen door te hakken. Dit alles draagt bij aan een inhoudelijk sterkere besluitvorming en een daadkrachtiger bestuur.

Crisis- en herstelwet

Naast de integrale vernieuwing van het omgevingsrecht wordt de Crisis- en herstelwet (Chw) voor onbepaalde tijd verlengd waarbij tevens een aantal aanvullende verbeteringen van het omgevingsrecht ('quick wins') wordt geregeld. Uiteindelijk zal de Chw worden

opgenomen in de nieuwe Omgevingswet. De Chw maakt deel uit van een dynamisch wetgevingstraject. Nadat de Chw in maart 2010 in werking is getreden is de wet nader ingevuld, aangevuld en aangepast. Gemiddeld twee keer per jaar worden bij AMvB nieuwe categorieën van projecten, concrete projecten en experimenten aangewezen. De categorieën van projecten en concreet aangewezen projecten kunnen gebruik maken van bepaalde bestuursrechtelijke versnellingen. De aangewezen experimenten kunnen tijdelijk gebruik maken van bijzondere voorzieningen, zoals het voor bepaalde duur afwijken van in de Chw benoemde wet- en regelgeving in het ruimtelijk fysieke domein. Het betreft ontwikkelingsgebieden zoals in Zaanstad, Rotterdam en Amersfoort, innovatieve experimenten zoals in Eindhoven, Utrecht en Leeuwarden en lokale projecten met nationale betekenis zoals in Assen, Rotterdam en Utrecht. Daarnaast kunnen projectuitvoeringsbesluiten het ontwikkelen van woningbouwlocaties versnellen, omdat de ontwikkeling via één besluit kan worden gestart.

Beter Benutten

Een reductie van de files met circa 20% op specifieke trajecten waar de spitsproblematiek zich het meeste voordoet en het verlagen van de spitsdruk op de weg en het OV: dat is het doel van het programma Beter Benutten. Daarnaast werkt het programma aan het accommoderen van groei op het spoor en efficiënter gebruik van de vaarwegen. Voor een groeiende economie heeft Nederland goed functionerende infrastructuur nodig: wegen, spoor- en vaarwegen die optimale bereikbaarheid bieden aan reizigers en bedrijven. Nederland gaat de komende jaren daarom innovatiever om met het benutten van de infrastructuur. Dat vraagt om een andere manier van reizen, (samen) werken en omgaan met mobiliteit en bereikbaarheid.

Om hier concreet invulling aan te geven zijn in het najaar van 2011 in het bestuurlijk overleg MIRT met de verschillende regio's gebiedsprogramma's vastgesteld. Deze programma's bevatten samen ruim 250 maatregelen die nu worden uitgerold, uitgevoerd en gemonitord. De maatregelen vinden plaats in de regio's Amsterdam, Rotterdam, Haaglanden, Midden-Nederland, Brabant, Arnhem-Nijmegen en Maastricht. De gebiedsprogramma's in deze regio's worden aangestuurd door een bestuurlijk trio bestaande uit de minister van IenM, een regionale bestuurder en beeldbepalende CEO uit het bedrijfsleven in de betreffende regio. Zij sturen per regio op de realisatie van de doelen. Ook de regio's Twente, Groningen-Assen en Zwolle-Kampen hebben zich aangesloten. Samen met de regio en het bedrijfsleven wordt met deze maatregelen flink geïnvesteerd in de bereikbaarheid van Nederland.

De gebiedsprogramma's Beter Benutten bevatten een breed scala aan maatregelen waarmee de knelpunten in een gebied kunnen worden opgelost. De maatregelen vullen elkaar aan waardoor ze als geheel een merkbare verbetering van de bereikbaarheid realiseren. Voorbeelden van de maatregelen zijn een betere afstelling van stoplichten, het verlengen van uitvoegstroken, afspraken met bedrijven om meer goederen over water te vervoeren, de aanleg van nieuwe snelfietsroutes en op maat gesneden reisinformatie via apps. In Twente wordt geëxperimenteerd met aangepaste schooltijden, waardoor scholieren en studenten buiten de spits van het OV gebruik



maken; daardoor wordt OV een aantrekkelijker alternatief voor andere forensen. Al deze maatregelen verbeteren het aanbod van de infrastructuur en zorgen ervoor dat de weggebruiker meer mogelijkheden heeft om te variëren in het tijdstip van reizen en het vervoermiddel.

Geluid

Op 1 juli 2012 is met SWUNG I een systeem van geluidproductieplafonds (gpp's) langs rijkswegen en hoofdspoorwegen van kracht geworden. De gpp's moeten continu door de beheerders van de (spoor)wegen worden nageleefd. Omwonenden worden hierdoor beter beschermd tegen geluidhinder. Ieder kalenderjaar brengt de beheerder een verslag uit over de naleving van de gpp's. Wanneer de gpp's dreigen te worden overschreden moet de beheerder geluidbeperkende maatregelen overwegen. Daar staat tegenover dat de beheerder zonder uitgebreide procedures eenvoudige wijzigingen aan de infrastructuur kan doorvoeren zolang de gpp's niet worden overschreden. Ook voor de (spoor)wegen die in beheer zijn bij de decentrale overheden wordt door het Rijk in samenwerking met VNG (Vereniging Nederlandse Gemeenten) en IPO (Interprovinciaal Overleg) gewerkt aan herziening van de geluidwetgeving.

Naast de gpp's zet het Rijk de komende tien jaar door middel van het Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJP, zie p. 52) met een budget van € 885 mln in op de extra aanpak van hoge geluidbelastingen die de afgelopen decennia zijn ontstaan door sterke verkeersgroei. Om ook in de toekomst de gpp's na te kunnen leven wordt samen met de markt gewerkt aan het doorontwikkelen van stillere wegdekken. Daarnaast zet het Rijk zich internationaal in

voor het aanscherpen van geluid(emissie)eisen voor banden en voertuigen. IenM spant zich samen met andere Europese lidstaten in om de laatste belemmeringen ten aanzien van de toepassing van stil goederenmaterieel weg te nemen. Dit moet in 2013 leiden tot een situatie waarbij de goederenvervoerders in heel Europa materieel kunnen inzetten dat is uitgerust met (stille) LL-remblokken. Tot slot wordt, voortvloeiend uit de Europese Kaderrichtlijn Geluid, in 2013 het vijfjaarlijks op te stellen actieplan rijkswegen en het actieplan hoofdspoorwegen vastgesteld. Hierin wordt het nationale geluidbeleid en de ontwikkelingen die zich de komende vijf jaar voordoen ten aanzien van de rijkswegen en de druk bereden hoofdspoorwegen weergegeven.

Verhoging maximumsnelheid naar 130 km/h

Op 1 september 2012 is de generieke maximumsnelheid op autosnelwegen verhoogd naar 130 km/h door een aanpassing van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens (RVV 1990). Voor autosnelwegen geldt dus een maximumsnelheid van 130 km/h, tenzij dit niet mogelijk is vanwege effecten op de omgeving of de verkeersveiligheid. Uit onderzoek is gebleken dat een autosnelweg die is ontworpen en ingericht voor 120 km/h, ook voldoende kwaliteit biedt voor een vlotte en veilige afwikkeling van het verkeer bij een maximumsnelheid van 130 km/h. De verhoging van de maximumsnelheid leidt daarom niet tot aanpassing van bestaande ontwerprichtlijnen voor autowegen. Bij verkenningen en planuitwerkingen wordt voor het bepalen van onder andere verkeers- en omgevingseffecten en de bijbehorende emissiefactoren gerekend met de maximumsnelheid van 130 km/h, behalve wanneer vastgesteld is dat er een andere maximumsnelheid zal gelden.

Treinbeveiliging - ERTMS

Veiligheid is een randvoorwaarde voor het gebruik van het spoor. De minister van IenM heeft het principebesluit genomen om het nieuwe beveiligingssysteem ERTMS (European Rail Traffic Management System) te implementeren (TK 32707, nr 16). ERTMS is

een toekomstvast beveiligingssysteem dat ook bijdraagt aan verbetering van interoperabiliteit, beschikbaarheid en het mogelijk maken van hogere snelheden en capaciteit. Er wordt met NS en ProRail een 'Roadmap' opgesteld voor de implementatie.

MIRT Onderzoeken

| Naam | Aanleiding en doel | Planning | Betrokkenen |
|--|--|--|---|
| Deltaprogramma Zoetwater | Het vergroten van de flexibiliteit van het systeem en het ontwikkelen van een strategie voor een duurzame zoetwatervoorziening voor de lange termijn en een hieraan gekoppeld samenhangend pakket van maatregelen. | 2013 Kansrijke strategieën zoetwatervoorziening 2014 Voorkeursstrategie (input voor deltabeslissing Zoetwaterstrategie) | IenM, EL&I, provincies, gemeenten en waterschappen, maatschappelijke organisaties, deltacommisaris |
| Deltaprogramma Nieuwbouw en Herstructurering | Het ontwikkelen van een nationaal beleidskader voor de ontwikkeling van bebouwd gebied. | 2014 Beleidskader (input voor deltabeslissing Water, ruimte en bouwen) | IenM, EL&I, provincies, gemeenten en waterschappen, maatschappelijke organisaties, deltacommisaris |
| Deltaprogramma Rivieren | Voor het rivierengebied zal een voorkeursstrategie worden opgesteld om te voldoen aan de opgaven (veiligheid, zoetwater) en om invulling te geven aan ruimtelijke ambities. De waterveiligheidsopgave bestaat uit drie elementen: 1) de opgave die voortkomt uit landelijke toetsing van de waterkeringen en uit nieuwe inzichten, 2) de opgave die kan ontstaan als gevolg van hogere rivierafvoeren en 3) de opgave die voortkomt uit eventuele actualisering van het wettelijk beschermingsniveau (waterveiligheidsnormen). De deelprogramma's zoeken naar slimme combinaties van maatregelen om de veiligheid in de toekomst beter te kunnen waarborgen. | 2013 Kansrijke strategieën 2014 Voorkeursstrategieën (input voor deltabeslissing Waterveiligheid en Rijn-Maasdelta) | IenM, EL&I, OCW, provincies, gemeenten en waterschappen, maatschappelijke organisaties, deltacommisaris |
| Deltaprogramma Kust | Onderzoek naar hoe ruimtelijke ontwikkeling hand in hand gaat met een duurzame veiligheidsstrategie voor de kust. Onderdeel hiervan is een onderzoek naar de noodzaak voor het ophogen van het zandsuppletievolume van 12 naar 20 mln m ³ . Eind 2014 volgt besluit over al dan niet starten van een MIRT Verkenning. In het Deltafonds voor de periode 2021-2028 is een deel van het benodigde budget om het suppletievolume te kunnen verhogen al gereserveerd. | 2012/ Nationale 2013 kustvisie | IenM, EL&I, OCW, provincies, gemeenten en waterschappen, maatschappelijke organisaties, deltacommisaris |

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, de ZSM programma's (Zichtbaar, Snel en Meetbaar) en het Actieprogramma Wegen (Beleidskader Benutten) 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 juli 2011 tot en met juni 2012. Hiermee is dit het meest actuele overzicht van de files in Nederland. Rijkswaterstaat berekent de File Top 50 aan de hand van de zogenoemde filezwarte: 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. Aan knelpunten uit deze File Top 50 wordt gewerkt. De projecten bevinden zich in verschillende fasen: realisatie, planuitwerking of verkenning. Hiermee wordt prioriteit gegeven aan de grootste knelpunten zoals de motie Sharpe verzoekt (TK 32123, nr 123).

File Top 50 (juli 2011 t/m juni 2012)



Budget Investerings Ruimtelijke Kwaliteit (BIRK)

| | |
|-------------------|--------------------------|
| Gebied | Nationaal |
| Onderwerp | Integrale gebiedsopgaven |
| Ministerie | IenM |
| Fase | Realisatie |



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 Hollandsche 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 loopt 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, Hart voor Dieren, Spoorzone Delft en Verplaatsing TNO.

Moties/amendementen: de belangrijkste hadden betrekking op Hart voor Dieren (TK 28880, nr 24, mei 2003), Spoorzone Delft (zie onder andere motie Mastwijk, december 2003, TK 29200 XII, nr 88) en A2 Maastricht (zie onder andere motie De Nereé 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.

Projecthistorie

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | ● | | | | | |
| MIRT fase | | | | | | |
| Opgave | | | | | | |
| Oplossing | | | | | | |
| Planning | | | | | | |
| Financiën | | | | | | |
| Pol./Best. | | | | | ● | ● |

Toelichting op de wijzigingen

2008: het programma is nieuw opgenomen in het MIRT. Programma is echter al gestart in 2005.

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.

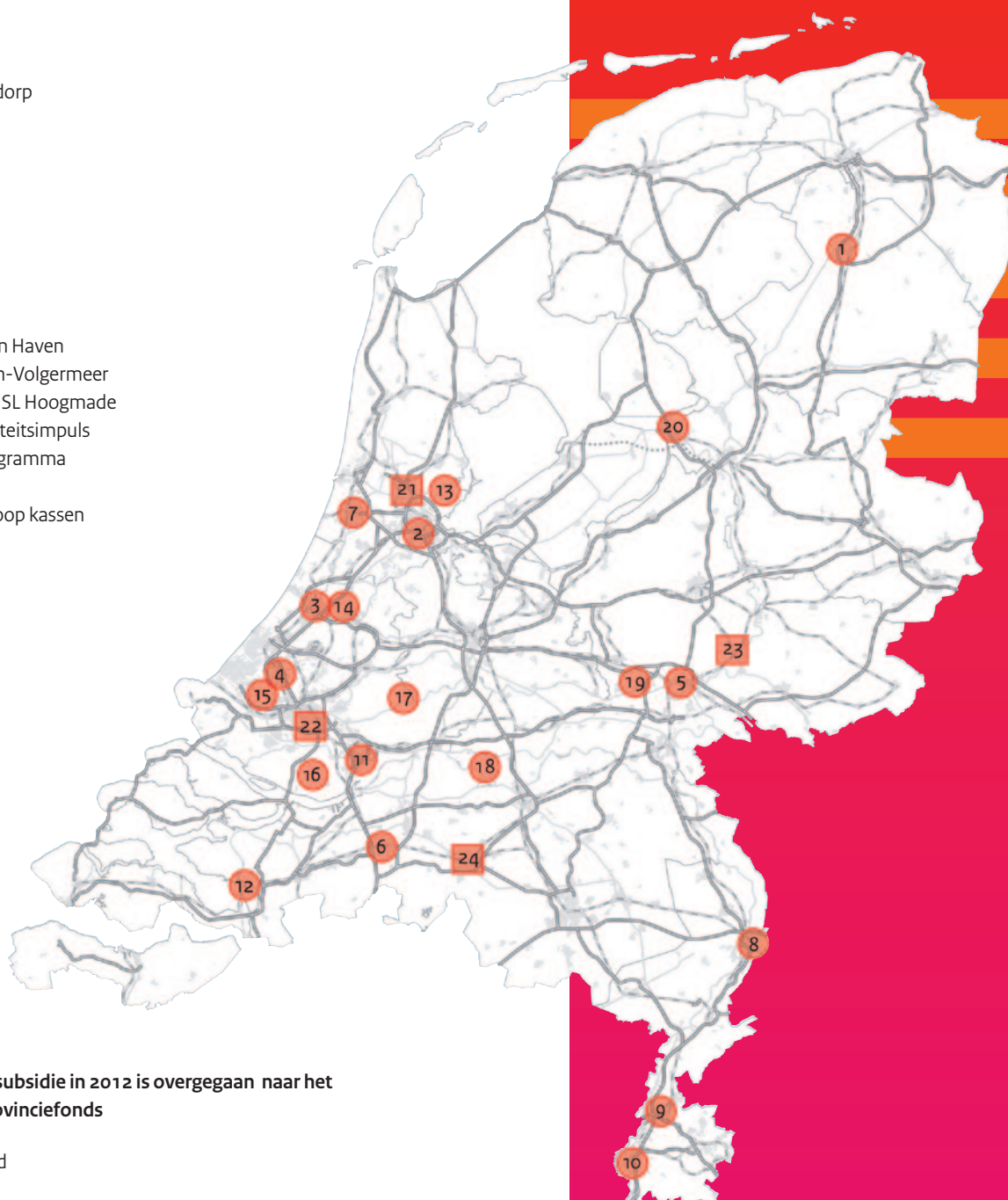
2013: er zijn 3 projecten gedecentraliseerd naar het Gemeentefonds. Eén project is gedecentraliseerd naar het provinciefonds.

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



■ Projecten waarvan de subsidie in 2012 is overgegaan naar het Gemeentefonds en Provinciefonds

- 21 Zaanstad Inverdan
- 22 Rotterdam Hart van Zuid
- 23 Traverse Dieren
- 24 Tilburg Spoorzone



Nieuw Hoogwaterbeschermingsprogramma

Gebied Nationaal
Onderwerp Waterveiligheid
Ministerie IenM
Fase Verkenning



Opgave Een stelsel van 3.767 km 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 overstroomingen. In de Waterwet is een zesjaarlijks verplichte veiligheidstoets voor primaire waterkeringen door beheerders opgenomen waarbij wordt bezien of waterkeringen nog aan de vereisten voldoen. Wanneer de primaire waterkeringen niet aan de normen voldoen, dienen maatregelen te worden genomen zoals dijkversterking of rivierverruiming.

Uit de derde Landelijke Rapportage Toetsen (LRT3, 2012) is gebleken dat circa 1.225 km aan dijken, dammen en duinen niet aan de normen voldoet. Voor circa 234 kilometer vindt nog nader onderzoek plaats. Van de 1.458 getoetste kunstwerken voldoen er 748 aan de gestelde eisen, 335 voldoen niet. Voor 375 kunstwerken is nader onderzoek nodig. Van de keringen die volgens de laatste toetsing niet aan de norm voldoen maakt ongeveer de helft deel uit van de reeds lopende uitvoeringsprogramma's zoals het Tweede Hoogwaterbeschermingsprogramma (zie desbetreffende projectblad) en Ruimte voor de Rivier (zie ook desbetreffende projectblad). Deze voldeden bij eerdere toetsingen van de waterkeringen al niet aan de normen. Voor de nieuwe opgave (gekend vanaf de derde toetsing) wordt in

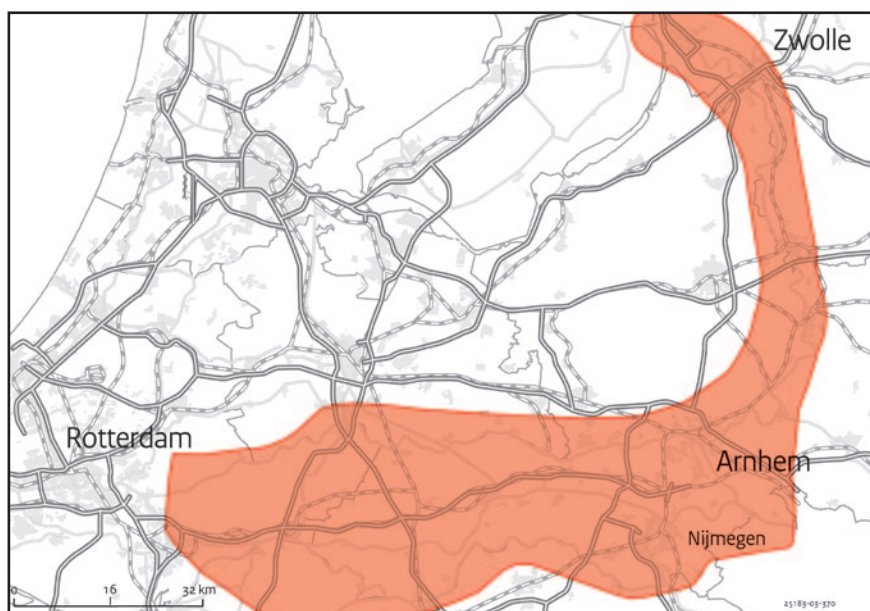
samenwerking met de waterschappen een programmering opgesteld.

Planning Afspraken in het Bestuursakkoord Water over de bekostiging van het nieuwe Hoogwaterbeschermingsprogramma vergen een wijziging van de Waterwet. Het wetsvoorstel dat dit regelt zal eind 2012 aan de Kamer worden toegezonden. De beoogde datum voor inwerkingtreding van de wetswijziging is 1 januari 2014. De eerste programmering en planning van projecten zal naar verwachting deel uitmaken van het MIRT Projectenboek 2014 en Deltaprogramma 2014.

Betrokkenen Het grootste deel van de primaire waterkeringen (circa 90%) is in beheer bij de waterschappen. Het resterende deel is vrijwel volledig in beheer bij het Rijk. Conform de afspraken die gemaakt zijn in het Bestuursakkoord Water zullen de waterschappen de helft van de maatregelen aan de primaire waterkeringen in beheer bij de waterschappen van het nieuwe Hoogwaterbeschermingsprogramma bekostigen. De andere helft wordt door het Rijk bekostigd. Van primaire keringen die het Rijk beheert (de zogenaamde rijkskeringen) neemt het Rijk 100 procent van de kosten voor versterking voor haar rekening. Bij het verkennen van oplossingsrichtingen vindt onder meer via het Deltaprogramma afstemming plaats met provincies en andere betrokkenen.

Nadere uitwerking rivierengebied (NURG)

Gebied Nationaal
Onderwerp Waterveiligheid
Ministerie IenM en EL&I
Fase Realisatie



Opgave Vanwege het steeds verder afnemen van natuurareaal is beleid vastgesteld om een Ecologische Hoofdstructuur (EHS) te ontwikkelen. De uiterwaarden zijn hier een essentieel onderdeel van. Daarnaast is een taakstelling voor herstel en beheer van waterhuishoudkundige systemen opgenomen in de 3^e en 4^e Nota Waterhuishouding. Er worden rivierverruimende maatregelen uitgevoerd om de veiligheid in het rivierengebied te vergroten. Voormalig LNV en VenW hebben afgesproken om 7.000 ha nieuwe natuur te realiseren in de uiterwaarden van de Rijntakken en de bedijkte Maas.

Oplossing Aankoop van landbouwgronden in uiterwaarden en de inrichting als natuur draagt bij aan de realisatie van de EHS. Het beheer hiervan wordt gedaan door instanties als Staatsbosbeheer, Natuurmonumenten en de provinciale landschappen. Natuurontwikkeling is nadrukkelijk gekoppeld aan veiligheid in het rivierengebied. Ook is in de PKB Ruimte voor de Rivier (december 2006) een aantal NURG projecten opgenomen waarvan de realisatie bijdraagt aan de veiligheid in het rivierengebied, de zogenaamde Autonome Ontwikkelingsprojecten.

Planning
 Oplevering: 2015

Financiën Taakstellend budget: € 122 mln. NURG wordt gefinancierd door EL&I en IenM, waarbij ieder 50% van de kosten van

grondverwerving en inrichting draagt. Het IenM budget is onderdeel van 'Maatregelen i.r.t. rivierverruiming'.

Politiek/bestuurlijk Convenanten: in oktober 1997 is een samenwerkingsovereenkomst gesloten tussen de voormalige ministeries van VenW en LNV waarin afspraken zijn vastgelegd voor gezamenlijke aanpak en financiering van projecten gericht op veiligheid en natuurontwikkeling in de uiterwaarden. Die samenwerkingsafspraken is in 2000 verlengd in de samenwerkingsovereenkomst Veiligheid en Natte Natuur. In het regeerakkoord (30 september 2010) is afgesproken dat de EHS wordt herijkt. In het onderhandelingsakkoord Natuur (20 september 2011) staat in bijlage 1 dat het Rijk verantwoordelijk blijft voor de ontwikkelopgave voor de gebieden waarvoor een specifieke rijksverantwoordelijkheid geldt, zoals de rijkswateren, Ruimte voor de Rivier, NURG en Maaswerken. De provincies zijn bij deze gebieden verantwoordelijk voor het natuurbeheer. De herijking voor NURG en Maaswerken wordt in 2012 uitgevoerd. In 2012 is besloten om het project Heesseltse 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 EL&I en IenM.

Projecthistorie

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | | | | | | |
| MIRT fase | | | | | | |
| Opgave | | | | | | ● |
| Oplossing | | | | | | |
| Planning | | | | | | |
| Financiën | ● | | | | ● | |
| Pol./Best. | | | | | | ● |

Toelichting op de wijzigingen

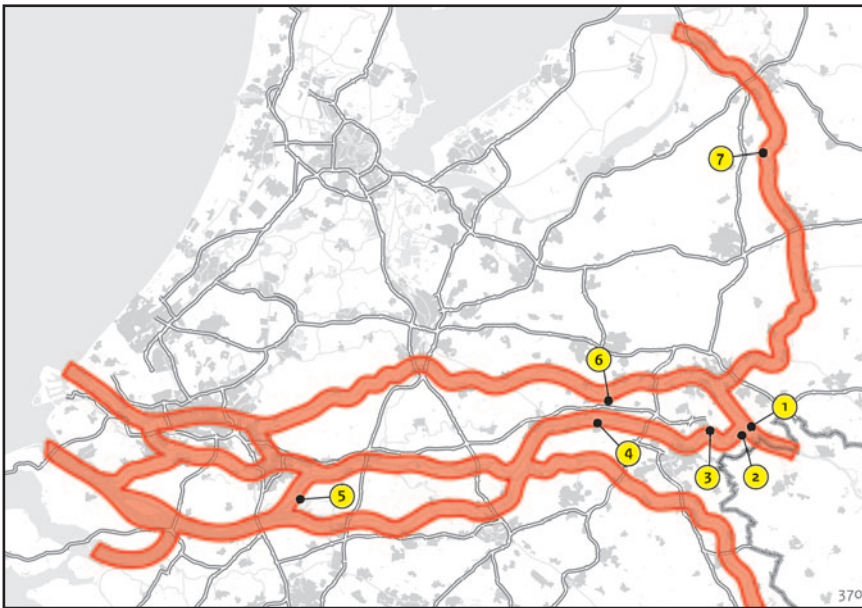
2008: het taakstellend budget is verhoogd met € 10,7 mln door toevoeging van het NURG gerelateerde budget voor participatie.

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.

Nadere uitwerking rivierengebied (NURG)

Gebied Nationaal
Onderwerp Waterveiligheid
Ministerie IenM en EL&I
Fase Realisatie



Autonome Ontwikkelingsprojecten

Bovenstaande NURG-projecten met de veiligheidsdoelstelling van de PKB Ruimte voor de Rivier worden voor eind 2015 uitgevoerd.

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

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. 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 39 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. Waar voorheen sprake was van dijkversterking, is nu in eerste instantie gekozen voor riviervruiming. Hiermee wordt invulling gegeven aan het hoofddoel van Ruimte voor de Rivier, namelijk water meer ruimte geven. In de PKB zijn onder andere de volgende maatregelen voorzien: langs de Waal de dijkteruglegging Lent bij

Nijmegen en de dijkverlegging Buitenpolder Het Munnikenland in de nabijheid van Gorinchem. Langs de Merwede het ontpolderen van de Noordwaard en de uiterwaardvergraving Avelingen. Langs de Bergsche Maas wordt de Overdiepsche Polder ontpolderd. Het pakket langs de Nederrijn/Lek bestaat uit ingrepen in zes uiterwaarden waaronder Vianen-Hagestein, Doorwerth en Meinerswijk (Arnhem). Langs de IJssel wordt een hoogwatergeul bij Veessen-Wapenveld aangelegd in combinatie met drie dijkverleggingen. De maatregelen moeten uiterlijk in 2015 zijn uitgevoerd. Ruimte voor de Rivier is door het kabinet als een van de grote projecten bestempeld, waarvoor twee maal per jaar aan de Tweede Kamer over de voortgang wordt gerapporteerd.

Planning

Start realisatie eerste project: 2007
Oplevering: 2015
Enkele maatregelen zullen na 2015 gereed zijn. Zie hiervoor ook de Voortgangsrapportage Ruimte voor de Rivier.

Financiën Taakstellend budget: € 2.180 mln.

Uitvoering Ruimte voor de Rivier is onderdeel van het Deltaprogramma, met behoud van eigen besturing, organisatie en financiering.

Projecthistorie

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | | | | | | |
| MIRT fase | | | | | | ● |
| Opgave | | | | | | |
| Oplossing | | | | | | ● |
| Planning | | | | | ● | ● |
| Financiën | | | ● | ● | ● | ● |
| Pol./Best. | | | | | | ● |

Toelichting op de wijzigingen

2010: budget aangepast door overheveling van onderdeel dijkversterking Oude Maas naar HWBP2.

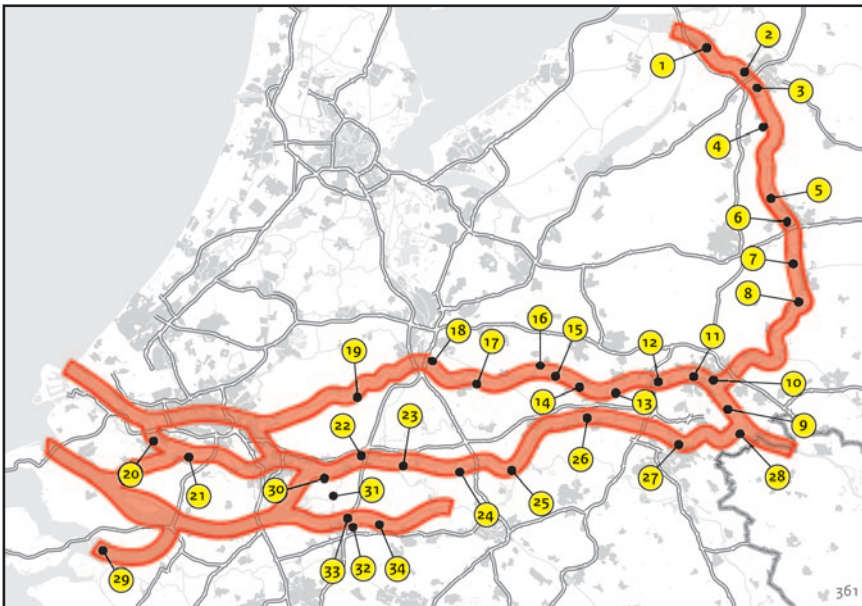
2011: mutatie 2010 teruggedraaid.

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. Acht projecten worden na 2015 opgeleverd. Waar gunning aan een marktpartij nog niet heeft plaatsgevonden, zal bij aanbesteding gevraagd worden of versnelling mogelijk is (binnen SNIP3 budget; zie halfjaarlijkse voortgangsrapportage aan de Tweede Kamer).

Ruimte voor de Rivier

Gebied Nationaal
Onderwerp Waterveiligheid
Ministerie IenM
Fase Realisatie



- 1 Zomerbedverlaging Beneden-IJssel
- 2 Dijkverlegging Westenholte
- 3 Uiterwaardvergraving (Uwv) Scheller en Oldener Buitenwaarden
- 4 Hoogwatergeul Veessen-Wapenveld
- 5 Uwv Bolwerksplas, Worp en Ossenwaard
- 6 Uwv Keizers- en Stobbenwaarden en Olsterwaarden
- 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 Obstakelverwijdering 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 Overdiepsche Polder (meestromend)

Tweede Hoogwaterbeschermings- programma

| | |
|-------------------|-----------------|
| Gebied | Nationaal |
| Onderwerp | Waterveiligheid |
| Ministerie | IenM |
| Fase | Realisatie |



Opgave Een stelsel van 3.599 km 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 zes 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 rivierversuiming. Op basis van de uitkomsten van beide toetsrondes is een planning gemaakt voor de benodigde verbeteringswerken. Deze maatregelen (circa 90) 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 € 3.151 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 Start eerste projecten: 2007
De verbeteringswerken 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

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | | | | | | ● |
| MIRT fase | | | | | | |
| Opgave | | | | | | |
| Oplossing | | | | | | ● |
| Planning | | | | | | |
| Financiën | | | ● | ● | ● | ● |
| Pol./Best. | | | | | | ● |

Toelichting op de wijzigingen

2010: budgetverhoging 2^e 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 (riviervdijkersterking) 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

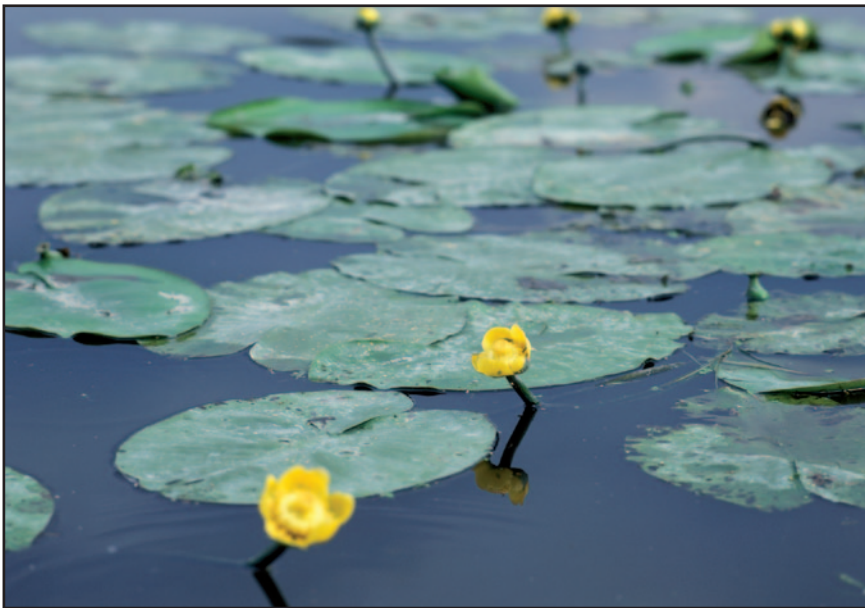
Legenda

| | | | |
|---|---|---------------|--|
|  | verbetering aan dijk, duin of dam | | |
|  | verbetering aan kunstwerk | | |
|  | dijkstuk | | |
|  | zwakke schakels | | |
| 1e toetsing | 2e toetsing | aantal | projectfase |
|  |  | 38 | gerealiseerde maatregelen |
|  |  | 9 | op basis van nader onderzoek is gebleken dat de kering voldoet |
|  |  | 3 | op basis van nader onderzoek kan blijken dat de kering voldoet |
|  |  | 10 | realisatie |
|  |  | 29 | planstudie |



Synergieprogramma Kaderrichtlijn Water

Gebied Nationaal
Onderwerp Waterkwaliteit
Ministerie IenM
Fase Realisatie



Opgave De Kaderrichtlijn Water (KRW) richt zich op de verbetering van de ecologische en chemische kwaliteit. Dit betekent in de praktijk dat het water weer dusdanig schoon wordt dat zonder gezondheidsrisico's kan worden gezwommen, de visstand op peil en voldoende gevarieerd is, duurzame natuur ontstaat, waterrecreatie aantrekkelijk wordt, drinkwaterbereiding uit oppervlaktewater goedkoper wordt en de baggerkosten afnemen door de kwaliteitsverbetering van het sediment.

Enkele hardnekkige knelpunten zijn onder andere de onnatuurlijke inrichting van onze wateren en de belasting van het water met milieuschadelijke stoffen uit de landbouw, de afvalwaterketen en verkeer en vervoer. De kosten van een aantal maatregelen voor de aanpak van deze knelpunten zijn maatschappelijk niet aanvaardbaar; bovendien schieten ze tekort voor de realisering van de KRW-doelen.

Oplissing De synergiegelden spelen een belangrijke rol bij het verankeren van waterkwaliteitsmaatregelen in gebiedsontwikkelingen. De synergiegelden worden toegekend aan projecten die bijdragen aan deze verankering. Hiermee wordt tegemoet gekomen aan de wens om de KRW voor de diverse sectoren (landbouw, recreatie, natuur) op een zo goed en efficiënt mogelijke wijze uit te voeren. Met het synergieprogramma wordt een impuls gegeven aan het versneld uitvoeren en verbreden van de KRW-

maatregelen, waardoor meerdere rijksdoelen gelijktijdig worden gediend. Bovendien kan er op maatregelniveau werk-met-werk worden gemaakt; er is door de synergieprojecten sprake van een efficiënter ruimtegebruik en minder overlast, omdat werkzaamheden gecombineerd worden uitgevoerd. Daarnaast kan deze aanpak op termijn leiden tot kostenbesparing omdat werkzaamheden in één keer goed, dat wil zeggen robuust en klimaatbestendig, worden uitgevoerd.

Planning

Start programma: 2010

Oplevering: 2015

Financiën Voor de uitvoering van het programma is een budget van € 117 mln gereserveerd. Hiervan is ruim € 20 mln beschikbaar voor projecten in het stedelijk gebied. Deze middelen worden beschikt op basis van de Tijdelijke regeling eenmalige uitkering stedelijke synergieprojecten kaderrichtlijn water. Voor projecten in het landelijk gebied is ca € 94 mln beschikbaar.

Politiek/bestuurlijk

Het Synergieprogramma KRW draagt bij aan een haalbare en betaalbare uitvoering van de KRW en bevordert het maatschappelijk en bestuurlijk draagvlak voor de uitvoering van de KRW.

Projecthistorie

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | | | ● | | | |
| MIRT fase | | | | | | |
| Opgave | | | | | | |
| Oplissing | | | | | | |
| Planning | | | | | | |
| Financiën | | | | | | |
| Pol./Best. | | | | | | ● |

Toelichting op de wijzigingen

2010: dit programma is nieuw in het MIRT opgenomen.

2013: bij uitvoering van het Natuurakkoord worden de middelen voor projecten in het landelijk gebied, voor zover die niet reeds via het Investeringsbudget Landelijk Gebied (ILG) aan de provincies ter beschikking zijn gesteld, uiterlijk 2014 gedecentraliseerd naar het Provinciefonds.

Synergieprogramma Kaderrichtlijn Water

| | |
|-------------------|----------------|
| Gebied | Nationaal |
| Onderwerp | Waterkwaliteit |
| Ministerie | IenM |
| Fase | Realisatie |



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 doelstellingen 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 waarmee de ecologische en chemische doelen voor de onderscheiden waterlichamen kunnen worden gerealiseerd.

De problemen die worden aangepakt betreffen onder meer de voor vissen slechte passeerbaarheid van stuwen, gemalen en warmtekrachtcentrales; het ontbreken van geleidelijke en ecologisch functionerende overgangen tussen water en land; een beperkte uitwisseling tussen hoofdstroom en geulen in de uiterwaarden; de gevoeligheid van de Noordzeekustzone, Waddenzee en randmeren IJsselmeer voor afwenteling van stofstromen vanuit de regionale wateren, rivieren en kuststroming. 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 (oever), helder en schoon water, herstel van habitats en het herstel van de natuurlijke dynamiek.

Planning

Tijdschema voor Maatregelenpakket Kaderrichtlijn Water:
Projectbesluit: najaar 2009
Start realisatie: voorjaar 2010
Oplevering: eind 2015 (eerste planperiode)

Financiën Voor de uitvoering van het programma is tot en met 2015 € 484 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 Stroomgebied-beheerplannen.

Projecthistorie

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | | | | | | |
| MIRT fase | | ● | | | | |
| Opgave | | | | | | |
| Oplossing | | | | | | |
| Planning | | | | | | |
| Financiën | | ● | ● | ● | ● | ● |
| Pol./Best. | | | | | | |

Toelichting op de wijzigingen

2009: dit programma is een samenvoeging van bestaande programma's, vooruitlopend op de inwerkingtreding van de Kaderrichtlijn Water.

2010: de innovatie KRW en synergie KRW/WB21 zijn separaat opgenomen in het MIRT; budgetverlaging als gevolg van de taakstelling uit het aanvullende beleidsakkoord ad € 148 mln.

2011: budgetverhoging financiële impuls KRW vanuit Provinciefonds als gevolg van beëindiging rivierdijkversterking.

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

2013: budget is verlaagd met € 8,3 mln door de overheveling van een KRW maatregel (langsdammen) naar Ruimte voor de Rivier en is opgehoogd met € 1,1 mln ten behoeve van de KRW maatregel in het project Sophiapolder vanuit de budgetoverheveling B&O Vaarwegen.

Verbeterprogramma Waterkwaliteit Rijkswateren

Gebied Nationaal
Onderwerp Waterkwaliteit
Ministerie IenM
Fase Realisatie

- Knelpunten vispasseerbaarheid
- Problemen met helder water
- Beperkte dynamiek
- Beperkt geschikte habitats



1^e Tranche Actieprogramma Wegen (Beleidskader Benutten)

Gebied Nationaal
Onderwerp Hoofdwegen
Ministerie IenM
Fase Realisatie



Opgave De streefwaarden uit de Nota Mobiliteit ten aanzien van acceptabele en bereikbare reistijden blijven onverkort van kracht in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR). Deze streefwaarden worden niet op alle trajecten gehaald.

Oplossing Kenmerkend voor Benutten is dat deze maatregelen relatief snel en goedkoop kunnen worden ingezet. Het zijn relatief kleine projecten die de capaciteit van de bestaande wegen vergroten. Hiervoor is in de Mobiliteitsaanpak de 1^e tranche Actieprogramma Wegen uit het beleidskader Benutten in realisatie genomen. Het richt zich met name op de knelpunten uit de File Top 50. Veel van de knelpunten ontstaan bij aansluitingen van hoofdwegen en onderliggende wegen. Hier ligt dan ook de nadruk op in de 1^e tranche. Alle oplossingen zijn daarom opgesteld door de samenwerkende wegbeheerders met medewerking van de decentrale koepelorganisaties IPO, VNG en SKVV. Dit heeft geleid tot 17 regionale maatregelenpakketten, 5 generieke pakketten en een evaluatieprogramma. Met deze 22 pakketten worden verkeersproblemen op korte termijn structureel verminderd door het hele netwerk van samenhangende rijkswegen, provinciale wegen en gemeentelijke wegen te versterken. Alle investeringskosten worden na 1 tot 5 jaar terugverdiend door de vermindering van het aantal voertuigverliesuren.

Planning

Start realisatie: vanaf 2008
De meeste maatregelen zijn eind 2012 gerealiseerd. Enkele maatregelen lopen door tot eind 2013.

Financiën Taakstellend budget: € 200 mln.

Politiek/bestuurlijk De bestuurders van alle regio's hebben bekrachtigd dat zij de maatregelen conform de gemaakte afspraken over inhoud, tijd en geld zullen realiseren. Hiervoor zijn regionale convenanten opgesteld die zijn besproken in de bestuurlijke overleggen MIRT.

Uitvoering Voor de 17 regionale pakketten zijn specifieke afspraken gemaakt over welke maatregelen door welke centrale of decentrale wegbeheerder wordt gerealiseerd. Alle partijen zijn per regio gezamenlijk verantwoordelijk voor de gehele regionale pakketten. De 5 generieke pakketten worden door IenM gerealiseerd in samenwerking met de andere wegbeheerders.

File Top 50 Dit programma is specifiek gericht op het verlichten van knelpunten uit de File Top 50.

Projecthistorie

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | | | ● | | | |
| MIRT fase | | | | | | |
| Opgave | | | | | | |
| Oplossing | | | | | | |
| Planning | | | | | | |
| Financiën | | | | | | |
| Pol./Best. | | | | | | |

Toelichting op de wijzigingen

2010: het programma is nieuw opgenomen in het MIRT.

1^e Tranche Actieprogramma Wegen (Beleidskader Benutten)

Gebied Nationaal
Onderwerp Hoofdwegen
Ministerie IenM
Fase Realisatie

- Uitwisseling met grote stad
- Optimalisering samenhangend netwerk
- Optimalisering corridor
- Optimaliseren knooppunten

1. Bijschakelen provinciale wegennet A4/N207/N205 tijdens spitsen
2. Multimodaal optimaliseren bus- en autoverkeer A7/N235
3. Uitwisseling Almere met HWN
4. Uitwisseling Amsterdam en stedelijke ringweg
5. Uitwisseling Rotterdam en stedelijke ringweg
6. Optimaliseren driehoek N11/A20/A4
7. Optimaliseren Internationale Ring Den Haag
8. Optimaliseren verkeersafwikkeling t.g.v. vrachtverkeer op A67
9. Optimaliseren verkeersafwikkeling op het traject A58
10. Optimaliseren aansluitingen A58 (knooppunt De Poel en afrit 35)
11. Samenhangend pakket HWN/OWN maatregelen uit Beter Bereikbaar SAN
12. Optimaliseren corridor A1 (in samenhang met spitsstrook A1)
13. Optimaliseren zuidelijk deel ringweg Groningen



14. Optimaliseren knooppunt Joure (geschrapd iv.m. planuitwerking A6/A7 knooppunt Joure)
15. Samenhangend pakket HWN/OWN maatregelen uit VERDER!
16. Optimaliseren knooppunt Oudenrijn
17. Basispakket maatregelen Utrecht West
18. Opstellen regelscenario's in vijf regionale teams (generiek pakket)
19. Bemensen verkeerscentrale voor operationele uitvoering regionaal VM (generiek pakket)
20. Diverse kleine aanpassingen aan instrumentarium in verkeerscentrale (generiek pakket)
21. Incident Management 1 (generiek pakket)
22. Reistijdinformatie in plaats van filekilometers (generiek pakket)

Programma Beter Benutten

Gebied Nationaal
Onderwerp Hoofdwegen
Ministerie IenM
Fase Realisatie



Opgave Het doel van het programma Beter Benutten is circa 20% files verminderen op trajecten waar de spitsproblematiek zich het meeste voordoet, om groei op het spoor te faciliteren en vaarwegen efficiënter te gebruiken. Dat doen we als rijksoverheid en via intensieve samenwerking met regionale overheden en bedrijfsleven.

Oplossing Per regio is gekeken welke maatregelen (kosten)effectief zijn. Dit heeft geresulteerd in maatregelpakketten (gebiedsprogramma's), die in het bestuurlijk overleg MIRT 2011 zijn vastgesteld. Het gaat om multimodale programma's met maatregelen die enerzijds de infrastructuurcapaciteit (spoor en weg) vergroten en anderzijds reizigers en verladers proberen te verleiden tot ander gedrag (spitsmijden, andere modaliteit zoals fiets, OV of vaarweg). Er zijn 10 regio's waar het programma Beter Benutten loopt (zie kaart hiernaast). De totale gebiedsprogramma's omvatten ruim 250 maatregelen. In elke regio worden aanvullend met het bedrijfsleven 'slimme deals' gesloten: deals waarbij de overheid maatregelen neemt en het bedrijfsleven extra activiteiten verricht, zoals campagnes om werknemers tot ander gedrag te bewegen, thuiswerken te faciliteren of medefinanciering van maatregelen. Naast de regionale programma's wordt aan de verbetering van de bereikbaarheid bijgedragen door het permanent of ruimer openstellen van plus- en spitsstroken. Binnenkort start een procedure om eind

2012/begin 2013 de volgende plusstroken permanent open te stellen: A4 Nieuw-Vennep-Hoofddorp, A4 Hoofddorp-knooppunt Burgerveen en A12 Woerden-Gouda. Ook de nieuwe spitsstroken op de A7/A8 en de A1 horen bij de gebiedsprogramma's.

Planning

Afspraken maatregelpakketten: 2011
Start realisatie: 2012-2014

Financiën Rijk en regio investeren samen ruim € 1.1 mld in de gebiedsprogramma's. Het budget voor Rijk en regio is taakstellend. Het Rijk heeft voor het programma Beter Benutten een bedrag van € 794 mln beschikbaar gesteld.

Politiek/bestuurlijk Om de samenwerking tussen overheden onderling en het bedrijfsleven te bekrachtigen en concreet te maken, zijn per regio 'Bereikbaarheidsverklaringen' getekend door de bestuurlijke trio's (minister IenM, regionale bestuurder en beeldbepalende CEO uit de regio). Deze trio's sturen op de uitvoering van de maatregelen en de samenhang van het gehele programma.

Het succes van de maatregelen wordt tijdens de uitvoering gemeten. Op basis daarvan wordt besloten of een maatregel een vervolg krijgt en/of wordt opgeschaald naar andere gebieden.

Projecthistorie

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | | | | | | ● |
| MIRT fase | | | | | | ● |
| Opgave | | | | | | |
| Oplossing | | | | | | |
| Planning | | | | | | |
| Financiën | | | | | | |
| Pol./Best. | | | | | | |

Toelichting op de wijzigingen

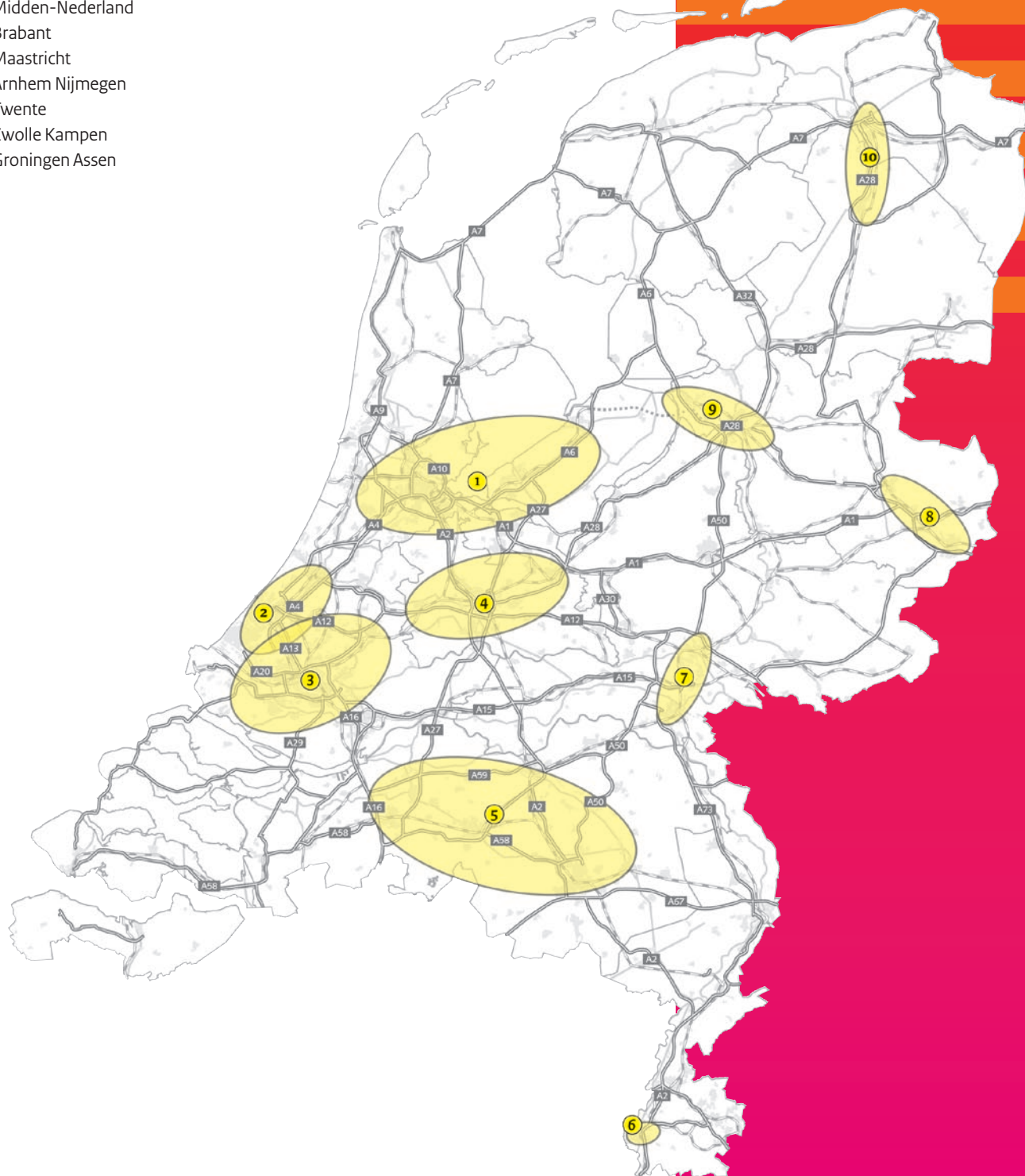
2013: het programma is nieuw opgenomen in het MIRT.

Programma Beter Benutten

Gebied Nationaal
Onderwerp Hoofdwegen
Ministerie IenM
Fase Realisatie

Regio's projecten Beter Benutten

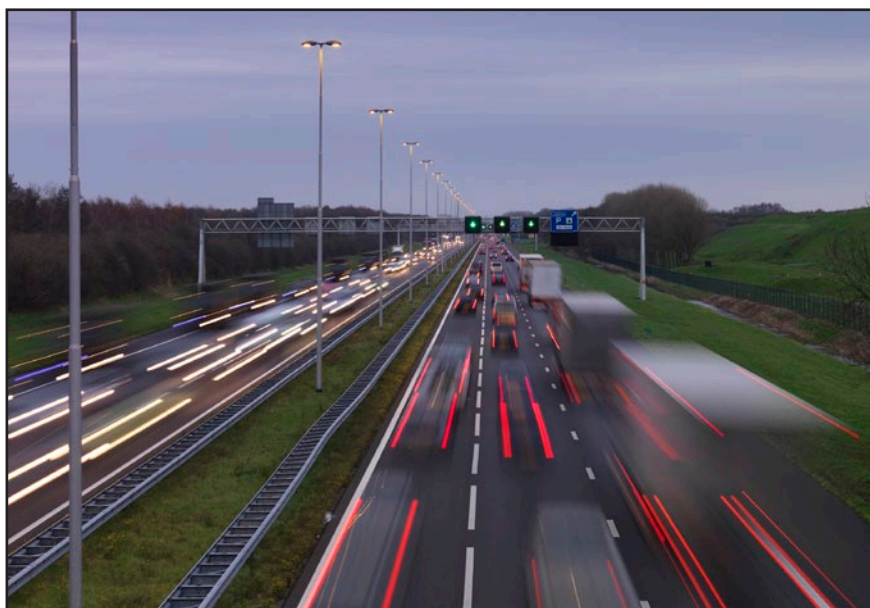
1. Amsterdam
2. Haaglanden
3. Rotterdam
4. Midden-Nederland
5. Brabant
6. Maastricht
7. Arnhem Nijmegen
8. Twente
9. Zwolle Kampen
10. Groningen Assen





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 ZSM 2 is een vervolg op de Spoedwetprojecten (ZSM 1). De trajecten zijn bekende bereikbaarheidsknelpunten in de doorgaande verbindingen, knooppunten en aansluitingen. 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 procedure van de Spoedwet wegverbreding.

Planning

Start realisatie: vanaf 2004

Oplevering: vanaf 2005

Financiën Taakstellend budget € 1.627 mln (voor ZSM 1 en ZSM 2). Dit is exclusief Maarsbergen-Veenendaal.

Projecthistorie

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | | | | | | |
| MIRT fase | | | | | | |
| Opgave | | | | | | |
| Oplossing | | | | | | |
| Planning | | ● | | | | |
| Financiën | ● | ● | ● | ● | ● | ● |
| Pol./Best. | | | | | | |

Toelichting op de wijzigingen

2008: het budget is verhoogd met € 120 mln (incl. BLD-bijdrage € 15 mln) ten behoeve van geluidmaatregelen voor de ZSM-1 b projecten. In het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2007 is afgesproken voor structurele verbreding van de A2 naar 2x3 rijstroken te kiezen en de procedure voor spitsstroken te beëindigen.

2009: de projecten zijn met gemiddeld 1 jaar vertraagd als gevolg van onderzoek naar de luchtkwaliteit. Het budget is verhoogd met € 715 mln (incl. BLD-bijdrage € 127 mln).

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 geluidmaatregelen.

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 ¹⁾ | 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 ¹⁾ | plusstrook | 1X3 | 1X4 | | | Gereed |
| 7 | A12 | Utrecht - Bunnik ¹⁾ | extra rijstrook | 2X3 | 2X4 | | | Gereed |
| 8 | A12 | Bunnik - Driebergen ¹⁾ | plus- en rijstrook | 2X2 | 2X4 | | Gereed | 2012 |
| 9 | A12 | Driebergen - Maarsbergen ¹⁾ | plusstrook | 2X2 | 2X3 | | Gereed | 2012 |
| 10 | A12 | Veenendaal - Ede | plus- en weefstrook | 2X2 | 2X3 | | | Gereed |
| 11 | A9 | Holendrecht - Diemen ¹⁾ | spitsstrook | 2X2 | 2X3 | | | Gereed |
| 12 | A1 | 't Gooi ¹⁾ | spitsstrook | 2X2 | 2X3 | | | Gereed |
| 13 | A1/6 | Muiderberg - Almere Stad West ¹⁾ | spitsstrook | 1X3 | 1X4 | | | Gereed |
| 14 | A1 | Diemen - Muidenberg ¹⁾ | 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 ¹⁾ | spits- en weefstrook | 2X3 | 2X4 | | | Gereed |
| 16 | A10 zuid | Knpt. Nieuwe Meer - Knpt. Amstel ¹⁾ | spits- en weefstrook | 2X3 | 2X4 | | | Gereed |
| 17 | A2/A27 | Everdingen - Lunetten ¹⁾ | 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/A | 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 opengesteld 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.

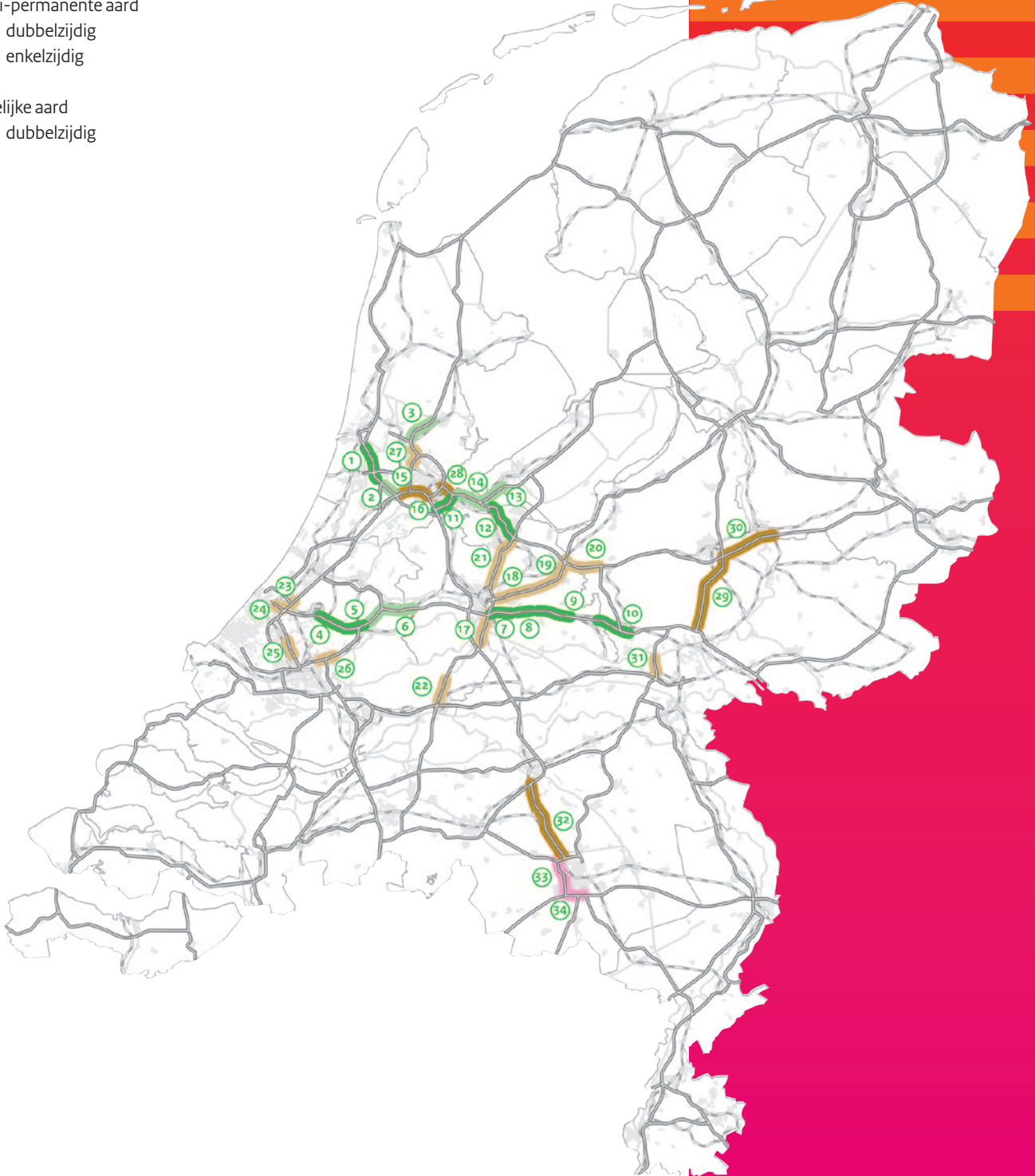
ZSM 1 Spoedwetprojecten

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 | | | |
| 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 | 2013 |
| 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 | 2012 |
| 18 | A12/A18 | Knpt. Oud-Dijk | extra rijstrook | 1x1 | 1x2 | | | Gereed |
| 19 | A28 | Den Dolder - De Uithof ⁵⁾ | form. spitsstrook | 1x2 | 1x3 | | | |
| 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 ZSM 1 projecten A28 Utrecht - Leusden Zuid en Leusden Zuid - Knooppunt Hoevelaken opgenomen in de nieuwe projecten 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.

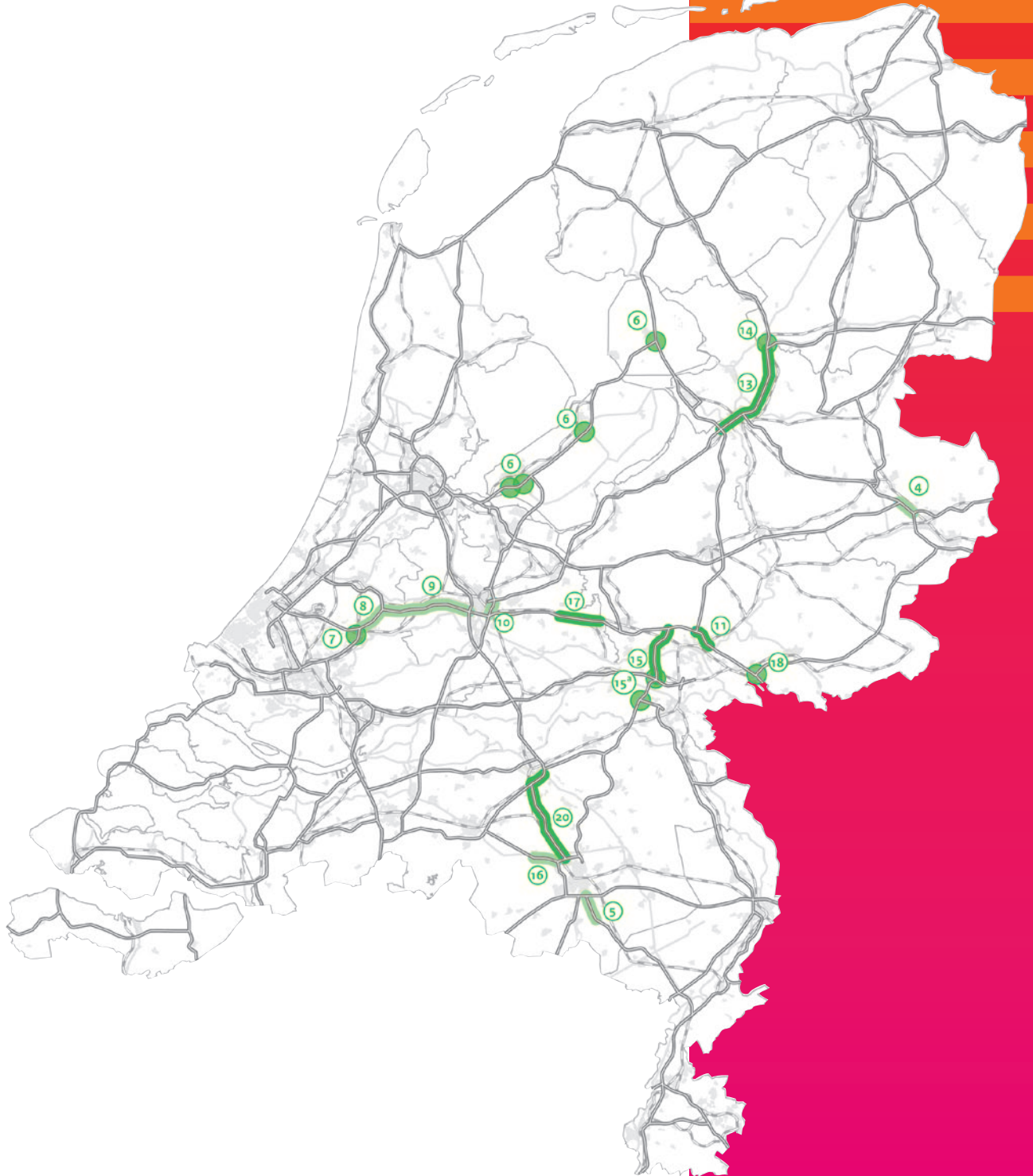
| NR | WEGNR | PROJECT | KNELPUNTEN |
|--------------|-------|-----------------------------|------------|
| ZSM 1 | | | |
| 8 | A12 | Bunnik-Driebergen | 38 |
| 9 | A12 | Driebergen-Maarsbergen | 44 |
| ZSM 2 | | | |
| 7 | A20 | Knpt. Gouwe | 42 |
| 11 | A12 | Knpt. Waterberg-Velperbroek | 32 |

ZSM 2 Benuttingsprogramma

Gebied Nationaal
Onderwerp Hoofdwegen
Ministerie IenM
Fase Realisatie

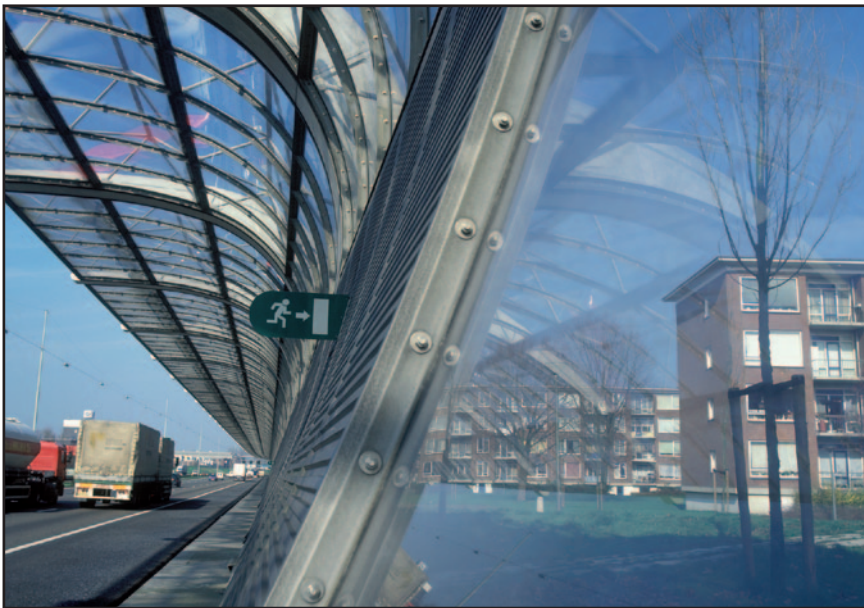
Maatregel

- dubbelzijdig
- enkelzijdig



Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPG)

| | |
|-------------------|--------------------------|
| Gebied | Nationaal |
| Onderwerp | Hoofdwegen en spoorwegen |
| Ministerie | IenM |
| Fase | Realisatie |



Opgave Verkeer op rijkswegen en spoorwegen veroorzaakt geluidhinder bij omwonenden. 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 geluidsoverlast door verkeer op de rijksweginfrastructuur te beperken.

Oplossing Het Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPG) vindt zijn oorsprong in de Nota Mobiliteit en de bestaande saneringsoperatie van de Wet geluidhinder. Het wettelijk kader is opgenomen in het per 1 juli 2012 in werking getreden Hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer. Het MJPG 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 de woningen langs die infrastructuur die in het kader van de bestaande saneringsoperatie tijdig zijn gemeld. Daarnaast zijn woningen die als gevolg van verkeersgroei onder de huidige Wet geluidhinder een toename van meer dan 5 dB hebben ondergaan onderdeel van de saneringsoperatie. Een wettelijk vastgelegd doelmatigheids criterium bepaalt welke maatregelen getroffen dienen te worden, bijvoorbeeld: stille wegdekken, stille spoorconstructies, geluidschermen en isolatie van gevels. Daarbij is het streven de geluidbelastingen terug te brengen tot 65 dB bij spoorwegen en 60 dB bij rijkswegen. De

exacte omvang van de maatregelen wordt pas tijdens de uitvoering vastgesteld op basis van akoestisch onderzoek. Bij de grote infrastructuurprojecten is de uitvoering van geluidsanering een wettelijke plicht en dus onderdeel van het project. De grootste taak van het MJPG ligt daarom buiten deze projecten.

Planning

Start voorbereiding uitvoering: 2009
Procedures vaststelling saneringsplannen : 2012-2020
Oplevering: divers; uiterlijk 2022 (door koppeling aan groot onderhoud kan de realisatie in enkele situaties later plaatsvinden).

Doelstelling In 2022 wordt de saneringsoperatie afgerond en zijn voor alle woningen met een te hoge geluidbelasting doelmatige geluidreducerende maatregelen gerealiseerd.

Financiën Programmabudget: € 885 mln, waarvan € 272 mln voor rijkswegen en € 613 mln voor hoofdspoorwegen.

Politiek/bestuurlijk Het MJPG wordt gefinancierd door het ministerie van IenM. Halverwege de looptijd vindt een evaluatie plaats.

Uitvoering Het MJPG is een initiatief van het ministerie van IenM. Rijkswaterstaat en ProRail zijn belast met de uitvoering.

Projecthistorie

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 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 programmabudget 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.



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 landsgrens-overschrijdend natuurnetwerk, zie ook het betreffende projectblad over de EHS. 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 wordt gefinancierd door de ministeries van EL&I en IenM. EL&I heeft via het Investeringsbudget Landelijk gebied (ILG) bijgedragen aan maatregelen die met name bedoeld zijn om tussen grote natuurgebieden robuuste verbindingzones aan te leggen. In de herijkte EHS zijn deze geschrapt. De provincies zullen conform de afspraken in het bestuursakkoord Natuur de begrenzing van de herijkte EHS vastleggen voor 1 juli 2013. IenM reserveert voor de periode vanaf 2005 tot en met 2018 voor ontsnipperende maatregelen aan de rijksinfrastructuur € 250 mln, waarvan tot en met 2016 € 220 mln is belegd.

Uitvoering Het MJPO is opgesteld door de ministeries van IenM en EL&I (voormalig VenW, VROM en LNV). 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 2012.

Projecthistorie

'08 '09 '10 '11 '12 '13

Algemeen

MIRT fase

Opgave

Oplossing

Planning

Financiën

Pol./Best.

Toelichting op de wijzigingen

2012: de bijdragen aan maatregelen t.b.v. robuuste verbindingzones is geschrapt.

Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO)

Gebied Nationaal
Onderwerp Natuur
Ministerie IenM
Fase Realisatie

Stand van zaken 2011

- Knelpunt gereed
- Knelpunt gedeeltelijk gereed
- Overige knelpunten
- Prioritair knelpunt
- Ecologische Hoofdstructuur



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 2010 is de ambitie van het kabinet verwoord. Er komt een grensoverschrijdende ontwikkeling van het treinverkeer in grensregio's waaronder aansluiting op buitenlandse hogesnelheidslijnen. Daarnaast worden de grensregio's beter bereikbaar voor treinverkeer.

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 draagt € 1,7 mln bij aan deze 3 jaar durende pilot. Daarnaast draagt IenM € 6 mln bij aan de verbinding Maastricht-Lanaken. In opdracht van IenM is een gecombineerde verkenning en planuitwerking voor Heerlen-Herzogenrath uitgevoerd en met de stakeholders aan weerszijden van de grens wordt overlegd over bekostiging van infrastructuur en exploitatie. Ook is onderzocht wat op station Enschede nodig is om de trein uit Gronau door te laten

rijden verder Nederland in. De regio overweegt nog of en zo ja welke maatregelen uitgevoerd gaan worden. Met de regio wordt overlegd over een mogelijke nieuwe verbinding van Arnhem naar Emmerich e.v.

Planning Nog geen tijdschema aanwezig, er lopen op dit moment diverse initiatieven die IenM waar nodig en mogelijk zal ondersteunen. Deze initiatieven betreffen onder meer de verbinding Heerlen-Aachen, Enschede-Gronau, Groningen-Leer en de lightrailverbinding Maastricht-Lanaken.

Financiën Taakstellend budget: € 88 mln.

Politiek/bestuurlijk Amendementen: tijdens de kamerbehandeling van de begroting 2009 is het amendement Cramer/Koopmans (TK 31700 A, nr 71) aangenomen. Dit amendement reserveert € 20 mln voor investeringen in internationale/regionale spoorweginfrastructuur. Naar aanleiding van het amendement Koopmans/Cramer (TK 32123 A, nr 16) is een bedrag van € 23,8 mln toegevoegd aan het budget. Dit budget wordt, met het oog op een snelle verbinding tussen Sittard en Aken, ingezet voor de optimalisering van het traject Sittard-Heerlen-grens (Aken), waaronder in ieder geval de aanleg van een tweede geëlektrificeerd spoor tussen Heerlen en Heerlen de Kissel. Ter financiering van de ambitie vanuit het Regeerakkoord van 2010 is vanuit de Aanvullende Post € 50 mln beschikbaar gesteld.

Projecthistorie

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 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: het projectbudget is verlaagd als gevolg van de overboeking naar hoofdstuk XII (BDU) ten behoeve van de bijdrage aan de pilot Hengelo-Bad Bentheim.

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



Programma Hoogfrequent Spoorvervoer

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



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.

Oplissing

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 routestrategie spoorgoederenvervoer.

Op basis van de voorkeursbeslissing PHS (op grond van de planuitwerkingen) zijn er nu de volgende werkpakketten (zie ook de 5e 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. Tevens zijn er naar aanleiding van het kamerdebat over de voorkeursbeslissing eind 2010 diverse planuitwerkingen gaande over 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).

Financiën Voor PHS is een programmabudget beschikbaar van in totaal € 2.747 mln (incl. externe veiligheid, geluid, overwegen, transfer, onderhoud, onzekerheidsmarge 40%). Dit is excl. OV SAAL en spoorcorridor Delft en sporendriehoek Noord-Nederland (conform motie Koopmans (TK 27658, nr 41)) en per 2013 eveneens exclusief fietsenstallingen.

Politiek/bestuurlijk Zoals toegezegd in het AO van 2 oktober 2008 is vóór de zomer 2010, op 4 juni 2010, door het kabinet een voorkeursbeslissing genomen over de invulling van PHS (TK 32404, nr 1). Dit is tevens de vierde voortgangsrapportage. Het betreft een besluit over de vier planuitwerkingen PHS. 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.

Projecthistorie

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | | | | | | |
| MIRT fase | | | | | | |
| Opgave | | | | | | |
| Oplissing | | | | | | |
| Planning | | | | | | |
| Financiën | | | | | • | • |
| Pol./Best. | | | • | • | • | |

Toelichting op de wijzigingen

2010: tijdens het AO van 2 oktober 2008 is toegezegd dat besluitvorming over PHS vóór de zomer van 2010 plaatsvindt.

2011: op 4 juni 2010 heeft het kabinet een voorkeursbeslissing genomen over de invulling van PHS.

2012: de voorkeursbeslissing is op 7 oktober en 4 november 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 een bedrag van € 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: binnen het programmabudget was rekening gehouden met € 96 mln ten behoeve van de aanleg van stationsstallingen. Deze gelden zijn uit het programmabudget PHS gehaald en toegevoegd aan het realisatieproject Fietsparkeren bij stations. In de IF begroting 2009 is aangegeven dat PHS gedeeltelijk gefinancierd wordt vanuit een leenfaciliteit voor ProRail (€ 875 mln). Dit bedrag is in mindering gebracht op het totale projectbudget PHS en heeft geen effect op de voor PHS beschikbare middelen.

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

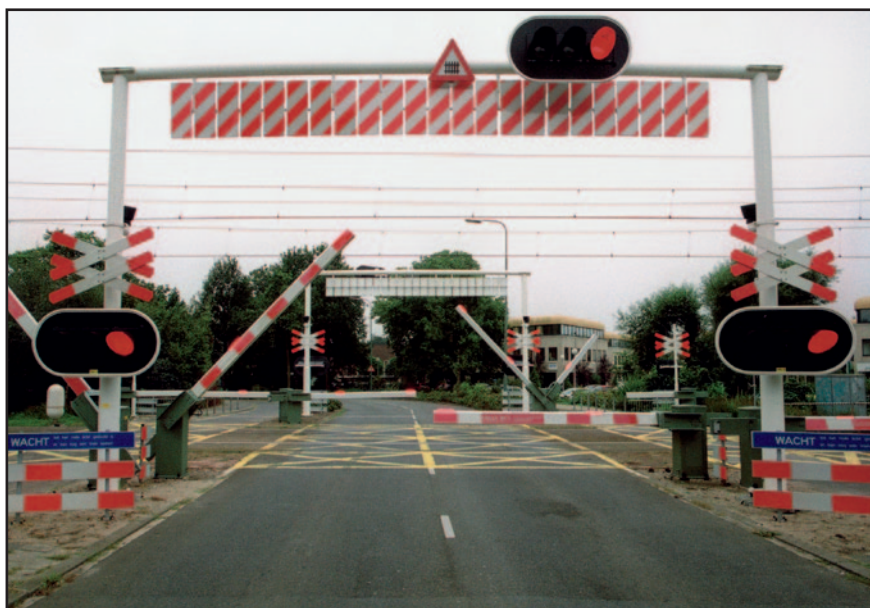
- 1. Schiphol-Almere-Lelystad
- 2. Alkmaar-Utrecht-Eindhoven
- 3. Utrecht-Arnhem-Nijmegen
- 4. Schiphol-Den Haag-Rotterdam-Eindhoven

↔ Reistijden landsdelen



AKI-plan en veiligheidsknelpunten

| | |
|-------------------|---------------------|
| Gebied | Nationaal |
| Onderwerp | Spoorwegen personen |
| Ministerie | IenM |
| Fase | Realisatie |



Opgave Het railveiligheidsbeleid is gericht op het streven naar permanente verbetering van de veiligheid (zie Kadernota Railveiligheid). De meeste dodelijke slachtoffers in het railvervoer vallen bij botsingen op overwegen. In de Tweede 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. Dat is een halvering ten opzichte van 1985. Deze mijlpaal is bereikt. Maatregelen die zijn uitgevoerd betreffen onder meer 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 het bewerkstelligen van veilig gedrag van weggebruikers.

Op 28 juni 2010 is de Derde Kadernota Railveiligheid uitgebracht (TK 29893, nr 106). Deze nota is een vervolg op de Eerste en Tweede Kadernota Railveiligheid uit 1999 respectievelijk 2004. Het beleid voor de periode tot 2020 is erop gericht het huidige hoge veiligheidsniveau duurzaam te bestendigen door te streven naar permanente verbetering van de veiligheid van het railvervoer.

Oplissing Ingezet wordt op maatregelen die naar verwachting 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 Derde Kadernota Railveiligheid heeft ProRail in 2010 een nieuw plan van aanpak opgesteld gericht op het verder verbeteren van de overwegveiligheid (PVVO nieuw; TK 29893, nr. 106 en nr. 111). In dit actieplan komen kosteneffectieve maatregelen aan de orde, gericht op veiligheid op overwegen. Verbeteringen worden uitgevoerd middels afronding van de lopende PVVO projecten (PVVO oud) en de maatregelen zoals opgenomen in het actieplan Uitwerking overwegenbeleid 2010-2020 (PVVO nieuw). Voor verbetering van de overwegveiligheid worden waar nodig ook middelen beschikbaar gesteld in het kader van lopende MIRT projecten zoals NaNov (goederenroute Elst-Deventer-Twente) en PHS. In het kader van deze projecten krijgt de overwegproblematiek de nodige aandacht.

Planning Realisatie: 2001-2015

Financiën Taakstellend budget: € 378 mln.

Projecthistorie

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | | | | | | |
| MIRT fase | | | | | | |
| Opgave | | | | | | |
| Oplossing | | | | | | |
| Planning | | | | | | |
| Financiën | | | | • | | • |
| Pol./Best. | | | | | | • |

Toelichting op de wijzigingen

2011: PVVO oud (gerelateerd aan de doelen uit de Tweede Kadernota Railveiligheid) is afgerond. Nog enkele projecten in uitvoering. PVVO nieuw (gerelateerd aan de doelen uit de Derde Kadernota Railveiligheid) is gestart. De scope blijft gericht op verdere verbetering van de overwegveiligheid in Nederland; actualisatie heeft geen consequenties voor grootte taakstellend budget.

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 geormerkte projecten van beheer en instandhouding worden ondergebracht in het aanlegprogramma, omdat deze projecten meer overeenkomsten vertonen met aanlegprojecten dan met beheer en instandhouding. De nog uit te voeren werkzaamheden aan de overweg Den Dolder (opheffen gelijkvloerse kruising), onderdeel van het Beheer & Instandhoudingsprogramma HotSpots, zijn daarom inclusief de vanaf 2013 nog te realiseren uitgaven ad € 5,7 mln toegevoegd aan de scope van het AKI programma. Daarnaast is in overleg met de regio € 7 mln aan dit programma toegevoegd vanuit het projectbudget Vleuten-Geldermalsen ten behoeve van de financiering van de overweg Leijenseweg.

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 Roadmap ERTMS wordt in 2012 en 2013 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. Door uitvoering van baan-trein-integratie-testen zullen hiervoor 'Vergunningen Voor Indienststelling' worden verkregen. De praktijkervaring en expertise op het gebied van ERTMS die hiermee wordt opgedaan zal gebruikt worden bij de opstelling van de Roadmap voor ERTMS.

Planning

Start realisatie: 2012
Oplevering: 2012/2013/2014

Financiën

Taakstellend budget: € 47 mln .

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

Projecthistorie

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | | | | | • | |
| MIRT fase | | | | | | |
| Opgave | | | | | | |
| Oplossing | | | | | | |
| Planning | | | | | | |
| Financiën | | | | | | |
| Pol./Best. | | | | | | |

Toelichting op de wijzigingen

2012: het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Fietsparkeren bij stations

| | |
|-------------------|---------------------|
| Gebied | Nationaal |
| Onderwerp | Spoorwegen personen |
| Ministerie | IenM |
| Fase | Realisatie |



Opgave Het aantal mensen dat met de fiets naar de trein komt is de afgelopen jaren enorm gegroeid. Daardoor is een tekort aan fietsparkeerplaatsen bij stations ontstaan. Experts schatten in dat er tot 2020 140.000 tot 260.000 fietsparkeerplaatsen extra nodig zijn.

Oplossing Fietsbeleid is een lokale aangelegenheid. De aanpak vereist lokaal maatwerk. De verantwoordelijkheid hiervoor ligt bij de decentrale overheden, met name bij de gemeenten. Fietsparkeren bij stations als specifiek onderdeel van het fietsbeleid is onderdeel van het regionaal mobiliteitsbeleid en het regionale ruimtelijke ordeningsbeleid. Het is een decentrale verantwoordelijkheid om de wensen op het gebied van regionale mobiliteit (inzet op openbaar vervoer en fiets) en de wensen ten aanzien van de ruimtelijke kwaliteit van de stationsomgeving te bepalen en daar uitvoering aan te geven. Om aan de vraag naar fietsparkeerplaatsen bij stations te voldoen, investeert het Rijk – vanuit een gezamenlijke verantwoordelijkheid voor de lokale bereikbaarheid – tot 2020 in de aanleg van fietsparkeerplaatsen bij stations. Gemeenten hebben al een grote rol bij de financiering van het fietsparkeren bij stations (aanleg, exploitatie, handhaving). De rijksoverheid heeft een faciliterende rol. In de kamerbrief van juni 2011 (TK 32 404, nr 53) is aangekondigd dat de verantwoordelijkheid voor fietsparkeervoorzieningen op termijn –

in 2020 – volledig bij de decentrale overheden komt te liggen. Eind 2012 wordt de precieze behoefte aan fietsparkeerplaatsen per station bepaald, zodat het programma kan worden ingevuld en uitgewerkt.

Planning

Start realisatie: divers
Oplevering: divers, maar uiterlijk 2020

Financiën

Totaalbudget € 321 mln
Tot en met 2012 via BenI als geoormerkt project: € 110 mln
Taakstellend budget 2013-2020: € 211 mln (waarvan € 96 voor PHS-locaties, € 11 mln voor OV-SAAL en € 104 mln voor overige locaties)

Politiek/bestuurlijk Op 28 juni 2011 is het actieplan Fietsparkeren naar de Tweede Kamer gestuurd (TK 32 404, nr 53). Op 29 november 2011 is de motie De Jong (TK 29 984, nr. 279) aangenomen. Deze motie vraagt het Rijk voorwaarden aan de rijksbijdragen voor de bouw van fietsenstallingen te verbinden, waardoor gratis fietsenstallingen rondom stations beschikbaar komen.

Projecthistorie

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 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.

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 inhoudelijk 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: € 245 mln. De middelen voor tranche II zijn overgeboekt naar het Gemeentefonds.

Projecthistorie

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 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 gedacht zijn aan spoorlijnen waar het hoofd railnetvervoer 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 € 76 mln;
- Projectbudget VleuGel/RandstadSpoor;
- Projectbudget RegioNet.

Politiek/bestuurlijk In het voortgezet AO Nieuwe stations d.d. 19 mei 2010 (TK 31801, 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 31801, nr 7).

Projecthistorie

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | | • | | | | |
| MIRT fase | | | | | | |
| Opgave | | | | | | |
| Oplossing | | | | • | | |
| Planning | | | | | | |
| Financiën | | | • | • | | • |
| Pol./Best. | | | | • | • | |

Toelichting op de wijzigingen

2009: projectblad is nieuw opgenomen in het MIRT.

2010: Helmond Brandevoort is uit het projectbudget gehaald en overgeheveld naar het project Nazorg gereedgemaakte 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.

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
- 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

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

8. Station Groningen Europapark (definitief), opening DR 2013. MIRT bijdrage uit programma aanleg nieuwe stations €5,3 mln excl. BTW
9. Station Maastricht Noord, opening dec. 2012. MIRT bijdrage uit programma aanleg nieuwe stations € 4,6 mln incl. BTW
10. Station Utrecht Leidsche Rijn Centrum, opening 2013
11. Station Utrecht Vaartsche Rijn, opening 2015. Integraal onderdeel van projectbeschikking MIRT-VleuGel/RandstadSpoor
12. Station Dronten (DR 2013, projectbudget Hanzelijn)
13. Station Kampen-Zuid (DR 2013, projectbudget Hanzelijn)

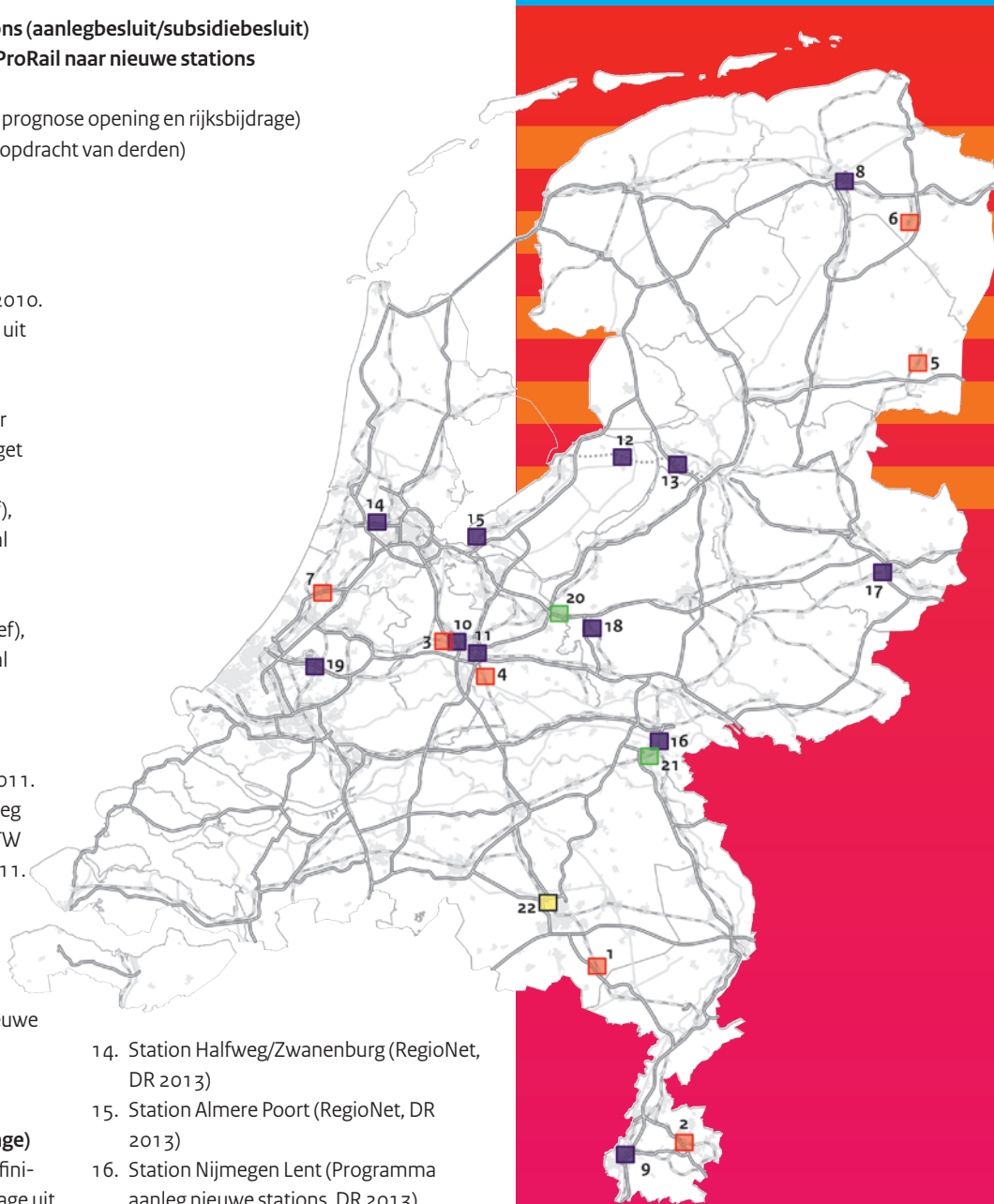
14. Station Halfweg/Zwanenburg (RegioNet, DR 2013)
15. Station Almere Poort (RegioNet, DR 2013)
16. Station Nijmegen Lent (Programma aanleg nieuwe stations, DR 2013)
17. Station Hengelo Gezondheidspark (DR 2013, onder voorbehoud sluiten projectovereenkomst)
18. Station Barneveld Zuid (DR 2015)
19. Station BleiZo (Programma aanleg nieuwe stations, DR 2016)

Lopende projectstudies ProRail (in opdracht van derden)

20. Station Hoevelaken (DR 2013, afhankelijk van bestemmingplanprocedure)
21. Station Nijmegen Goffert (DR 2015)

Lopende verkenningen ProRail

22. 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 vervoersysteem
- 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.

Oplissing

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 trasseren.

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: € 565 mln.

Projecthistorie

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | | | | | | |
| MIRT fase | | | | | | ● |
| Opgave | | | | | | |
| Oplossing | | | | | | |
| Planning | | | | | | |
| Financiën | | | | | | |
| Pol./Best. | | | | | | |

Toelichting op de wijzigingen

2013: het programma 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 geoordeelde projecten van beheer en instandhouding worden ondergebracht in het aanlegprogramma, omdat deze projecten meer overeenkomsten vertonen met aanlegprojecten dan met beheer en instandhouding. Om die reden is het programma Kleine functiewijzigingen overgeheveld vanuit het programma beheer en instandhouding naar het aanlegprogramma personenvervoer.

Project Reistijdverbetering

| | |
|-------------------|---------------------|
| Gebied | Nationaal |
| Onderwerp | Spoorwegen personen |
| Ministerie | IenM |
| Fase | Realisatie |



Opgave 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

Start uitvoering: 2007
Oplevering: vanaf 2008

Financiën Totaal budget: € 20 mln.

Tot en met 2012 via BenI als geoormerkt project € 14 mln.

Taakstellend budget aanlegprogramma 2013-2014 € 6 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

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | | | | | | |
| MIRT fase | | | | | | |
| Opgave | | | | | | |
| Oplossing | | | | | | |
| Planning | | | | | | |
| Financiën | | | | • | • | |
| Pol./Best. | | | | • | | • |

Toelichting op de wijzigingen

2011: budget is naar aanleiding van amendement Koopmans/Cramer (TK 32123 A, nr 16) verlaagd met € 23,8 mln. Deze middelen zijn toegevoegd aan het project Grensoverschrijdend Spoorvervoer.

2012: budget is naar aanleiding van amendement Slob c.s. (TK 32500 A, nr. 65) verlaagd met € 37,5 mln en in aanvulling daarop met € 9,3 mln. Deze middelen worden ter beschikking gesteld van het project ERTMS-pilot Amsterdam-Utrecht en ERTMS-expertisecentrum.

Budget is met € 6 mln verlaagd door de middelen voor wachtpoor Beilen in te zetten voor het wachtpoor Meppel en deze toe te voegen aan de middelen voor de motie Koopmans (TK 27658, nr. 41).

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. Voor het project Reistijdverbetering gaat het nog om de resterende uitgaven vanaf 2013 ten behoeve van het project Deventer Zijperron ad € 6 mln.

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

Start uitvoering: 2007
Oplevering: 2007-2018

Financiën Raming kosten: € 595 mln periode 2007-2018 geheel gedekt uit middelen voor 2e fase Herstelplan Spoor.

Tot en met 2012 via 'onderhoud en vervanging' € 263 miljoen als geoormerkt project; taakstellend budget aanlegprogramma 2013-2020 € 332 miljoen.

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

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | | | | | • | • |
| MIRT fase | | | | | | • |
| Opgave | | | | | | |
| Oplossing | | | | | | |
| Planning | | | | | | |
| Financiën | | | | | • | • |
| Pol./Best. | | | | | | |

Toelichting op de wijzigingen

2011: de budgetten van de capaciteitsknelpunten € 542 mln en het startpakket benutten en bouwen (herstelplan, € 48 mln) zijn samengevoegd vanwege de samenhang van de betreffende projecten. Er is een bedrag van € 5 mln toegevoegd aan het budget in verband met het verlengen van de perrontunnel Zwolle.

2012: de projecten die samenhangen met PHS en OV-SAAL zullen later worden gerealiseerd c.q. zijn binnen het programma punctualiteits-/capaciteitsknelpunten stopgezet en worden heroverwogen binnen OV-SAAL/PHS als geheel. Over de reizigerstunnel-projecten wordt nog overleg gepleegd met de betreffende gemeenten en NS over een integrale oplossing. Dit heeft mogelijk consequenties voor de planning en opleverdatum.

2013: de nog lopende projecten worden per eind 2012 overgeheveld van onderhoud en vervanging naar realisatie aanlegprojecten, conform de aanbevelingen van de Commissie Kuiken. Het gaat hierbij om de projecten Sporen in Den Bosch, Vrijleggen Merwede-Lingelijn (Geldermalsen), Zwolle Spoort, Eindhoven Transfer en de OV-SAAL/PHS gerelateerde projecten/budgetten.

Punctualiteits-/ capaciteitsknelpunten tweede fase Herstelplan Spoor

Gebied Nationaal
Onderwerp Spoorwegen
Ministerie IenM
Fase Realisatie

Knelpunten

PROJECTEN, GEREALISEERD TOT 2012:

- Schipholtunnel: betrouwbaarheid, dynamisch verkeersmanagement
- Schipholtunnel: veiligheid, maatregelen tunnelveiligheid
- Breda: derde perron (exclusief geluidsschermen)
- Vechtbrug Weesp
- Betrouwbaarheid gehele net: dynamisch verkeersmanagement/traffic management systeem (spoor meester, routelint)

PROJECTEN, REALISATIE IN 2012:

- Amersfoort: vrije kruising westzijde
- Breda: geluidsschermen
- Almere Centrum: verlenging perrons
- Flevolijn: maatregelen korte termijn (ter vervanging van Almere Poort inhaling)
- Zwolle Spoort: vierde perron

PROJECTEN, REALISATIE NA 2012:

- Sporen in Den Bosch: vrije kruising noordzijde, 4-sporige Diezebrug, aanpassing station (2014)
- Geldermalsen: vrijleggen Merwede-Lingelijn (2018)

Met omgevingswerken samenhangende projecten:

- Zwolle Spoort: transfercapaciteit (2014)
- Eindhoven: transfercapaciteit (2015)

PROJECTEN, ONDERGEBRACHT IN PROGRAMMA KLEINE FUNCTIEWIJZIGINGEN:

- Eindhoven Tongelre: kleine maatregelen
- Kijfhoek: kleine maatregelen

STOPGEZETTE PROJECTEN:

- Met OV-SAAL/PHS samenhangende projecten:
- 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 Nog niet op alle stations kunnen mensen met een auditieve, visuele of motorische functiebeperking 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 opgenomen maatregelen 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 aansluiten. Hierdoor ontstaat dan een gelijkvloerse instap.
- Pakket 'bouw 40 toiletten'. Op 40 stations worden de sanitaire voorzieningen uitgebreid.

Vanaf 2013 loopt de financiering niet langer via Beheer en Instandhouding, maar wordt dit project afzonderlijk zichtbaar gemaakt in de aanlegtabel van het MIRT.

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: € 656 mln

Tot en met 2012 via BenI als geormerkt

project: € 159 mln

Vanaf 2013 taakstellend budget aanlegpro-

gramma 2013-2030: € 497 mln

Politiek/bestuurlijk

De beschreven maatregelen zijn beschreven in het Actualiseringsrapport 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.

Projecthistorie

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 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 geormerkte projecten van beheer en instandhouding worden ondergebracht in het aanlegprogramma, omdat deze projecten meer overeenkomsten vertonen met aanlegprojecten dan met beheer en instandhouding.

ERTMS

Amsterdamse haven-Betuweroute

Gebied Nationaal
Onderwerp Spoorwegen goederen
Ministerie IenM
Fase Planuitwerking



Opgave Het internationale goederenverkeer per spoor ondervindt belemmeringen bij grensovergangen vanwege de specifieke technische systemen die de verschillende Europese lidstaten gebruiken. Om deze belemmeringen zo veel mogelijk op te heffen heeft de Europese Commissie (EC) technische specificaties voor interoperabiliteit (TSI) vastgesteld.

Oplossing De verschillende Europese lidstaten hebben nationale plannen voor de tenuitvoerlegging van de TSI 'besturing en seingeving' ingediend bij de EC. Mede op basis daarvan heeft de EC door middel van beschikking 2009/561/EG het Europees implementatieplan voor ERTMS vastgesteld. Hierin is beschreven welke goederencorridors uitgerust dienen te worden met ERTMS en welke havens, rangeerterreinen, goederenterminals en goederenzones door middel van ERTMS aangesloten dienen te worden op minstens één van deze corridors. In dat kader dient de Amsterdamse haven door middel van ERTMS verbonden te worden met de Betuweroute. Het daarvoor te volgen tracé loopt vanaf Amsterdam via Utrecht naar de aansluiting op de Betuweroute bij Meteren.

Planning

Start planuitwerking: 2012
Oplevering: 2020

Financiën Taakstellend budget € 3 mln.

Projecthistorie

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | | | | | • | |
| MIRT fase | | | | | | |
| Opgave | | | | | | |
| Oplossing | | | | | | |
| Planning | | | | | | |
| Financiën | | | | | | |
| Pol./Best. | | | | | | |

Toelichting op de wijzigingen

2012: het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

ERTMS Rotterdam-Antwerpen

Gebied Nationaal
Onderwerp Spoorwegen goederen
Ministerie IenM
Fase Planuitwerking



Opgave Het internationale goederenverkeer per spoor ondervindt belemmeringen bij grensovergangen vanwege de specifieke technische systemen die de verschillende Europese lidstaten gebruiken. Om deze belemmeringen zo veel mogelijk op te heffen heeft de Europese Commissie (EC) technische specificaties voor interoperabiliteit (TSI) vastgesteld.

Oplossing De verschillende Europese lidstaten hebben nationale plannen voor de tenuitvoerlegging van de TSI 'besturing en seingeving' ingediend bij de EC. Mede op basis daarvan heeft de EC door middel van beschikking 2009/561/EG het Europees implementatieplan voor ERTMS vastgesteld. Hierin is beschreven welke goederencorridors uitgerust dienen te worden met ERTMS en welke havens, rangeerterreinen, goederenterminals en goederenzones door middel van ERTMS aangesloten dienen te worden op minstens één van deze corridors. In dat kader dient de Rotterdamse haven door middel van ERTMS verbonden te worden met de Antwerpse haven.

Planning

Start planuitwerking: 2012
Oplevering: 2020

Financiën Taakstellend budget € 3 mln.

Projecthistorie

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | | | | | • | |
| MIRT fase | | | | | | |
| Opgave | | | | | | |
| Oplossing | | | | | | |
| Planning | | | | | | |
| Financiën | | | | | | |
| Pol./Best. | | | | | | |

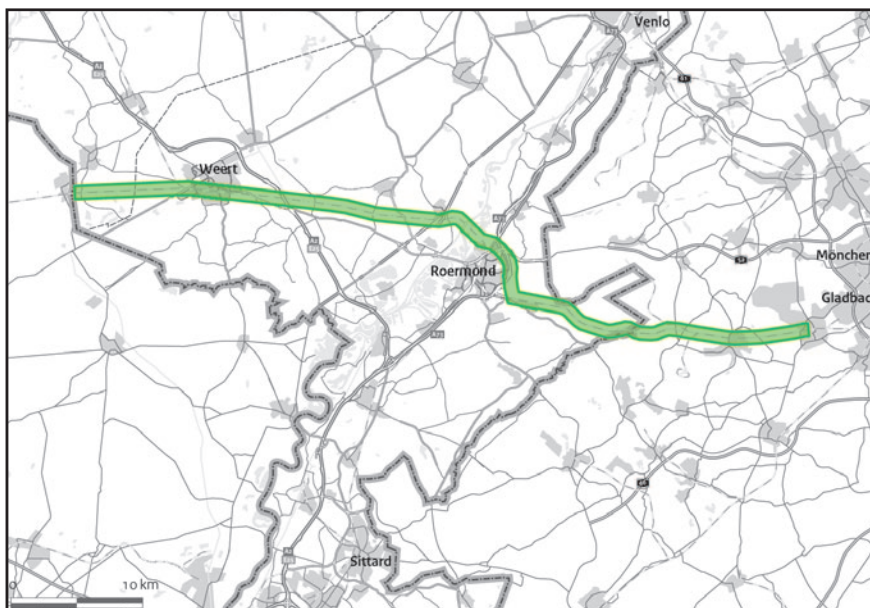
Toelichting op de wijzigingen

2012: het project is nieuw opgenomen in het MIRT.



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.

Oplissing In de planstudie 2000 – 2001 zijn de zogenaamde structuuroplissing (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

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | | | | | | |
| MIRT fase | | | | | | |
| Opgave | | | | | | |
| Oplissing | | • | | | | |
| Planning | | | | | • | |
| Financiën | | | | | | |
| Pol./Best. | | | • | | | |

Toelichting op de wijzigingen

2008: sinds medio 2006 werken Nederland en België samen aan de voorbereiding van de structurele modernisering van het Nederlandse deel van de IJzeren Rijn.

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/h.

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
Start realisatie: cluster III in 2010
Oplevering: cluster I is gereed, cluster II is gereed, cluster III divers t/m 2016

Financiën
Taakstellend budget: cluster III € 38 mln.

Projecthistorie

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | | | | | | |
| MIRT fase | | | | | | |
| Opgave | | | | | | |
| Oplossing | | | | | | |
| Planning | | • | | • | • | |
| Financiën | • | • | • | | | |
| Pol./Best. | | | | | | |

Toelichting op de wijzigingen

2008: het taakstellend budget is inclusief BTW.

2009: op basis van herprioritering binnen ProRail is de start van de uitvoering van cluster III verschoven naar 2010. Het projectbudget is verlaagd als gevolg van het uit het projectbudget halen van het afgeronde cluster I en een afgeronde tranche binnen cluster II.

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.

Optimalisering Goederencorridor Rotterdam-Genua

| | |
|-------------------|---------------------|
| Gebied | Nationaal |
| Onderwerp | Spoorwegen goederen |
| Ministerie | IenM |
| Fase | Realisatie |



Opgave Op de spoorcorridor tussen Rotterdam en Genua zijn nu 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 is het wenselijk dat de variëteit aan systemen teruggebracht wordt en zo veel mogelijk geharmoniseerde Europese technieken worden geïnstalleerd. Dit komt de efficiency van het internationale spoorvervoer ten goede. 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 spoorcorridor. Nederland heeft met de aanleg van de Betuweroute 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. Een realisatie budget van € 127 mln is 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. Een planuitwerking heeft uitgewezen dat aanleg van 25 kV te Kijfhoek realiseerbaar is als het gehele emplacement onder 25 kV wordt gebracht. De investering daarvoor (€ 115 mln) overschrijdt het nog beschikbare budget. Voorsnog wordt de optie van 25 kV op Kijfhoek niet verder uitgewerkt.

Planning

Realisatie:

- ERTMS Kijfhoek en Zevenaar: 2014
- 25kV te Zevenaar: 2015
- Derde spoor te Zevenaar: 2018

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

Financiën Taakstellend budget: planuitwerking- en realisatiekosten € 154 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. Bilateraal is met Duitsland in januari 2007 in een LoI vastgelegd hoe de projecten aan weerszijden van de grens in samenhang worden uitgevoerd. Het EU implementatieplan verplicht de aanleg van ERTMS in uiterlijk 2015.

Projecthistorie

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 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.

PAGE risicoreductie

| | |
|-------------------|---------------------|
| Gebied | Nationaal |
| Onderwerp | Spoorwegen goederen |
| Ministerie | IenM |
| Fase | Realisatie |



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

Oplossing Uitvoeren van het Plan van Aanpak Goederen Emplacementsen (PAGE) zorgt ervoor dat alle emplacementsen 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. Op Kijfhoek na beschikken alle emplacementsen over een vigerende milieuvergunning. Eindrapportage in 2010.

Planning

Tracébesluit: divers
Start realisatie: 2002
Oplevering: 2009/2013

Vanuit het PAGE-budget is een bijdrage van € 5 mln toegezegd voor het project Emplacement Zuidelijke Spoor aansluiting (EZS) Chemelot, dat door de provincie Limburg wordt voorbereid; PAGE kan pas afgesloten worden als een aanlegbesluit voor EZS is genomen, naar verwachting in 2012/2013.

Financiën Taakstellend budget: € 18 mln.

Projecthistorie

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | | | | | | |
| MIRT fase | | | | | | |
| Opgave | | | | | | |
| Oplossing | | | | | | |
| Planning | | ● | ● | ● | ● | ● |
| Financiën | ● | | | | | |
| Pol./Best. | | | | | | |

Toelichting op de wijzigingen

2008: het taakstellend budget is inclusief BTW.

2009: vanwege de complexiteit en veranderende eisen vanuit gemeenten, vindt de oplevering een jaar later plaats. Het projectbudget is verlaagd als gevolg van het uit het projectbudget halen van Page 1^e tranche.

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: vertraging in afwachting van afronding subsidie-aanvraag provincie Limburg voor EZS.

2013: vertraging in afwachting van afronding subsidie-aanvraag provincie Limburg voor EZS.

Uitvoeringsprogramma Geluid Emplacementen (UPGE)

| | |
|-------------------|------------------------------|
| Gebied | Nationaal |
| Onderwerp | Spoorwegen goederen personen |
| Ministerie | IenM |
| Fase | Realisatie |



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

De deelprogramma's 'terugdringen booggeluid' en 'terugdringen voeggeluid' zijn in 2011 afgerond. De deelprojecten op emplacementen waar extra maatregelen nodig zijn, zijn in 2015 allemaal afgerond.

Financiën

Totaalbudget € 106 mln
Tot en met 2012 via B&I als geoormerkt project € 84 mln; vanaf 2013 taakstellend budget aanlegprogramma € 22 mln.

Projecthistorie

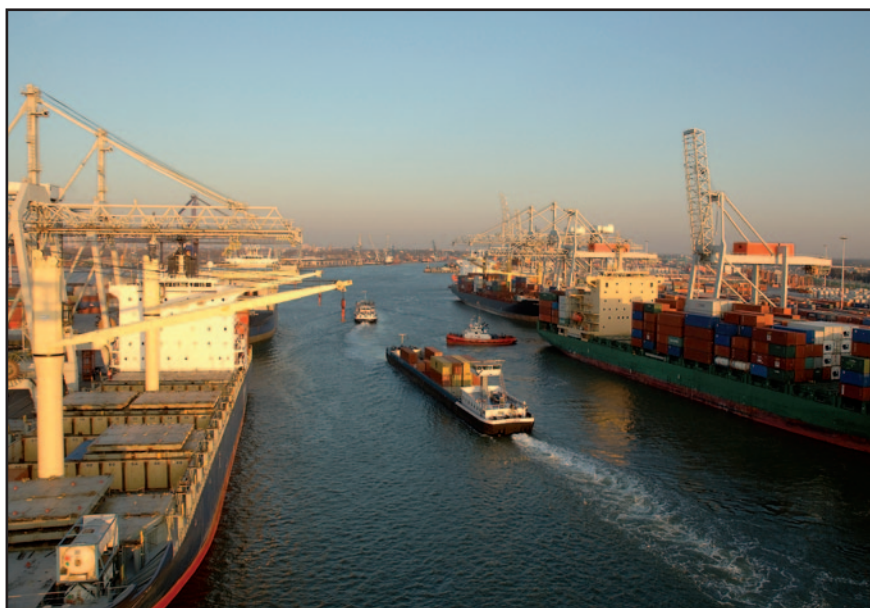
| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | | | | | | |
| MIRT fase | | | | | | ● |
| Opgave | | | | | | |
| Oplossing | | | | | | |
| Planning | | | | | | |
| Financiën | | | | | | ● |
| Pol./Best. | | | | | | |

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.

Impuls Dynamisch Verkeersmanagement Vaarwegen

Gebied Nationaal
Onderwerp Hoofdvaarwegen
Ministerie IenM
Fase Realisatie



Opgave Met de aanleg van de Tweede Maasvlakte zal de groei, 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%. Dit stelt hoge eisen aan de ontwikkelingen over de vaarwegen. 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 Er is een programma gestart 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 verkeersgege-

vens en statusinformatie met elkaar uitwisselen. Beide sporen zijn noodzakelijk om uiteindelijk te komen tot een netwerkvernieuwing, zoals bedoeld in spoor drie. Dit spoor is een onderzoeksprogramma naar de integrale logistieke keten en naar de randvoorwaarden die moeten worden ingevuld opdat de binnenvaart zijn rol zal spelen 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 De meeste maatregelen zijn eind 2013 gerealiseerd. Enkele maatregelen uit spoor 2 zullen in 2014 gerealiseerd zijn.

Financiën Taakstellend budget: € 87 mln.

Politiek/bestuurlijk De minister van IenM heeft in nauwe samenwerking met partners in de logistieke keten het maatregelenpakket uitgewerkt om de verwachte forse groei van de binnenvaart aan te kunnen. De Ministerraad heeft op 4 juni 2010 met het maatregelenpakket ingestemd.

Uitvoering Het programma wordt zoveel mogelijk in de markt gezet. De regierol blijft bij RWS.

Projecthistorie

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 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 gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 17 mln).

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.

Oplossing 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 zal worden betrokken bij de in voorbereiding zijnde 3^e tranche.

Planning

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

Financiën Beschikbaar budget: € 103 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

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | | ● | | | | |
| MIRT fase | | | | | | |
| Opgave | | | | | | |
| Oplossing | | | | | | |
| Planning | | | | | | |
| Financiën | | | ● | ● | ● | |
| Pol./Best. | | | | | | |

Toelichting op de wijzigingen

2009: het projectblad is nieuw opgenomen in het MIRT.

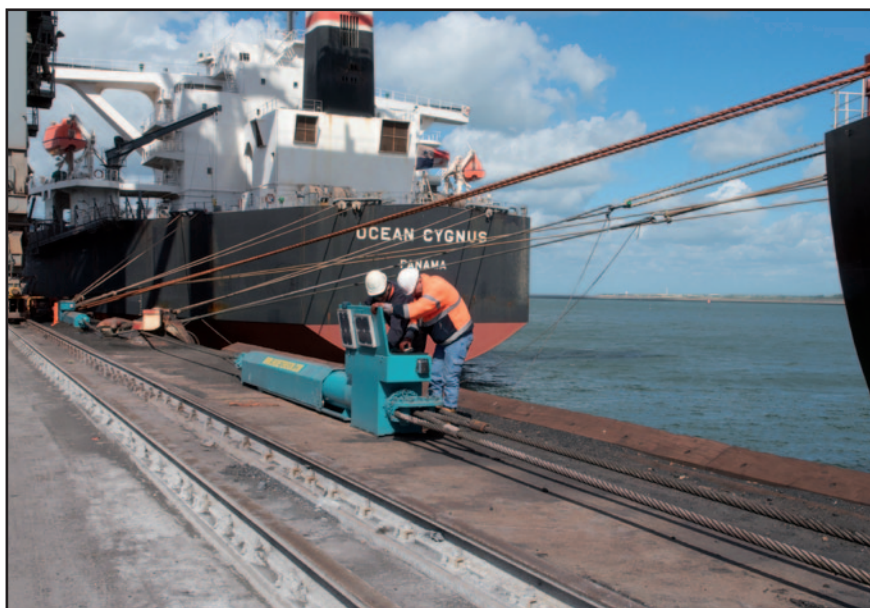
2010: in het aanvullend beleidsakkoord is aanvullend € 50 mln beschikbaar gesteld.

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

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

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, het eerste project wordt in 2012 afgerond, begin 2014 moet het laatste project zijn afgerond.

Financiën
Taakstellende rijksbijdrage: € 5 mln.

Projecthistorie

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 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.

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, gebouwd bij Neeltje Jans.

Financiën

Taakstellend budget: € 23 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 bezien 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

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 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.

Natte bruggen

| | |
|-------------------|---------------------|
| Gebied | Nationaal |
| Onderwerp | Hoofdvaarwegen |
| Ministerie | IenM |
| Fase | Beheer en onderhoud |



Opgave Als gevolg van achterstanden bij het reguliere beheer en onderhoud van de 'natte bruggen' tot 2004, was een omvangrijk renovatieprogramma noodzakelijk. Natte bruggen zijn onder andere bruggen die deel uitmaken van het regionale wegennet die na de wet herziening wegen niet zijn overgenomen door lagere overheden. Deze vallen onder verantwoordelijkheid van IenM. Daarnaast betreft het bruggen waar IenM op basis van het veroorzakerprincipe moet betalen. Het veroorzakerprincipe wil zeggen dat op het moment dat de constructie van de brug wijzigt door bijvoorbeeld verbreding en/of aanpassing van het water/kanaal, dan ook de verantwoordelijkheid voor (een deel van) het beheer en onderhoud overgaat naar de veroorzaker, dus naar – in dit geval – IenM.

Oplossing Na inventarisatie van de knelpunten bij natte bruggen is op basis van selectiecriteria als veiligheid en kosten gekomen tot een prioriteitsvolgorde. Op basis hiervan worden de meest prioritaire bruggen als eerste onder handen genomen. Het gaat daarbij onder andere om de volgende bruggen: Vleutensebrug, Bolgarijnsebrug, Sniepbrug, Maarsserbrug, Schellingwouderbrug, Amsterdamse brug, Jutphasebrug, Breukelerbrug, Weesperbrug, Loenerslootsebrug, Trambrug Heel, maatregelen aan de Waalbrug en de brug Katerveer bij Zwolle. Het gaat bij deze bruggen om maatregelen als het renoveren en conserveren van staal- en beton- en overige constructies, vervangen voegovergangen ter bescherming van onderliggende constructies, aanbrengen nieuwe slijtlagen en reparatie van dwarsdragers.

Planning

Start uitvoering: 2004
Oplevering: 2010/2015

Financiën Raming kosten: € 110 mln.

Projecthistorie

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | | | | | | |
| MIRT fase | | | | | | |
| Opgave | | | | | | |
| Oplossing | | | | | | |
| Planning | | ● | ● | | | ● |
| Financiën | | | | | | |
| Pol./Best. | | | | | | |

Toelichting op de wijzigingen

2009: een deel van de natte bruggen over het Amsterdam-Rijnkanaal wordt pas na 2010 aangepakt. Totaal pakket aan natte bruggen over het Amsterdam-Rijnkanaal wordt nu als één pakket aanbesteed, waardoor schaalvoordeel behaald kan worden.

2010: over de precieze planning van de renovatie van het bruggenpakket over het Amsterdam-Rijnkanaal vindt nog overleg plaats met regio en marktpartijen. Het totale project zal uiterlijk in 2016 gereed te zijn.

2013: de uitvoering van de bruggen over het Amsterdam-Rijnkanaal is inmiddels gestart. Ze zullen verspreid over de periode 2013-2015 worden opgeleverd.

Ecologische Hoofdstructuur

Gebied Nationaal
Onderwerp Natuur
Ministerie EL&I
Fase Realisatie



Opgave Sinds eind jaren '80 blijkt de natuur in Nederland en met name de biodiversiteit steeds verder achteruit te gaan. Versnippering van de natuur, alsmede het gebrek aan grote aaneengesloten eenheden natuur, zijn de voornaamste oorzaken. Hiernaast zorgt de klimaatverandering ervoor dat het habitat van soorten verschuift. Om zich aan te kunnen passen aan deze verschuiving moeten soorten kunnen migreren naar andere gebieden.

Doelstelling Het behoud en herstel van de biodiversiteit. Realisatie van de Ecologische Hoofdstructuur draagt ook bij aan landschappelijke waarden, recreatieve mogelijkheden, het welzijn van burgers, een duurzame economie en het versterken van natuur- en landschappelijke waarden op agrarische gronden.

Oplossing Het creëren van een netwerk van natuurgebieden die in samenhang met het omliggende agrarische cultuurlandschap zorgen voor een duurzaam behoud van biodiversiteit in Nederland. De EHS, waarbinnen alle Nederlandse Natura 2000-gebieden gelegen zijn, is in 1990 geïntroduceerd in het Natuurbeleidsplan en moet in 2021 af zijn.

Planning Realisatie in de periode 1990-2021.

Financiën In het onderhandelingsakkoord Natuur zijn tussen Rijk en provincies (IPO) afspraken gemaakt over herijking en decentralisatie van de EHS. In dit akkoord is

afgesproken dat in de jaren 2011-2013 het Rijk een decentralisatieuitkering verstrekt aan provincies op basis van de resterende middelen uit het Investeringsbudget Landelijk Gebied (ILG). Vanaf 2014 voegt het Rijk jaarlijks een bedrag toe aan het Provinciefonds ten behoeve van het beheer van de herijkte EHS.

Politiek/bestuurlijk In het kader van de grote projecten procedure wordt in september 2012 de vijfde voortgangsrapportage naar de Tweede Kamer gestuurd. In het regeerakkoord van 2010 is aangekondigd dat de EHS zal worden herijkt en gedecentraliseerd. De rol van het Rijk beperkt zich voor de natuurkwaliteit van gebieden tot het stellen van kaders op grond van internationale en Europese verplichtingen en tot de strategische nationale ruimtelijke planning. EL&I is verantwoordelijk voor de samenhang van instrumenten, algemene nationale beleidskaders voor biodiversiteit en natuur, wet- en regelgeving, aansturing uitvoerende diensten, de standpuntbepaling en verantwoording van Nederland in Europese en internationale context en onderzoek en kennisverspreiding voor deze activiteiten.

Uitvoering Na inwerkingtreding van de decentralisatie conform het onderhandelingsakkoord en de daarbij behorende uitvoeringsafspraken, zijn provincies verantwoordelijk voor de realisatie van de EHS.

Projecthistorie

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | ● | | | | | |
| MIRT fase | | | | | | |
| Opgave | | | | | | |
| Oplossing | | | | | | |
| Planning | | | | | | ● |
| Financiën | | | | | | |
| Pol./Best. | | | | ● | ● | |

Toelichting op de wijzigingen

2008: het programma is nieuw opgenomen in het MIRT.

2012: EHS wordt in 2011 herijkt naar aanleiding van het Regeerakkoord.

2013: EHS wordt herijkt en gedecentraliseerd naar de provincies conform onderhandelingsakkoord en uitvoeringsafspraken. Uiteindelijke realisatie wordt 3 jaar later dan gepland naar aanleiding van afspraken met de provincies.

Ecologische Hoofdstructuur

| | |
|------------|------------|
| Gebied | Nationaal |
| Onderwerp | Natuur |
| Ministerie | EL&I |
| Fase | Realisatie |

Legenda

- Nieuwe EHS: Verworven/ingericht
- EHS: Bestaand/in beheer

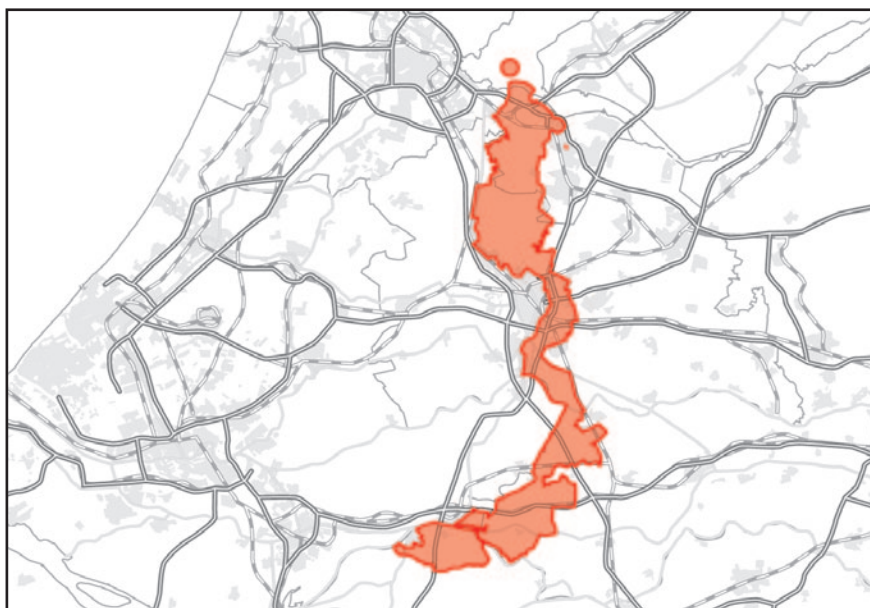


De gerealiseerde EHS op 31 december 2010. De EHS wordt herijkt. Dit zal een gewijzigd kaartbeeld opleveren. In het Decentralisatieakkoord Natuur is opgenomen dat provincies de herijkte EHS voor 1 juli 2013 op kaart zetten.



Nieuwe Hollandse Waterlinie

| | |
|-------------------|--------------------------|
| Gebied | Nationaal |
| Onderwerp | Integrale gebiedsopgaven |
| Ministerie | EL&I |
| Fase | Realisatie |



Opgave De Nieuwe Hollandse Waterlinie (NHW) dient een belangrijke bijdrage te leveren aan het vestigingsklimaat van de Randstad. Het doel is de NHW tot een eigentijdse, duurzame en structurerende eenheid te maken. In de planuitwerkingsfase is een concrete business case opgesteld met inzicht in de concrete maatregelen en de kosten.

Oplossing De toekenning van Nota Ruimtebudget is gekoppeld aan drie grootschalige transitiegebieden:

- rond het snijpunt A27/A12 (Rijnauwen-Vechten);
- het gebied tussen het Amsterdam-Rijnkanaal en de Lek (Linieland);
- het gebied van Culemborg tot Gorinchem (Lingekwartier-Diefdijk).

In de gebiedsontwikkelingen zijn drie hoofdzaken te onderscheiden: opheffen van infrastructuurbarrières, realiseren van recreatieve gebiedsontsluitingen en herontwikkeling van een achttal forten. Bijzonder project is de versterking van de Diefdijklinie waarbij waterveiligheid, cultuurhistorie en recreatie samenvallen.

Planning

Start realisatie: 2009
Oplevering: 2012-2014 (einddatum totale uitvoeringsprogramma 2020)

Financiën Taakstellende rijksbijdrage: € 35 mln uit het Nota Ruimtebudget.

Bijdragen derden:

- Lingekwartier-Diefdijk €1 1,6 mln (bijdrage van provincie Gelderland, Zuid-Holland, gemeenten en waterschap)
- Rijnauwen-Vechten €1 3 mln (bijdrage van de provincie Utrecht en haar partners)
- Linieland €1 0,4 mln (bijdrage van de provincie Utrecht en haar partners)

Politiek/bestuurlijk EL&I is coördinerend departement. Er is een Nationale Liniecommissie ingesteld met daarin twee departementen en vijf provincies. Er zijn zeven uitvoeringsenveloppen; de provincies zijn verantwoordelijk voor de uitvoering van de projecten. In 2008 is het Pact van Rijnauwen tussen ministers en gedeputeerden gesloten. In 2009 zijn afspraken (doelen en middelen) tussen Rijk en provincies Utrecht en Gelderland opgenomen in de aanpassing van de bestuursovereenkomsten ILG. Begin 2012 is het 2^e uitvoeringsprogramma NHW vastgesteld. Dit project wordt in het kader van het onderhandelingsakkoord Natuur overgedragen aan de betrokken provincies.

Uitvoering Doel is met een eenmalige investeringsimpuls achterstallig onderhoud en onrendabele investeringen weg te nemen en duurzame en economische benutting mogelijk te maken. In de markt blijkt hier potentie voor te zijn. Vanaf 2010 is gestart met de uitvoering van de verschillende projecten. Vanaf 2012 worden de eerste projecten opgeleverd.

Projecthistorie

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | | | | | | |
| MIRT fase | | • | • | | | |
| Opgave | | | | | | |
| Oplossing | | | | | | |
| Planning | | | | | | |
| Financiën | | | • | | | |
| Pol./Best. | | | | | | • |

Toelichting op de wijzigingen

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

2010: de taakstellende rijksbijdrage is in december 2008 vastgesteld, waarmee het project is overgegaan naar de realisatiefase.

2013: dit project wordt in het kader van het onderhandelingsakkoord Natuur overgedragen aan de betrokken provincies

Stimuleringsregeling duurzame ontwikkeling glastuinbouw (Stidug)

| | |
|-------------------|-------------------|
| Gebied | Nationaal |
| Onderwerp | Vitaal platteland |
| Ministerie | EL&I |
| Fase | Realisatie |



Opgave Voor de ontwikkeling van de Greenport Nederland is het noodzakelijk dat er voldoende ruimte bestaat voor herstructurering van bedrijven en voor de ontwikkeling van nieuwe tuinbouwactiviteiten. Er is behoefte aan ruimte, niet alleen vanuit de tuinbouw zelf, maar ook vanwege andere functies die in toenemende mate een claim leggen op de gronden in de greenports. Dit leidt tot de behoefte aan tuinbouwontwikkelingsgebieden. Het Rijk stimuleert met Stidug de duurzame inrichting van 9 gebieden.

Oplossing Er zijn afspraken gemaakt voor de ontwikkeling van tien landbouwontwikkelingsgebieden voor de glastuinbouw (LOG's), die niet alleen een functie hebben als overloopgebied voor bedrijven uit de greenports maar ook dienen als vestigingsplaats voor nieuwe bedrijven en hervestiging van verspreid gevestigde glastuinbouwbedrijven. De tien LOG's zijn: Zuidplaspolder, Berlikum, Emmen, Grootslag, Californië/Siberië (Venlo), Luttelgeest, Bergerden, Kampen, Dinteloord en Terneuzen. De 5 greenports en de 10 nieuwe LOG's vormen samen het concept Greenport Nederland. Met de Stimuleringsregeling duurzame ontwikkeling glastuinbouw (Stidug) wordt financieel bijgedragen aan de inrichting van deze LOG's.

Planning De Stidug regeling is in 2000 in werking getreden en in 2001 en 2003 opengesteld, waarbij middelen aan de locaties werden toegekend.
Realisatie: 2009: Berlikum
2010: Grootslag, Kampen
2012: Bergerden, Californië
2013: Zuidplaspolder, Terneuzen, Dinteloord, Sexbierum (onderdeel Berlikum)

Financiën Er is €73 mln beschikbaar gesteld.

Politiek/bestuurlijk De locaties zijn in overleg met alle betrokken partijen aangewezen en vastgelegd in de Nota Ruimte. De locatie Luttelgeest heeft afgezien van Stidug-middelen. De locatie Emmen ligt gereed als vestigingslocatie; vestiging van tuinders in dit deel van Nederland blijft vooralsnog achterwege. De verdere ontwikkeling is afhankelijk gemaakt van de marktvraag. Naar verwachting zullen in het kader van het onderhandelingsakkoord Natuur de projecten Zuidplaspolder, Terneuzen, Dinteloord en Sexbierum in de loop van 2012 overgedragen worden aan de provincies.

Uitvoering EL&I is beleidsverantwoordelijk voor de greenports en de LOG's.

Projecthistorie

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | | ● | | | | |
| MIRT fase | | | | | | |
| Opgave | | | | | | |
| Oplossing | | | | | | |
| Planning | | | | | | |
| Financiën | | | | ● | | |
| Pol./Best. | | ● | ● | | ● | ● |

Toelichting op de wijzigingen

2009: de stimuleringsregeling is nieuw opgenomen in het MIRT.

2010: locatie Luttelgeest heeft afgezien van Stidug-middelen. Volledige realisatie van de locatie Emmen is vooralsnog onzeker.

2011: Emmen zal niet volledig afgerond worden, zoals eerder beoogd en afgesproken. Een deel van de Stidug-middelen is hierdoor komen te vervallen.

2012: aanleg van gebiedsinfrastructuur waaraan het Rijk bijdraagt is voltooid en daarmee is definitieve subsidie-afhandeling gereed gekomen voor de locaties Emmen en Grootslag. Locatie Kampen is naar verwachting voor eind 2011 gereed. Ook voor de projecten Bergerden en Californië zal in 2012 Stidug-subsidie afgerond worden.

2013: de onder STIDUG-subsidie-voorwaarden gerealiseerde projecten zijn allen – voor wat betreft de gesubsidieerde planonderdelen – gereed. De projecten Zuidplaspolder, Terneuzen, Dinteloord en Sexbierum worden in het kader van het onderhandelingsakkoord Natuur overgedragen aan de betreffende provincies.

Stimuleringsregeling duurzame ontwikkeling glastuinbouw (Stidug)

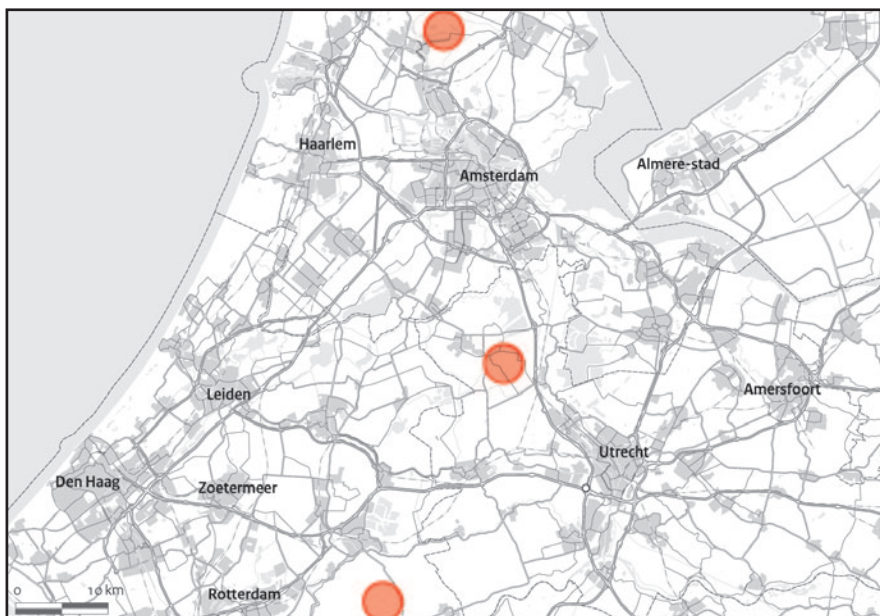
Gebied Nationaal
Onderwerp Vitaal platteland
Ministerie EL&I
Fase Realisatie

- Greenport
- Landbouwontwikkelingsgebied (glastuinbouw)



Westelijke Veenweiden, fase 1 en fase 2

Gebied Nationaal
Onderwerp Integrale gebiedsopgaven
Ministerie EL&I
Fase Realisatie



Opgave Het fundamentele probleem van de Westelijke Veenweiden is de voortgaande én ongelijke bodemdaling, waardoor de kwetsbaarheid en kosteninefficiëntie van het watersysteem (kwantitatief en kwalitatief) toenemen en de functies steeds minder passen bij de veranderende ondergrond. Er is sprake van een groeiende frictie en marginalisering van het ruimtegebruik. Ook is er sprake van toenemende veiligheidsrisico's als gevolg van wateroverlast en bestaat er de kans op calamiteiten.

Oplossing Het programma Westelijke Veenweiden bevordert integrale herstructurering om de bodemdaling te remmen en het watersysteem duurzaam en robuust te maken. Dit gebeurt door herinrichting, peilvakvergroting, peilaanpassing, waterloopkundige en hydrologische maatregelen en door herschikking van functies, innovatie en aanpassing van het landgebruik. Fase 1 van de Westelijke Veenweiden heeft betrekking op de projecten Krimpenerwaard, Wormer en Jisperwater en Zegveld-Portengen. De investering voor fase 2 is voor negen integrale gebiedsprojecten: Gouwe Wiericke, Nieuwkoopse Plassen, Krimpenerwaard, Groot Wilnis Vinkeveen, Zegveld-Noord, Maarsseveen Westbroek, Kalverpolder, Westzaan en Zeevang.

Planning

Start realisatie: 2007 (fase 1); 2010 (fase 2)
Oplevering na 2010 (fase 1); vanaf 2014 (fase 2)

Financiën Taakstellende rijksbijdrage: € 148 mln (waarvan € 35 mln voor fase 1 en € 113 mln uit het Nota Ruimtebudget voor fase 2).

Politiek/bestuurlijk In 2004 is de Agenda voor de westelijke veenweiden ondertekend door het Rijk, de provincies Noord-Holland, Zuid-Holland en Utrecht, gemeenten en waterschappen. Het belang van de transitie van de veenweiden is onderstreept in de Groene Hartbrief (2006) van het kabinet. Het programma sluit aan bij de in 2008 verschenen Voorloper Groene Hart en bij de uitwerking van de Nota Ruimte doelen in het Uitvoeringsprogramma Laag Holland. Per gebied leggen de betrokken partijen de afspraken vast in een gebiedscontract. Het Rijk ondertekent deze gebiedscontracten niet. Onder leiding van de Stuurgroep Groene Hart/Westelijke Veenweiden vindt een actualisatie plaats van het programma Westelijke Veenweiden, die tot (gefaseerde) aanpassing van projecten en programma kan leiden. In samenhang met het onderhandelingsakkoord Natuur worden de FES-projecten Westelijke Veenweiden uiterlijk 2014 gedecentraliseerd naar de provincies.

Uitvoering Binnen het Rijk is EL&I verantwoordelijk. De regie voor de uitvoering ligt bij de provincies.

Projecthistorie

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | • | | • | | | |
| MIRT fase | | | • | | | |
| Opgave | | | | | | |
| Oplossing | | | | | | |
| Planning | | | | | | |
| Financiën | | | • | | | |
| Pol./Best. | | | | | | • |

Toelichting op de wijzigingen

2008: het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

2010: voor Groot Mijdrecht Noord is gebleken dat het bestaande Plan De Venen niet voldoet aan de Nota Ruimte doelen. De Nota Ruimtebudget procedure is hierom voor dit project stopgezet. Voor het overige deel van het programma is in juli 2009 de rijksbijdrage vastgesteld, waarmee het programma is overgegaan naar de realisatiefase.

2013: in samenhang met het onderhandelingsakkoord Natuur worden de FES-projecten Westelijke Veenweiden uiterlijk 2014 gedecentraliseerd naar de provincies.





Noordwest-Nederland | 2

Visie

Hoofdoopgaven

Gebieden met concentratie van
opgaven van nationaal belang

Overige gebiedsopgaven

MIRT Onderzoeken

Kaarten

Project- en programmabladen

Visie

Het MIRT-gebied Noordwest-Nederland beslaat de provincies Noord-Holland, Flevoland en het IJsselmeergebied. Centrale ambitie voor Noordwest-Nederland is behoud en versterking van de internationale concurrentiepositie. In de gebiedsagenda voor Noordwest-Nederland ligt het accent van deze ambitie op de ontwikkelingen binnen de Metropoolregio Amsterdam, die internationaal een sterke economische positie kent. Schiphol is een belangrijke vestigingsplaatsconditie voor internationale bedrijven, hoofdkantoren en kenniswerkers en is cruciaal voor het aantrekken van bedrijfsfuncties op het gebied van research en development, sales en logistiek. Naast de mainport Schiphol wordt de internationale concurrentiepositie versterkt door de zeehaven Amsterdam, de economische clusters handel en logistiek, zakelijke en financiële dienstverlening (de Zuidas), agrologistiek, ICT en nieuwe media, de creatieve industrie en flowers&food (de Greenports Aalsmeer en Noord-Holland Noord). Dit sluit aan bij het topsectorenbeleid. Voor een sterke internationale concurrentiepositie is bovendien de aanwezigheid van voldoende beschikbare en bij de behoefte passende woningen van groot belang.

Door meer samenwerking en samenhang tussen de MIRT gebieden Noordwest-Nederland en Utrecht op de schaal van de Noordvleugel te realiseren, kan de huidige positie in de Europese top-10 van stedelijke regio's op het gebied van het vestigings- en ondernemingsklimaat, het aantrekken van kennis(werkers) en investeringen behouden of versterkt worden. Om de samenwerking vorm te geven hebben Noordwest-Nederland, Utrecht en het Rijk onder

meer de actualisatie van de gebiedsagenda's Noordwest-Nederland en Utrecht samen opgepakt. Het streven is te komen tot één gebiedsagenda met een gezamenlijke visie op de Noordvleugel. Het opstellen van één gebiedsagenda en het op het bestuurlijk overleg MIRT bespreken van de centrale thema's daaruit past bij de vernieuwing van het MIRT.

Hoofdoopgaven

Druk op woningmarkt

Om in de Europese top mee te kunnen blijven spelen, is de ruimtelijke ontwikkeling van de Metropoolregio Amsterdam gericht op het creëren van een hoogwaardig, veilig en duurzaam leef- en woonmilieu, waar bedrijven, bewoners en bezoekers zich graag willen vestigen en willen verblijven. Naast de zorg voor een passend woningaanbod voor zowel de huidige als toekomstige inwoners, wordt ingezet op het realiseren van een internationaal concurrerend vestigingsklimaat. In de Metropoolregio Amsterdam zijn in de periode 2010-2040 circa 300.000 nieuwe woningen nodig voor de opvang van nieuwe huishoudens en een inloop van het huidig tekort.

Naast het realiseren van 60.000 nieuwe woningen in Almere ten behoeve van opvang van de woningbehoefte in de Metropool Amsterdam is de ambitie om een groot deel van deze uitbreidingsopgave binnenstedelijk te laten realiseren. De strategie is gericht op bundeling van de verstedelijking op de as Haarlemmermeer-Amsterdam-Almere. Het gebied Zaan-IJ-oever maakt deel uit van



deze as. Tot slot moet rekening worden gehouden met zo'n 140.000 nieuwe woningen ter vervanging van verouderde woningen in de huidige voorraad.

Goede bereikbaarheid

Noordwest-Nederland is de belangrijkste economische motor van Nederland en om die te laten functioneren is een goede (inter) nationale bereikbaarheid over weg, water, spoor en door de lucht van groot belang. Daarom is de inzet gericht op het ontwikkelen van een robuust mobiliteitssysteem, dat tevens bijdraagt aan de verbetering van de veiligheid en leefbaarheid. Het mobiliteits-systeem moet zowel de mondiale bereikbaarheid faciliteren, als die op nationale en regionale schaal.

Dit vraagt om een integrale benadering van mobiliteit en ruimte. Na realisatie van alle reeds geplande investeringen ziet het Rijk vooral noodzaak tot verbeteringen aan de noordkant van Amsterdam en op termijn de achterlandverbinding naar het oosten en de vaarwegverbindingen naar Rotterdam/Antwerpen, Duitsland en Noord-Nederland.

Energie en klimaatadaptatie

Over de hele linie wordt ingezet op energiebesparing en het opwekken van meer duurzame energie. Het verkleinen van de kans op overstromingen door zeespiegelstijging, hoge rivierafvoeren en extreme neerslag, vormt een belangrijke uitdaging. Waar mogelijk gebeurt dit in combinatie met het verbeteren van de waterkwaliteit, natuurontwikkeling en het vergroten van de toeristisch-recreatieve mogelijkheden.

Wateropgaven inclusief Deltaprogramma

In dit gebied is het van belang om de waterkeringen te versterken (Hoogwaterbeschermingsprogramma) en meerlaagse veiligheid (inrichting), het ecologisch systeem van het Markermeer-IJmeer (Natura 2000) en de zoetwatervoorziening (deelprogramma IJsselmeergebied van het Deltaprogramma) te verbeteren. Bovendien is het nodig dat er gezorgd wordt voor een adequate zeetoegang (Zeesluis IJmuiden), die ook als primaire zeekering wordt ingezet.

Gebieden met concentratie van opgaven van nationaal belang

In de gebiedsagenda Noordwest-Nederland zijn diverse integrale gebiedsopgaven benoemd. Ze zijn niet allen van eenzelfde complexiteit en gewicht. De vijf gebiedsopgaven binnen de Metropoolregio Amsterdam (de stedelijke regio met een clustering van topsectoren conform SVIR) waar het Rijk een actieve bijdrage aan levert zijn hieronder beschreven.

Mainport Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer

De internationale aantrekkingskracht van de Metropool Amsterdam en het mondiale netwerk van Schiphol en de zeehavens zijn twee zijden van dezelfde medaille. Mainport en Metropool 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.

Onderzocht wordt op welke wijze – met behoud van ambitie – alle functies in het gebied geaccommodeerd kunnen worden, zodat een zo groot en effectief mogelijke bijdrage aan de economische groei geleverd kan worden. Hierbij zullen ruimtelijke keuzes gemaakt moeten worden. Concreet gaat het om het geven van een antwoord op vragen als:

- Hoe kan worden omgegaan met de spanning tussen de ontwikkeling van woningbouw en de ontwikkeling van de luchtvaart in het gebied?
- Hoe moeten internationale aanbevelingen ten aanzien van vliegveiligheid geïmplementeerd worden in het licht van onder andere de wateropgave of de noodzaak om duurzame energie op te wekken (windturbines)?
- Hoe kan de catchment area (gebied waar een luchthaven haar passagiers vandaan haalt) van Schiphol behouden blijven?

De vorm waarin deze keuzes neerslaan wordt gezamenlijk met decentrale overheden bepaald. De ruimtelijke keuzes worden juridisch verankerd in het Luchthavenindelingsbesluit (LIB).

Zuidas

De Zuidas is gelegen in de nabijheid van Schiphol, tussen het statige Zuid en Buitenveldert en is goed ontsloten door diverse verkeer- 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 besloten de A10 ondergronds te brengen.

Amsterdam-Almere-Markermeer

Met het Rijk-Regioprogramma Amsterdam-Almere-Markermeer (RRAAM) wordt beoogd een bijdrage te leveren aan de verdere ontwikkeling van de Noordelijke Randstad tot een internationaal concurrerende Europese topregio. Dit vraagt om nieuwe, moderne woon- en werklocaties, goede bereikbaarheid en mogelijkheden voor recreatie en natuur. Er is daarom sprake van een drievoudige opgave: de groei van Almere met 60.000 woningen, gecombineerd met een verbetering van de bereikbaarheid en een kwaliteitsverbetering van het IJmeer en Markermeer.

Binnen het RRAAM wordt deze drievoudige opgave opgepakt. De inzet is verder gericht op het creëren van circa 100.000 arbeidsplaatsen. De ontwikkeling van Almere vindt plaats in drie gebieden: westelijk (Pampus), oostelijk (Oosterwold) en in centrum/Weerwater. De realisatie van het Toekomstbestendig Ecologisch Systeem in het IJmeer/Markermeer, de keuze voor een IJmeerverbinding of verdere uitbreiding via de Hollandse brug, het verbeteren van het voorzieningenniveau en de woon/werk balans, zijn opgaven die onderling nauw samenhangen en verder worden uitgewerkt in het RRAAM. Het Rijk stelt volgens planning eind 2012 een rijksstructuurvisie op voor dit gebied. Over de maatregelen OV SAAL op de middellange termijn wordt in samenhang met de Rijksstructuurvisie Amsterdam-Almere-Markermeer besloten.

Noordzeekanaalgebied / Zaan-IJ-oevers

Tijdens het bestuurlijk overleg MIRT in het najaar van 2011 is besloten om als Rijk en regio in gezamenlijkheid één visie voor het Noordzeekanaalgebied op te stellen. Aanleiding vormt de druk op de bestaande (milieu)ruimte als gevolg van het huidige gebruik, de potentiële groei van de Amsterdamse haven en de uitkomsten van het MIRT Onderzoek Zaan-IJ-oevers. Het project Zaan-IJ-oevers betreft een integrale binnenstedelijke gebiedsontwikkeling. Het Rijk streeft er naar dit project ruimtelijk mogelijk te maken samen met andere overheden. Het gebied kan doorgroeien naar een hoogwaardig metropolitaan gebied waar gewoond (max. 45.000 woningen), gewerkt (20.000 arbeidsplaatsen) en gerecreëerd kan worden. Gezien de samenhang met de ontwikkeling van de rest van het Noordzeekanaalgebied (NZKG) – o.a. de bouw van een nieuwe zeeluis en het faciliteren van de groei van de haven tot maximaal 170 mln ton – wordt de uiteindelijke koers verwoord in een integrale ruimtelijk-economische visie op de toekomstige ontwikkeling van het totale NZKG. In deze visie worden wonen, werken, recreëren en groei van het (zee)goederenvervoer in onderlinge samenhang afgewogen en wordt aan gebruikers en investeerders (bedrijfsleven, overheden, maatschappelijke organisaties) helderheid geboden over de verwachte koers in het Noordzeekanaalgebied. Zo kan iedereen zijn acties, gedrag en eigen investeringen daar tijdig op afstemmen. Dit is een voorbeeld van werken conform de vernieuwing van het MIRT.

Overige gebiedsopgaven

Naast de hiervoor beschreven gebiedsopgaven zijn er in de Metropoolregio Amsterdam nog andere gebiedsopgaven gedefinieerd, die ieder met hun eigen specifieke kansen en aspecten bijdragen aan de ontwikkelrichting voor het totale gebied. Dit zijn IJburg, de Bloemendalerpolder/KNSF-terrein, Zuidoostlob, Amstelveen-Amstelland, Haarlem en IJmond, Zaanstreek en Waterland, Gooi- en Vechtstreek, Lelystad Zuid. Ook buiten de Metropoolregio Amsterdam is een aantal opgaven van belang.

Ontwikkelrichting Noord-Holland Noord

De ruimtelijke inzet in Noord-Holland Noord is gericht op de verdere ontwikkeling van de eigen kracht van het gebied en is

daarmee tevens ondersteunend voor de Metropoolregio. Tussen 2010 en 2020 worden 24.800 woningen gebouwd, terwijl de vervangingsopgave maximaal 3.200 woningen omvat. Cruciaal voor dit gebied is het meer in evenwicht brengen van de woon/werkbalans. Om dit te bereiken moeten er minimaal 10.000 arbeidsplaatsen worden gerealiseerd. Daarnaast moet de capaciteit van wegen en spoor op orde zijn. De reconstructie van de regionale wegverbinding N23 Alkmaar-Hoorn-Enkhuizen-Lelystad-Zwolle kan een extra impuls geven aan het vestigingsklimaat in deze zone. Delen van de regio krijgen mogelijk te maken met bevolkingskrimp; het is noodzakelijk hier tijdig op te anticiperen. In het gebied vormen de Agriboard met Seed Valley en de Energyboard twee onderscheidende economische clusters, die van groot belang zijn voor deze regio.

Ontwikkeldrichting Flevoland




Gezien de ruimtelijke beperkingen in het Noord-Hollandse deel van de Metropoolregio en in Utrecht is een flink deel van de verstedelijkingsopgave in de provincie Flevoland gesitueerd, met name in Almere. Deze nieuwbouwopgave dient hand in hand te gaan met kwaliteitsverbeteringen voor de huidige bewoners. De ontwikkelingen van de luchthaven Lelystad en binnenhaven Flevokust versterken niet alleen de ontwikkeling van de mainport Schiphol en de haven van Amsterdam, maar vooral de ruimtelijk-economische structuur van Flevoland. Dit is belangrijk voor de ontwikkeling van de Metropoolregio Amsterdam en voor de drievoudige ambitie in het gebied Amsterdam-Almere-Markermeer.

MIRT Onderzoeken

| Naam | Aanleiding en doel | Planning | Betrokkenen |
|------------------------------------|--|---|---|
| Deltaprogramma IJsselmeergebied | In verband met klimaatverandering en een veranderende zoetwatervraag ontwikkelen van een strategie voor het peilbeheer van het IJsselmeer voor de periode 2015-2100. | 2013 Kansrijke Strategieën 2014 Voorkeursstrategie (input voor deltabeslissing Waterveiligheid en Peilbeheer IJsselmeergebied) | IenM, EL&I, provincies, gemeenten en waterschappen, maatschappelijke organisaties, deltacommissaris |
| Bereikbaarheid noordkant Amsterdam | Op termijn komt de bereikbaarheid van de noordkant van Amsterdam onder druk te staan. Scope van het MIRT Onderzoek is meer zicht te krijgen op de knelpunten en mogelijke oplossingen voor de periode na 2020 op de noordcorridor (A9 knooppunt Raasdorp-knooppunt Kooimeer, A7/A8/A10 Coenplein-Hoorn Noord en Coenplein-Watergraafsmeer, alsmede provinciale wegen) en om een rijksbijdrage aan de verbinding A8-A9 af te wegen t.o.v. investeringen in andere (rijks) wegen ten noorden van het Noordzeekanaal. | Besluitvorming over de resultaten van het MIRT-onderzoek is voorzien in het bestuurlijk overleg MIRT najaar 2012. | IenM, provincie Noord-Holland, Stadsregio Amsterdam en gemeenten in de regio |





Algemeen

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






Economie

Topsectoren





-  Creatieve Industrie
-  Agro & Food
-  Tuinbouw en Uitgangsmaterialen
-  Logistiek
-  Life Sciences & Health
-  Hoofdkantoren

-  Mainport Schiphol
-  Greenport
-  Burgerluchthaven van nationale betekenis
-  Zeehaven van nationale betekenis
-  Zuidas





Bereikbaarheid

-  Hoofdwegennet
-  Onderliggend wegennet
-  Hoofdspoorwegennet
-  HOV-net
-  Hoofdvaarwegennet







Natuur & Landschap

-  Nationale herijkte Ecologische Hoofdstructuur op land
-  Cultureel erfgoedgebied op (voorlopige) lijst werelderfgoed
-  Object of ensemble op (voorlopige) lijst werelderfgoed
-  Natuurlijk erfgoedgebied op lijst werelderfgoed



Water

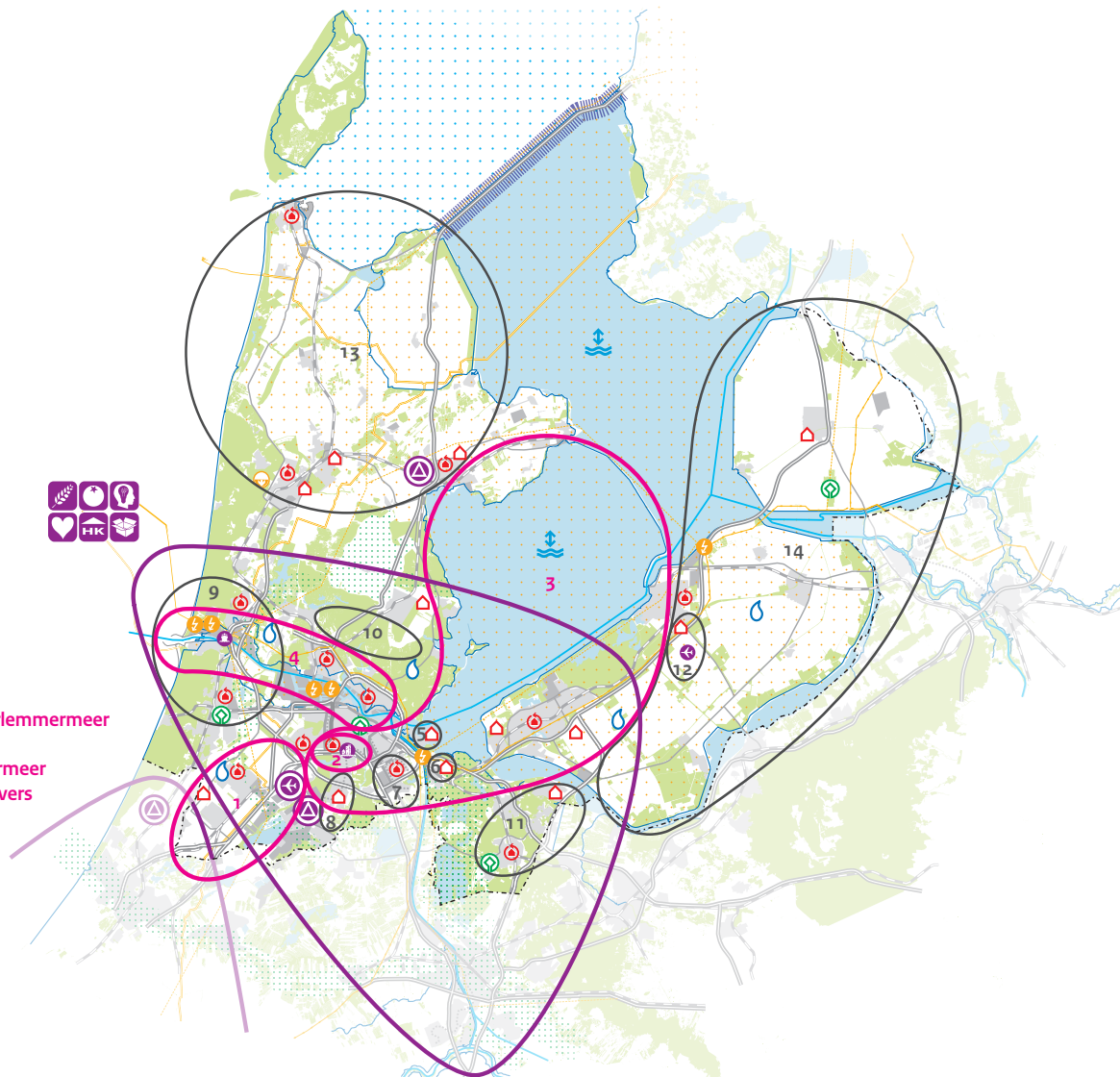
-  Wateroverlast: bergingsgebieden / wateropgaven
-  Waterveiligheid: waarborgen primaire veiligheid
-  Peilbeheer
-  Waterveiligheid: integrale opgave

Energie

-  (Mogelijke) vestigingsplaats elektriciteitsproductie $\geq 500\text{MW}$
-  Kansrijk gebied windenergie (illustratief)
-  Hoogspanningsverbinding $\geq 220\text{kV}$
-  Nieuwe hoogspanningsverbinding (indicatief)
-  Buisleidingenstrook
-  Aanwijzen ondergrondse opslag

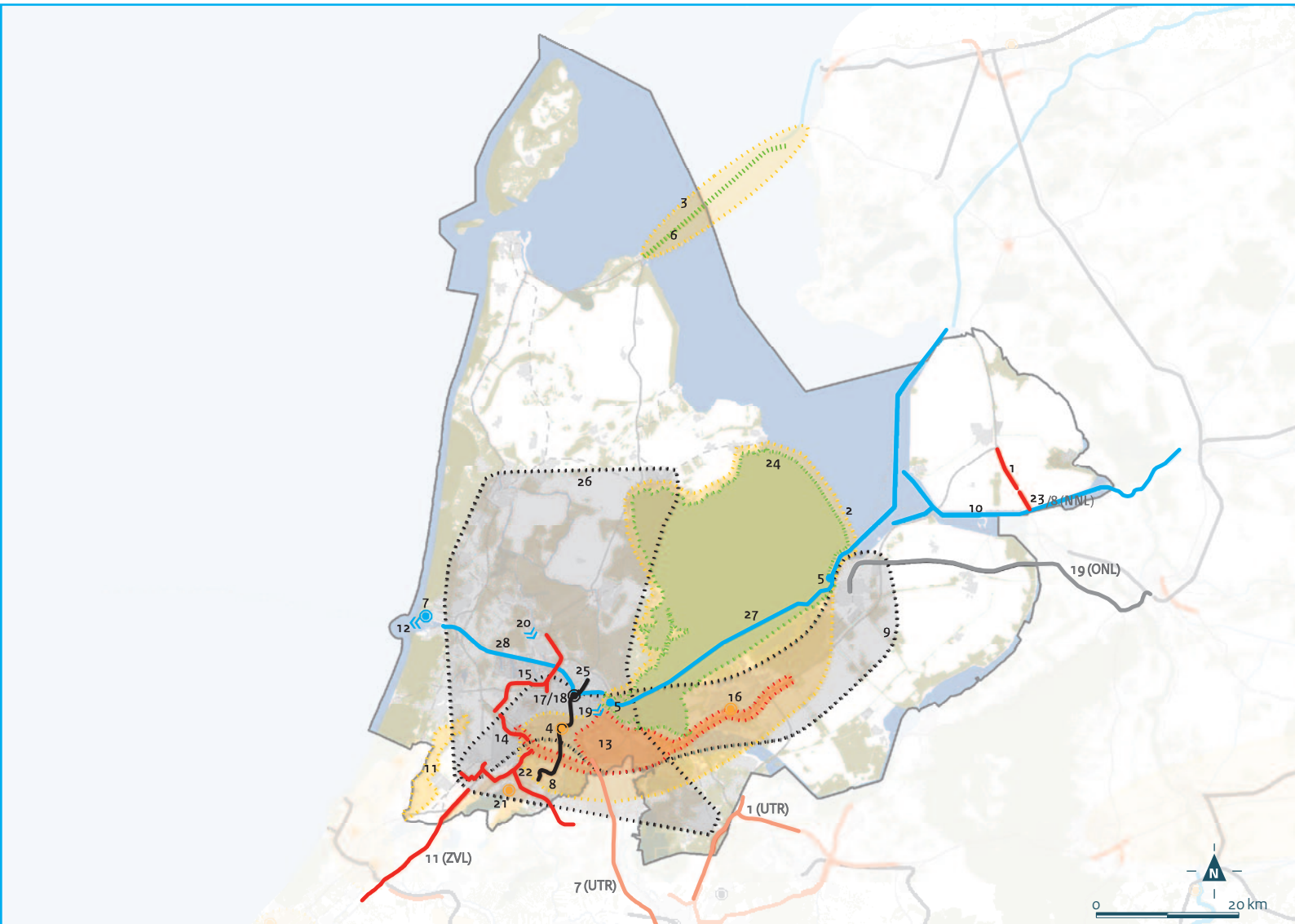
Woningbouw

-  Stedelijke vernieuwing
-  Uitleg



| | | |
|-----|---|------------|
| | VERKENNING | PAG |
| 1) | N50 Ens-Emmeloord | 107 |
| 2) | Rijk-Regioprogramma Amsterdam-Almere-Markermeer (RRAAM) | 102 |
| | PLANUITWERKING | PAG |
| 3) | Afsluitdijk | 104 |
| 4) | Amsterdam Zuidas | 112 |
| 5) | Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Amsterdam-Lemmer | 120 |
| 6) | Extra Spuicapaciteit Afsluitdijk | 105 |
| 7) | Lichterens Buitenhaven IJmuiden | 121 |
| 8) | Ombouw Amstelveenlijn (hoogwaardige tramverbinding) | 117 |
| 9) | OV Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad | 113 |
| 10) | Vaarweg IJsselmeer-Meppel | 122 |
| 11) | Westflank Haarlemmermeer | 128 |
| 12) | Zeeoegang IJmond | 123 |
| | REALISATIE | PAG |
| 13) | A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere | 108 |
| 14) | A9 Omlegging Badhoevedorp | 109 |
| 15) | A10 Tweede Coentunnel/A5 Westrandweg/N200 Halfweg | 110 |
| 16) | Almere Weerwaterzone | 103 |
| 17) | Amsterdam CS, Cuypershal | 114 |
| 18) | Amsterdam CS, fietsenstalling | 115 |
| 19) | Amsterdam-Rijnkanaal (verwijderen keersluis Zeeburg) | 124 |
| 20) | De Zaan (Wilhelminasluis) | 125 |
| 21) | Greenport Aalsmeer (en omgeving) | 129 |
| 22) | N201 | 118 |
| 23) | N50 Ramspol-Ens | 111 |
| 24) | Natuurlijker Markermeer/IJmeer (NMIJ) | 106 |
| 25) | Noord-Zuidlijn (Noord-WTC) | 119 |
| 26) | Regionet, fase 1 | 116 |
| 27) | Verbeteren vaargeul IJsselmeer (Amsterdam-Lemmer) | 126 |
| 28) | Walradar Noordzeekanaal | 127 |

Projecten Noordwest-Nederland | 2

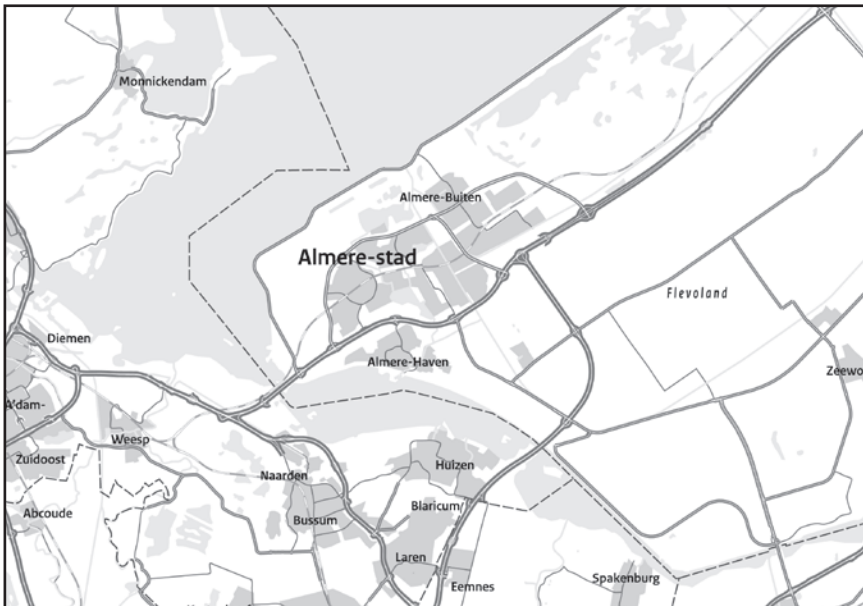


- Wegen
- spoor / OV
- vaarwegen
- sluis
- ligplaats
- integrale / multimodale ontwikkelingen
- waterbeheer / natte natuur

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

Rijk-Regioprogramma Amsterdam-Almere-Markermeer (RRAAM)

| | |
|-------------------|--------------------------|
| Gebied | Noordwest-Nederland |
| Onderwerp | Integrale gebiedsopgaven |
| Ministerie | IenM |
| Fase | Verkenning |



Opgave Met de realisatie van de drievoudige ambitie voor de Noordelijke Randstad wordt ruimte geboden voor verstedelijkingsopgaven. Dit vraagt nieuwe bouwlocaties, maar ook investeringen in ecologie, natuur en bereikbaarheid. Als jonge stad heeft Almere ook impulsen op het gebied van voorzieningen en werkgelegenheid nodig. In de RAAM-brief van november 2009 (TK 31 089, nr 57) en het Integraal Afsprakenkader Almere (IAK, 29 januari 2010) heeft het kabinet aangegeven hoe de verschillende vraagstukken samenhangen. Het programma Amsterdam-Almere-Markermeer is, gezien haar omvang, complexiteit en nationale belang, door de Tweede Kamer aangemerkt als Groot Project. Er is een Basisrapportage opgesteld die in april 2011 aan de Tweede Kamer is gezonden (TK 31 089, nr 83). Daarnaast is de notitie Reikwijdte en detailniveau vastgesteld. De opdracht is 'het alternatief Almere 2.0 te optimaliseren in combinatie met OV en natuurmaatregelen in het Markermeer'. Het programma is door werkmaatschappijen concreet uitgewerkt. Eind 2011 zijn kansrijke oplossingsrichtingen geformuleerd die in de 1^e helft van 2012 verder zijn onderzocht in een planMER en MKBA.

RRAAM heeft raakvlakken met de volgende projecten:

- Project A1/A6/A9
Schiphol-Amsterdam-Almere
- Spoorproject voor het traject Weesp-Lelystad (OV-SAAL)

- Verlaging van de A6 in combinatie met de gebiedsontwikkeling centrum Weerwater (zie desbetreffende projectbladen). Er is een MIRT-verkenning Luwtemaatregelen Hoornse Hop voorzien in het kader van de verbetering van de ecologische kwaliteit van het Markermeer-IJmeer.

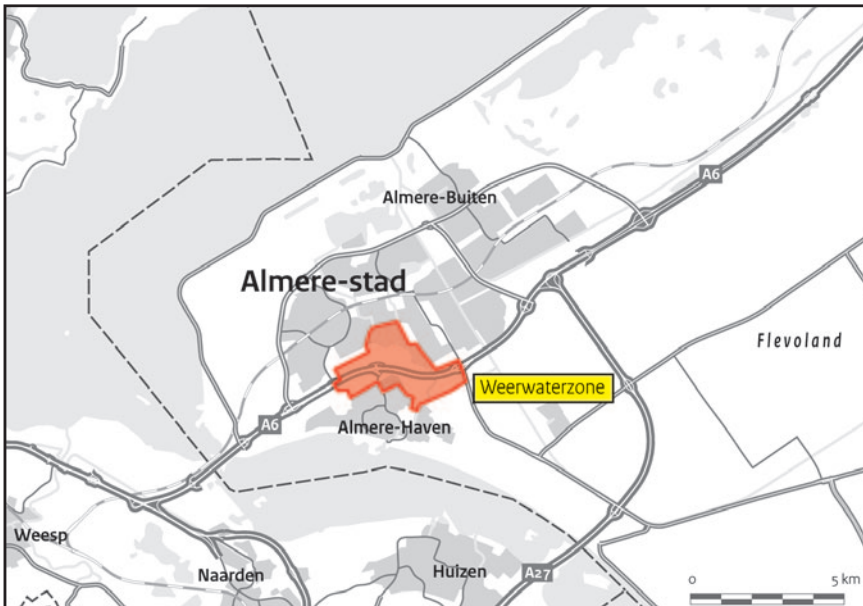
De minister van IenM en de bestuurders van de provincie Flevoland en de gemeente Almere hebben in december 2011 het convenant 1^e fase Stedelijke Bereikbaarheid Almere getekend. Dit betreft de uitvoering en financiering van een maatregelenpakket van € 142,5 mln ter verbetering van de binnenstedelijke bereikbaarheid, gekoppeld aan de woningbouwlocaties Almere Poort en Almere Hout Noord (Nobelhorst). Het Rijk betaalt hiervan € 47,5 mln waarvan € 24 mln komt uit het Infrafonds (fietsonderdoorgangen) en € 23,5 mln uit de BDU (capaciteitsuitbreiding Hogering).

Planning Het kabinet zal een rijksstructuurvisie opstellen voor de drievoudige ambitie Almere waarin het zichzelf bindt en partijen samenbrengt die de ruimtelijke doelen verder kunnen uitwerken en realiseren. De ontwerprijksstructuurvisie is eind 2012 gepland.

Betrokkenen Bij RRAAM zijn betrokken het Rijk (IenM, EL&I, BZK/WBI, RVOB), de provincies Flevoland en Noord-Holland, de gemeenten Almere en Amsterdam en de Stadsregio Amsterdam.

Almere Weerwaterzone

| | |
|-------------------|--------------------------|
| Gebied | Noordwest-Nederland |
| Onderwerp | Integrale gebiedsopgaven |
| Ministerie | IenM |
| Fase | Realisatie |



Opgave De A6, gelegen op een grondlichaam, doorsnijdt de stad Almere en scheidt Almere Haven van het centrum en de overige wijken. De verbreding van de A6 is onderdeel van het project A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere (zie desbetreffende projectblad).

Oplissing Tegelijk met de voorgenomen verbreding van de A6 ter hoogte van Almere Weerwater wordt de weg verlaagd tot maaiveldniveau om zo de barrièrewerking van de weg te verminderen. Ter plaatse van de verlaagde A6 is de gebiedsontwikkeling Centrum-Weerwater gepland. Een gebiedsontwikkeling die deel uitmaakt van de schaa sprong van Almere, die de stedelijke structuur van Almere kan versterken en Almere Haven met het centrum verbindt. Rond de A6 komen in een gebied van circa 413 ha tussen de 500 en 4.000 woningen, 50.000 m² kantoorruimte en 15 ha voorzieningen.

Planning

Oplevering A6: 2020

Start realisatie gebiedsontwikkeling: 2018

Oplevering gebiedsontwikkeling: 2030

Financiën De rijks- en regionale bijdrage aan Almere centrum Weerwater zijn vastgelegd in de RAAM-brief en bij de besluitvorming over de verdeling van de middelen uit het Nota Ruimtebudget.

Taakstellende rijksbijdrage: € 46,1 mln uit het Nota Ruimtebudget. Deze rijksbijdrage is excl. € 107,6 mln ten behoeve van de kosten voor de verbreding van de A6 ter hoogte van Almere Weerwater. Dit is onderdeel van het integrale budget voor de A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere. Daarnaast is er een regionale bijdrage van Almere (€ 21 mln) aan de verbreding van de A6.

Uitvoering De gemeente Almere is verantwoordelijk voor de integrale gebiedsontwikkeling van de Centrum-Weerwater. Rijkswaterstaat voert de verbreding van de A6 en verlaging daarvan ter hoogte van de Weerwater uit.

Projecthistorie

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | | | | • | | |
| MIRT fase | | | | | | |
| Opgave | | | | | | |
| Oplissing | | | | | | |
| Planning | | | | | | |
| Financiën | | | | • | | |
| Pol./Best. | | | | | | |

Toelichting op de wijzigingen

2011: het project is nieuw opgenomen in het MIRT. In november 2009 is de taakstellende rijksbijdrage uit het Nota Ruimtebudget voor dit project vastgesteld, waarmee het project is overgegaan naar de realisatiefase.

Afsluitdijk

| | |
|-------------------|---------------------|
| Gebied | Noordwest-Nederland |
| Onderwerp | Waterveiligheid |
| Ministerie | IenM |
| Fase | Planuitwerking |



Opgave In 2006 is vastgesteld dat de Afsluitdijk niet meer voldoet aan de vereisten voor de veiligheid tegen overstroming vanuit zee. Het kabinet heeft besloten de Afsluitdijk (dijklichaam en civieltechnische kunstwerken) een flinke opknappbeurt te geven. De veiligheid dient tot tenminste 2050 gegarandeerd te worden (eerste stap van de stapsgewijze aanpak tot 2100).

Oplossing In 2007 is samen met de regio een verkenning gestart. Als resultante van deze verkenning, waaraan ook marktpartijen hebben bijgedragen, is op 23 december 2011 de Rijksstructuurvisie Afsluitdijk vastgesteld en is de Bestuursovereenkomst Afsluitdijk ondertekend door Rijk en regionale partijen. Dit heeft geleid tot de volgende opgave:

- versterking van het dijklichaam volgens het principe van een overslagbestendige dijk, met groene (vegetatie) uitstraling;
- renovatie en versterking van de bestaande kunstwerken Den Oever en Kornwerderzand (spui- en schutsluizen).

Planning

Start verkenning: 2007

Start planuitwerking: 2012

De Afsluitdijk zal volgens planning in 2020 weer aan de wettelijke veiligheidsnormen voldoen.

Financiën

De taakstellende rijksbijdrage voor de uitvoering is € 577 mln. Daarnaast stelt het

Rijk een bedrag van € 20 mln beschikbaar voor projecten die in het kader van de ambities worden uitgevoerd door de regio, waarbij de regio zorg draagt voor tenminste eenzelfde bedrag (niet zijnde andere rijksmiddelen) als de rijksbijdrage. De rijksbijdrage is bedoeld om concrete duurzame initiatieven mogelijk te maken, zoals blue energy en zonne-energie. Deze initiatieven hebben een raakvlak met de topsector Water en dragen bij aan rijksdoelen. Het gaat om ambities passend binnen de Rijksstructuurvisie en Bestuursovereenkomst Toekomst Afsluitdijk.

Politiek/bestuurlijk De MIRT-voorkeurbeslissing, die is vastgelegd in de Structuurvisie Toekomst Afsluitdijk, betreft maatregelen om de dijk en kunstwerken op orde te brengen en biedt ruimte aan de ontwikkeling van regionale ambities op het gebied van duurzaamheidsinitiatieven, innovatie, recreatie en toerisme, natuur en bereikbaarheid. In december 2011 hebben Rijk en regio een bestuursovereenkomst getekend waarin afspraken zijn gemaakt over de wijze waarop deze ambities kunnen aanhaken bij de opgave voor de waterveiligheid.

Uitvoering De projectorganisatie heeft begin 2012 opdracht gekregen voor de planuitwerking en voorbereiding realisatie. De projectopdracht omvat het opleveren van een projectbesluit en het ter hand nemen van de voorbereiding van de realisatie.

Projecthistorie

'08 '09 '10 '11 '12 '13

Algemeen

MIRT fase

Opgave

Oplossing

Planning

Financiën

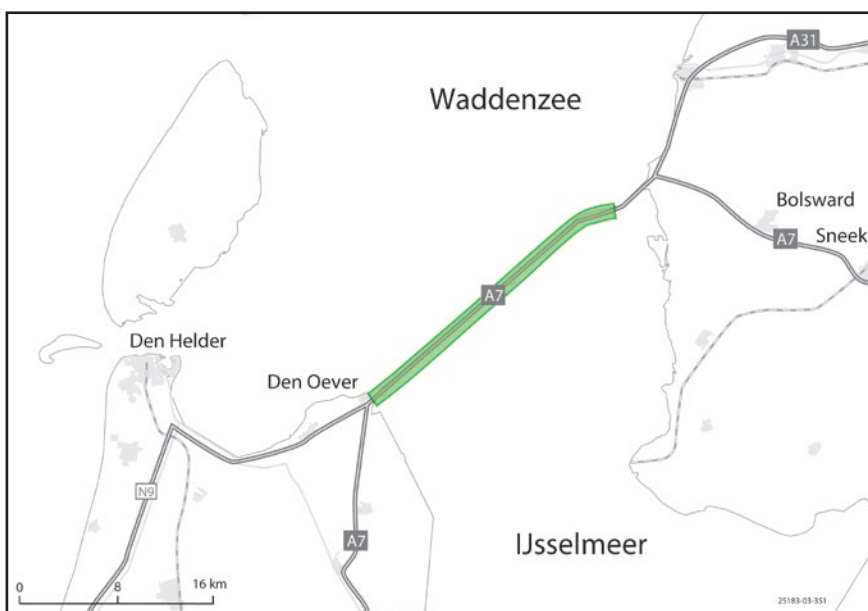
Pol./Best.

Toelichting op de wijzigingen

2013: het project is overgegaan naar de planuitwerkingfase. Ophoging met € 20 mln voor regionale ambities.

Extra Spuicapaciteit Afsluitdijk

Gebied Noordwest-Nederland
Onderwerp Waterveiligheid
Ministerie IenM
Fase Planuitwerking



Opgave Het water uit het IJsselmeer wordt naar de Waddenzee afgevoerd via twee spuiccomplexen in de Afsluitdijk (één bij Den Oever en één bij Kornwerderzand). In de winter wordt het streefpeil (NAP-0.40 m) steeds vaker en steeds sterker overschreden. Het handhaven van het winterstreefpeil zal in de toekomst nog moeilijker worden. Dit als gevolg van toekomstige ontwikkelingen zoals zeespiegelstijging en toenemende rivierafvoeren. De capaciteit van de huidige spuisluizen zal in de toekomst ontoereikend worden. Bij de te verwachte relatieve zeespiegelstijging is het met de beschikbare spuicapaciteit niet mogelijk om het huidige peilbeheer voort te zetten en de veiligheid tegen overstroming in het IJsselmeergebied te handhaven.

Oplossing Om voldoende spuicapaciteit beschikbaar te hebben, is onderzoek gedaan naar een extra spuiccomplex. De locatie in de Afsluitdijk en dimensionering van het spuiccomplex worden bepaald door zowel de effecten op ecologische waarden van de Waddenzee en het IJsselmeer, als de effecten op de diverse gebruiksfuncties in de omgeving en de effectiviteit van de spuisluizen. Een MER is in uitvoering. Er wordt tevens onderzocht of een combinatie van pompen en spuien een alternatief is voor een nieuw te bouwen spuiccomplex. Er is afstemming met het project Afsluitdijk.

Inpassing De volgende inpassingsmaatregelen worden onderscheiden:

1. Vispasseerbaarheid
2. Landschappelijke inpassing
3. Mitigerende en compenserende maatregelen.

Planning

Projectbeslissing: 2012
 Start realisatie: 2014
 Oplevering: 2017

Financiën Het budget voor de uitvoeringsfase is nog niet vastgesteld. De raming van de projectkosten is afhankelijk van het te kiezen alternatief. Voor de uitvoering van dit project wordt vooralsnog rekening gehouden met een budget van € 203 mln.

Politiek/bestuurlijk Op 14 februari 2007 is voor het MER ingestemd met de voorlopige locatiekeuze, die voorzien is op het grondgebied van de provincie Fryslân.

Uitvoering In 2006 is een PPC uitgevoerd. Op basis daarvan is gekozen voor een DBM-contract. Bij de uitwerking daarvan is echter gebleken dat deze contractvorm niet realistisch is. De marktbenadering wordt daarom herzien en blijft zo dicht mogelijk bij de oorspronkelijke uitgangspunten. Onderzocht wordt of de uitvoering van dit project gekoppeld kan worden aan de uitvoering van de versterking van de Afsluitdijk.

Projecthistorie

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | | | | | | |
| MIRT fase | | | | | | |
| Opgave | | | | | | |
| Oplossing | | | | | | • |
| Planning | • | • | • | • | • | |
| Financiën | | | | | • | |
| Pol./Best. | | | | | | |

Toelichting op de wijzigingen

2008: het eerder inschakelen van de markt voor uitvoering en vervlechten met de ruimtelijke besluitvormingsprocedure is niet realiseerbaar. Hierdoor zijn projectbesluit en start realisatie vertraagd. De opleverdatum blijft 2013.

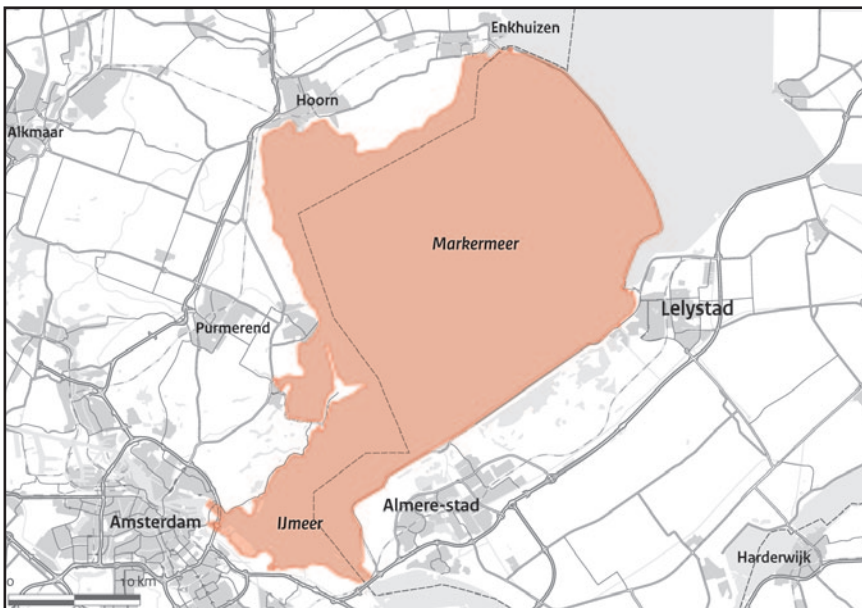
2009-2011: start realisatie is verschoven. De oplevering blijft voorzien voor 2017.

2012: de planning voor de start van de realisatie is verschoven, de oplevering blijft voorzien voor 2017. Vanwege de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 41 mln) en is taakstelling PPS (5,2 mln) uit het Regeerakkoord verwerkt.

2013: in verband met nieuwe inzichten in het project, vindt onderzoek plaats naar het plaatsen van pompen in (een van) de bestaande spuiccomplexen als alternatief voor extra spuicapaciteit.

Natuurlijker Markermeer/ IJmeer (NMIJ)

| | |
|-------------------|---------------------|
| Gebied | Noordwest-Nederland |
| Onderwerp | Waterkwaliteit |
| Ministerie | IenM en EL&I |
| Fase | Realisatie |



Opgave Met de aanleg de Houtribdijk tussen Enkhuizen en Lelystad raakten het Markermeer en IJmeer afgesneden van het IJsselmeer. Het water raakte door slib vertroebeld, waardoor de plantengroei stagneerde. De meren bevatten maar weinig voedsel. Door dit alles dreigde het gebied zijn aantrekkelijkheid voor mens en dier te verliezen.

Oplossing In 2008 is onder regie van de provincies Noord-Holland en Flevoland een ontwikkelingsvisie voor Markermeer-IJmeer opgesteld. Doel: een toekomstbestendig, robuust en veerkrachtig natuurlijk gebied. Tegelijkertijd is het onderzoeksproject Natuurlijk(er) Markermeer-IJmeer gestart. In het onderzoeksproject worden tussen 2009 en 2015 op verschillende plekken in het gebied kansrijke maatregelen uitgetest. Er zijn experimenten voorzien met een slibscherm, het aanleggen van een moeras en verschillende innovatieve experimenten in een proeftuin. De belangrijkste vragen zijn: hoe is het slibgehalte in het Markermeer-IJmeer te verminderen; hoe kunnen de diversiteit en de dynamiek van het leefgebied voor planten en dieren vergroot worden; en hoe zijn binnendijkse en buitendijkse natuurgebieden beter met elkaar te verbinden? Het project moet uitwijzen welke investeringen in natuurontwikkeling het grootste effect sorteren op het realiseren van een robuust ecologisch systeem en een klimaatbestendig watersysteem in IJmeer en Markermeer. De

resultaten zijn mede bepalend voor het Rijk-Regio-programma Amsterdam-Almere-Markermeer (RRAAM). Het uiteindelijke doel is om duidelijk te maken of het mogelijk is een surplus aan natuurwaarden te creëren en inzicht te krijgen in eventuele kosten hiervoor; dit om ruimtelijke ontwikkelingen in dit door Natura 2000 beschermde gebied mogelijk te maken.

Planning

Projectbeslissing: december 2008
Uitvoeringsbeslissing: december 2009
Start realisatie: januari 2010
Oplevering: december 2015

Financiën Taakstellend budget vanuit EL&I: € 22 mln.

Politiek/bestuurlijk In 2007 is door de staatssecretaris van voormalig VenW het Randstad Urgent-contract Toekomstagenda Markermeer-IJmeer ondertekend. In dit contract is het project Natuurlijker Markermeer/ IJmeer aangekondigd. Dit project is gelinkt aan besluitvorming over de ontwerp rijkstructuurvisie RRAAM eind 2012.

Uitvoering Een marktpartij voert voor een groot deel het werk uit. De regierol blijft bij RWS. Er worden in de contracten beslismomenten (go/no go) ingebouwd om flexibel te zijn ten behoeve van politieke besluitvorming.

Projecthistorie

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | | | | | | |
| MIRT fase | | • | | | | |
| Opgave | | | | | | |
| Oplossing | | | | | | |
| Planning | | | | | | |
| Financiën | | • | | | • | |
| Pol./Best. | | | | | | |

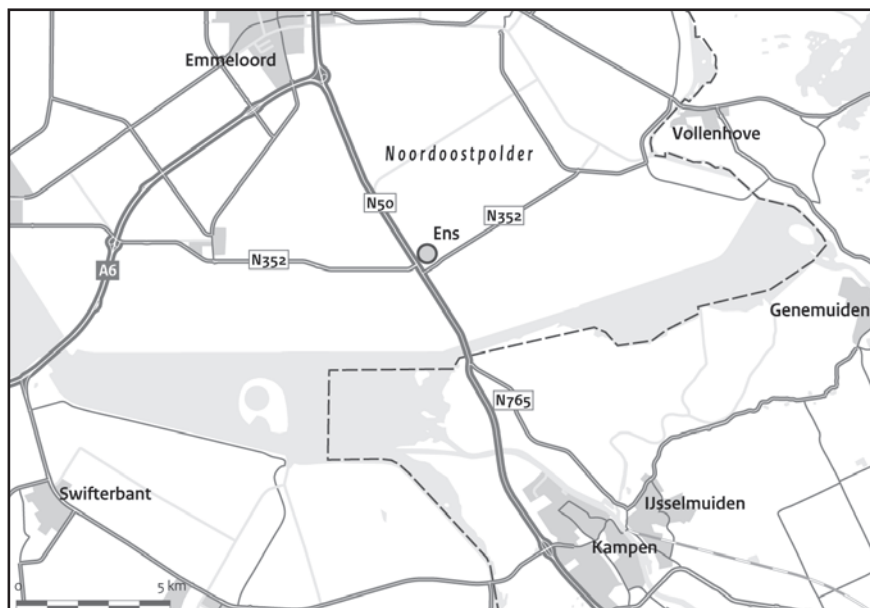
Toelichting op de wijzigingen

2009: project is nieuw in de realisatiefase.

2012: de projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 4 mln).

N50 Ens-Emmeloord

| | |
|-------------------|---------------------|
| Gebied | Noordwest-Nederland |
| Onderwerp | Hoofdwegen |
| Ministerie | IenM |
| Fase | Verkenning |



Opgave De 100 km/h-weg N50 tussen Ens en Emmeloord maakt deel uit van het hoofdwegennet 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); 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/h (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

Startbeslissing: 2011

Tracébesluit: 2013

Start realisatie: 2013/2014

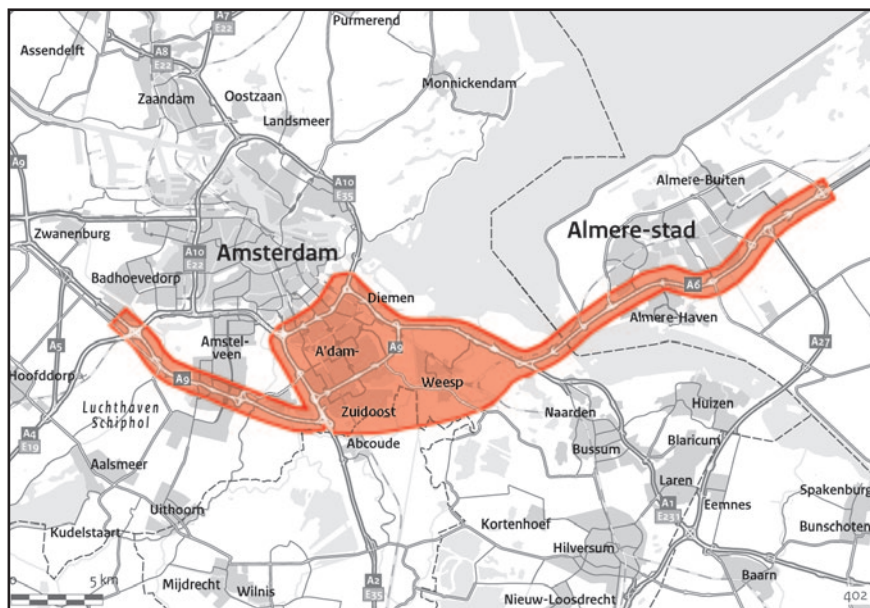
Openstelling: 2014/2015

Betrokkenen Op 23 januari 2012 is een convenant ondertekend met de bestuurlijke voorkeur voor dit project. Met het ondertekenen van het convenant wordt eind 2012 de planuitwerkingsfase gestart. Het tracébesluit komt tot stand middels de verkorte tracéwet procedure. Dit betekent dat in de startbeslissing het voorkeursalternatief is vastgelegd en dat de varianten worden uitgewerkt t.b.v. het nemen van een tracébesluit.

In het bestuurlijke convenant is afgesproken dat het taakstellend budget voor dit project € 17 mln zal zijn. 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).

A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere

| | |
|-------------------|---------------------|
| Gebied | Noordwest-Nederland |
| Onderwerp | Hoofdwegen |
| Ministerie | IenM |
| Fase | Realisatie |



Opgave De bereikbaarheid over de weg in de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere laat te wensen over. Toekomstige ontwikkelingen zoals de uitbreiding van Almere met 60.000 woningen tussen 2010 en 2030 zetten op lange termijn de bereikbaarheid over de weg verder onder druk.

Oplossing In 2007 heeft het kabinet een voorkeur uitgesproken voor het Stroomlijnalternatief (uitbreiden bestaande weginfrastructuur A1/A2/A6/A9/A10-Oost tussen knooppunt Badhoevedorp en aansluiting Almere Buiten Oost). In oktober 2008 is in het Standpunt deze keuze herbevestigd. Het Standpunt is verder uitgewerkt in het Tracébesluit (TB) dat in maart 2011 is vastgesteld. In het Standpunt en het OTB is de keuze voor het Stroomlijnalternatief gekoppeld aan een groot aantal inpassingsmaatregelen. De belangrijkste daarvan zijn de aanleg van tunnels in de A9 in Amstelveen en Amsterdam Zuidoost, een eco-aqueduct in de A1 bij Muiden en het op maaiveld brengen van de A6 bij de Weerwaterzone in Almere.

Planning

Tracébesluit: 2011

Start realisatie: 2012

Openstelling: 2020

Voor delen van het project staat de openstelling eerder gepland dan 2020.

Financiën Taakstellend budget: € 4.118 mln (incl. bijdragen derden € 483 mln). Het budget is incl. de rijksbijdrage aan de kruising natte as A1 en groene uitweg.

Politiek/bestuurlijk Rijk en regio hebben in 2007 en 2008 overeenkomsten getekend waarin zij instemmen met het Stroomlijnalternatief en met afspraken over de inpassing van dit alternatief. Er is een aanvullende bestuursovereenkomst ondertekend over de busvoorzieningen tussen Almere en het knooppunt Watergraafsmeer.

Uitvoering Het project wordt innovatief aanbesteed in vijf delen. De uitvoering van het eerste deelproject (A10-Oost / A1 Watergraafsmeer-Diemen) start in 2012. Het tweede deelproject (A1 Diemen-Muiderberg / A6 Muiderberg-Almere Havendreef) wordt aanbesteed in 2012. De andere drie deelprojecten (A9 Gaasperdammerweg, A9 Amstelveen en A6 Almere Havendreef-Almere Buiten Oost) volgen in de jaren 2014 tot 2017.

Projecthistorie

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | | | | | | |
| MIRT fase | | | | | | • |
| Opgave | | | | | | |
| Oplossing | | | | | | |
| Planning | | | | | | • |
| Financiën | | | | • | • | • |
| Pol./Best. | | • | • | • | • | |

Toelichting op de wijzigingen

2009: in oktober 2007 is een overeenkomst getekend met de regio. In april 2008 is de Trajectnota/MER 2^e fase afgerond.

2010: in oktober 2008 is een aanvullende overeenkomst getekend met de regio en is het Standpunt ingenomen.

2011: in maart 2010 is het ontwerp Tracébesluit vastgesteld, tegelijkertijd is het taakstellende budget verhoogd.

2012: in maart 2011 is het Tracébesluit vastgesteld; tegelijkertijd is het taakstellende budget verhoogd en is een aanvullende bestuursovereenkomst gesloten. Tevens is de uitvoeringsplanning vastgesteld. De projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellende budget aangepast voor de generieke BLD-bijdrage (€ 385 mln).

2013: het TB is onherroepelijk geworden en de realisatie is gestart in januari 2012. Als gevolg van 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, omdat dit deel van het project binnen SAA wordt uitgevoerd.

Ag Omlegging Badhoevedorp

| | |
|-------------------|---------------------|
| Gebied | Noordwest-Nederland |
| Onderwerp | Hoofdwegen |
| Ministerie | IenM |
| Fase | Realisatie |



Opgave De A9 veroorzaakt door zijn ligging door de kern van Badhoevedorp milieu- en 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

Tracébesluit: 2012
Start realisatie: 2013
Openstelling: 2017

Financiën Taakstellend budget: € 326 mln.
Bijdrage van derden: € 172 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 bestuurlijke 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). Het tracébesluit is in april 2012 vastgesteld.

Uitvoering Uit de uitgevoerde marktscan en inkoopstrategie komt naar voren dat een marktbenadering niet aan de orde is. In 2008 is een Public Private Comparison (PPC) uitgevoerd. Op basis daarvan is gekozen voor een Design & Build-contract.

Projecthistorie

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | | | | | | |
| MIRT fase | | | | | | • |
| Opgave | | | | | | |
| Oplossing | | • | | | | |
| Planning | • | | | | • | |
| Financiën | | • | | | • | • |
| Pol./Best. | | | | • | | • |

Toelichting op de wijzigingen

2008: in februari 2007 is met het ter visie leggen van de startnotitie gestart met de planuitwerking.

2009: naar aanleiding van de inspraak startnotitie is er een derde alternatief bijgekomen, het binnenringalternatief. Deze wordt meegenomen in de Tracé/MER-procedure. In het taakstellend budget is nu bijdrage derden opgenomen, maar de totaalkosten van het project zijn ongewijzigd.

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 bekostigingssystematiek 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.

A10 Tweede Coentunnel/ A5 Westrandweg/ N200 Halfweg

| | |
|-------------------|---------------------|
| Gebied | Noordwest-Nederland |
| Onderwerp | Hoofdwegen |
| Ministerie | IenM |
| Fase | Realisatie |



Opgave De Coentunnel is een groot bereikbaarheidsknelpunt in de Noordelijke Randstad. De verkeersdruk op de aansluitende A10-West heeft negatieve gevolgen voor de kwaliteit van de leefomgeving. Tevens ondervindt de ontsluiting van het Havengebied naar het achterland ernstige hinder van de verkeersproblemen. In dat gebied is er ook een leefbaarheids- en veiligheidsprobleem, vanwege de N200, die door de kern van Halfweg loopt.

Oplossing De Coentunnel wordt uitgebreid tot 2x3 rijstroken en 2 wisselrijstroken zodat er in de toekomst vijf rijstroken in de spitsrichting beschikbaar zijn. De A8 wordt plaatselijk verbreed tot 2x4 rijstroken en de A10-West wordt verbreed naar 2x3 rijstroken en 2 wisselrijstroken tot de aansluiting Westrandweg. Vervolgens gaat de A10-West over in 2x3 rijstroken tot de aansluiting S103. De Westrandweg wordt als autosnelweg met 2x2 rijstroken aangelegd om de aanvoer en afvoer richting de Tweede Coentunnel voor doorgaand verkeer te faciliteren, zodat de A10-West wordt ontlast. De Westrandweg zorgt voor een betere bereikbaarheid van het havengebied en biedt een mogelijkheid om het doorgaande verkeer op de N200 uit Halfweg om te leiden. De hoeveelheid doorgaand verkeer wordt daardoor teruggebracht.

Planning

Tracébesluit: Tweede Coentunnel 2007,

gewijzigd in 2008 / Westrandweg 2008

Start realisatie: 2009

Openstelling:

2013: Tweede Coentunnel en Westrandweg

2014: renovatie huidige Coentunnel

Financiën Taakstellend budget: € 2.016 mln (incl. B&O component) op basis van de contracten.

Politiek/bestuurlijk Convenanten: op 6 juli 2004 is de bestuursovereenkomst ondertekend die de basis vormt voor de financiering en scope van de projecten Tweede Coentunnel en Westrandweg. Over de afronding van het project N200 zijn bestuurlijke afspraken gemaakt. Op 21 februari 2007 is het Tracébesluit Capaciteitsuitbreiding Coentunnel door de minister vastgesteld. Dit Tracébesluit is op 13 maart 2008 gewijzigd voor wat betreft te nemen luchtmaatregelen, de juridische grondslag en de motivering met betrekking tot het onderwerp luchtkwaliteit. Het gewijzigde Tracébesluit Capaciteitsuitbreiding Coentunnel is vanaf 3 december 2008 onherroepelijk. Het Tracébesluit Westrandweg is vanaf 29 juli 2009 onherroepelijk.

Uitvoering Het DB-contract voor de Westrandweg en het DBFM-contract voor de Tweede Coentunnel zijn getekend.

File Top 50 Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 5, 26 en 45 uit de File Top 50.

Projecthistorie

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | | | | • | | |
| MIRT fase | | | | | | |
| Opgave | | | | | | |
| Oplossing | | | | | | |
| Planning | | • | | | • | |
| Financiën | | | | | • | |
| Pol./Best. | | | | | | |

Toelichting op de wijzigingen

2009: doordat de Wbm niet door de TK is aangenomen is optie tol op dit moment niet actueel. Als gevolg van de vernietiging van A4 Burgerveen-Leiden, de nieuwe methode gebiedsafbakening en nieuw luchtonderzoek is voor de Tweede Coentunnel een gewijzigd TB genomen en is het TB voor de Westrandweg met 1 jaar vertraagd. Budget is aangepast voor het onderdeel Tweede Coentunnel, in verband met de langere looptijd en de F+M componenten (€ 718 mln).

2011: na de renovatie van de huidige Coentunnel is de capaciteitsuitbreiding van beide Coentunnels in zijn geheel beschikbaar.

2012: de projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 182 mln). De oplevering verschuift met 3 – 9 maanden, onder meer doordat het bestaande contract wordt opgebroken voor de implementatie (deels) van de standaard tunneltechnische installaties (TK 2010-2011, 29296, nr. 20).

N50 Ramspol-Ens

| | |
|-------------------|---------------------|
| Gebied | Noordwest-Nederland |
| Onderwerp | Hoofdwegen |
| Ministerie | IenM |
| Fase | Realisatie |



Opgave De brug in de N50 bij Ramspol verkeert in technisch slechte staat. Het wegvak Ramspol-Ens is verkeersonveiliger dan de aangrenzende wegvakken. De vele brugopeningen belemmeren de doorstroming van het verkeer.

Oplossing Gerealiseerd wordt de aanleg van een nieuwe brug met een minimale doorvaarthoogte van 13 meter ten opzichte van de maatgevende waterstand en met een beweegbaar deel, alsmede de aanleg van een duurzaam veilige autoweg met 2x2 rijstroken tussen Ramspol en Ens die bij Ens een ongelijkvloerse kruising zal kennen.

Planning

Tracébesluit: 2009
Start realisatie: 2010
Openstelling: 2013

Financiën Taakstellend budget: € 134 mln (incl. € 26 mln RSP bijdrage).

Politiek/bestuurlijk

Toezeggingen: januari 1997: de vervanging van de Ramspolbrug zal door (voormalig) VenW in procedure worden gebracht. Oktober 2007: de minister heeft het gewijzigd standpunt ingenomen om de doorvaarthoogte van de brug van 7 naar 13 meter te brengen. Amendementen: de Tweede Kamer heeft ingestemd met het amendement van Hijum/Hofstra (TK 30800 A, nr 43) waardoor extra

€ 50 mln beschikbaar is voor de N50, de N35 en de N18. De minister heeft hiervan € 18 mln aangewend voor de N50.

In 2008 is afgesproken om uit het Regionaal Specifiek Pakket (RSP) van de Zuiderzeelijn € 26 mln bij te dragen aan dit project. Daarop is van de genoemde € 18 mln € 3 mln naar het Vliegveld Twente toegevoerd en € 15 mln aan het gedeelte van de N50 tussen Kampen en Kampen-zuid.

Bij de vaststelling van de scope is het taakstellend budget verhoogd tot € 118 mln. Het project maakt onderdeel uit van het Programma Spoedaanpak Wegen.

Uitvoering De marktbenadering heeft plaatsgevonden volgens de inkoopstrategie van de spoedaanpak die is gebaseerd op BVP (Best Value Procurement). In september 2011 is het noordelijk deel van het nieuwe N50 wegtracé opengesteld voor het verkeer. Openstelling gehele nieuwe N50 Ramspol-Ens, inclusief Ramspolbrug, is gepland in 2013. Afronding van het project uiterlijk in 2014.

Projecthistorie

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | | | | | | |
| MIRT fase | | | ● | | | |
| Opgave | | | | | | |
| Oplossing | | | | | | |
| Planning | | | ● | | | |
| Financiën | ● | ● | | ● | ● | ● |
| Pol./Best. | | | | | | |

Toelichting op de wijzigingen

2008: het budget is aangepast door aanwending van extra middelen (€ 18 mln) uit amendement van Hijum/Hofstra. De provincies Flevoland en Overijssel hebben elk een aanvullende bijdrage van € 1 mln toegezegd.

2009: met het ondertekenen van het convenant voor het Regionaal Specifiek Pakket Zuiderzeelijn is € 26 miljoen vastgelegd voor dit project. Het project is als gevolg van de vaststelling van het tweede gewijzigde standpunt en als gevolg van onderzoek naar luchtkwaliteit vertraagd.

2010: het project is overgegaan naar de realisatiefase.

2011: als gevolg van de aanbestedingsprocedure en de aanpassing van de brug aan de scheepswerven is het budget verhoogd naar € 132 mln. De regio draagt de helft bij in de meerkosten van de aanpassing van de brug.

2012: de projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 9 mln).

2013: de stijging in de projectkosten is het gevolg van een nadere onderhandeling over het contract na een meerkostenclaim door de aannemer.

Amsterdam Zuidas

| | |
|-------------------|--------------------------------------|
| Gebied | Noordwest-Nederland |
| Onderwerp | Hoofdwegen en Spoorwegen personen |
| Ministerie | IenM |
| Fase | Planuitwerking |



Opgave De ruimtelijke ontwikkelingen in de corridor Haarlemmermeer-Almere en de Zuidas zelf versterken de toename van reizigers en verkeer. Door opening van de Utrechtboog, HSL-Zuid, Noord-Zuidlijn en Hanzelijn neemt het railverkeer toe. De ZSM-maatregelen op de A10 zullen op termijn onvoldoende capaciteit bieden. Daarom is een robuuste wegverbreding nodig. Naast de investeringen in infrastructuur is ook een investering in ruimtelijke kwaliteit nodig om de Zuidas uit te laten groeien tot een Europese toplocatie.

Oplossing Er wordt uitgegaan van een volledig 4-sporige zuidtak en een 6-sporig station en een OV-terminal. Tevens wordt uitbreiding voorzien van de A10-Zuid tot 2x5 rijstroken.

Planning

Tracébesluit: 2015

Start realisatie: vanaf 2013 (onderdelen van het project starten voor het onherroepelijk tracébesluit. Deze worden gerealiseerd via OV-SAAL en het bestemmingsplan van Amsterdam)

Oplevering: 2021-2025 (de diverse project onderdelen komen op verschillende momenten gereed)

Financiën

De projectkosten bedragen €1.385 mln (incl. BTW over de rijksinfrastructuur). Het Rijk draagt € 979 mln bij, de provincie Noord-

Holland € 75 mln, de Stadsregio Amsterdam € 130 mln en gemeente Amsterdam € 201 mln.

Politiek/bestuurlijk

1. In 2006 hebben betrokken overheden in een bestuursovereenkomst afspraken gemaakt over de besluitvormingsprocedure voor een Zuidas-Dok-onderneming en de overheidsbijdragen daaraan.
2. In 2009 is na advisering door een rijksvertegenwoordiger geconstateerd dat een Zuidas-Dok-onderneming en veiling van 60% van de aandelen daarin aan private partijen niet haalbaar is. De veilingprocedure is formeel beëindigd.
3. Rijk en regio hebben in 2010 besloten een gezamenlijke organisatie op te richten die een voorkeursbeslissing voorbereidt voor het project Zuidas. Tegelijk met de voorkeursbeslissing worden ook nieuwe voorstellen voor een haalbare business case, de risicoverdeling en de structurering van het project opgesteld.
4. In februari 2012 hebben Rijk en regio besloten om hun bijdragen aan het project te verhogen en is de gewenste scope vastgelegd. Na afronding van de verkenning zijn er afspraken gemaakt over risicoverdeling en governance. In juli 2012 is een bestuursovereenkomst gesloten en de voorkeursbeslissing genomen. De planuitwerking is medio 2012 gestart.

Projecthistorie

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | | | | | | |
| MIRT fase | | | | | | |
| Opgave | | | | | | |
| Oplossing | | | | | | |
| Planning | | • | | | | • |
| Financiën | • | • | • | • | • | • |
| Pol./Best. | | | • | | • | • |

Toelichting op de wijzigingen

2008: om actuele inzichten uit de planuitwerking en het onderzoeksproces van de kwartiermaker in de procedure te integreren, is besloten tot herstart van de tracéwet-procedure.

2009: het taakstellend budget is bijgesteld vanwege indexatiecorrectie.

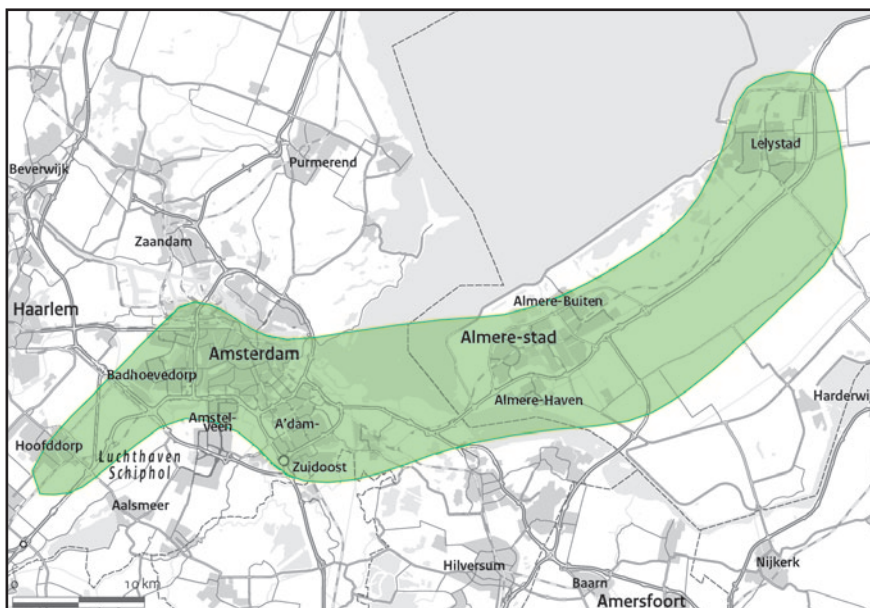
2011: in 2010 hebben het Rijk, de gemeente Amsterdam, de stadsregio en de provincie Noord-Holland een gezamenlijke projectorganisatie opgericht. Ter dekking van de kosten van de realisatie van delen van de Zuidas door OV SAAL is een budgetoverheveling naar OV SAAL doorgevoerd (€ 233 mln incl. BTW).

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 wending. Er is overeenstemming over de project scope en benodigde afspraken voor de planuitwerkingsfase en de voorbereiding van de start realisatie zijn gemaakt. De nieuwe projectopzet heeft ook gevolgen voor de planning. Deze is ten opzichte van eerdere prognoses vertraagd.

OV Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad

| | |
|-------------------|---------------------|
| Gebied | Noordwest-Nederland |
| 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 is met de uitvoering voor OV SAAL KT cluster c (spooruitbreidingen op de Zuidtak in Amsterdam) begonnen. Voor OV SAAL KT cluster a (spooruitbreidingen op de Flevolijn) is in januari 2012 het tracébesluit gepubliceerd. In februari 2012 is er een beschikking afgegeven voor geluidsmaatregelen in Weesp en Muiderberg; in het derde kwartaal van 2012 wordt er een beschikking afgegeven voor de overige werkzaamheden van cluster a. Voor OV SAAL 2020 is in overleg met de betrokken overheden en de spoorsector besloten de besluitvorming te combineren met de besluitvorming over lange termijn in het kader van RRAAM eind 2012. Inmiddels is in overleg met de betrokken overheden gestart met variantonafhankelijke planuitwerkingswerkzaamheden. Over de werkzaamheden aan alternatieven via de Hollandsebrug wordt gerapporteerd in het kader van RRAAM.

Planning

Tracébesluit:

- OV SAAL KT cluster c 2010
- OV SAAL KT cluster a 2012
- OV SAAL 2020 - 2014

Start realisatie:

- OV SAAL KT cluster c 2010
- OV SAAL KT cluster a 2012
- OV SAAL 2020 - 2016

Oplevering:

- korte termijnmaatregelen 2012/2016
- 2020 maatregelen 2016/2020

Financiën Voor OV SAAL is in totaal €1,588 mln beschikbaar. Er is binnen de beschikbare middelen rekening gehouden met € 54 mln voor beheer en onderhoud en met € 15 mln voor overige activiteiten. Afhankelijk van het principe-besluit over langetermijnmaatregelen is het mogelijk dat een deel van het MLT-budget ingezet wordt voor OV-maatregelen.

Politiek/bestuurlijk Het project OV SAAL wordt aangestuurd door een bestuurlijk duo (minister van IenM en wethouder Verkeer, vervoer en infrastructuur van de gemeente Amsterdam).

Projecthistorie

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | | | | | | |
| MIRT fase | | | | | | |
| Opgave | | | | | | |
| Oplossing | | | | | • | |
| Planning | | | | • | | |
| Financiën | | | | • | • | • |
| Pol./Best. | | | | | | |

Toelichting op de wijzigingen

2011: tracébesluit voor spooruitbreidingen in Amsterdam vastgesteld.

2012: tracébesluit maatregelen Flevolijn vastgesteld, studie LT Hollandsebrug opgestart, besluitvorming OV SAAL 2020 eind 2012. In het project OV SAAL KT cluster a wordt rekening gehouden met een bijdrage van € 20 mln in de kosten van geluidsmaatregelen uit het project Goenoord. In Muiderberg bouwt Prorail een geluidsscherm voor weg en spoor. De kosten worden door beide modaliteiten gedeeld; het project SAA draagt € 2,6 mln bij aan het budget voor OV SAAL KT cluster a. Voor dit project is een taakstelling van € 45 mln in het kader van het Regeerakkoord van toepassing. Voor de periode 2012-2020 is totaal € 2,2 mln overgeboekt naar HXII omdat vanaf 2012 materiële en personele uitgaven daarop worden verantwoord.

2013: binnen het programmabudget was rekening gehouden met € 11 mln ten behoeve van de aanleg van stationsstallingen. Deze gelden zijn toegevoegd aan het realisatieproject Fietsparkeren bij stations. In de begroting 2011 heeft een overheveling van scope en budget (€ 233 mln) plaatsgevonden vanuit het project Amsterdam Zuidas WTC. Inmiddels is de scope van het project OV SAAL KT cluster c aanzienlijk veranderd in het kader van robuust spoor en is ook het toekomstperspectief van het project Zuidas veranderd. Daarom is een bedrag van € 24 mln weer toegevoegd aan het project Zuidas.

Amsterdam CS, Cuypershal

| | |
|-------------------|---------------------|
| Gebied | Noordwest-Nederland |
| Onderwerp | Spoorwegen personen |
| Ministerie | IenM |
| Fase | Realisatie |



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

Realisatie Middentunnel 2012-2014;
Realisatie Cuypersgebouw 2012-2015;
Realisatie Oosttunnel 2014-2016.

Financiën Taakstellend budget: € 37 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).

Projecthistorie

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | | | ● | | | |
| MIRT fase | | | | | | |
| Opgave | | | | | | |
| Oplossing | | | | | | |
| Planning | | | | | ● | ● |
| Financiën | | | | | | |
| Pol./Best. | | | | | | |

Toelichting op de wijzigingen

2010: het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

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

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 de uitvoering van de IJ-hal in 2013 en 2014 is er de noodzaak vaart te maken met de besluitvorming over ontwerpkeuzes en budget Oosttunnel. Oostpassage kan pas worden afgebouwd nadat deze tijdelijk dienst heeft gedaan als transfertunnel tijdens de verbreding en buitendienstneming van de Oosttunnel.

Amsterdam CS, fietsenstalling

| | |
|-------------------|---------------------|
| Gebied | Noordwest-Nederland |
| Onderwerp | Spoorwegen personen |
| Ministerie | IenM |
| Fase | Realisatie |



Opgave Er is bij Amsterdam CS een tekort aan beveiligde en onbeveiligde 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 totaal 10.000 fietsparkeerplaatsen gerealiseerd.

1. Aan de oostzijde wordt de bestaande stalling in het voormalige Postzakkengebouw uitgebreid tot ruim 2.000 fietsparkeerplaatsen.
2. Aan de noordwestzijde wordt een stalling gerealiseerd met 1.000 fietsparkeerplaatsen.
3. Aan de zuidwestzijde is gezocht naar een locatie voor een grote stalling met 7.000 fietsparkeerplaatsen. In overleg tussen de gemeente Amsterdam, NS en ProRail is besloten deze stalling niet te realiseren onder het wateroppervlak van het Westelijk Openhavenfront, maar onder het westelijke deel van het stationsvoorplein in combinatie met nieuwbouw op de plaats van de huidige zuidweststalling.

Nader bekeken wordt of er in relatie tot de Programma's Hoogfrequent Spoor en Ruimte voor de Fiets meer stallingsplaatsen bij Amsterdam CS noodzakelijk zijn.

Planning

Projectbesluit: 2011
Start realisatie: 2012
Oplevering: 2013/2018

Financiën Taakstellend budget: € 34 mln.

Politiek/bestuurlijk De gemeente, NS en ProRail stemmen hun lange termijn 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.

Projecthistorie

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | | | | | | |
| MIRT fase | | | | | | |
| Opgave | | | | | | |
| Oplossing | | • | | • | • | |
| Planning | | • | | • | • | |
| Financiën | | | | | • | |
| Pol./Best. | | | | | | |

Toelichting op de wijzigingen

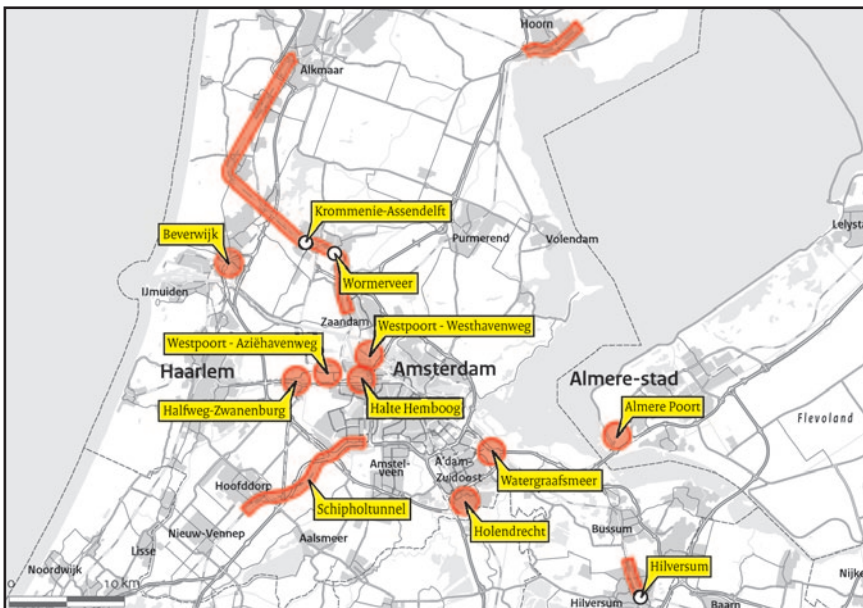
2009: onderzocht wordt een variant onder het wateroppervlak van het Westelijk Openhavenfront, waar 7000 plaatsen haalbaar worden geacht, binnen het taakstellend budget (realisatie eind 2012). De stalling aan de Noord-Westzijde voorziet in 1000 stallingplaatsen (realisatie 2011) Door de aanleg van de Noord-Zuidlijn treedt vertraging op.

2011: in overleg met de partners is gekozen voor uitwerking van de zuidwestelijke stalling onder de westelijke tramlus. Vanwege de samenhang met de Noord/Zuidlijn kan deze stalling in 2013 of 2014 gerealiseerd worden, de stalling 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.

Regionet, fase 1

| | |
|-------------------|---------------------|
| Gebied | Noordwest-Nederland |
| Onderwerp | Spoorwegen personen |
| Ministerie | IenM |
| Fase | Realisatie |



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 Gooilijn 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 Halfweg/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

Start realisatie: 2006
Oplevering: 2007-2015

Financiën Taakstellend budget: € 182 mln.

Politiek/bestuurlijk Convenanten: de projecten betreffen de uitwerking van de Bestuursovereenkomst Bereikbaarheids-offensief Noordelijke Randstad.

Projecthistorie

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | | | | | | |
| MIRT fase | | | | | | |
| Opgave | | • | | | | |
| Oplossing | | | | | | |
| Planning | | | • | | | • |
| Financiën | | • | | • | • | |
| Pol./Best. | | | | | | |

Toelichting op de wijzigingen

2009: beschikking (halte Hemboog, Infra-maatregelen Schiphol 24, emplacement Aziëhavenweg) afgegeven. N.a.v. planuitwerking Transformatorweg is t.b.v. voorbereiding 2-sporige dive onder € 4 mln overgeheveld naar het Herstelplan Spoor 2^e fase.

2010: beschikkingen Hoofddorp keurvoorziening, seinverdichting Zaanlijn, maatregelen Beverwijk, Almere Poort en Halfweg 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 gevegd dan vooraf aangenomen.

Ombouw Amstelveenlijn (hoogwaardige tramverbinding)

| | |
|-------------------|---------------------------------|
| Gebied | Noordwest-Nederland |
| Onderwerp | Regionale/lokale infrastructuur |
| Ministerie | IenM |
| Fase | Planuitwerking |



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 tramnet van Amsterdam. Ombouw Amstelveenlijn draagt bij aan betere bereikbaarheid van Amstelveen, de Zuidas en de binnenstad van Amsterdam.

Planning

Start realisatie: 2013
Oplevering: 2019

Financiën Ombouw is een regionaal project waarvoor de stadsregio verantwoordelijk is. IenM heeft voor de ombouw een bijdrage van (minimaal) € 75 mln gereserveerd.

Uitvoering De stadsregio Amsterdam is verantwoordelijk voor de uitvoering, financiering en exploitatie van het project.

Projecthistorie

'08 '09 '10 '11 '12 '13

Algemeen

MIRT fase

Opgave

Oplossing

Planning

Financiën

Pol./Best.

Toelichting op de wijzigingen

2013: project is nieuw opgenomen in het MIRT.

N201

| | |
|-------------------|---------------------------------|
| Gebied | Noordwest-Nederland |
| Onderwerp | Regionale/lokale infrastructuur |
| Ministerie | IenM |
| Fase | Realisatie |



Opgave De verkeersveiligheid en de leefbaarheid binnen de kernen Aalsmeer en Uithoorn zijn onvoldoende. Daarnaast is de bereikbaarheid van de mainport Schiphol en van lokale bedrijven, zoals de Verenigde Bloemenveilingen Aalsmeer (VBA), onvoldoende en wordt de huidige aansluiting van de N201 op de A4 door het vele verkeer overbelast.

Oplossing Om de dorpskernen van Aalsmeer en Uithoorn te ontlasten en veiliger te maken, en de doorstroming voor met name het vrachtverkeer te verbeteren, wordt de N201 omgelegd naar het noorden. De route van en naar de VBA en de aan Schiphol gerelateerde bedrijven krijgen een betere ontsluiting met het hoofdwegennet via de A4 en de A9. De omgelegde N201 en de Bennebroekerweg krijgen een aansluiting op de nieuw aan te leggen parallelstructuur van de A4. De huidige Fokkerweg langs de Ringvaart wordt verbreed en krijgt een extra aansluiting op de A9 ter hoogte van het Amsterdamse Bos. De Fokkerweg op palen door de kantorenlocatie Schiphol-Rijk is vervangen door het zogenaamde Boerenlandtracé, ter plaatse van de reservering voor de toekomstige Parallele Kaagbaan. Er is overeenstemming over een gestrekte uitvoering van de Boerenlandvariant (zonder S-bocht).

Planning

Start realisatie: 2006
Oplevering: 2013

Financiën De rijksbijdrage is in het bestuurlijk overleg MIT eind 2003 vastgesteld op € 110 mln (onderdeel envelop regionale bereikbaarheid) plus € 30 mln overheveling van de Zuidtangent Oost-West fase 2 naar dit project. In het bestuurlijk overleg MIT eind 2004 is afgesproken dat het eventueel resterende bedrag van Mediapark Hilversum (€ 25 mln) in de N201 zal worden geïnvesteerd. In het bestuurlijk overleg MIT eind 2005 is afgesproken dat de rijksbijdrage nog moet worden geïndexeerd van prijspeil 2001 naar prijspeil 2004. De rijksbijdrage voor het project N201 is daarmee verhoogd van € 166 mln naar € 178 mln. De beschikking is in december 2007 afgegeven.

Politiek/bestuurlijk Toezeggingen: tijdens de bestuurlijke overleggen MIT van eind 2003, eind 2004 en eind 2005 zijn met de provincie Noord-Holland afspraken gemaakt over de totale rijksbijdrage.

Convenant: in september 2009 is er een convenant gesloten tussen de provincie Noord-Holland, de gemeente Haarlemmermeer, Schiphol en voormalig VenW, waarin is vastgelegd dat indien de Parallele Kaagbaan wordt aangelegd de Boerenlandvariant zal worden verplaatst. Hiervoor blijft budget bij de provincie gereserveerd.

Uitvoering De provincie Noord-Holland is verantwoordelijk voor de uitvoering van dit project.

Projecthistorie

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | | | | | | |
| MIRT fase | | | | | | |
| Opgave | | | | | | |
| Oplossing | | | • | | • | |
| Planning | | • | | | | • |
| Financiën | | | | | | |
| Pol./Best. | | | | | | |

Toelichting op de wijzigingen

2009: project is in uitvoering; oplevering is voorzien voor 2012.

2010: er is gekozen voor het Boerenlandtracé; de exacte ligging wordt nog onderzocht.

2012: medio 2010 is er overeenstemming bereikt over een gestrekte uitvoering van de Boerenlandvariant.

2013: project is vertraagd vanwege ondermeer de keuze voor Boerenlandvariant.

Noord-Zuidlijn (Noord-WTC)

| | |
|-------------------|---------------------------------|
| Gebied | Noordwest-Nederland |
| Onderwerp | Regionale/lokale infrastructuur |
| Ministerie | IenM |
| Fase | Realisatie |



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/WTC 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

Start realisatie: 2003

Oplevering: 2017

Financiën Taakstellend budget: € 1.173 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. Stations Buikslotermeerplein, J. van Hasseltweg en Europaplein zijn in ruwbouw gereed. De stations Rokin, Vijzelgracht en Ceintuurbaan zijn op diepte uitgegraven en voorzien van de voorzetwanden op perronniveau. De tunnels tussen Centraal Station en station Rokin zijn geboord, evenals de tunnels tussen het Scheldeplein en station Ceintuurbaan en tussen station Ceintuurbaan en station Vijzelgracht. De tunnelbuis (met perrons) onder het Centraal Station is in 2011 geplaatst.

Projecthistorie

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | | | | | | • |
| MIRT fase | | | | | | |
| Opgave | | | | | | |
| Oplossing | | | | | | |
| Planning | • | • | • | | | |
| Financiën | | | | | | |
| Pol./Best. | | | | • | | |

Toelichting op de wijzigingen

2008: door uitvoeringsproblemen en vertragingen bij de bouw van de in het tracé van de boortunnel gelegen stations in de binnenstad is de oplevering vertraagd tot 2013.

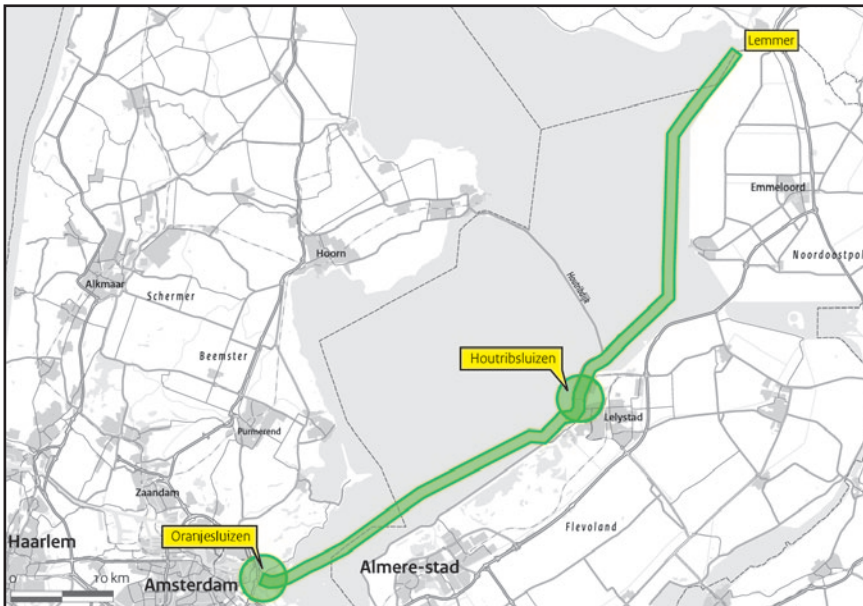
2009: door uitvoeringsproblemen op het Rokin en bij de bouw van de diepe stations is verdere vertraging opgelopen; in dienststelling is voorzien voor 2015.

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 verminderd. De aanleg van de boortunnels verloopt voorspoedig.

Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Amsterdam-Lemmer

| | |
|-------------------|---------------------|
| Gebied | Noordwest-Nederland |
| Onderwerp | Hoofdvaarwegen |
| Ministerie | IenM |
| Fase | Planuitwerking |



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

Realisatie: 2021-2023

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.

Projecthistorie

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | | | | | | |
| MIRT fase | | ● | | | | |
| Opgave | | | | | | |
| Oplossing | | | | | | |
| Planning | | | ● | ● | ● | |
| Financiën | | | | | ● | |
| Pol./Best. | | | | | | |

Toelichting op de wijzigingen

2008: de problemen zijn erkend en dit project is daarom overgegaan van de verkennings- naar de planuitwerkingsfase.

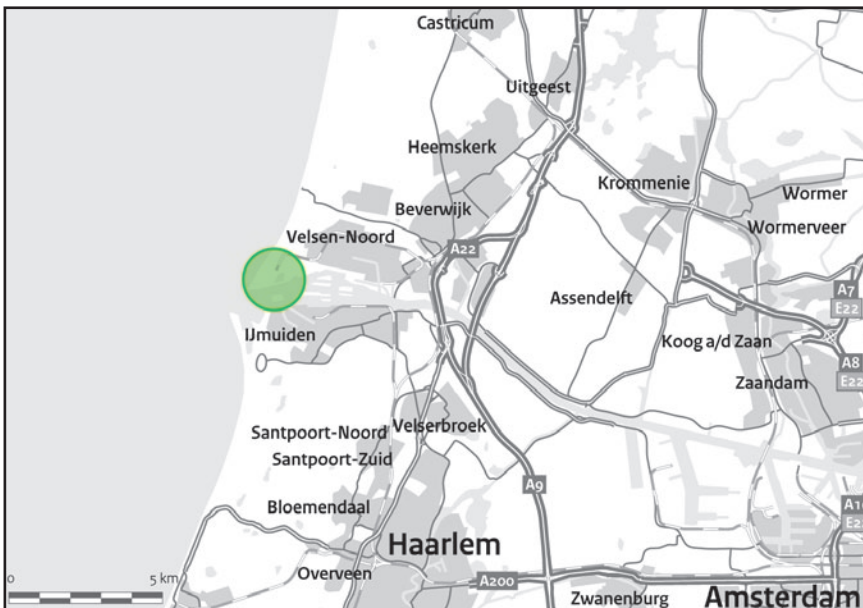
2010: vanwege capaciteitsproblemen bij VenW is deze planuitwerking als geheel vertraagd. Onderdelen kunnen mogelijk als quick wins gerealiseerd worden.

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)

Lichtenen Buitenhaven Ijmuiden

| | |
|-------------------|---------------------|
| Gebied | Noordwest-Nederland |
| 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 lichterlocatie (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

Projectbeslissing: 2014
Start realisatie: 2014
Oplevering: 2017

Financiën Taakstellend budget: € 63 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.

Projecthistorie

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | | | | | | |
| MIRT fase | | | • | | | |
| Opgave | | | | | | |
| Oplossing | | | | | | |
| Planning | | | | | | • |
| Financiën | | | | | • | |
| Pol./Best. | | | | | | |

Toelichting op de wijzigingen

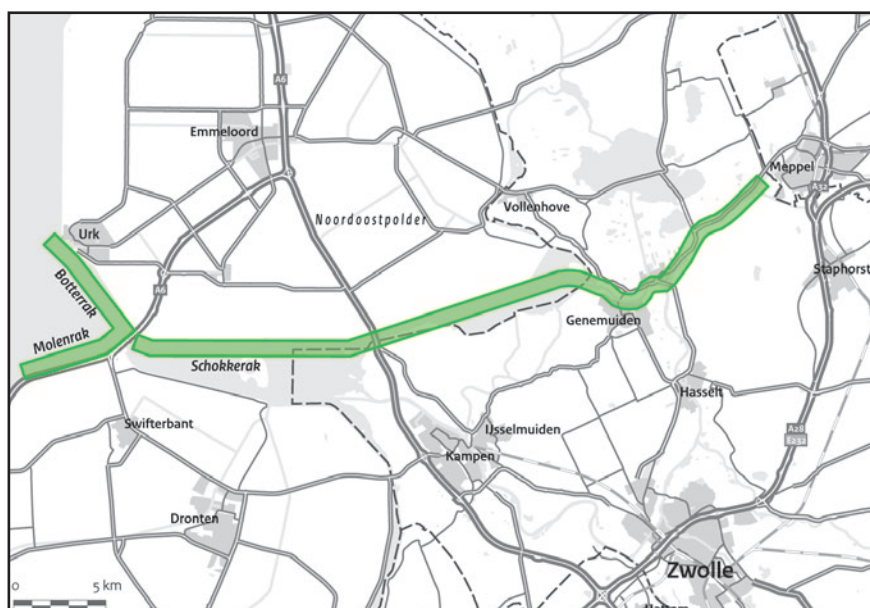
2010: het project is eind 2008 overgegaan van de verkenningsfase naar de planuitwerkingsfase, waarin de voorkeursvariant (Averijhaven) verder wordt onderzocht.

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.

Vaarweg IJsselmeer-Meppel

| | |
|-------------------|---------------------|
| Gebied | Noordwest-Nederland |
| Onderwerp | Hoofdvaarwegen |
| Ministerie | IenM |
| Fase | Planuitwerking |



Opgave Onvoldoende bereikbaarheid tussen West-Nederland en Noord- en Oost-Nederland voor klasse Va/Vb-schepen.

Oplossing In studie is de aanleg en verbetering van vaargeulen op de trajecten Botterrak, Molenrak en de vaarweg Ketelbrug-Meppel. Bezien wordt hoe Molenrak en/of Botterrak (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-Meppelderiep) wordt gekeken in hoeverre deze geschikt gemaakt kan worden voor binnenvaartschepen van klasse Va.

Planning

Realisatie: na 2020
Planuitwerking wordt medio 2012 afgerond, voorkeursalternatief wordt nog niet vastgesteld.

Financiën Taakstellend budget: € 35 mln.

Projecthistorie

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | • | | | | | |
| MIRT fase | | | | | | |
| Opgave | | | | | | |
| Oplossing | | | | | | |
| Planning | • | • | | • | • | • |
| Financiën | | | • | | • | |
| Pol./Best. | | | | | | |

Toelichting op de wijzigingen

2008: door de benodigde actualisatie van de verouderde projectnota is besloten om deze corridor breder te bekijken tot aan bestemming Meppel. Hierdoor is de naam van het project gewijzigd (was vaarroute Ketelmeer, fase 2).

2009: vanwege capaciteitsproblemen bij VenW is deze planuitwerking vertraagd.

2010: vanwege uitbreiding studiegebied is het taakstellend budget verhoogd.

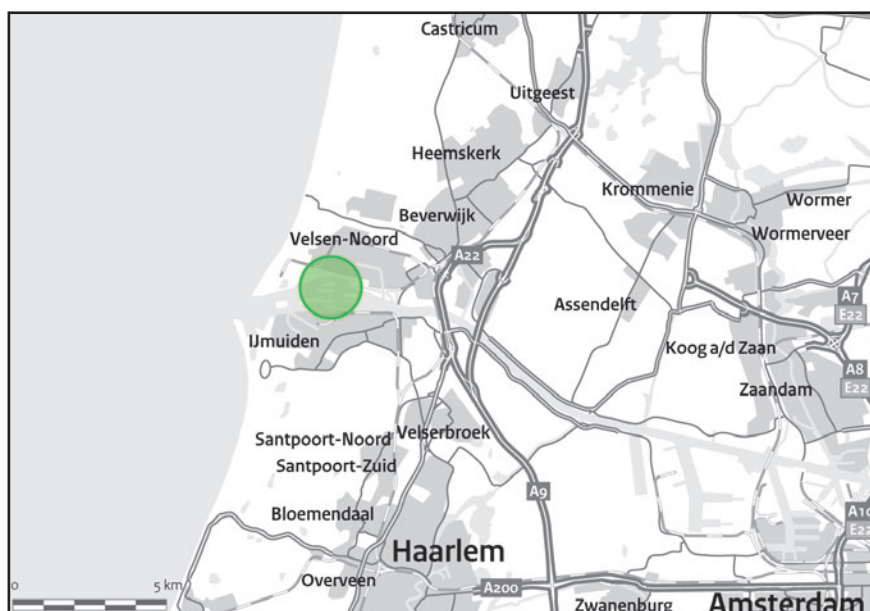
2011: in overleg met de regio zal een gedragen voorkeursalternatief worden ontwikkeld, dat wordt gecombineerd met de saneringsopgave. Dit gebeurt aan de hand van de planuitwerking die in 2010 is gestart.

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 bekostigingssystematiek 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.

Zeetoeegang IJmond

| | |
|-------------------|---------------------|
| Gebied | Noordwest-Nederland |
| Onderwerp | Hoofdvaarwegen |
| Ministerie | IenM |
| Fase | Planuitwerking |



Opgave Om het aanbod aan zeeschepen in de haven van Amsterdam te kunnen ontvangen 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 aanwezig om de schutcapaciteit te vergroten. Beide problemen zijn in een in 2007/2008 uitgevoerde verkenning onderzocht en hebben tot de conclusie geleid dat de oplossing kan worden gevonden door de bouw van een nieuwe, grotere sluis. Het CPB heeft ten aanzien van de verkenning in haar advies in november 2008 geconcludeerd dat het niet de vraag is of, maar wanneer een nieuwe zeesluis aangelegd dient te worden.

Oplossing Om beide problemen op te lossen (beschikbaarheid en grotere sluis) zal in de planuitwerking onderzocht worden wat de aanleg van een grotere sluis betekent. Vertrekpunt voor de afmetingen van de nieuwe sluis is, conform de bestuurlijke afspraak in het convenant met de regio van november 2009, 500 meter bij 65 meter bij -18 meter. Bij wijzigingen in het sluisencomplex dient tevens rekening te worden gehouden met de aanpassing van de primaire waterkering conform de waterwet.

Planning

Projectbeslissing: 2013

Oplevering: 2019

Financiën De rijksbijdrage in het convenant is € 573,5 mln. Het totaal aan bijdragen bedraagt maximaal € 848,4 mln, inclusief regiobijdrage.

Politiek/bestuurlijk Op 27 november 2009 heeft de minister met de provincie Noord-Holland en de gemeente Amsterdam een convenant getekend met daarin een intentieverklaring opgenomen voor de optimalisatie van de toegankelijkheid van het Noordzeekanaal. In het convenant zijn o.a. afspraken gemaakt over de planning en de financiering. De gemeente Velsen en de provincie Noord-Holland hebben zich bereid verklaard medewerking te verlenen bij het doorlopen van de benodigde procedures en vergunningen.

Uitvoering In 2008 is een PPC uitgevoerd. Geconcludeerd is dat Design-Build-Finance-Maintain (DBFM) een geschikte contractvorm is voor de marktbenadering. In het convenant is afgesproken dat er voor de marktbenadering een beslismoment is. Een tweede beslismoment is er voor de gunning.

Projecthistorie

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 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.

Amsterdam-Rijnkanaal (verwijderen keersluis Zeeburg)

| | |
|-------------------|---------------------|
| Gebied | Noordwest-Nederland |
| Onderwerp | Hoofdvaarwegen |
| Ministerie | IenM |
| Fase | Realisatie |



Opgave Het krappe profiel van het Amsterdam-Rijnkanaal ter plaatse van de keersluis Zeeburg vormt een knelpunt voor een vlotte en veilige verkeersafwikkeling.

Oplossing In aanbesteding is 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

Aanbesteding verwijderen sluiseland Zeeburg: 2012
Start uitvoering: 2013
Oplevering: 2015

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.

Projecthistorie

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | | | | | | |
| MIRT fase | | | | | | • |
| Opgave | | | | | | |
| Oplossing | | | • | | | |
| Planning | • | | | | • | |
| Financiën | | | | | • | |
| Pol./Best. | | | | | | |

Toelichting op de wijzigingen

2008: door amendement (TK 30800 A, nr 25) is het mogelijk de sloop van de heftorens keersluis Zeeburg versneld uit te voeren (2007/2008).

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)

| | |
|-------------------|---------------------|
| Gebied | Noordwest-Nederland |
| Onderwerp | Hoofdvaarwegen |
| Ministerie | IenM |
| Fase | Realisatie |



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 kolk lengte van ca. 156 meter.

Planning

Start realisatie: 2013

Oplevering: 2015

Financiën De raming van de kosten van de vernieuwing van de Wilhelminasluis bedraagt in totaal € 39,5 mln. Het Rijk verleent voor dit MIRT-project een subsidie van maximaal ca. € 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 op 14 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 MIRT-project. De provincie Noord-Holland coördineert de realisatie.

Projecthistorie

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 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.

Verbeteren vaargeul IJsselmeer (Amsterdam-Lemmer)

| | |
|-------------------|---------------------|
| Gebied | Noordwest-Nederland |
| 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

Start realisatie: 1997

Oplevering: na 2011

Oplevering deeltraject 3: voor 2015

Financiën Taakstellend budget: € 13 mln.

Buiten-IJ (Vaarweg Amsterdam-Lemmer, deelproject 7) is financieel gedekt door combinatie met impuls-geld Beheer en Onderhoud (€ 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-contracten) uitgevoerd.

Projecthistorie

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 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).

Walradar Noordzeekanaal

| | |
|-------------------|---------------------|
| Gebied | Noordwest-Nederland |
| Onderwerp | Hoofdvaarwegen |
| Ministerie | IenM |
| Fase | Realisatie |



Opgave Het Noordzeekanaalgebied is een hoofdtransportas, die bevaren wordt door klasse VI-binnenvaartschepen en zeeschepen. Er ontbreekt echter een goed actueel verkeersbeeld om goede verkeersbegeleiding in de toekomst vanaf de wal onder alle omstandigheden te garanderen. Daarnaast heeft de afgeronde planuitwerking aange-toond dat de huidige voorzieningen niet beantwoorden aan de (inter)nationale regelgeving en richtlijnen. Noch zal het vigerend en toekomstig beleid kunnen worden uitgevoerd.

Oplossing Een geïntegreerd verkeersbegeleidend systeem wordt ontwikkeld. Dit systeem beoogt een veilige en vlotte verkeersafwikkeling en voldoet aan de internationale richtlijnen en ontwikkelingen.

Planning

Projectbesluit: 2005
Start realisatie: 2010
Oplevering: 2012

Financiën Taakstellend budget: € 26 mln. Dit is inclusief de bijdrage van € 7 mln van de gemeente Amsterdam en inclusief de kosten voor het glasvezelnetwerk die door RWS worden gedragen.

Politiek/bestuurlijk Toezeggingen: het Noordzeekanaal is in beheer en onderhoud bij RWS Noord-Holland. Een gedeelte van de vaarweg (het Binnen-IJ) is in eigendom bij de gemeente Amsterdam. Het nautisch beheer over de totale vaarweg van de sluisen van IJmuiden tot de sluisen van Schellingwoude is door de minister van IenM gemandateerd aan het openbaar lichaam Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied. De directeur Scheepvaart van de Haven Amsterdam (HA) is tevens directeur van het Centraal Nautisch Beheer en daarmee verantwoordelijk voor het nautisch beheer van het Noordzeekanaal.

Projecthistorie

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | | | | • | | |
| MIRT fase | | | | | | |
| Opgave | | | | | | |
| Oplossing | • | | | | | |
| Planning | | | | • | | |
| Financiën | • | • | | | • | |
| Pol./Best. | | | | | | |

Toelichting op de wijzigingen

2008: door verhoging betrouwbaarheid is scope van project gewijzigd (glasvezelnetwerk loopt niet over bodem van het kanaal maar over het land) en is het taakstellend budget verhoogd met € 3,5 mln.

2009: in verband met een uitbreiding van het walradarsysteem heeft een scope-wijziging plaatsgevonden van € 0,7 mln en is het totaal taakstellend budget verhoogd tot € 24 mln. Dit is inclusief de bijdrage van derden (€ 7 mln) welke nu ook in het taakstellend budget is opgenomen.

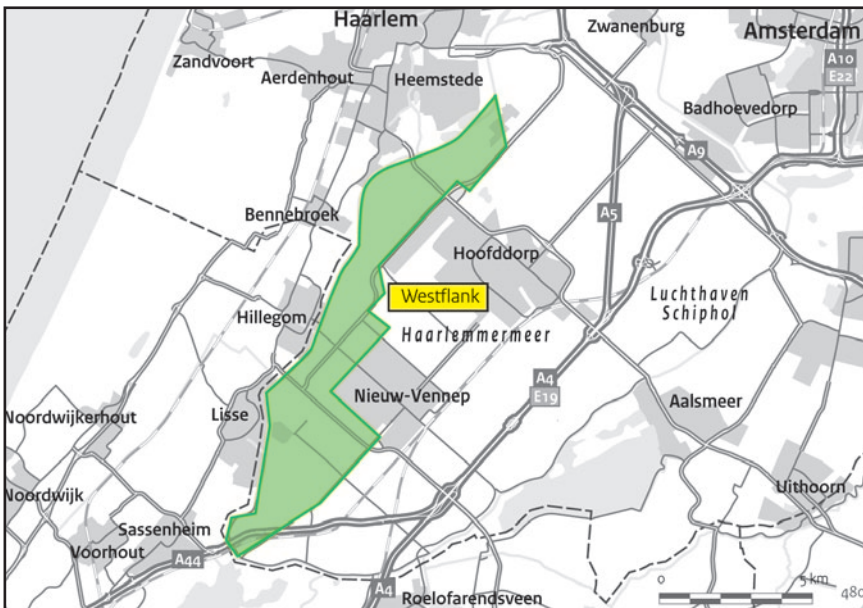
2010: als gevolg van verschil van mening over interpretatie van vraagspecificaties is de aanbesteding mislukt.

2011: de aanbesteding heeft begin 2010 plaatsgevonden.

2012: de projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 2 mln).

Westflank Haarlemmermeer

| | |
|-------------------|--------------------------|
| Gebied | Noordwest-Nederland |
| Onderwerp | Integrale gebiedsopgaven |
| Ministerie | EL&I |
| Fase | Planuitwerking |



Opgave De rijksbijdrage zal ingezet worden voor initiatieven vanuit de regio voor integrale gebiedsontwikkeling (naast natuur en water ook woningbouw en mobiliteit) in de Westflank Haarlemmermeer. De inzet moet gericht zijn op het versterken van een excellent en internationaal bereikbaar woon- en vestigingsklimaat en dient te worden gezien in het bredere verband van de (rijks-) Structuurvisie Mainport Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer (SMASH).

Oplossing In het op te stellen uitvoeringsplan zullen alle doelen (natuur, water, woningbouw en mobiliteit) nader worden uitgewerkt, rekeninghoudend met de visie die in het kader van SMASH zal worden opgesteld.

Planning

Start planuitwerking: 2012
Start realisatie: 2013

Financiën Taakstellende rijksbijdrage: € 48 mln uit het Nota Ruimtebudget. Daarvan is € 1,5 mln uitgekeerd ten behoeve van planontwikkelingskosten in een eerdere fase. De rijksbijdrage van € 46,5 mln wordt aan de provincie toegekend voor de planuitwerking voor de Westflank Haarlemmermeer. Voor het project Westflank is van de € 46,5 mln inmiddels € 14,5 mln verstrekt aan de provincie via de bevoorschotting op grond van de ILG-beschikking 2007-2013. Dit betekent dat conform de afspraken zoals gemaakt in het bestuurlijk overleg Zuidas nog € 32 mln

wordt verstrekt, grotendeels in 2012 en voor een maximum van € 10 mln in 2013. De provincie zal pas tot besteding overgaan na toestemming van het minister van EL&I op basis van een uitvoeringsplan.

Politiek/bestuurlijk Er zal met de provincie nader worden overlegd over de decentralisatie van dit FES-project conform het onderhandelingsakkoord Natuur.

Uitvoering De geplande bestuursovereenkomst is niet gesloten vanwege het besluit het tracé van de 380 KV door het project te laten lopen.

De regio is verzocht aan een alternatief plan voor de gebiedsontwikkeling, in combinatie met een goede inpassing van het tracé aan de westkant, mee te werken. Inmiddels zijn in het kader van de afspraken over de Zuidas de doelen waaraan de middelen besteed kunnen worden verbreed. Het project is daardoor van de realisatiefase terug naar de planuitwerking-fase gegaan.

Projecthistorie

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | | | | | | |
| MIRT fase | | | | • | | • |
| Opgave | | | | | | • |
| Oplossing | | | | | | • |
| Planning | | | | | | • |
| Financiën | | | | • | | |
| Pol./Best. | | | | | | • |

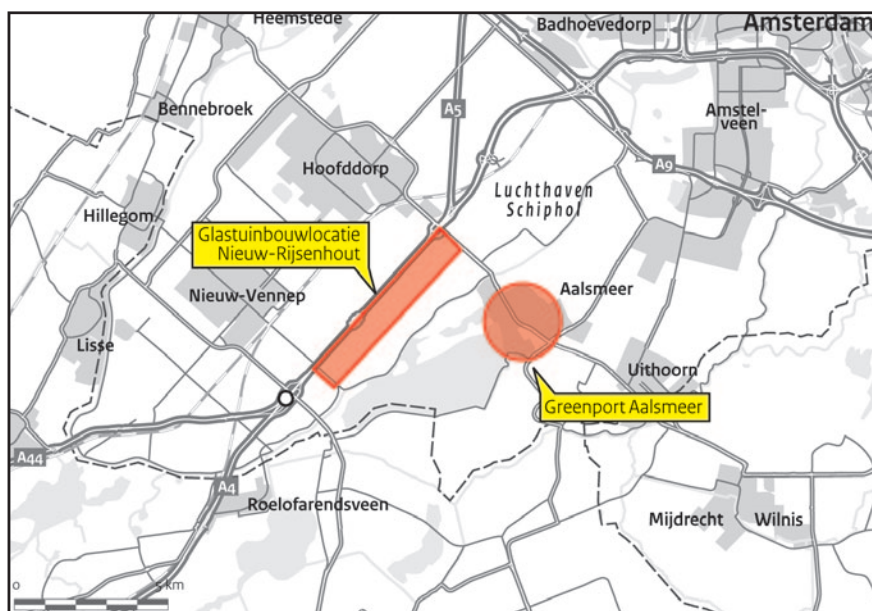
Toelichting op de wijzigingen

2011: in november 2009 is de taakstellende rijksbijdrage voor dit project vastgesteld, waarmee het project is overgegaan naar de realisatiefase. Omdat er onder andere geen overeenstemming is over de tracering van de 380 KV, is decentralisatie van dit project niet aan de orde.

2013: de geplande bestuursovereenkomst is niet getekend vanwege het besluit het tracé van de 380 KV door het project te laten lopen. De opgave is verbreed als gevolg van de afspraken over de Zuidas. Daarmee is het project van de realisatiefase terug naar de planuitwerking-fase gegaan. De provincie heeft verklaard een ander plan voor de Westflank te willen maken. In het kader van de besluitvorming over de Zuidas zijn nadere afspraken gemaakt over het kasritme waarmee de middelen naar de provincie overgaan.

Greenport Aalsmeer (en omgeving)

| | |
|-------------------|--------------------------|
| Gebied | Noordwest-Nederland |
| Onderwerp | Integrale gebiedsopgaven |
| Ministerie | EL&I |
| Fase | Realisatie |



Opgave Greenport Aalsmeer is de gezichtsbe-
palende greenport voor de sierteeltglastuin-
bouw. De ruimtelijke structuur voldoet niet
meer aan de eisen van deze tijd: oude
verkaveling met vele kleine bedrijven (< 1 ha)
versus gewenste schaalvergroting (minder,
maar grotere bedrijven), laag gelegen en
volgebouwd versus noodzakelijke waterber-
gingscapaciteit, monofunctionele ontwik-
kelingskracht versus multifunctionele maat-
schappelijke behoefte voor werken, wonen en
recreëren. De bereikbaarheid is onvoldoende.

Oplossing Voor behoud en versterking van de
concurrentiekracht is herstructurering en
modernisering noodzakelijk. Er is door
provincie en gemeenten samen met het
bedrijfsleven een visie opgesteld. Er wordt
gestreefd naar economische versterking van
het sierteeltcomplex met voldoende ruimte,
goede bereikbaarheid en vergroting van de
innovatiekracht.

Daarnaast wordt via een duurzame, integrale
gebiedsontwikkeling het regionale woon-,
werk- en leefklimaat versterkt. Met de
vernieuwing van de N201 in het verschiep,
worden plannen ontwikkeld voor Greenpark
Aalsmeer. Het gaat om een te ontwikkelen
businesspark gericht op de sierteeltsector.
Voor de ontwikkeling van de productiebedrij-
ven in de regio Aalsmeer is de locatie
Nieuw-Rijssenhou geselecteerd voor nieuwe
glastuinbouw. Samen met de herstructurering
van Oud-Rijssenhou vormt dit het project
PrimAviera.

Planning

Start realisatie: 2008/2010
Oplevering: 2011/2018

Financiën Taakstellende rijksbijdrage: € 6,0
mln uit het Nota Ruimtebudget.

Politiek/bestuurlijk De greenportvisie wordt
bestuurlijk onderschreven door provincie,
gemeenten en bedrijfsleven. Door de
gewijzigde economische omstandigheden en
ontwikkelingen op de energiemarkt is een
bijstelling van de business case afgesproken
en zijn de afspraken m.b.t. herstructurering
van Oud-Rijssenhou iets flexibeler gemaakt.
Dit project wordt in het kader van het
onderhandelingsakkoord Natuur overgedra-
gen aan de provincie Noord-Holland.

Uitvoering Voor realisatie van PrimAviera is
de gemeente Haarlemmermeer een
PPS-overeenkomst aangegaan met het
Stallingsbedrijf Glastuinbouw Nederland
(SGN). Hierbij zal ook de herstructurering van
Oost-Rijssenhou worden betrokken. EL&I is
beleidsverantwoordelijk voor de greenports.
De uitvoering is in handen van het SGN onder
supervisie van de gemeente
Haarlemmermeer. Omdat als gevolg van de
economische recessie de investeringen door
tuinbouwbedrijven zijn terug gelopen, is het
reëel te verwachten dat dit project later dan
tot nu beoogd gereed zal komen.

Projecthistorie

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | • | | | | | |
| MIRT fase | | • | | | | |
| Opgave | | | | | | |
| Oplossing | | | | | • | |
| Planning | | • | | | | |
| Financiën | | • | | | | |
| Pol./Best. | | | | | | • |

Toelichting op de wijzigingen

2008: het project is nieuw opgenomen in
het MIRT.

2009: de taakstellende rijksbijdrage voor
het project is vastgesteld. Hiermee is het
project van de planuitwerkingsfase
overgegaan naar de realisatiefase. De
oplevertermijn van de laatste fase van het
project is vertraagd tot 2018.

2012: door de gewijzigde economische
omstandigheden en ontwikkelingen op de
energiemarkt, is een bijstelling van de
businesscase afgesproken, waarin de
vastgelegde energiedoelen ook met
andere technieken gerealiseerd kunnen
worden en de afspraken met betrekking
tot herstructurering van Oud-Rijssenhou
meer flexibel gemaakt zijn. Naar verwach-
ting zal in het kader van de decentralisatie
dit Nota Ruimte project helemaal
overgedragen worden aan de provincie
Noord-Holland.

2013: dit project wordt in het kader van
het onderhandelingsakkoord Natuur
overgedragen aan de provincie
Noord-Holland.



Utrecht | 3

Visie

Hoofdoopgaven

Gebieden met concentratie van opgaven van nationaal belang

Overige gebiedsoopgaven

MIRT Onderzoeken

Kaarten

Project- en programmabladen

Visie

Het MIRT-gebied Utrecht omvat de provincie Utrecht. Utrecht is onderdeel van de Noordvleugel en levert een belangrijke bijdrage aan de Nederlandse economie. Utrecht was in 2011 de provincie met het hoogste bruto regionaal product per inwoner: ongeveer € 42.800. Verklaringen voor de sterke economische positie zijn de centrale ligging, de bereikbaarheid per auto en spoor, de aantrekkelijke en gevarieerde woon- en werkmilieus en de aanwezigheid van een jonge en hoogopgeleide bevolking. Utrecht is sterk in de kenniseconomie en scoort hoog waar het gaat om de sectoren creatieve industrie en life-sciences. Daarnaast is de financiële en de zakelijke dienstverlening goed vertegenwoordigd in de regio. Ook de landschappelijke en cultuurhistorische waarden (van onder meer de Limes, de Nieuwe Hollandse Waterlinie en Utrechtse Heuvelrug) dragen bij aan de economische kracht. Vanwege de centrale ligging vormt Utrecht het kruispunt van verbindingen binnen Nederland. In fysieke zin is de Utrechtse regio de draaischijf tussen twee mainports en twee metropolitane regio's (Amsterdam en Rotterdam/Den Haag), de Brainport Eindhoven, de rest van Nederland en een deel van het Europese achterland.

Op de schaal van de Noordvleugel is een gezamenlijke beleidsstrategie van Amsterdam en Utrecht nodig om nadelige concurrentie te voorkomen en voldoende kritische massa te bereiken zodat bedrijven zich (verder) specialiseren, schaalvoor- delen benutten, elkaar aanvullen en door clustering tot de internationale top kunnen (blijven) behoren. Eén van de acties om de samenwerking te versterken is dat Noordwest-Nederland,

Utrecht en het Rijk samen de actualisatie van de gebiedsagenda's Noordwest-Nederland en Utrecht oppakken. Het streven is om tot één gebiedsagenda met een gezamenlijke visie op de Noordvleugel te komen.

In Utrecht is ook het bedrijfsleven betrokken bij de actualisatie van de gebiedsagenda. Dit past bij de vernieuwing van het MIRT waarbij nog meer dan voorheen met alle betrokken partijen aan de gezamenlijke opgaven in een gebied wordt gewerkt.

Hoofdoopgaven

Door de hiervoor beschreven kwaliteiten liggen de bevolkingsgroei en de mobiliteitsgroei in Utrecht ruim boven het landelijk gemiddelde, een groei die nog tot 2040 zal voortduren. De ruimte om deze groei te accommoderen is beperkt. Een van de belangrijkste Utrechtse opgaven is dan ook de binnenstedelijke woningbouw-opgave in combinatie met de wens om de groene ruimte te behouden. De groen-blauwe kwaliteiten van de regio Utrecht zijn immers een belangrijke vestigingsfactor voor bedrijven en maken Utrecht een aantrekkelijke plaats om te wonen en te werken. Een andere belangrijke Utrechtse opgave is de bereikbaarheid. Utrecht is de draaischijf van Nederland en moet goed blijven functioneren.

Woningbouwopgave

De hoge ruimtedruk blijft het centrale ruimtelijke vraagstuk voor de komende jaren. Om daarmee om te gaan heeft de regio een aantal scherpe keuzes gemaakt. De belangrijkste is dat de regio – naast het afronden van de omvangrijke Vinx-taakstelling in

Leidsche Rijn en Vathorst en het bouwen in Almere – prioriteit geeft aan binnenstedelijk bouwen. Daarbij gaat het vooral om de steden Utrecht en Amersfoort.

Stedelijke verdichting draagt bij aan het beter benutten van de (OV-)infrastructuur en het behouden van de landschappelijke en cultuurhistorische waarden. Om de binnenstedelijke woningbouw mogelijk te maken investeert de regio in relatief kleine projecten voor transformatie of verdichting, aangezien het aantal grote locaties beperkt is. Het Rijk ondersteunt de binnenstedelijke opgave door onderzoek te doen naar nieuwe verdienmodellen, door de inzet van een kantorentransformatieteam en, waar mogelijk, belemmeringen in wet- en regelgeving weg te nemen. Om te voorzien in de Utrechtse en Gooise woningbehoefte wordt er de komende decennia ook circa 15.000 woningen in Almere gebouwd (zie Noordwest-Nederland/RRAAM).

Bereikbaarheid

Het is van nationaal belang dat Utrecht als draaischijf van Nederland goed functioneert. Daarom investeren Rijk en regio in de verbetering van het wegennet (o.a. knooppunt Hoevelaken, Ring Utrecht, A27/A1, A28, Noordelijke Randweg Utrecht - NRU) en het spoor (PHS, Randstadspoor), maar ook in de binnenhaven van Utrecht op bedrijventerrein Lage Weide. Deze Nederlandse binnenhaven is als core binnenhaven in het Europese TEN-T opgenomen. Ook werken Rijk en regio samen aan de ontwikkeling van het Lekkanaal/Het Klooster voor de binnenvaart, waar diverse opgaven zoals de uitbreiding van de capaciteit van de Beatrixsluis, aanleg van een binnenhaven, realisatie van ligplaatsen, ontwikkeling van een bedrijventerrein en de Nieuwe Hollandse Waterlinie, samen komen. Het is de gezamenlijke uitdaging voor Rijk, provincie en gemeenten een balans te vinden tussen economische groei, woningbouw, bereikbaarheid en de kwaliteit van de leefomgeving.

Kantoren

In Utrecht stond begin 2011 ongeveer 1 mln m² kantoorruimte leeg (15% van de totale voorraad). De verwachting is dat de leegstand de komende jaren verder zal toenemen. Daarnaast voldoet een belangrijk deel van de voorraad niet meer aan de wensen van de huidige en toekomstige gebruiker. Wanneer deze kantoren leeg komen te staan is het onwaarschijnlijk dat zij nog als kantoor in gebruik zullen worden genomen. Er is dan sprake van structurele leegstand. Begin 2011 werd de structurele leegstand geschat op 400.000 m², 40% van de totale leegstand. In 2010 hebben Rijk en regio in het landelijk actieplan Leegstand Kantoren afspraken gemaakt over het aanpakken van de leegstand. Provincie en gemeenten willen onderling ook tot een gezamenlijke strategie en afspraken komen over programmering en terugdringen van de planvoorraad. Op basis van een onderzoek naar de kantorenmarkt in opdracht van de provincie Utrecht zal regionaal beleid geformuleerd worden.

Wateropgaven inclusief Deltaprogramma

Voor deze regio is het van belang om de waterveiligheidsopgave te

realiseren langs de Lek en de Nederrijn (Ruimte voor de Rivier) en langs de Eem (tweede Hoogwaterbeschermingsprogramma). Voor primaire keringen en kunstwerken die zijn afgekeurd in de derde toetsingsronde wordt momenteel het nieuwe Hoogwaterbeschermingsprogramma opgezet. Daarnaast moet een langetermijnstrategie ontwikkeld worden om ook bij hogere rivierwaterstanden en meer extreme weersomstandigheden de waterveiligheid en de zoetwatervoorziening op orde te houden en de gevolgen van wateroverlast, droogte en hitte in een stad te verminderen (deelprogramma's Rivieren, Veiligheid, Zoetwater en Nieuwbouw en Herstructurering van het Deltaprogramma).

Gebieden met concentratie van opgaven van nationaal belang

Utrecht

Naast de afronding van de Vinex-taakstelling in Leidsche Rijn staat binnenstedelijk bouwen hoog op de Utrechtse agenda. De herontwikkeling van het stationsgebied Utrecht en de OV terminal is in volle gang. Hieraan gekoppeld is de ambitie om op het gebied van regionaal openbaar vervoer (OV) een kwaliteitsverbetering te bereiken. De aanleg van een tram naar Utrecht Science Park/De Uithof vormt daarin een belangrijke stap.

Utrecht Science Park is een belangrijke vestigingsplaats voor bedrijven, de Universiteit Utrecht, Hogeschool Utrecht en het Utrecht Medisch Centrum. Het is een bron van en voor nieuwe kennis en een belangrijk economisch kerngebied. De koppeling met het stedelijk gebied Utrecht en andere kennisinstellingen in de omgeving zoals TNO, KNMI, RIVM en het Planbureau voor de Leefomgeving kan worden versterkt. De capaciteitsuitbreiding van de A27 kan aangegrepen worden om De Uithof dichterbij de stad te brengen door de passages te verbeteren en aantrekkelijker te maken. Ook zijn er kansen om het cultureel erfgoed beter zichtbaar en beleefbaar te maken. De komende periode zullen betrokken partijen (Rijk, gemeente, provincie) een gezamenlijke agenda opstellen voor het verder in gang zetten van deze gebiedsontwikkeling.

Op de langere termijn komt één groter gebied als kansrijke ontwikkellocatie naar voren, namelijk de A12-zone tussen Oudenrijn en Lunetten. Dit is een potentiële transformatie- en verdichtingslocatie van randstedelijk formaat. Voor de A12-zone is in het voorjaar van 2011 een ontwikkelperspectief geschetst dat houvast geeft aan een proces van actief rentmeesterschap tot 2025. Het Rijk zal in dit gebied na 2020 de rijksweg A12 verbreden.

Overige gebiedsopgaven

Amersfoort

In de regio Amersfoort ligt, naast de afronding van de Vinextaakstelling in Vathorst, de focus op herstructurerings- en

transformatieopgaven in Amersfoort en Soest en verdichtingsopgaven in de hele regio. Complexe opgaven zijn de centrumontwikkeling en de spoorzone in Amersfoort. Bij de woningbouwlocaties buiten het bestaand stedelijk gebied is de opgave de uitleggebieden in te passen in de landelijke omgeving van Amersfoort.

Als het gaat om bereikbaarheid voert de regio in aanvulling op de planuitwerkingen voor knooppunt Hoevelaken, A27/A1, A28 een pakket maatregelen uit voor de bereikbaarheid binnen het gebied. In het buitengebied is de opgave om de landbouw duurzaam en vitaal te ontwikkelen, de recreatieve toegankelijkheid te vergroten en de landschappelijke, cultuurhistorische en ecologische kwaliteiten te versterken.

Utrecht West en Zuidoost

In Utrecht West en Utrecht Zuidoost zijn de ruimtelijke opgaven vooral van landelijke aard.




Een andere regionale opgave is het behouden en verder ontwikkelen van de kernkwaliteiten van het Groene Hart. In het Westelijke Veenweidegebied zijn de inspanningen gericht op het tegengaan van de bodemdaling en de verzilting, het verbeteren van de watersystemen en -kwaliteit, de versterking van het landschap en de vergroting van de vitaliteit van de landbouw.

De opgave voor het WERV-gebied (Wageningen, Ede, Rhenen, Veenendaal) is de duurzame ontwikkeling in het kader van Food Valley (topsector agrofood) in een deels verstedelijkte en deels landschappelijk waardevolle omgeving, die in samenhang met de provincie Gelderland (zie Oost Nederland) verder wordt uitgewerkt. Op de Utrechtse Heuvelrug leggen verstedelijking, mobiliteit en recreatie claims op de ruimte en de kwaliteit van het tweede grootste aaneengesloten bosgebied van Nederland. Het terrein van de voormalige vliegbasis Soesterberg wordt herontwikkeld tot natuur- en cultuurlandschap.

MIRT Onderzoeken

| Naam | Aanleiding en doel | Planning | Betrokkenen |
|----------------------|---|--|---|
| Regionaal OV Utrecht | Concretisering van de gezamenlijke opgave uit de gebiedsagenda Utrecht 2009. De regio doet samen met het Rijk een MIRT Onderzoek naar de bijdrage die het regionaal openbaar vervoer kan leveren om de bereikbaarheid en leefbaarheid van de Utrecht na 2020 op peil te houden. Hierbij wordt de koppeling gelegd met de verstedelijkingsopgave die voortkomt uit de demografische en economische groei in de regio na 2020. | Uitkomsten bespreken in het bestuurlijk overleg MIRT najaar 2012 | IenM, BRU (Bestuur Regio Utrecht, trekker) BRU-gemeenten, provincie Utrecht |

Algemeen

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






Economie

Topsectoren




-  Creatieve Industrie
-  Agro & Food
-  Tuinbouw en Uitgangsmaterialen
-  Logistiek
-  Life Sciences & Health
-  Hoofdkantoren

-  Mainport Schiphol
-  Greenports
-  Binnenhaven van nationale betekenis
-  Integrale gebiedsontwikkeling nationale betekenis (nader te bepalen in het kader van de actualisatie van de gebiedsagenda)






Bereikbaarheid

-  Hoofdwegenet
-  Onderliggend wegennet
-  Hoofdrailnet
-  HOV-net
-  Hoofdvaarwegennet





Natuur & Landschap

-  Nationale herijkte Ecologische Hoofdstructuur op land
-  Cultureel erfgoedgebied op (voorlopige) lijst werelderfgoed
-  Object of ensemble op (voorlopige) lijst werelderfgoed



Water

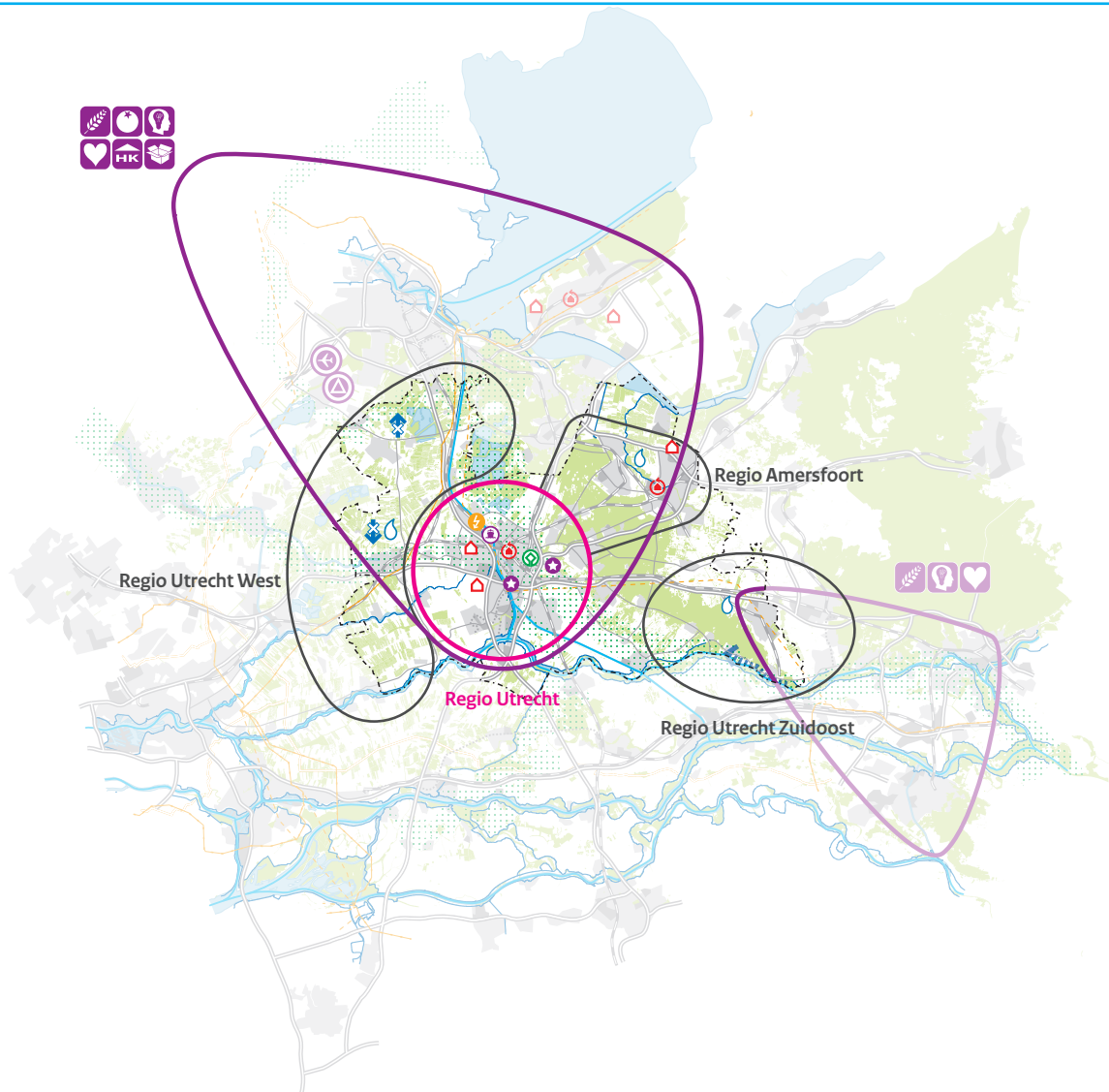
-  Wateroverlast
-  Waterveiligheid: waarborgen primaire veiligheid
-  Aandachtsgebied zoetwater door bodemdaling
-  Aandachtsgebied zoetwater door verzilting
-  Waterveiligheid: piekafvoer

Energie

-  (Mogelijke) vestigingsplaats elektriciteitsproductie ≥ 500 MW
-  Hoogspanningsverbinding ≥ 220 kV
-  Nieuwe hoogspanningsverbinding (indicatief)
-  Buisleidingenstrook

Woningbouw

-  Stedelijke vernieuwing
-  Uitleg



PLANUITWERKING

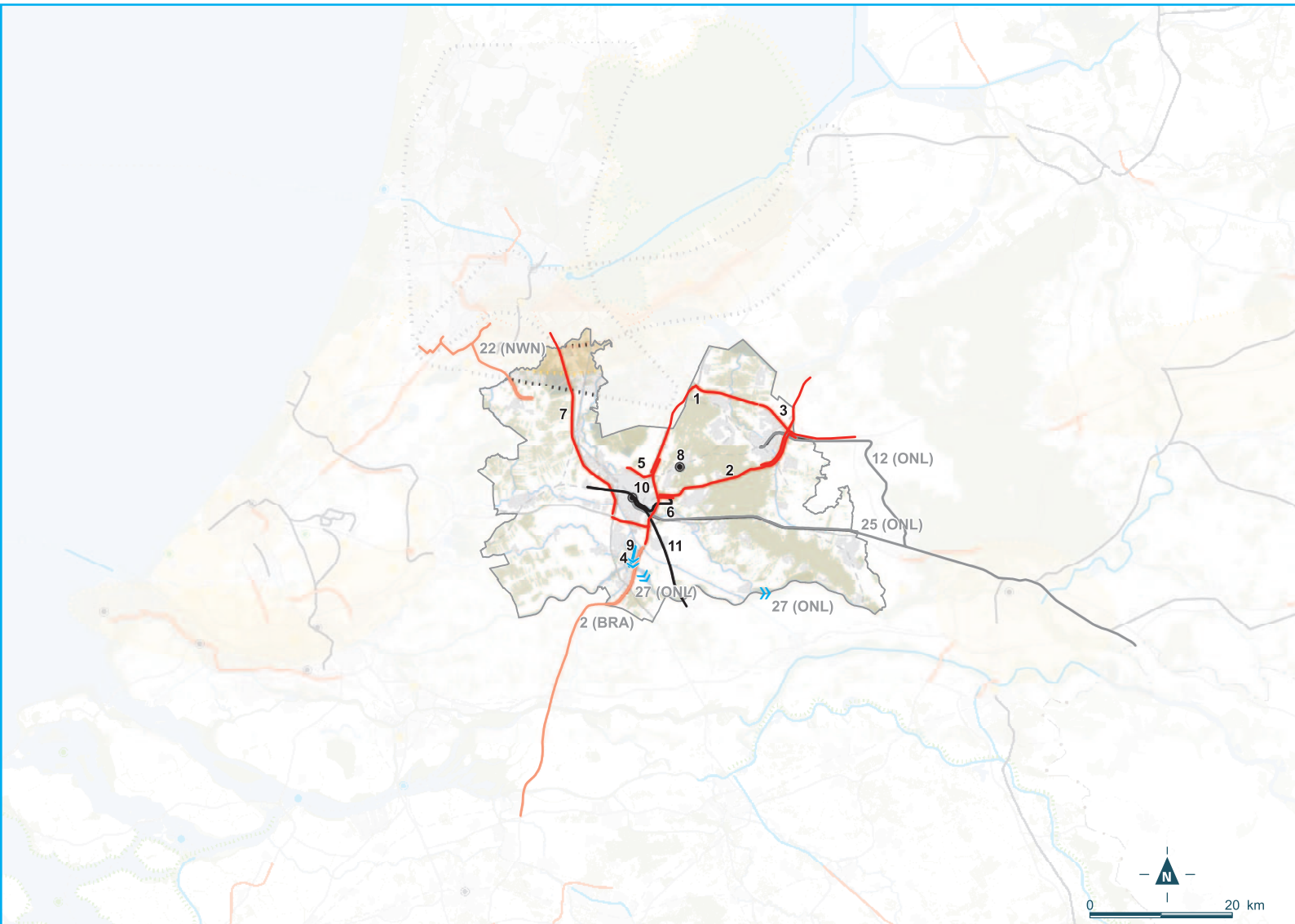
PAG

| | |
|---|-----|
| 1) Az7/A1 Utrecht Noord-knooppunt Eemnes-aansluiting Bunschoten | 138 |
| 2) Az8 Utrecht-Amersfoort | 139 |
| 3) Az8/A1 Knooppunt Hoevelaken | 140 |
| 4) Lekkanaal/3 ^e kolk Beatrixsluis | 147 |
| 5) Ring Utrecht | 141 |
| 6) Utrecht, tram naar de Uithof | 146 |

REALISATIE

PAG

| | |
|--|-----|
| 7) Az Holendrecht-Oudenrijn | 142 |
| 8) Bilthoven, spoorwegovergang Soestdijkseweg | 143 |
| 9) Lekkanaal, verbreding kanaalzijde/uitbreiding ligplaatsen | 148 |
| 10) Utrecht Centraal (t.b.v. Nieuw Sleutelproject, VINEX) | 144 |
| 11) Vleuten-Geldermalsen (incl. Randstadspoor, fase 1) | 145 |

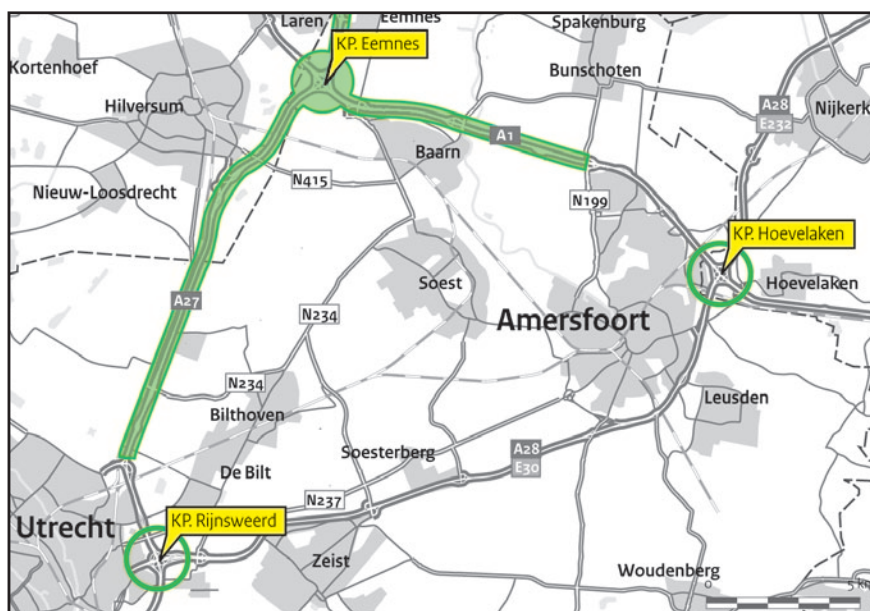


- wegen
- ● spoor/OV
- vaarwegen
- >> sluis

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

A27/A1 Utrecht Noord-knooppunt Eemnes-aansluiting Bunschoten

| | |
|-------------------|----------------|
| Gebied | Utrecht |
| Onderwerp | Hoofdwegen |
| Ministerie | IenM |
| Fase | Planuitwerking |



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

Oplossing De planuitwerking A27/A1 Utrecht Noord-knooppunt Eemnes-aansluiting Bunschoten heeft betrekking op zowel het hoofdwegennet als het onderliggend wegennet en is onderdeel van de regionale pakketstudie driehoek Utrecht-Hilversum-Amersfoort, de planuitwerkingen A28 Utrecht-Amersfoort en 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

Tracébesluit: 2013
Start realisatie: 2016
Openstelling: 2018

Financiën Taakstellend budget: € 252 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 10, 11, 14, 20, 21 en 39 uit de File Top 50.

Projecthistorie

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | | | | • | | |
| MIRT fase | | | | | | |
| Opgave | | | | | | |
| Oplossing | | | | | | |
| Planning | | | | • | • | |
| Financiën | | | | • | | |
| Pol./Best. | | | | | | |

Toelichting op de wijzigingen

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

2012: de projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 63 mln). In het Regeerakkoord zijn taakstellingen afgesproken voor bovenwettelijke inpassing, aanpassing omgevingsrecht en toepassen PPS. 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 de onderbouwing van het besluit geactualiseerd en wordt bezien of aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn.

2013: Rijkswaterstaat wil optimaal gebruik maken van de mogelijkheden die de markt biedt. Om deze mogelijkheden maximaal te benutten, is meer tijd nodig om de markt bij het project te betrekken. Op deze manier zal een doelmatige en efficiënte oplossing worden bereikt. Omdat de actualisatie van het Tracébesluit complexer is dan was 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.

A28 Utrecht-Amersfoort

| | |
|-------------------|----------------|
| Gebied | Utrecht |
| Onderwerp | Hoofdwegen |
| Ministerie | IenM |
| Fase | Planuitwerking |



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

Oplossing De planuitwerking A28 Utrecht-Amersfoort heeft betrekking op zowel het hoofdwegennet als het onderliggend wegennet en 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, mobiliteitsmanagement). Naast de planuitwerking A28 Utrecht-Amersfoort maken ook de planuitwerkingen A27/A1 Utrecht Noord-knooppunt Eemnes-aansluiting Bunschoten en A28/A1 knooppunt Hoewelaken deel uit van de pakketstudie. In 2008 is de planuitwerking A28 Utrecht-Amersfoort gestart. De wegaanpassing betreft de uitbreiding van de rijksweg A28 van 2x2 naar 2x3 rijstroken op het traject Utrecht - Leusden-Zuid, het realiseren van plusstroken en weefstroken op het traject Leusden-Zuid - Hoewelaken in beide richtingen en een verbreding van de verbindingsboog van de A28 zuid naar de A1 oost van 1 naar 2 rijstroken. De overige maatregelen betreffen in hoofdzaak het aanpassen van viaducten en andere kunstwerken.

Planning

Wegaanpassingsbesluit: 2012
Start realisatie: 2011
Openstelling: 2013

Financiën Taakstellend budget: € 191 mln.

Politiek/bestuurlijk Op 13 november 2006 is een bestuursovereenkomst gesloten tussen Rijk en regio Utrecht waarin afspraken zijn gemaakt over de aanpak van de pakketstudies. In de bestuursovereenkomst is vastgelegd dat voor de Driehoek Utrecht-Hilversum-Amersfoort een pakket van indicatief minimaal € 800 mln en maximaal € 1.400 mln op het terrein van het hoofdwegennet en indicatief minimaal € 31 mln en maximaal € 55 mln op het terrein van het onderliggend wegennet benodigd is. Naar aanleiding van het bestuurlijk overleg MIRT van voorjaar 2008 is besloten een planuitwerking te starten op de A28 Utrecht-Amersfoort. Het project maakt deel uit van de Spoedaanpak Wegen. Het Ontwerp Wegaanpassingsbesluit is maart 2011 vastgesteld.

File Top 50 Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 15, 17, 18, 29, 31 en 47 uit de File Top 50.

Projecthistorie

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | | | • | | | |
| MIRT fase | | | | | | |
| Opgave | | | | | | |
| Oplossing | | | | | | |
| Planning | | | | | • | |
| Financiën | | | | • | • | |
| Pol./Best. | | • | | | | |

Toelichting op de wijzigingen

2009: besluit planuitwerking A28 Utrecht-Amersfoort.

2010: projectblad Driehoek Utrecht-Hilversum-Amersfoort gesplitst in A27/A1 Utrecht-knooppunt Eemnes-Amersfoort, A28/A1 Knooppunt Hoewelaken en A28 Utrecht-Amersfoort. Het project A28 Utrecht-Amersfoort is onderdeel van de Spoedaanpak Wegen.

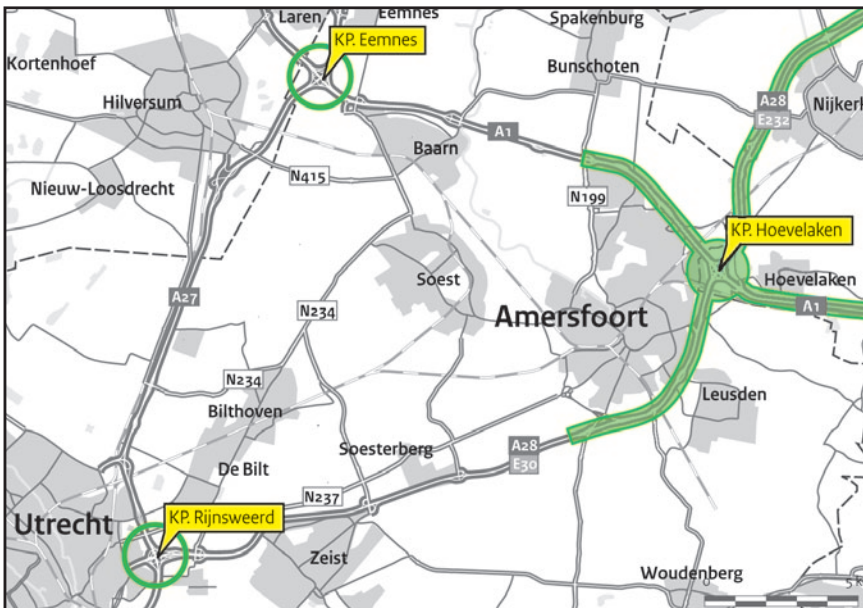
2011: budget is verhoogd voor kostenstijging als gevolg van de spoedaanpak.

2012: door de complexe geluidssituatie heeft de besluitvorming vertraging opgelopen. Het besluit zal daarom begin 2012 worden vastgesteld en de oplevering zal in 2013 plaatsvinden. Het taakstellend budget is naar beneden bijgesteld als gevolg van de aanbesteding. Tevens zijn de projectkosten aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 36 mln).

2013: vanwege de noodzaak tot actualisering van de verkeersgegevens en de op basis hiervan gedane onderzoeken, heeft de besluitvorming een half jaar vertraging opgelopen. Deze vertraging heeft geen gevolgen voor de realisatie van het project.

A28/A1 Knooppunt Hoevelaken

Gebied Utrecht
Onderwerp Hoofdwegen
Ministerie IenM
Fase Planuitwerking



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

Oplossing De planuitwerking A1/A28 Knooppunt Hoevelaken heeft betrekking op zowel het hoofdwegennet als het onderliggend wegennet en 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, mobiliteitsmanagement). Naast de planuitwerking A1/A28 Knooppunt Hoevelaken maken ook de planuitwerkingen A28 Utrecht-Amersfoort en A27/A1 Utrecht Noord-knooppunt Eemnes-aansluiting Bunschoten deel uit van de pakketstudie. Tijdens het bestuurlijk overleg MIRT najaar 2009 is het volgende 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

Tracébesluit: 2016
Start realisatie: 2017
Openstelling: 2020

Financiën

Beschikbaar rijksbudget: € 676 mln. Vanuit de regio worden bijdragen beschikbaar gesteld voor aanvullende regionale wensen.

Politiek/bestuurlijk In november 2006 is een bestuursovereenkomst gesloten tussen Rijk en regio Utrecht waarin afspraken zijn gemaakt over de aanpak van de pakketstudies. In de bestuursovereenkomst is vastgelegd dat voor de Driehoek Utrecht-Hilversum-Amersfoort een pakket van indicatief minimaal € 800 mln en maximaal € 1.400 mln op het terrein van het hoofdwegennet en indicatief minimaal € 31 mln en maximaal € 55 mln op het terrein van het onderliggend wegennet benodigd is. 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. Dit pakket zal worden vastgelegd in een bestuursovereenkomst.

Uitvoering In 2011/2012 wordt een PPC uitgevoerd.

File Top 50 Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 17, 18, 22, 24, 31 en 47 uit de File Top 50.

Projecthistorie

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | | | • | | | |
| MIRT fase | • | | | | | |
| Opgave | | | | | | |
| Oplossing | | | | | | |
| Planning | | | | | | |
| Financiën | | | | | | |
| Pol./Best. | | • | | • | • | |

Toelichting op de wijzigingen

2008: het project is nieuw in de planuitwerkingsfase.

2010: projectblad Driehoek Utrecht-Hilversum-Amersfoort gesplitst in A27/A1 Utrecht-knooppunt Eemnes-Amersfoort, A28/A1 Knooppunt Hoevelaken en A28 Utrecht-Amersfoort.

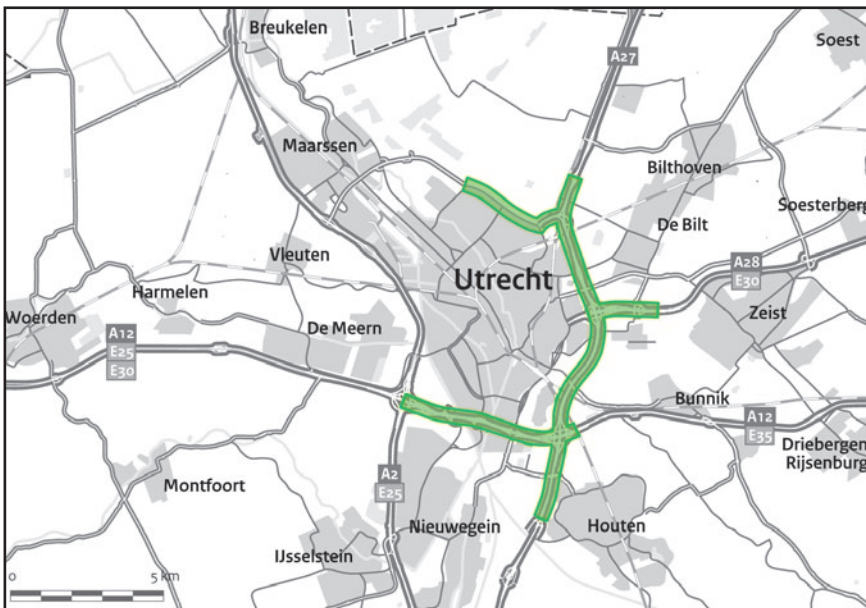
2011: tijdens het bestuurlijk overleg MIRT najaar 2009 is een afspraak gemaakt om in het najaar van 2010 te komen tot een voorkeursvariant die bestaat uit het alternatief Verbreden, aangevuld met elementen van het alternatief Sorteren.

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 versoberd 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 versobering is het TB gepland in 2016 en start de uitvoering in 2017. De openstelling blijft ongewijzigd: 2020.

Ring Utrecht

| | |
|-------------------|----------------|
| Gebied | Utrecht |
| Onderwerp | Hoofdwegen |
| Ministerie | IenM |
| Fase | Planuitwerking |



Opgave De groei van het verkeer leidt tot verkeersafwikkelingsproblemen op de Ring Utrecht en het daarop aansluitend 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, prijsbeleid, mobiliteitsmanagement). Het voorkeursalternatief houdt in:

- de uitbreiding van de capaciteit van de A27 aan de oostzijde van Utrecht en de knooppunten Lunetten en Rijnsweerd, waarbij verkeersstromen worden gescheiden (ontweven);
- de uitbreiding van de A12 met een extra rijstrook in beide richtingen op de parallelbaan;
- de opwaardering van de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) tot een volwaardig onderdeel van de Ring Utrecht (minimaal 2x2 rijstroken, ongelijkvloers, maximumsnelheid tenminste 80 km/h).

Hierbij gaat voor de uitbreiding van de A27 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

Tracébesluit(en): 2014
Start realisatie: 2016
Openstelling: 2023

Financiën Beschikbaar budget voor de A27/A12 bedraagt € 1.224 mln, De rijksbijdrage voor de NRU bedraagt € 158 mln. De regio betaalt € 50 mln (prijspeil 2010) aan de NRU. Het budget voor de A12 is gereserveerd in het Infrastructuurfonds na 2020.

Politiek/bestuurlijk In november 2006 is een bestuursovereenkomst gesloten tussen Rijk en regio Utrecht waarin afspraken zijn gemaakt over de aanpak van de pakketstudies. Tijdens het bestuurlijk overleg MIRT najaar 2008 is afgesproken de planuitwerking te faseren. 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 volgens de afgesproken planning op 3 december 2010 een (definitief) voorkeursalternatief vastgesteld. Tevens is met dit besluit de verantwoordelijkheid van Bevoegd Gezag voor de A27/A12 volledig bij de minister van IenM gelegd. De provincie Utrecht en gemeente Utrecht vormen het Bevoegd Gezag voor de NRU.

Uitvoering In 2011/2012 wordt een PPC uitgevoerd.

File Top 50 Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 15, 39 en 43 uit de File Top 50.

Projecthistorie

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | | | | | | |
| MIRT fase | | ● | | | | |
| Opgave | | | | | | |
| Oplossing | | | | | | |
| Planning | | | | | | ● |
| Financiën | | | | | ● | ● |
| Pol./Best. | | | ● | ● | | |

Toelichting op de wijzigingen

2008: het project is nieuw in de planuitwerkingsfase.

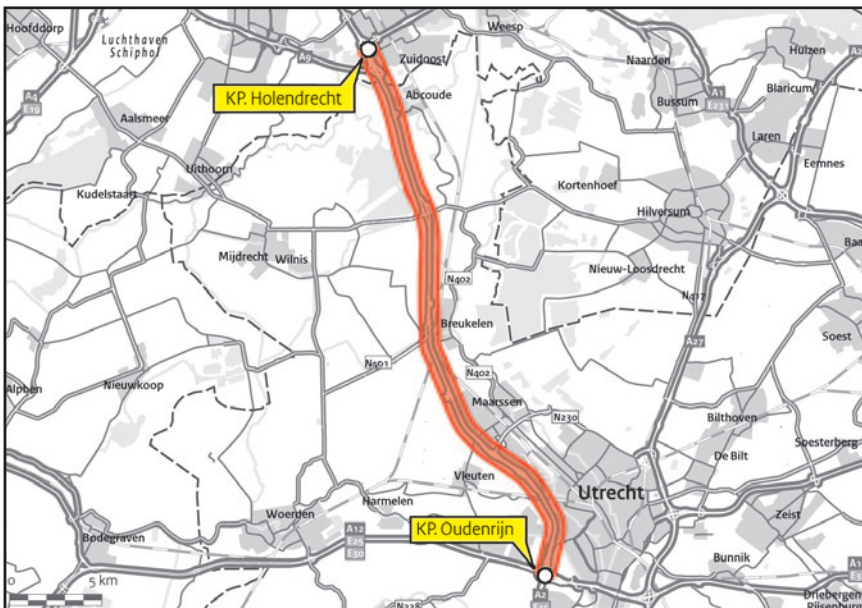
2011: tijdens het bestuurlijk overleg MIRT najaar 2009 is de voorkeursrichting bepaald.

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 Oudenrijn-Lunetten en Lunetten-Houten. De fasering van de A12 na 2020 betekent een oplevering in 2023.

A2 Holendrecht-Oudenrijn

| | |
|-------------------|------------|
| Gebied | Utrecht |
| Onderwerp | Hoofdwegen |
| Ministerie | IenM |
| Fase | Realisatie |



Opgave Op de corridor Amsterdam-Utrecht doen zich verkeersafwikkelingproblemen voor.

Oplossing De huidige autosnelweg wordt verbreed van 2x3 rijstroken tot 2x5 rijstroken tussen Holendrecht en Oudenrijn. Bij het stadsgewest Utrecht wordt een systeem met hoofd- en parallelbanen aangelegd. Daarmee is dit een samenvoeging van de verbreding van de A2 tussen Holendrecht en Oudenrijn en de in 2005 besloten verdere verbreding van de A2 tussen Holendrecht en Maarssen. De A2 wordt ter hoogte van Utrecht naar het westen verlegd en ten zuiden van de spoorlijn Utrecht-Woerden over circa 1,5 km volledig overkapt.

Planning

Tracébesluit (2x4): 1995
 Wegaanpassingsbesluit (2x5): 2009
 Start realisatie: 2002 (2x4) en 2010 (2x5)
 Openstelling 2x5 excl. tunnel: 2011
 Openstelling tunnel: 2012

Financiën Taakstellend budget: € 1.199 mln.
 Bijdrage van derden: € 240 mln. Budget is met € 26 mln bijgesteld vanwege ontvangst derden.

Politiek/bestuurlijk

Convenanten:

1. Het project maakt deel uit van het Bereikbaarheidsoffensief Randstad.
2. In juli 2002 hebben de ministers van voormalig VenW en VROM en de regio Utrecht een convenant gesloten over de inpassing van de Rijksweg A2 in de VINEX-locatie Leidsche Rijn. Inmiddels is in gezamenlijk overleg tussen betrokken partijen besloten de inpassing in Leidsche Rijn vorm te geven via een tunnel.

Het project maakte deel uit van de Spoedaanpak Wegen.

Uitvoering Op 1 november 2005 is een convenant gesloten tussen het voormalig ministerie van VenW en Bouwend Nederland, ONRI en PSI Bouw waarin de ambitie wordt uitgesproken om in 2010 2x5 rijstroken te realiseren binnen de kaders.

Projecthistorie

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | | • | • | • | | |
| MIRT fase | | | | • | | |
| Opgave | | | | | | |
| Oplossing | | | | | | |
| Planning | • | • | • | | • | |
| Financiën | | | | | • | • |
| Pol./Best. | | | | | | |

Toelichting op de wijzigingen

2008: het aanvullende Tracébesluit voor de verbreding tot 2x5 is vertraagd door noodzakelijke inhaalslag luchtonderzoek.

2009: het project is als gevolg van onderzoek naar luchtkwaliteit vertraagd.

2010: het projectonderdeel Holendrecht-Maarssen (2x5) is onderdeel van de Spoedaanpak Wegen en overgegaan van de verkorte Tracéwet naar de Spoedwet Wegverbreding. De mijlpalen zijn hierdoor één jaar vervroegd.

2011: het WAB voor het project Holendrecht-Maarssen (2x5) is in december 2009 vastgesteld en het project is overgegaan naar de realisatiefase. Hierom zijn de separate projectbladen voor Holendrecht-Oudenrijn (2x4) en Holendrecht-Maarssen (2x5) samengevoegd.

2012: de projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 195 mln). Het taakstellend budget is aangevuld met € 26 mln aan extra ontvangsten; dit betreft werkzaamheden die op verzoek van regionale overheden zijn uitgevoerd.

Bilthoven, spoorwegovergang Soestdijkseweg

| | |
|-------------------|---------------------|
| Gebied | Utrecht |
| Onderwerp | Spoorwegen personen |
| Ministerie | IenM |
| Fase | Realisatie |



Opgave Het railveiligheidsbeleid is gericht op het streven naar permanente verbetering van de veiligheid (zie Kadernota Railveiligheid). Uit het ongevalletoverzicht 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

Start uitvoering: 2011

Oplevering: 2013 (onderdoorgang snelverkeer) en 2015 (onderdoorgang langzaam verkeer)

Financiën Taakstellend budget: € 39 mln (Aanlegprogramma Personenvervoer € 33 mln en Beheer en Instandhouding € 6 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).

Projecthistorie

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 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 geormerkte 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.

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

| | |
|-------------------|---------------------|
| Gebied | Utrecht |
| Onderwerp | Spoorwegen personen |
| Ministerie | IenM |
| Fase | Realisatie |



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 € 392,5 mln.

- OV-terminal: € 338 mln Infracfonds
- 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 NSP-gemeenten 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.

Uitvoering Marktpartijen zijn betrokken bij de vastgoedexploitatie van het gebied en de OV-terminal.

Projecthistorie

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | | | | | | |
| MIRT fase | | | | | | |
| Opgave | | | | | | |
| Oplossing | | | | | | |
| Planning | | | | • | | |
| Financiën | • | | • | | • | • |
| Pol./Best. | | | | | | |

Toelichting op de wijzigingen

2008: de taakstellende bijdrage VenW OV-Terminal is verhoogd met € 11,3 mln (€ 1,8 mln vanwege tekort op het treindeel en € 9,5 mln voor extra fietsstallingen conform de uitgangspunten basisstation) en inclusief BTW.

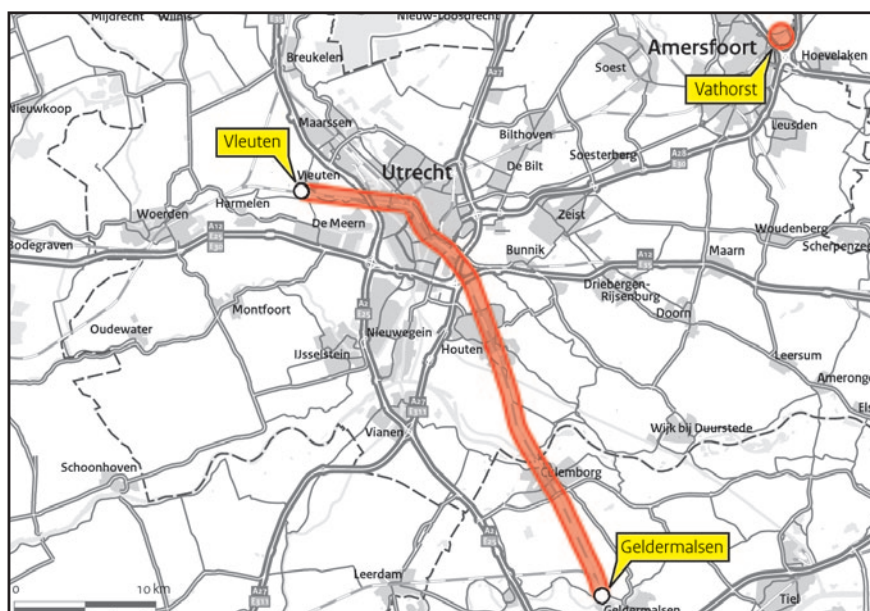
2010: de planologische procedure (aanvraag artikel 19) duurt door de complexiteit van het project langer dan verwacht. De oplevering van de terminal is hierdoor vertraagd. De taakstellende bijdrage van VenW is door de motie Van Geel c.s. verhoogd (€ 3,5 mln).

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

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.

Vleuten-Geldermalsen (inclusief Randstadspoor, fase 1)

| | |
|-------------------|---------------------|
| Gebied | Utrecht |
| Onderwerp | Spoorwegen personen |
| Ministerie | IenM |
| Fase | Realisatie |



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) 1e 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 Passewaai, Utrecht Terwijde, Utrecht Vaartsche Rijn en Utrecht Zuilen.

Planning

Tracébesluit: 2002

Start realisatie: vanaf 2003

Oplevering: vanaf 2005

Financiën Taakstellend budget: € 956 mln.

Politiek/bestuurlijk

Toezeggingen: 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.

Projecthistorie

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | | • | • | | | |
| MIRT fase | | | | | | |
| Opgave | | | | | | |
| Oplossing | | | | | | |
| Planning | | | | | | |
| Financiën | • | | • | • | • | • |
| Pol./Best. | | | | | | |

Toelichting op de wijzigingen

2008: taakstellend budget is inclusief BTW.

2009: er zijn beschikkingen verleend voor een keurvoorziening Breukelen en planuitwerking Woerden Molenvliet.

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 restbudget ingezet voor de ongelijkvloerse spoor kruising in Bilthoven (€ 21,4 mln) en is een aanbestedingsmeevaller verwerkt (€ 34,1 mln).

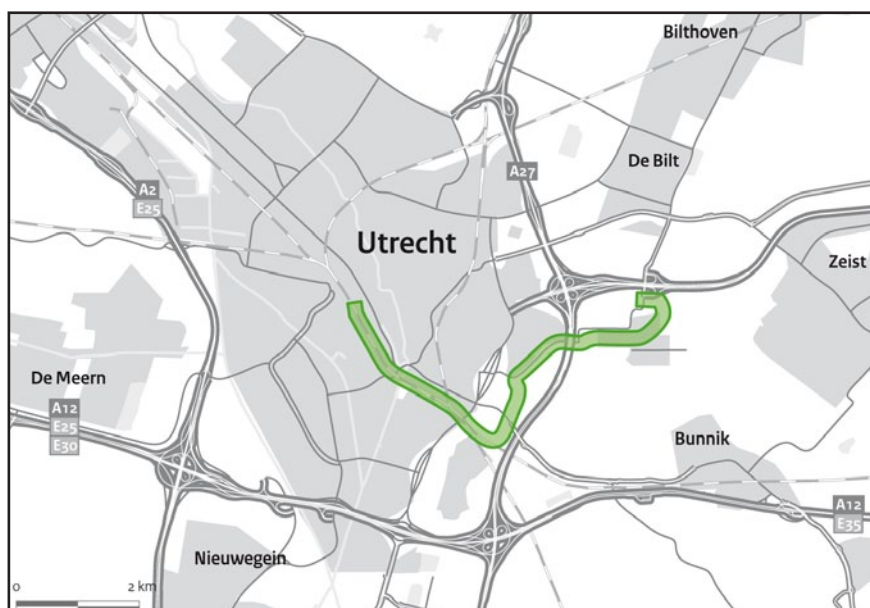
2011: het taakstellend budget is verlaagd met € 8,8 mln als gevolg van aanbestedingsmeevaller.

2012: het taakstellend budget is verlaagd met € 31 mln als gevolg van het verwerken van een aanbestedingsmeevaller, alsmede 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 Bilthoven.

Utrecht, tram naar de Uithof

| | |
|-------------------|---------------------------------|
| Gebied | Utrecht |
| Onderwerp | Regionale/lokale infrastructuur |
| Ministerie | IenM |
| Fase | Planuitwerking |



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 ook de bestaande 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

Start realisatie: 2013

Oplevering: 2018

Financiën Voor de aanleg van de tram naar de Uithof heeft de minister van IenM een bijdrage van € 110 mln toegezegd.

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.

Projecthistorie

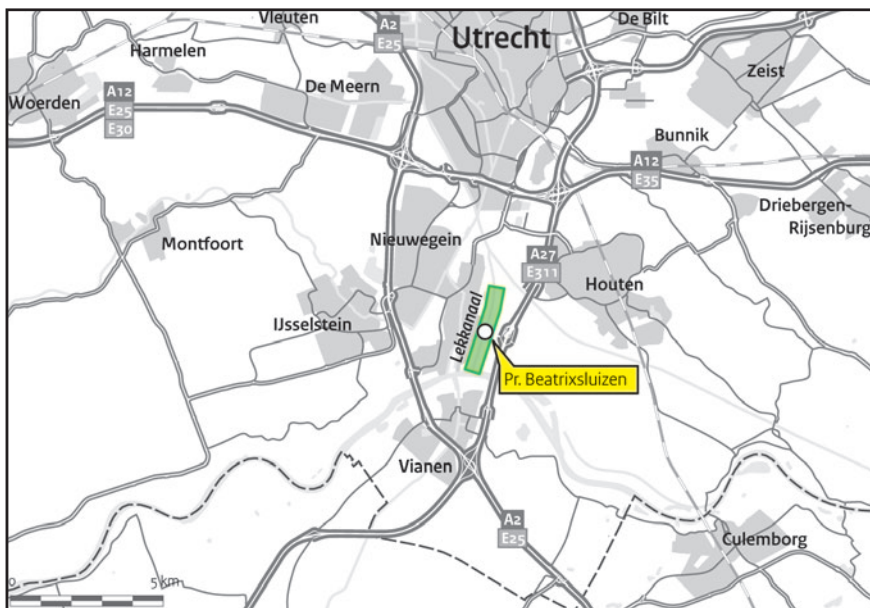
| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | | | | | • | |
| MIRT fase | | | | | | |
| Opgave | | | | | | |
| Oplossing | | | | | | |
| Planning | | | | | | |
| Financiën | | | | | | |
| Pol./Best. | | | | | | |

Toelichting op de wijzigingen

2012: het project is nieuw in de planuitwerkingsfase van het MIRT.

Lekkanaal/ 3^e kolk Beatrixsluis

| | |
|-------------------|----------------|
| Gebied | Utrecht |
| Onderwerp | Hoofdvaarwegen |
| Ministerie | IenM |
| Fase | Planuitwerking |



Opgave De Beatrixsluis vormt een knelpunt voor een vlotte en veilige verkeersafwikkeling. Recente 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 van een binnenhaven, ligplaatsen, ontwikkeling van een bedrijventerrein en de nieuwe Hollandse Waterlinie samenkomen.

Planning

Voorkeursbeslissing: genomen begin 2012
Tracébesluit: 2014
Start realisatie: 2015
Oplevering: 2018-2020

Financiën Taakstellend budget: € 213 mln. Dit project wordt samen met realisatieproject 'Lekkanaal, verbreding kanaalzijde/uitbreiding ligplaatsen' uitgevoerd.

Uitvoering In 2011 is een PPC uitgevoerd en de planning geactualiseerd.

Projecthistorie

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | | | | | | |
| MIRT fase | | | | | | |
| Opgave | | | | | | |
| Oplossing | | | | | • | |
| Planning | | • | | | • | |
| Financiën | | • | | | • | |
| Pol./Best. | | | | | | |

Toelichting op de wijzigingen

2009: vanwege urgentie knelpunt is besloten het project weer op te pakken en o.a. de MER te actualiseren. Dit leidt tot vertraging die deels wordt gecompenseerd door het volgen van de verkorte Tracéwet procedure. Taakstellend budget is verhoogd.

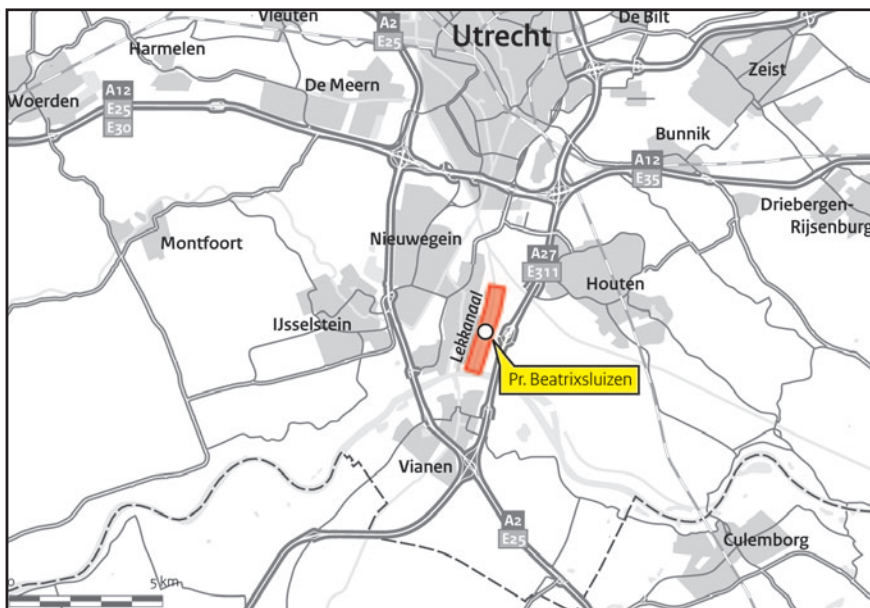
2011: bezien wordt of de aanleg van de derde sluisolk samengevoegd wordt met het project Lekkanaal, verbreding kanaalzijde/uitbreiding ligplaatsen.

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 bekostigingssystematiek 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.

Lekkanaal, verbreding kanaalzijde/ uitbreiding ligplaatsen

| | |
|-------------------|----------------|
| Gebied | Utrecht |
| Onderwerp | Hoofdvaarwegen |
| Ministerie | IenM |
| Fase | Realisatie |



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 Start realisatie 2^e deel: na 2015, in samenhang met de aanleg van de 3^e kolk Beatrixsluis.

Financiën Taakstellend budget: € 15 mln.

Projecthistorie

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | | | | | | |
| MIRT fase | | | | | | |
| Opgave | | | | | | |
| Oplossing | | | | | • | |
| Planning | • | • | | | • | |
| Financiën | | | | | • | |
| Pol./Best. | | | | | | |

Toelichting op de wijzigingen

2008: uitbreiding ligplaatsen rivierzijde, aansluiting Lekkanaal op Lek en verdieping zuidzijde zijn gerealiseerd. Ruimtelijke Orderingsprocedure leidt tot vertraging tot 2009 voor werken noordzijde.

2009: de mogelijkheid wordt onderzocht of dit project gecombineerd kan worden met een ander project. Dit levert financieel voordeel op. Gevolg is wel dat de realisatie pas een jaar later kan starten.

2011: bezien 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 bezien in samenhang met de 3^e kolk Beatrixsluis.

2013: er is begin 2012 een voorkeursbeslissing genomen voor het Lekkanaal/ 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.





Zuidvleugel | 4

Visie

Hoofdoopgaven

Gebieden met concentratie van
opgaven van nationaal belang

Overige gebiedsopgaven

MIRT Onderzoeken

Kaarten

Project- en programmabladen

Visie

Het MIRT-gebied 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 de Zuidwestelijke Delta. De kern van de Zuidvleugel wordt gevormd door de steden Rotterdam en Den Haag, die de afgelopen decennia steeds meer naar elkaar toe zijn gegroeid.

De centrale ambitie van de Zuidvleugelpartners is om de internationale concurrentiepositie te versterken. Concreet wordt ingezet op de verdere versterking én transitie naar duurzaamheid van de vier pijlers waar de economie op rust in de volgende gebieden: 1. het Haven Industrieel Complex in Rijnmond en Drechtsteden (topsectoren logistiek, energie, chemie (proces- en petrochemie, hoofdkantoren en water); 2. de Greenports Westland-Oostland, Duin- en Bollenstreek en Boskoop (topsectoren tuinbouw en uitgangsmaterialen en agro & food); 3. het internationaal cluster van recht, vrede en veiligheid in Den Haag (topgebied hoofdkantoren); 4. de concentraties van bedrijven en kennisinstellingen bij de TU Delft en Bio Science Park in Leiden (de topsectoren high tech systemen en materialen (m.n. nanotechnologie) en Life Sciences & Health). De economische kracht van de Zuidvleugel wordt vergroot als de verschillende steden meer profiteren van elkaars nabijheid. De vorming van de metropool Rotterdam-Den Haag levert daaraan een belangrijke bijdrage.

De afgelopen jaren hebben Rijk en regio met elkaar afspraken gemaakt over het ruimtelijk fysieke domein, onder andere over het

Bereikbaarheidspakket Zuidvleugel. Maar de context waarin overheden opereren is door de economische crisis, het vastlopen van de woningmarkt, het afnemen van investeringsbudgetten en de decentralisatie van overheidstaken fundamenteel veranderd. Rijk en regio moeten daarom, in overleg met andere betrokken partijen, gezamenlijk zoeken naar nieuwe vormen van samenwerking om de gezamenlijke ambities in de Zuidvleugel te kunnen realiseren. Dit moet onder meer gebeuren in het kader van de actualisatie van de gebiedsagenda; dat past ook binnen de vernieuwing van het MIRT.

Hoofdoopgaven

Naast de centrale opgave in de Zuidvleugel om de economie te versterken, zijn de volgende thematische opgaven van belang.

Stedelijk intensiveren

Om aan de grote woningbouwopgave in de Zuidvleugel te voldoen ligt de nadruk op bouwen binnen het bestaand stedelijk gebied. Tot 2040 moeten er in dit gebied nog circa 270.000 woningen worden bijgebouwd en circa 220.000 woningen worden vervangen. De extra woningvraag concentreert zich voor de helft in het gebied rond Den Haag. Daarnaast slaat een aanzienlijk deel van de uitbreidingsvraag (respectievelijk 25% en 10%) neer in de regio Rotterdam en het gebied rond Leiden. Omdat in de regio Rotterdam vooral sprake is van een kwalitatieve mismatch in gevraagde en beschikbare woningen en woonmilieus, moeten hier tot 2040 ruim 100.000 woningen worden vervangen.

Landschap dicht bij huis brengen en behoud grootschalige landschappen

Gevarieerde landschappen, recreatie en groen in de nabijheid van de woning zijn van belang voor het internationaal woon- en werkklimaat van de Zuidvleugel. Door de keuze voor verdichting van het stedelijk gebied is het van belang dat de landschappen rondom de steden voor de inwoners aantrekkelijker en beter bereikbaar worden. Van belang is tevens het behoud van grootschalige, kwalitatief hoogwaardige landschapseenheden als de Hoeksche en andere Waarden en de Biesbosch.

Bereikbaarheid verbeteren

Om de Zuidvleugel internationaal beter te laten concurreren moet de bereikbaarheid worden verbeterd. Naast reeds in gang gezette investeringen tot 2020 geven Rijk en regio tot en met 2023 prioriteit aan de realisatie van vijf projecten: Rijnlandroute, A13/A16, Nieuwe Westelijke Oeververbinding (NWO), A4 passage Den Haag + poorten en inprickers en tenslotte de A20 Nieuwerkerk-knooppunt Gouwe, met als randvoorwaarde dat de eerste vier projecten binnen de financiële kaders kunnen worden gerealiseerd. Voor de langere termijn bevat het bereikbaarheidspakket Zuidvleugel een aantal projecten op het gebied van openbaar vervoer en achterlandverbindingen.

Water- en energieopgaven

Vanwege de ligging als rivierdelta is de wateropgave in de Zuidvleugel een belangrijk punt. Binnen het deelprogramma Rijnmond-Drechtsteden van het Deltaprogramma (in samenwerking met vooral de deelprogramma's Zoetwater, Rivieren en Zuidwestelijke Delta) wordt deze opgave opgepakt met als doel het borgen van de waterveiligheid voor de lange termijn en het scheppen van de randvoorwaarden voor een duurzame zoetwatervoorziening. Het is van belang de wateropgave in het licht van klimaatverandering slim te combineren met de ruimtelijke en economische ambities van de regio Rijnmond-Drechtsteden. De zekerheid van een robuuste en toekomstige energievoorziening is van groot belang. De opgave is in de Zuidvleugel extra groot, omdat de mainport Rotterdam knooppunt is voor fossiele brandstoffen en een groot petrochemisch complex en energiecentrales heeft.

Gebieden met concentratie van opgaven van nationaal belang

In de gebiedsagenda Zuidvleugel/Zuid-Holland zijn diverse integrale gebiedsopgaven benoemd: Metropoolvorming in de Zuidvleugel, Groene Hart en Zuidwestelijke Delta. In het kader van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte zijn opgaven van nationaal belang scherper benoemd en keuzes gemaakt. Naar de mening van het Rijk slaan de nationale belangen met name neer in de volgende gebieden: Mainport Rotterdam, Rotterdam Central District en Zuid/Stadshavens, Den Haag Internationale stad, Greenports en Rijn/Maasdelta.

Mainport Rotterdam, Rotterdam Central District en Zuid/Stadshavens

De mainport Rotterdam is van oudsher de stuwende kracht achter de economie in de Rotterdamse regio en de ontwikkeling van de stad Rotterdam. Met de Tweede Maasvlakte en ontwikkelingen in de Drechtsteden wordt die positie verder versterkt en strekt het haven- en industrieel complex zich uit tot West-Brabant. Opgave is het vernieuwen, versterken en efficiënter benutten van de mainport Rotterdam, mede in relatie tot de Logistieke Delta, door het verbeteren van de bereikbaarheid en het ontwikkelen van een efficiënt multimodaal logistiek netwerk (Kernnetwerk Logistiek) in samenhang met de andere Nederlandse zeehavens, de haven van Antwerpen en achterlandknoepen, in lijn met de afspraken die hierover in het kader van de havenalliantie en de MIRT Verkenning Antwerpen-Rotterdam zijn gemaakt. Concreet liggen er kansen in de logistiek, maritieme zakelijke dienstverlening, duurzame energie en deltatechnologie. Daarnaast is het van belang dat de verbinding tussen de mainport en de stedelijke economie wordt versterkt. Dit biedt kansen voor het aantrekken van hoofdkantoren in Rotterdam Central District en voor kennisintensieve stedelijke bedrijvigheid. De herstructurering van stadshavens moet ook in dat licht worden gezien. Om het arbeidspotentieel van de regio beter te benutten moeten sociaaleconomische opgaven worden opgepakt, met name via het nationaal programma Kwaliteitssprong Rotterdam-Zuid. Een goede bereikbaarheid is hierbij een randvoorwaarde.

Den Haag Internationale stad

Den Haag ontwikkelt zich internationaal steeds verder als stad van Recht, Vrede en Veiligheid. Het aantal internationale organisaties, (kennis)instellingen en de betekenis ervan voor de economie neemt sterk toe. Den Haag is daarnaast een belangrijke internationale vestigingsplaats voor de zakelijke hoofdkantorenmarkt. De opgave is de ontwikkeling van Den Haag tot internationale stad verder te stimuleren en te faciliteren door de versterking van het stedelijke vestigingsklimaat. Enerzijds door een verbetering van de interne en externe bereikbaarheid en anderzijds door versterking van de verschillende economische kerngebieden in de Centrale Zone van Den Haag (Scheveningen-World Forumgebied/ Internationale Zone-Centrum-Binckhorst). Een belangrijk deel van de binnenstedelijke bouwopgave vindt in deze Centrale Zone plaats.

Greenports

In Zuid-Holland zijn drie van de Nederlandse greenports gelegen: Westland-Oostland, Duin- en Bollenstreek en Boskoop. Daarnaast ligt de greenport Aalsmeer op de grens van Noord- en Zuid-Holland. De greenports worden gekenmerkt door kennisintensieve agrobijzigheid gerelateerd aan logistiek, handel, export en dienstverlening. Het zijn samenhangende en geïntegreerde clusters, sterk verbonden met de beide mainports en met de stedelijke centra. De opgave is vierledig: het beschikbaar hebben en houden van voldoende ruimte voor de teelt, verduurzaming van de teelt (alternatieven voor fossiele brandstoffen en duurzaam watersysteem), zorgen voor een goede bereikbaarheid en aanvullende

multimodale logistieke oplossingen en het stimuleren van innovatief vermogen en kennisontwikkeling. Hiervoor moeten onder meer bestaande gebieden worden geherstructureerd.

Rijn-Maasdelta

In het deltagebied is het van belang de waterveiligheid en -kwaliteit, zoetwatervoorziening en ontwikkeling van een maatregelenpakket droogte/verzilting te borgen. Dit wordt uitgevoerd door onder andere het Hoogwaterbeschermingsprogramma en Deltaprogramma met o.a. de deelprogramma's Zoetwater, Rijnmond-Drechtsteden, Zuidwestelijke Delta en Kust. Kernopgaven voor de Zuidwestelijke Delta zijn de versterking tot een klimaatbestendig, veilig, ecologisch veerkrachtig en economisch vitaal deltagebied (zie Zuidwestelijke Delta).

Overige gebiedsopgaven

Voor de overige gebiedsopgaven uit de gebiedsagenda Zuidvleugel/Zuid-Holland geldt dat deze ieder een bijdrage leveren aan het




welslagen van de gewenste ontwikkeling van het gebied. Het voortouw bij deze gebiedsopgaven ligt decentraal. De betrokkenheid van het Rijk moet nog nader worden benoemd en uitgewerkt en is onderwerp van gesprek in het bestuurlijk overleg MIRT. Hierbij is maatwerk per gebiedsopgave aan de orde. Het gaat om de volgende gebiedsopgaven:

- TIC Delft: ontwikkeling campus (inclusief wetenschaps- en innovatiebeleid), bereikbaarheid, landschap en woningbouw;
- As Leiden-Katwijk: ontwikkeling Bio Sciencepark, ESA/ESTEC en woningbouwlocatie Valkenburg;
- Drechtsteden/Deltapoort: samenhang tussen economische structuurversterking en sociaal-economische ontwikkeling, verbeteren externe veiligheid, verbeteren groen-blauwe kwaliteiten;
- Zuidplaspolder: integrale gebiedsontwikkeling (wonen, glas, natuur, water);
- Groene Hart: versterken van het gebied tot een economisch en landschappelijk waardevol woon- en werkgebied.

MIRT Onderzoeken















| Naam | Aanleiding en doel | Planning | Betrokkenen |
|--------------------------------------|--|--|---|
| Deltaprogramma Rijnmond-Drechtsteden | In verband met klimaatverandering ontwikkelen van langetermijnstrategie voor waterveiligheid en zoetwatervoorziening in synergie met een duurzame en vitale ruimtelijke ontwikkeling van het gebied Rijnmond-Drechtsteden. | 2013 Kansrijke strategieën 2014 Voorkeursstrategie (input voor deltabeslissing Waterveiligheid en Rijn-Maasdelta) | IenM, E,LEI, provincies, gemeenten en waterschappen, deltacommis-saris, bedrijfsleven, maatschappelijke organisaties, burgers en wetenschappelijke instellingen |

Algemeen







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

Economie




Topsectoren

-  High Tech Systemen en Materialen
 -  Creatieve Industrie
 -  Energie
 -  Logistiek
 -  Agro & Food
 -  Tuinbouw en Uitgangsmaterialen
 -  Life Sciences & Health
 -  Chemie
 -  Hoofdkantoren
-
-  Mainport Rotterdam
 -  Greenports
 -  Burgerluchthaven van nationale betekenis
 -  Zeehaven van nationale betekenis
 -  Den Haag Internationale Stad





Bereikbaarheid

-  Hoofdwegennet
-  Onderliggend wegennet
-  Hoofdspoorwegennet
-  HOV-net
-  Samenhangend HOV-net
-  Hoofdvaarwegennet






Natuur, Landschap & Erfgoed

-  Nationale herijkte Ecologische Hoofdstructuur op land
-  Cultureel erfgoedgebied op (voorlopige) lijst werelderfgoed
-  Object of ensemble op (voorlopige) lijst werelderfgoed



Water

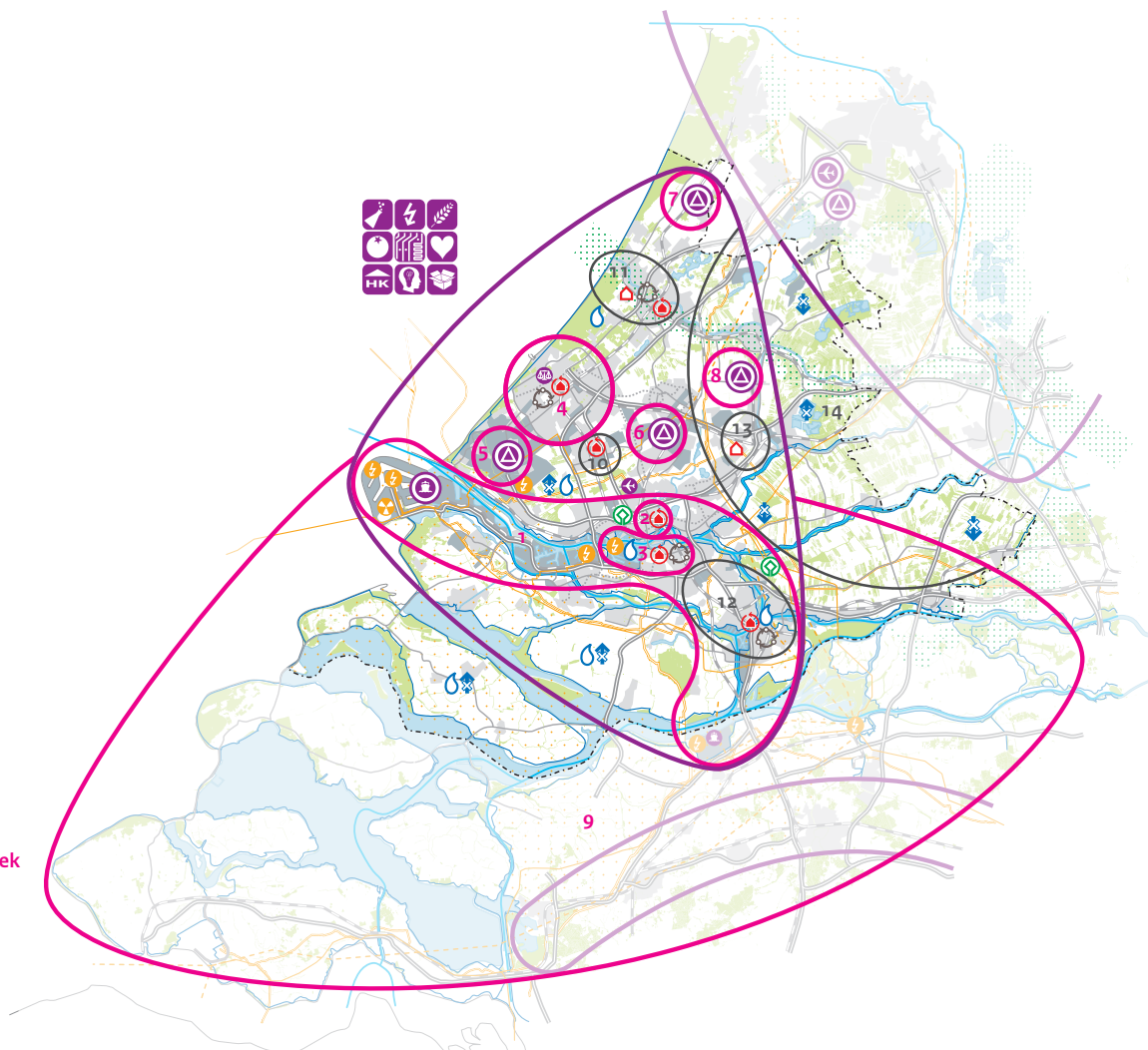
-  Wateroverlast
-  Waterveiligheid: waarborgen primaire veiligheid
-  Aandachtsgebied zoetwater door bodemdaling
-  Aandachtsgebied zoetwater door verzilting

Energie

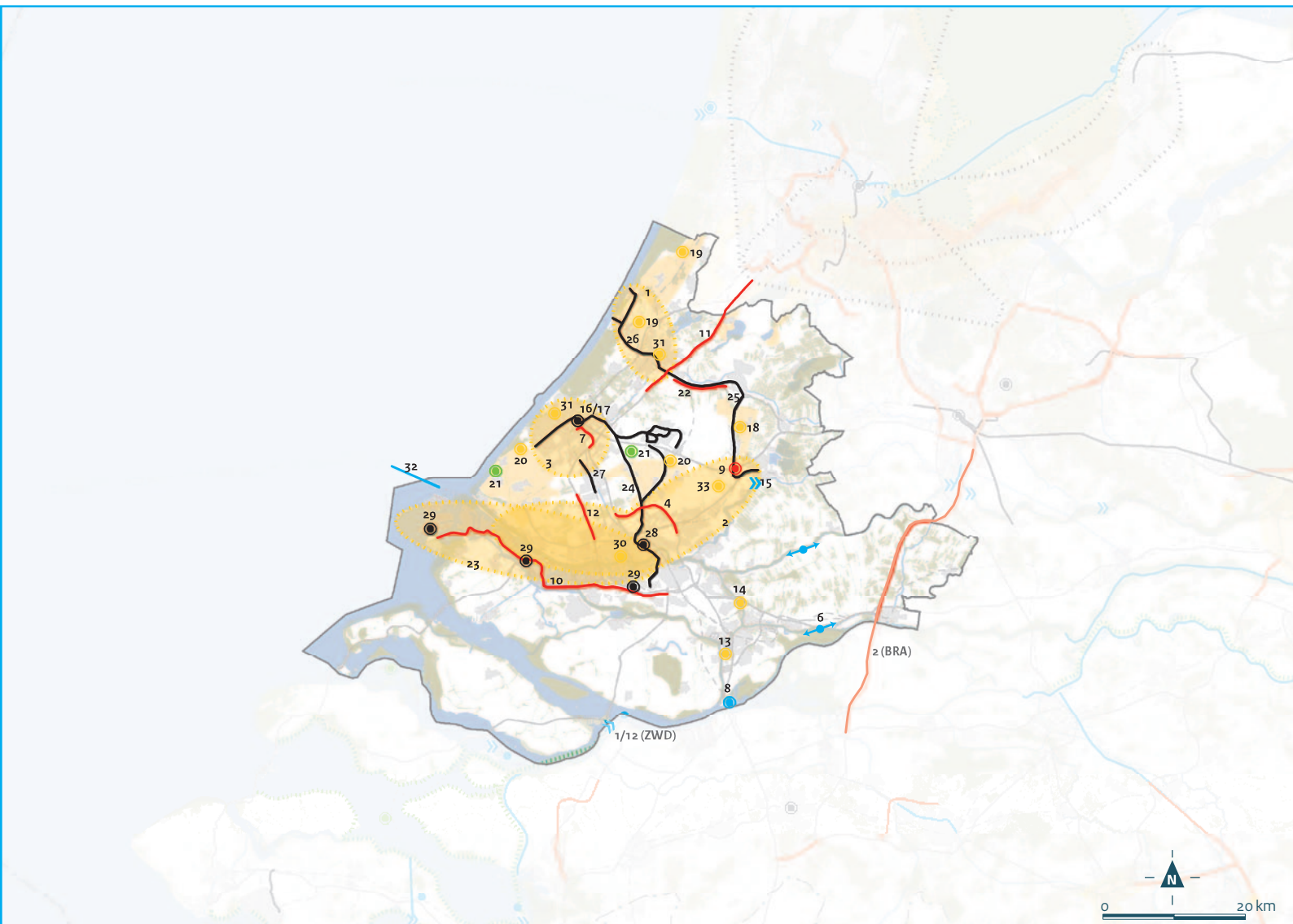
-  (Mogelijke) vestigingsplaats elektriciteitsproductie $\geq 500\text{MW}$
-  (Mogelijke) vestigingsplaats kerncentrale
-  Kansrijk gebied windenergie (illustratief)
-  Hoogspanningsverbinding $\geq 220\text{kV}$
-  Nieuwe hoogspanningsverbinding (indicatief)
-  Buisleidingenstrook

Woningbouw

-  Stedelijke vernieuwing
-  Uitleg



| VERKENNING | PAG |
|---|------------|
| 1) As Leiden-Katwijk (Integrale Benadering Holland Rijnland) | 157 |
| 2) Rotterdam Vooruit | 159 |
| 3) Verkenning Haaglanden | 160 |
| PLANUITWERKING | PAG |
| 4) A13/A16/A20 Rotterdam | 164 |
| 5) Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Beneden-Lek | 181 |
| 6) Capaciteitsuitbreiding overnachtingsplaatsen Merwedes | 180 |
| 7) Haaglanden/Den Haag, Rotterdamsebaan | 175 |
| 8) Verkeerssituatie Splitsing Hollandsch Diep- Dordtsche Kil | 182 |
| REALISATIE | PAG |
| 9) A12/A20 Parallelstructuur Gouweknoop | 176 |
| 10) A15 Maasvlakte-Vaanplein | 167 |
| 11) A4 Burgerveen-Leiden | 165 |
| 12) A4 Delft-Schiedam | 166 |
| 13) Bedrijventerrein De Westelijke Dordtse Oever | 188 |
| 14) Bijdrage Container Transferium Alblaserdam | 187 |
| 15) Capaciteit Julianasluis Gouda | 183 |
| 16) Den Haag CS (t.b.v. Nieuw Sleutelproject) | 169 |
| 17) Den Haag CS, perronsporen 11 en 12 | 170 |
| 18) Greenport Boskoop | 190 |
| 19) Greenport Duin- en Bollenstreek | 191 |
| 20) Greenport Zuid-Hollands Glasdistrict (Westland-Oostland) | 192 |
| 21) Mooi en Vitaal Delfland | 193 |
| 22) N11 Leiden/Zoeterwoude-Alphen a/d Rijn | 168 |
| 23) Project Mainportontwikkeling Rotterdam | 186 |
| 24) Randstadrail, fase 1 | 177 |
| 25) Rijn-Gouwelijn Oost | 178 |
| 26) Rijn-Gouwelijn West | 179 |
| 27) Rijswijk-Schiedam (inclusief spoorcorridor Delft) | 171 |
| 28) Rotterdam Centraal (t.b.v. Nieuw Sleutelproject) | 172 |
| 29) Spooransluitingen Tweede Maasvlakte | 174 |
| 30) Stadshavens Rotterdam, fase 1 | 162 |
| 31) Sterke regio's: Zuidvleugel | 189 |
| 32) Verbreding Maasgeul | 185 |
| 33) Zuidplaspolder | 163 |



- ● wegen
- ● spoor/OV
- vaarwegen
- >> sluis
- << ligplaats
- ☀ integrale / multimodale ontwikkelingen
- ⊖ waterbeheer / natte natuur

* (BRA) regio-overschrijdende projecten; zie kaart betreffende regio
 * (ZWD)

As Leiden-Katwijk (Integrale Benadering Holland Rijnland)

| | |
|-------------------|--------------------------|
| Gebied | Zuidvleugel |
| Onderwerp | Integrale gebiedsopgaven |
| Ministerie | IenM |
| Fase | Verkenning |



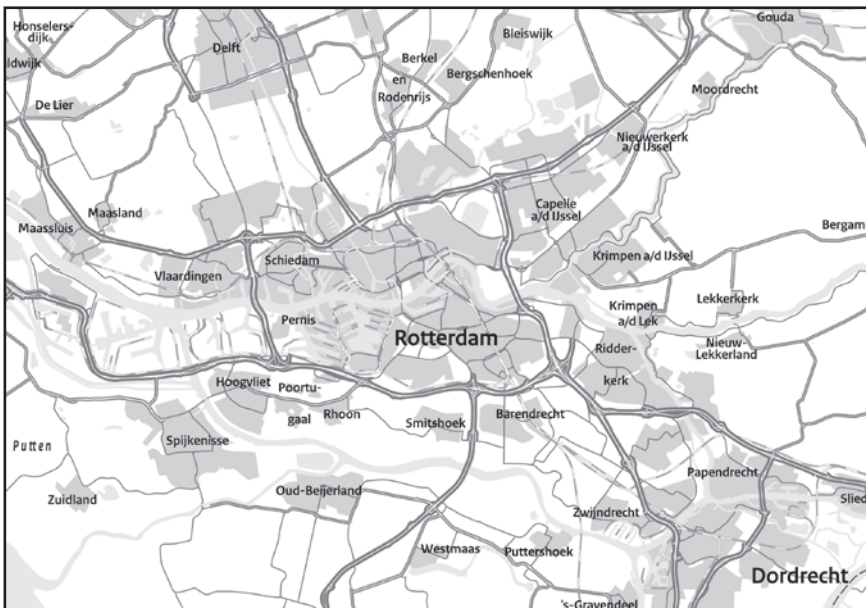
Opgave De Tweede Kamer heeft de regering eind 2007 tijdens de behandeling van het MIRT 2008, verzocht om in samenwerking tussen de toenmalige departementen VenW, VROM, EZ, LNV en Financiën, en in overleg met de regio, het geheel van projecten in de regio Holland Rijnland (Rijnlandroute, Rijn-Gouwelijn, Valkenburg, Greenport Duin- en Bollenstreek en Bioscience Park Leiden) als één project op te nemen in het MIRT Projectenboek. Enerzijds, omdat de bovengenoemde projecten bijdragen aan de doelstelling van het Rijk en de regio om in het gebied Leiden-Katwijk een internationaal vestigingsmilieu te creëren voor kennisintensieve bedrijvigheid en hoogwaardig wonen anderzijds, omdat bovengenoemde projecten met elkaar samenhangen. Er is een gezamenlijk en integraal beeld van de ontwikkeling van de regio, inclusief de effecten op het netwerk van wegen verkre- gen. Op basis van dit beeld is eind 2009 een gezamenlijke voorkeursrichting bepaald over het te kiezen oplossingscluster, Zoeken naar Balans. Begin 2011 heeft het Rijk haar bijdrage aan de projecten RijnlandRoute en RijnGouwelijn toegezegd in de vorm van een gebiedsbudget. Met dit gebiedsbudget en de regionale bijdrage kan voor beide projecten een acceptabele variant worden gerealiseerd. Hierbij krijgt de regio de ruimte en verant- woordelijkheid om definitieve keuzes te maken binnen en tussen onderdelen van deze projecten.

Planning De provincie heeft in 2012 een voorstel uitgewerkt waarin de nadere keuzes binnen de projecten RijnlandRoute en RijnGouwelijn zijn gemaakt en de relatie met de overige ontwikkelingen in de regio zoals bijv. de woningbouw op Nieuw-Valkenburg wordt geduïd.

Betrokkenen Met de afronding van de Verkenning Integrale Benadering Holland Rijnland komt de verantwoordelijkheid voor het project bij de provincie Zuid-Holland te liggen. De provincie zorgt tevens voor bestuurlijke verankering van het draagvlak voor deze projecten in de regio Holland Rijnland. Het ministerie van IenM is betrokken als subsidieverstrekker en als netwerkbeheer- der vanwege de relatie van de Rijnlandroute met de A4 en de A44. In het najaar 2012 zullen afspraken worden gemaakt over onder meer de subsidiëring van beide projecten en de rol van IenM bij de verdere planvorming van de Rijnlandroute. Dit laatste gezien het feit dat uitbreidingen van en aansluitingen op het Hoofdwegenet onderdeel uitmaken van het project Rijnlandroute.

Rotterdam Vooruit

| | |
|-------------------|--------------------------|
| Gebied | Zuidvleugel |
| Onderwerp | Integrale gebiedsopgaven |
| Ministerie | IenM |
| Fase | Verkenning |



Opgave Het doel van de MIRT Verkenning Regio Rotterdam en Haven Duurzaam Bereikbaar is te komen tot:

- Een gedragen beeld van de problematiek, de belangrijkste opgaven en de oplossingsrichtingen voor de bereikbaarheid van de Rotterdamse regio in de periode tot 2040. Uitgangspunten hierbij zijn multimodaliteit (auto, OV en fiets), integraliteit, duurzaamheid en ruimtelijke kwaliteit.
- Een beeld van de kosten en de (maatschappelijke) baten van de oplossingen, inclusief mogelijkheden van publiek private samenwerking.
- Een beeld van de belangrijkste milieueffecten, opgesteld in een plan-MER.
- De voorbereiding van aansluitende planuitwerking- en besluitvormingstrajecten.

Binnen de verkenning worden vijf deelprojecten onderscheiden:

1. Nieuwe Westelijke Oeververbinding (NWO).
2. Kwaliteitssprong OV op Zuid.
3. Herontwerp Brienoord- en Algeracorridor (HBAC).
4. A20 Nieuwerkerk aan de IJssel – knooppunt Gouwe.
5. Multimodale knooppunten en versterking netwerken.

In het bestuurlijk overleg MIRT najaar 2009 is een verkeersstudie naar het traject A15 Papendrecht-Gorinchem toegevoegd.

Planning De MIRT Verkenning Rotterdam Vooruit is in 2011 afgerond.

Binnen het bereikbaarheidspakket Zuidvleugel wordt tot en met 2023 prioriteit gegeven aan realisatie van NWO en A20 Nieuwerkerk aan de IJssel-Knooppunt Gouwe. De uitkomsten van Rotterdam Vooruit zijn in de komende jaren agenda-bepalend bij eventueel nieuw te starten bereikbaarheidsinitiatieven in de regio Rotterdam.

Betrokkenen Opdrachtgever voor de verkenning zijn het ministerie van IenM, de provincie Zuid-Holland, de gemeente Rotterdam en de Stadsregio Rotterdam. Het betreft een integrale gebiedsgerichte verkenning binnen een omvangrijk studiegebied, bestaande uit de Stadsregio Rotterdam, het Westland en de Hoeksche Waard. Daarnaast is er een sterke relatie met Haaglanden en Drechtsteden, die ook in de studie zijn betrokken.

File Top 50 Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 2, 4, 9, 12, 23, 28, 30, 34, 37, 41 en 42 uit de File Top 50.

Verkenning Haaglanden

| | |
|-------------------|--------------------------|
| Gebied | Zuidvleugel |
| Onderwerp | Integrale gebiedsopgaven |
| Ministerie | IenM |
| Fase | Verkenning |



Opgave Uit een aantal studies, waaronder de verkeersstudie Prins Clausplein, blijkt dat er na 2020 bereikbaarheidsknelpunten in de regio Haaglanden blijven bestaan. De gesignaleerde knelpunten vragen om een integrale aanpak, waarbij ook de ruimtelijk economische ontwikkeling van de regio Haaglanden dient te worden betrokken. In de verkenning wordt 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 Stadsgebied Haaglanden. De MIRT-Verkenning heeft geresulteerd in een voorkeursalternatief. Deze is vastgelegd als voorkeursbeslissing in de ontwerp-rijksstructuurvisie A4 Passage en Poorten & Inprikkers.

Planning De verkenning bestaat uit twee fasen, te weten:
Fase A: Analyse en prioritering van ruimtelijke en mobiliteitsvraagstukken. Deze fase is in oktober 2009 afgerond.
Fase B: Aandragen van kansrijke alternatieven voor geprioriteerde vraagstukken 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 weg-

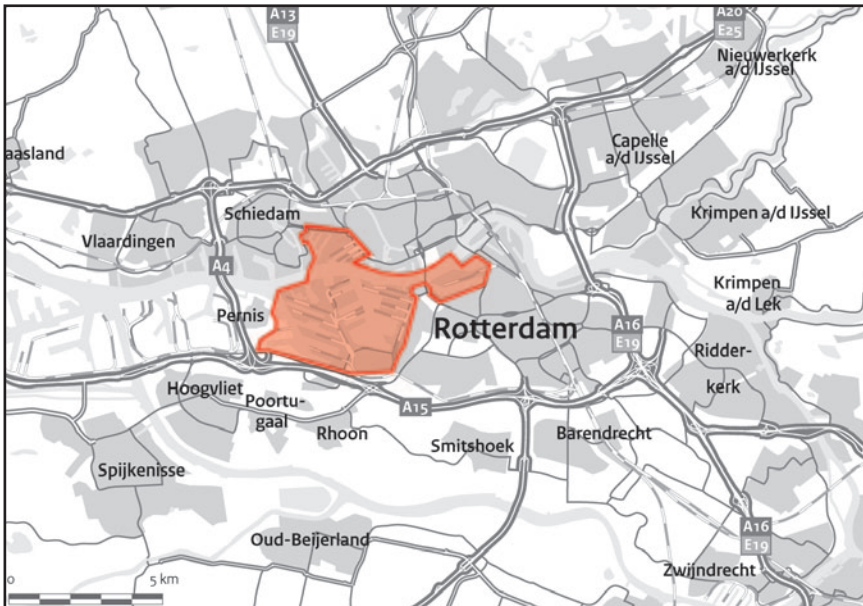
vraagstukken 'Doorstroming A4 passage' en 'Poorten & Inprikkers Den Haag' en het OV-vraagstuk 'Verbetering ontsluiting Centrale Zone Den Haag' de kansrijke alternatieven in kaart gebracht en op hun effecten beoordeeld. Een aantal maatregelen uit het OV-onderzoek Centrale Zone zijn opgenomen in het programma Beter Benutten. Voor de wegvraagstukken zijn uiteindelijk twee kansrijke alternatieven samengesteld die integraal op hun effecten zijn gewogen om te komen tot een voorkeursalternatief. 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 en plan-MER zijn in mei 2012 ter visie gelegd. Het voornemen is de rijksstructuurvisie in de tweede helft van 2012 vast te stellen. De start van de realisatie voor de rijksonderdelen is voorzien vanaf 2021. Voorafgaand vindt de planuitwerking van de rijksonderdelen plaats. De realisatie van maatregelen door de regio is voorzien vanaf 2015.

Betrokkenen In deze verkenning wordt samengewerkt door het ministerie van IenM, de provincie Zuid-Holland en het Stadsgebied Haaglanden (inclusief achterliggende gemeenten). Naast deze overheden is het publiek – o.a. bedrijven en instellingen, belangenbehartigers, bewonersgroepen en inwoners – betrokken op weg naar de voorkeursbeslissing.



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 aantrekkelijke en hoogwaardige woon- en werkmilieu. Er worden ca. 10.000 woningen 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

Start realisatie: 2010

Oplevering fase 1: 2017

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. Het betreft 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 de regio en het bedrijfsleven een intentieverklaring over stadshavens ondertekend waarin de urgentie en de noodzaak van betrokkenheid van het Rijk worden onderstreept. In het verlengde hiervan zijn afspraken gemaakt over de toepassing van de Crisis- en Herstelwet.

Uitvoering Het project wordt door de gemeente Rotterdam en het Havenbedrijf uitgevoerd in samenwerking met in en buiten het havengebied gevestigde private partijen. Hiervoor werden allianties gesloten, waaronder het initiatief Clean Tech Delta (voorheen Rotterdam Climate Campus). De gemeente Rotterdam is verantwoordelijk voor het project.

Projecthistorie

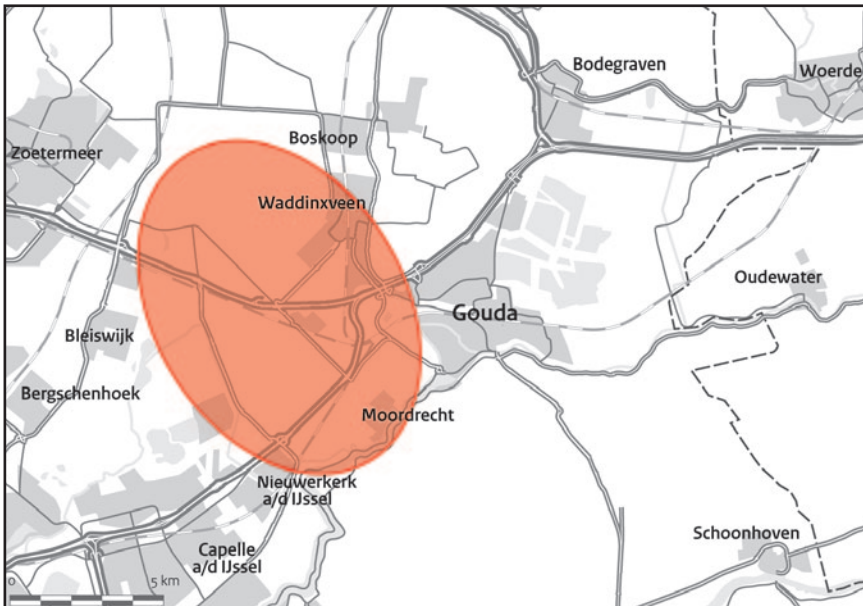
| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | | | | | | |
| MIRT fase | | | | • | | |
| Opgave | | | | | | |
| Oplossing | | | | | | |
| Planning | | | | | | |
| Financiën | | | | • | | |
| Pol./Best. | | | | | | |

Toelichting op de wijzigingen

2011: in oktober 2009 is de taakstellende rijksbijdrage voor dit project vastgesteld, waarmee het project is overgegaan naar de realisatiefase.

Zuidplaspolder

| | |
|-------------------|--------------------------|
| Gebied | Zuidvleugel |
| Onderwerp | Integrale gebiedsopgaven |
| Ministerie | IenM |
| Fase | Realisatie |



Opgave De Zuidplaspolder tussen Rotterdam, Zoetermeer en Gouda verrommelt door een gebrek aan afgestemde planvorming en een onduidelijke ontwikkelingsrichting. De Zuidvleugel heeft een tekort aan attractieve, landelijke woonmilieus, (recreatief) groen en schuifruimte voor duurzame herstructurering van glastuinbouw en bedrijven.

Oplossing Gekozen is voor een planmatige en integrale benadering van het vraagstuk. Bouwen in diepe polders in West-Nederland vraagt om innovatieve en duurzame oplossingen met het oog op een klimaatbestendige ontwikkeling. Voor de Zuidplaspolder heeft de regio een programma ontwikkeld voor de periode 2010-2020, bestaande uit 7.000 woningen, 110 ha bedrijventerrein, 280 ha glas, 400 ha natuur (inclusief waterberging) en een adequate ontsluiting. De ontwikkeling van de Zuidplaspolder is afgestemd op het ruimtelijk programma in de omgeving. De uitvoering vindt gefaseerd plaats, mede in relatie tot de actuele marktomstandigheden. Een rijksbijdrage is van betekenis voor de duurzame ontwikkeling van de Zuidplas. Over de ontsluiting en de oplossing van de bereikbaarheidsproblematiek rond de Gouweknoop zijn tussen Rijk en regio separate afspraken gemaakt in het kader van het project A12/A20 Parallelstructuur Gouweknoop (zie desbetreffende projectblad).

Planning

Start realisatie: 2009
Oplevering: 2020

Financiën Taakstellende rijksbijdrage: € 24 mln uit het Nota Ruimtebudget. De bijdrage is bedoeld voor een versnelde aanleg van het groen (Restveen en Groene Waterparel), duurzame glastuinbouw (Energieweb, CO₂ en waterketensluiting) en klimaatbestendige en -neutrale woningbouw.

Politiek/bestuurlijk In het kader van Randstad Urgent zijn afspraken gemaakt tussen Rijk en regio over te nemen besluiten. Het beschikbaar stellen van een rijksbijdrage uit het Nota Ruimtebudget is het laatst genomen besluit aan rijkszijde.

Uitvoering De regio heeft een gemeenschappelijke regeling Regionale Ontwikkelingsorganisatie Zuidplas (ROZ) gevormd voor de ontwikkeling, programmering van en de financiële verevening tussen de verschillende planonderdelen. Voor de uitvoering worden per planonderdeel arrangementen gesloten met de markt. Het tempo van uitvoering is mede afhankelijk van de marktomstandigheden en de borging in (onherroepelijke) bestemmingsplannen. De gemeenten, de provincie en de Regionale Ontwikkelingsorganisatie Zuidplas zijn verantwoordelijk voor de uitvoering.

Projecthistorie

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | | | | | | |
| MIRT fase | | | ● | | | |
| Opgave | | | | | | |
| Oplossing | | | | | | |
| Planning | | | | | | |
| Financiën | | | ● | | | |
| Pol./Best. | | | | | | |

Toelichting op de wijzigingen

2010: het project is in het najaar van 2008 van de verkenningsfase overgegaan naar de planuitwerkingsfase. In het voorjaar van 2009 is de taakstellende rijksbijdrage voor het project vastgesteld, waarmee het project van de planuitwerkingsfase is overgegaan naar de realisatiefase.

A13/A16/A20 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 wegvak 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 Een nieuwe rijksweg tussen A13 (aansluiting Berkel en Rodenrijs) en het Terbregseplein (A16) wordt onderzocht. 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. In de planuitwerking zijn varianten van de A13/A16 Rotterdam vergeleken. In de planuitwerking A13/A16/A20 Rotterdam is het uitgangspunt dat de A4 Delft-Schiedam is gerealiseerd.

Planning

Standpunt : 2012

Tracébesluit : 2014

Financiën Beschikbaar budget : € 945 mln. Het bedrag van € 945 mln is inclusief de tolopbrengst € 245 mln, de bijdrage van derden € 100 mln, de taakstelling voor omgevingsrecht € 30 mln en de PPS-taakstelling van € 45 mln.

Politiek/bestuurlijk In december 2011 is een principe afspraak gemaakt tussen het ministerie van IenM en de Stadsregio Rotterdam over het tracé van de toekomstige weg met bijbehorende inpassingsmaatregelen (waaronder een tunnel op maaiveld niveau ter hoogte van het Bergse Bos) en de bijdrage van de regio. De Tweede Kamer heeft gevraagd om tot de verkiezingen van september 2012 geen onomkeerbare stappen te nemen voor dit project. Het nemen van een standpunt, conform de bestaande planning, loopt hiermee vertraging op.

Uitvoering In 2010 is een PPC uitgevoerd. Daaruit blijkt dat DBFM meerwaarde kan bieden.

File Top 50 Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 2, 9, 12, 34 en 37 uit de File Top 50.

Projecthistorie

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | | | | | | |
| MIRT fase | | | | | | |
| Opgave | | | | | | |
| Oplossing | | | | | | |
| Planning | | | | • | • | • |
| Financiën | | | | | • | • |
| Pol./Best. | • | | | • | • | • |

Toelichting op de wijzigingen

2008: nadere afstemming met A4 Delft-Schiedam heeft ertoe geleid dat het Tracébesluit 1 jaar later gepland is.

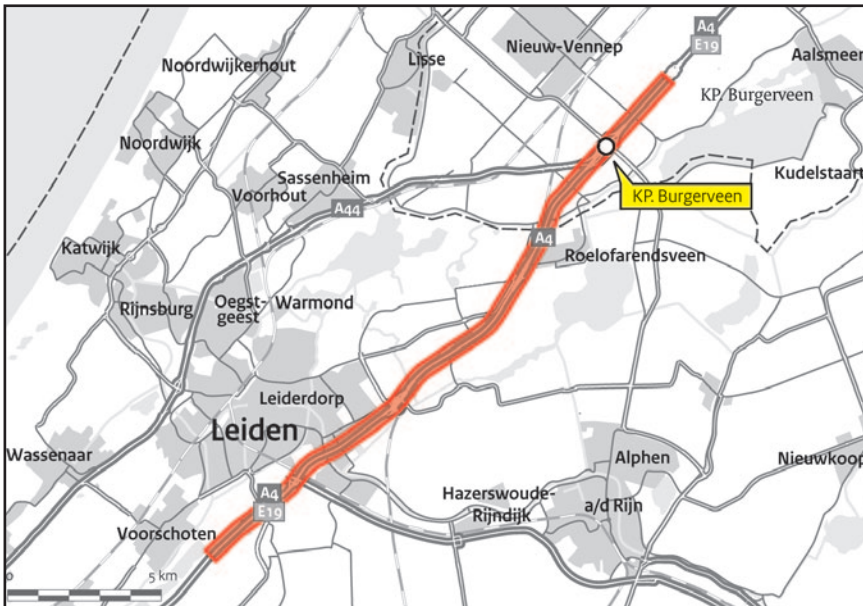
2011: de planning van het Tracébesluit zal worden aangepast conform besluitvorming bestuurlijk overleg MIRT van najaar 2010.

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 vervolplanning 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 2^e helft van 2012.

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

Tracébesluit: 1998 en voor Leiden-Leiderdorp 2009
 Start realisatie: 2002
 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: € 580 mln. Bijdrage van derden: € 32,5 mln, conform de W4-overeenkomst.

Politiek/bestuurlijk

Toezeggingen: 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. (prijspeil 2008) bij aan de meerkosten voor een langere verdiepte ligging. Het project maakt onderdeel uit van de Spoedaanpak Wegen.

File Top 50 Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 3, 7 en 40 uit de File Top 50.

Projecthistorie

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | | | | | | |
| MIRT fase | | | • | | | |
| Opgave | | | | | | |
| Oplossing | | | | | | |
| Planning | • | • | | | • | |
| Financiën | | | | | • | • |
| Pol./Best. | | | | | | |

Toelichting op de wijzigingen

2008: op 20 december 2006 is de uitvoering van het werk gegund. De Raad van State heeft het tracébesluit voor het zuidelijke deel vernietigd.

2009: vanwege de vernietiging van het Tracébesluit in 2007 is een nieuw besluit voor het zuidelijk deel (Leiden-Leiderdorp) genomen. Hierdoor is ook de W4-overeenkomst aangepast.

2010: het project maakt deel uit van de Spoedaanpak Wegen.

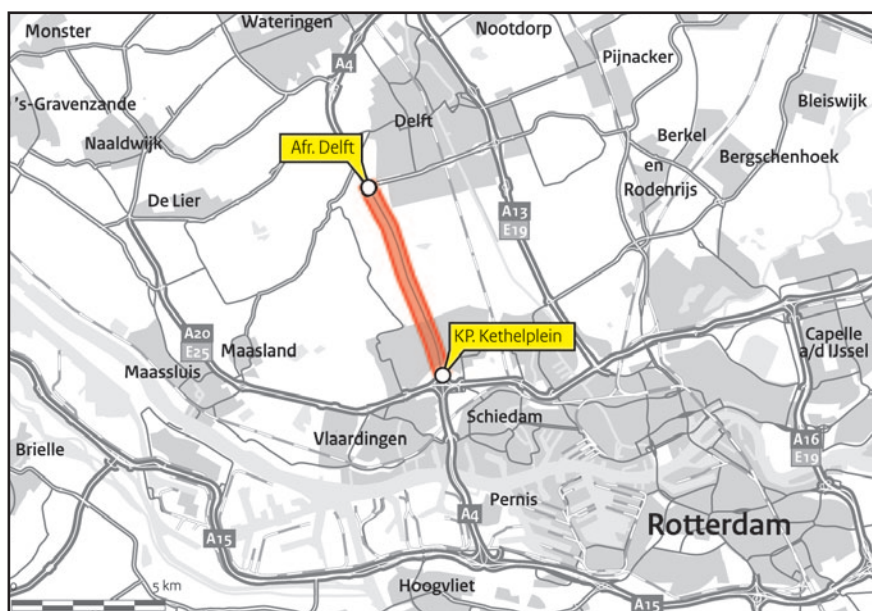
2012: het noordelijk deel is in december 2010 met 2x3 rijstroken opengesteld. Een half jaar eerder dan gepland. De 2x3 rijstroken op het zuidelijk deel met een tijdelijke situatie (iets versmalde rijstroken en 80 km/h) wordt in 2012 in gebruik genomen. De verdere afbouw vindt plaats tot einde 2014.

De projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek 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 leefbaarheidsproblemen 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

Trajectnota/MER: 2009
 Tracébesluit: 2010

Start realisatie: 2012
 Openstelling: 2015

Financiën Taakstellend budget: € 860 mln (incl. 8 jaar onderhoud tunneltechnische installaties, bijdrage van derden € 60 mln). De aanbestedingsmeevaller is nog niet in het budget verwerkt.

Politiek/bestuurlijk Convenanten: in 2006 en 2010 zijn bestuursovereenkomsten (IODS) getekend. Hierin zijn afspraken over de inpassing van de weg gemaakt. Moties: motie Dijsselbloem (TK 28000 A, nr 16) verzoekt de regering de tracéwetprocedure te herstarten, het plan-Norder maatgevend te laten zijn voor de startnotitie en de Stuurgroep Norder het kwaliteitsprogramma verder te laten uitwerken. Motie Giskes (TK 28600 A, nr 31) draagt de regering op de Veilingroute met of zonder Oranjetunnel bij de Tracé/MER-studie te betrekken. Motie Leers (TK 26800, nr 11) vraagt de regering de mogelijkheden voor PPS bij specifieke projecten te onderzoeken.

Uitvoering De uitvoering is voorjaar 2012 van start gegaan.

File Top 50 Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 9 en 37 uit de File Top 50.

Projecthistorie

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | | | | • | | |
| MIRT fase | | | | | • | |
| Opgave | | | | | | |
| Oplossing | | | | | | |
| Planning | • | • | | | | • |
| Financiën | | | | • | • | |
| Pol./Best. | | | | | | |

Toelichting op de wijzigingen

2008: de voorgenomen versnelling van het proces naar Tracébesluit, wordt niet gerealiseerd als gevolg van de omissie Ypenburg (in de eerste stap Trajectnota/MER, december 2005) en besluitvorming in het kabinet.

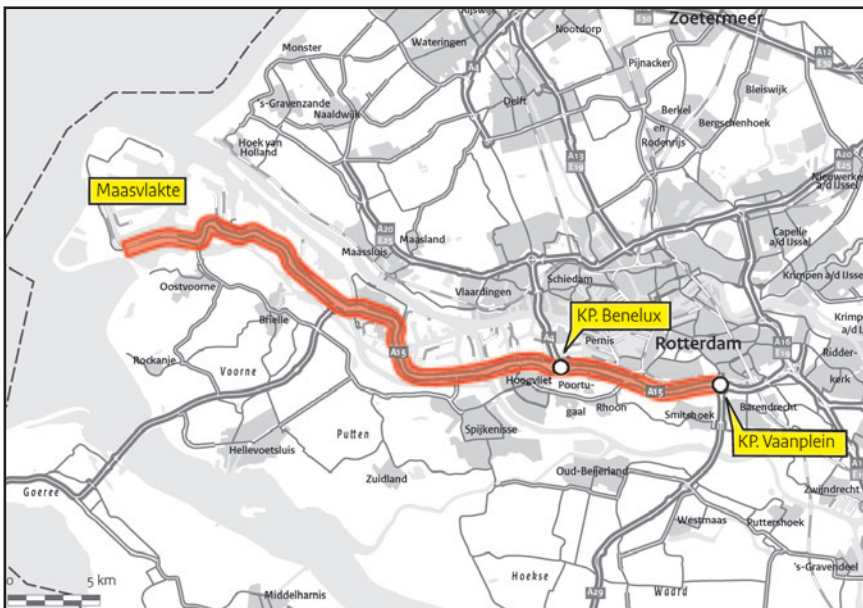
2009: planning is aangepast conform afspraken Randstad Urgent (oktober 2007).

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-systematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellende budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 37 mln).

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 van de minister (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. De autonome groei van het verkeer maakt een vierde rijstrook op de westelijke rijbaan van de A29 tussen het Vaanplein en de aansluiting Barendrecht noodzakelijk. Het betreft een extra rijstrook van ca. 500 meter die het invoegen van het verkeer vanaf de A15 richting het zuiden via de A29 vlotter en veiliger zal laten verlopen. Deze rijstrook wordt meegenomen met de realisatie van dit project. Hiervoor is een afzonderlijk Tracébesluit genomen.

Planning
A15 Maasvlakte- Vaanplein
Tracébesluit: 2010
Start realisatie: 2011
Openstelling: 2015

A29 Vaanplein-Barendrecht
Tracébesluit: 2010
Start realisatie: 2011
Openstelling: 2011

Financiën Taakstellend budget: € 1.983 mln (incl. bijdragen derden).

Politiek/bestuurlijk Toezeggingen: voor de A15 Maasvlakte-Vaanplein worden in het MIRT middelen gereserveerd om zowel het wegprobleem als het nautisch knelpunt ter hoogte van de Botlekbrug op te lossen. 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 4 uit de File Top 50.

Projecthistorie

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | | | | | | |
| MIRT fase | | | | • | | |
| Opgave | | | | | | |
| Oplossing | | | | | | |
| Planning | | • | • | | | |
| Financiën | | | • | • | • | |
| Pol./Best. | | | | | | |

Toelichting op de wijzigingen

2009: door landelijke problemen rond luchtkwaliteit is TB 1 jaar vertraagd.

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 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

Tracébesluit: 2011

Realisatie: 2013 (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.

Projecthistorie

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | | | | | | |
| MIRT fase | | | | | • | |
| Opgave | | | | | | |
| Oplossing | | | | | | |
| Planning | | | | • | | |
| Financiën | | | | | | • |
| Pol./Best. | | | | | | |

Toelichting op de wijzigingen

2009: het project is als gevolg van onderzoek naar luchtkwaliteit vertraagd.

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.

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

Projectbesluit: 2003
Start realisatie: 2005
Oplevering OV-terminal: 2014
Start realisatie gebied: 2005
Oplevering gebied: 2019

Financiën Totale taakstellende bijdrage IenM bedraagt € 164 mln.

- OV-terminal: € 115 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 zonder positief resultaat beëindigd. De aanbestedingsprocedure is in 2009 hervat op basis van een traditionele aanbesteding. Deze aanbesteding 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

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | | | | | | |
| MIRT fase | | | | | | |
| Opgave | | | | | | |
| Oplossing | | | | | | |
| Planning | • | | • | • | • | • |
| Financiën | • | | • | • | | |
| Pol./Best. | | | | | | |

Toelichting op de wijzigingen

2008: taakstellende bijdrage VenW is met € 3,65 mln verhoogd en inclusief BTW. Door onderhandelingen tussen partijen rond de Business Case, de uitwerking van het voorlopig ontwerp in een integraal ontwerp van de OV-terminal en Stichthage en een gewijzigde bouwfasering is de oplevering van de OV-terminal met 2 jaar vertraagd.

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).

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 16 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

Start realisatie: 2011

Oplevering: 2015

Financiën Taakstellend budget: € 37 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.

Projecthistorie

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | | | | | | |
| MIRT fase | | | | | | |
| Opgave | | | | | | |
| Oplossing | | • | • | | | |
| Planning | | | • | | | • |
| Financiën | | | | • | • | |
| Pol./Best. | | | | | | |

Toelichting op de wijzigingen

2009: het Stads­gewest Haaglanden is teruggekomen op haar voorkeursvariant voor de definitieve aanlanding in een tunnel onder de sporen 11/12 en onderzoekt nu een definitieve aanlanding van de Erasmuslijn op het busplatform van Den Haag CS. De sporen 11/12 hoeven niet eerst weggehaald te worden om vervolgens teruggelegd te worden. Doordat heraan­sluiten volstaat, is de doorlooptijd van het emplacements­project verkort.

2010: door de wijziging van de voorkeursva­riant door het Stads­gewest en de gemeente Den Haag, is het project vertraagd.

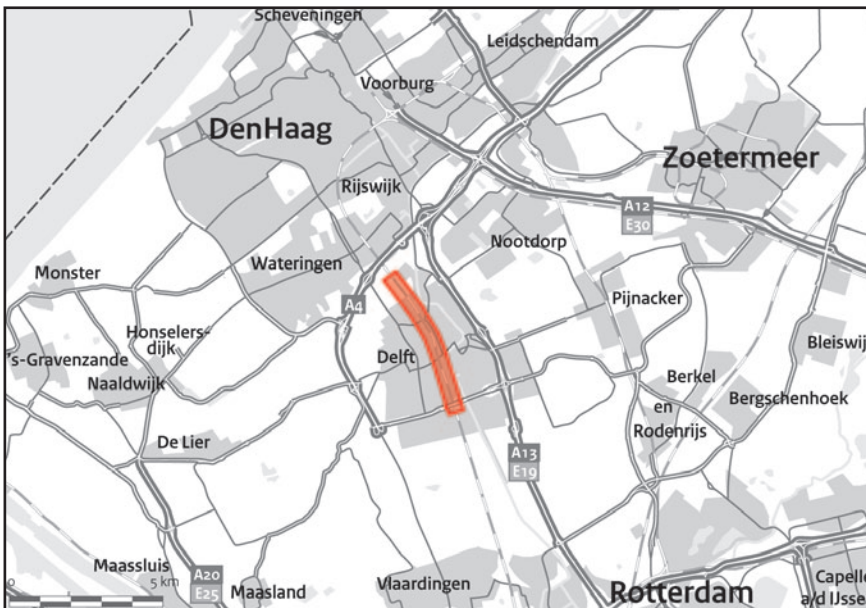
2011: aan het taakstellend budget is € 6,3 mln toegevoegd, op grond van het Voorlopig Ontwerp en de daarin verdisconteerde functionele eisen zoals vastgelegd in de nota voorkeursvariant van ProRail.

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.

Rijswijk-Schiedam (inclusief spoorcorridor Delft)

| | |
|-------------------|---------------------|
| Gebied | Zuidvleugel |
| Onderwerp | Spoorwegen personen |
| Ministerie | IenM |
| Fase | Realisatie |



Opgave Het spoorviaduct door de stedelijke bebouwing in Delft veroorzaakt leefbaarheidproblemen. 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 voor 2020 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

Aanbesteding: 2007
Gunning 4-sporige ruwbouw tunnel: 2008
Start bouw tunnel: 2009
Oplevering en indienststelling 2-sporige tunnel: 2015
Oplevering 4-sporig uitgegraven en 2-sporig ingerichte tunnel: 2017

Financiën Taakstellend budget: € 531 mln van voormalig VenW en vaste bijdrage 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).

Projecthistorie

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | | | | | | |
| MIRT fase | | | | | | |
| Opgave | | | | | | |
| Oplossing | | | | | | |
| Planning | | | | • | • | |
| Financiën | | | | | | • |
| Pol./Best. | | | | | | |

Toelichting op de wijzigingen

2011: als gevolg van scopewijzigingen en de uitloop van voorbereidende werkzaamheden is de oplevering van de spoortunnel met ruim één jaar vertraagd.

2012: oplevering en indienststelling 2-sporige tunnel is verschoven van 2014 naar 2015 als gevolg van vertraging in de voorbereidingsfase en optredende risico's in het project. Het beschikbare budget volstaat niet om deze risico's te dekken. Tussen de betrokken partijen worden in 2012 afspraken gemaakt over de financiële consequenties. Na ingebruikname van de oostbuizen van de tunnel wordt het bestaande spoorwegviaduct afgebroken en worden tot 2017 de westbuizen van de tunnel gerealiseerd.

2013: het projectbudget is opgehoogd met € 77 mln. Deze stijging wordt veroorzaakt door:

- Verlengde doorlooptijd met 1,5 jaar, met extra uitvoeringskosten tot gevolg.
- Een toename in de kosten voor planvoorbereiding, engineering, administratie en toezicht, vastgesteld op basis van audit bij vergelijkbare projecten en naar aanleiding van eerder doorgevoerde scopewijzigingen (van 2- naar 4-sporige tunnelbouw en aanpassingen in het stedenbouwkundig plan).
- Hogere uitvoeringskosten als gevolg van gewijzigde inzichten in de Delftse grondwaterstanden.

Rotterdam Centraal (t.b.v. Nieuw Sleutelproject)

| | |
|-------------------|---------------------|
| Gebied | Zuidvleugel |
| Onderwerp | Spoorwegen personen |
| Ministerie | IenM |
| Fase | Realisatie |



Opgave Het belangrijkste knelpunt op station Rotterdam Centraal betreft de transfercapaciteit en de aansluiting op de stedelijke structuur. Door een toename van het aantal (trein)reizigers, onder andere als gevolg van de autonome treinreizigersgroei en de verwachte groei van het aantal (trein)reizigers door de in gebruikname van RandstadRail en de HSL-Zuid, biedt de huidige voetgangerstunnel (inclusief trappen) te weinig ruimte voor een snelle en veilige transfer van reizigers. Naast het station behoort ook de stedelijke stationsomgeving tot het project. Dit project is door het Rijk aangewezen als NSP.

Oplossing Om genoemde problemen op te lossen wordt onder meer de voetgangerstunnel substantieel verbreed, komt er een derde trappartij en lift bij, worden de kappen op de perrons vervangen door een integrale sporenkap en wordt de stationshal verruimd. Er komt een ondergrondse fietsstalling voor 5.350 fietsen en een bovengrondse fietsstalling voor 1.450 fietsen (totaal 6.800). Dit alles volgens de eisen zoals gesteld in de Nota Basisstations. Op het voorplein worden de trams naar de zijkant verlegd. Het voorplein wordt hiermee als het ware leeggemaakt. Op het voorplein wordt een constructie (dak/hal) ontworpen, waarmee de overstap van en naar de verschillende modaliteiten (fiets, tram, bus, RandstadRail, taxi, kiss & ride) wordt gefaciliteerd. Het autoverkeer op het Weena wordt ondergronds gebracht. Voetgangers kunnen

hierdoor zonder belemmeringen de stad inwandelen.

Planning

Projectbesluit: 2006 (o.b.v. Voorlopig ontwerp)
Start realisatie: 2007/2008
Oplevering: 2013, 2^e kwartaal

Financiën Totale taakstellende bijdrage IenM bedraagt € 320 mln.

- OV-terminal: € 265 mln Infracfonds
- Gebiedsontwikkeling: € 55 mln Hoofdstuk XII

Politiek/bestuurlijk

- 2005: overeenstemming over extra bijdrage van Rotterdam van € 32 mln.
- 2006: uitvoeringsovereenkomst tussen Rotterdam, voormalig VROM en VenW met de voorwaarden voor financiering en uitvoering.
- 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.
- 2009: in 2008 ondertekening beschikking voormalig VenW aan ProRail voor de realisatie van het spoorse deel van de OV-terminal (tijdelijke situatie Rotterdam CS reeds gerealiseerd).
- 2010: in juli 2009 is het werk van het spoorse deel van de OV-terminal gegund.

Projecthistorie

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | | | | | | |
| MIRT fase | | | | | | |
| Opgave | | | | | | |
| Oplossing | | | | | | |
| Planning | | | | | • | |
| Financiën | | • | • | | • | • |
| Pol./Best. | | | | | | |

Toelichting op de wijzigingen

2009: budget bijgesteld van € 191 mln naar € 247 mln. Het verschil is weggenomen door een extra bijdrage van € 44,6 mln van VenW. Daarnaast is besloten om de dekkinggaranties van het Rijk en de gemeente Rotterdam van beide € 11,9 mln in te zetten als budget.

2010: taakstellende bijdrage is verhoogd met € 12 mln. Het budget is daarmee in overeenstemming gebracht met het aanbestedingsresultaat. Het project is inmiddels gegund en in uitvoering.

2012: de ingebruikname van de OV-terminal is met drie maanden vertraagd doordat is afgezien van een gefaseerde ingebruikname van de hal en de reizigerspassage. Verlaging van het projectbudget met € 8 mln wordt veroorzaakt door het niet meer opnemen van gerealiseerde en formeel vastgestelde planuitwerkingsuitgaven.

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 Rotterdam heeft de commissie geconstateerd dat een extra PEAT-bedrag van € 4,7 mln nodig was (inmiddels geïndexeerd tot € 5,3 mln); dit bedrag is toegevoegd aan het projectbudget.



← bruna

DE BROODZA

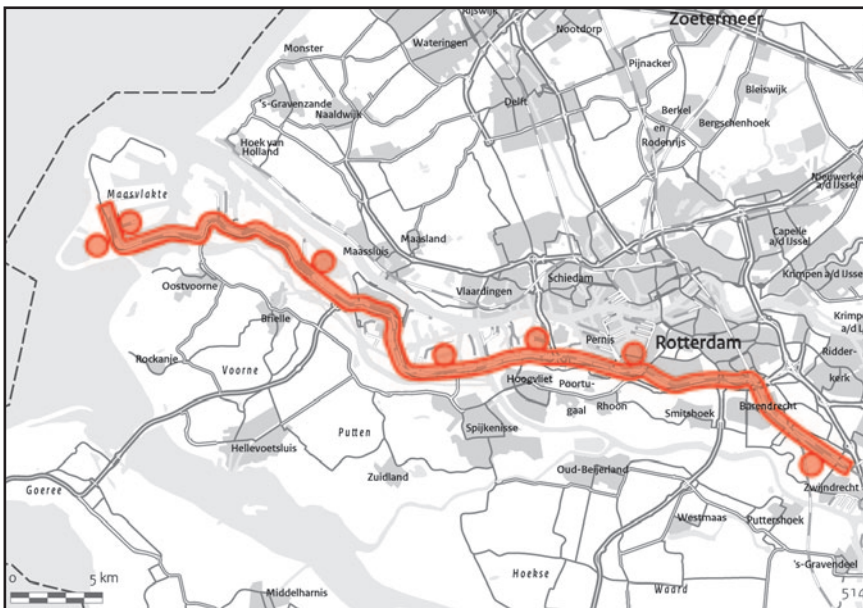
Zaterdag 21 september
Lotto Jackpot
€32 miljoen
ALTEERHOOGSTE JACKPOT
VAN NEDERLANDS LOTTO

JAAR DE TRENEN

02

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 spooremplacementen moet meegroeien met de verwachte vervoerstoename 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 emplacementen 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 14 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 2011 is ProRail gestart met de planuitwerking voor deelproject 1a (gereed uiterlijk 2015) en Keyrail met de uitvoering van de eerste procesverbeteringen (deelproject 1c). Het eerste deel hiervan is eind 2012 gereed. In 2012 start ProRail met de planuitwerking voor deelproject 1b en zullen de betrokken partijen een planning maken voor de volgende serie procesverbeteringen en de infrastructurele maatregelen van fase 2.

Financiën Voor dit project is een budget beschikbaar van € 212 mln; € 41 mln was eerder al in de begroting hiervoor opgenomen en uit de Aanvullende Post wordt € 171 mln toegevoegd. De kosten voor rekening van IenM voor fase 1 bedragen € 185 mln en voor fase 2 € 30 mln. Voor € 1,5 mln is subsidie aangevraagd bij – en voorlopig toegezegd door – de Europese Commissie in het kader van het TEN-T programma. Het emplacement Maasvlakte Zuid (geraamd op € 73 mln) 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 (groeierende) vervoersvolume.

Projecthistorie

'08 '09 '10 '11 '12 '13

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.

Haaglanden/Den Haag, Rotterdamsebaan

| | |
|-------------------|------------------------------------|
| Gebied | Zuidvleugel |
| Onderwerp | Regionale/lokale infrastructuur |
| Ministerie | IenM |
| Fase | Planuitwerking |



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.

Oplossing De Rotterdamsebaan (voorheen: Trekvliettracé) behelst 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 Overeenstemming over vormgeving aansluiting Rotterdamsebaan bij Knooppunt Ypenburg: 2011
Subsidieaanvraag en beschikking: 2012/2013
Start realisatie: 2014
Openstelling: 2018

Financiën De rijksbijdrage is vastgesteld op maximaal € 295 mln.

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 het Trekvliettracé zijn in de planuitwerkingstabel regionale/lokale infrastructuur van het MIRT opgenomen. In het bestuurlijk overleg MIRT van najaar 2008 zijn de voorwaarden voor medefinanciering van het Rijk besproken en eind december 2008 zijn deze afspraken schriftelijk vastgelegd. In het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2009 zijn deze afspraken nader uitgewerkt, met name voor wat betreft de samenhang van (het besluitvormingsproces van) dit project met de A4 Delft-Schiedam.

Uitvoering De gemeente Den Haag en Stadsgewest Haaglanden zijn verantwoordelijk voor de uitvoering van dit project. De gemeente Den Haag en het Stadsgewest Haaglanden staan garant voor de realisatie en de financiering van de Neherkade.

Projecthistorie

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | | | | | | |
| MIRT fase | | • | | | | |
| Opgave | | | | | | |
| Oplossing | | | | | | |
| Planning | | | | | • | |
| Financiën | | • | | | | • |
| Pol./Best. | | | • | | | |

Toelichting op de wijzigingen

2009: het project is nieuw in de planuitwerkingsfase. In het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2008 is de taakstellende maximale rijksbijdrage vastgesteld.

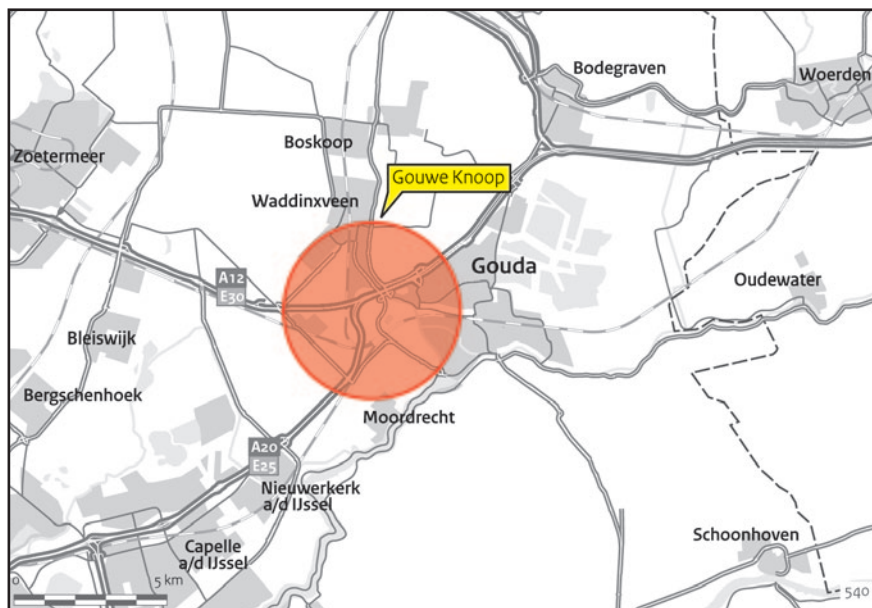
2010: in de bestuurlijke overleggen MIRT najaar 2008 en voorjaar 2009 zijn de bestuurlijke afspraken nader uitgewerkt.

2012: de planning is aangepast.

2013: de minister heeft het budget met € 70 mln verhoogd.

A12/A20 Parallelstructuur Gouweknoop

| | |
|-------------------|------------------------------------|
| Gebied | Zuidvleugel |
| Onderwerp | Regionale/lokale infrastructuur |
| Ministerie | IenM |
| Fase | Realisatie |



Opgave De doorstroming en veiligheid ter hoogte van het Gouweaquaduct (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. De verkenning heeft uitgewezen dat de Parallelstructuur Gouweknoop hiervoor een goede oplossing is. Hiermee wordt enerzijds de Zuidplaspolder ontsloten en anderzijds het knelpunt op het hoofdwegennet verminderd en een meer veilige situatie gerealiseerd.

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').

Planning

Projectbesluit: 2010
Start realisatie: 2013
Openstelling: 2016

Financiën De taakstellende rijksbijdrage is € 109 mln.

Politiek/bestuurlijk In het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2008 is afgesproken een planuitwerking voor de Parallelstructuur Gouweknoop te starten. Afgesproken is een 50/50 financiering door regio en Rijk, met een maximum 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 ten behoeve van 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).

Uitvoering De provincie Zuid-Holland is verantwoordelijk voor de uitvoering van dit project. De ruimtelijke ordeningsprocedures zijn afgerond. De subsidieaanvraag wordt in 2012 ingediend.

File Top 50 Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 30 en 42 uit de File Top 50.

Projecthistorie

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | | | | | | |
| MIRT fase | | • | | | | • |
| Opgave | | | | | | |
| Oplossing | | | | | | |
| Planning | | | | | | |
| Financiën | | | • | • | • | |
| Pol./Best. | | • | | | | |

Toelichting op de wijzigingen

2009: in het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2008 is afgesproken een planuitwerking voor de Parallelstructuur Gouweknoop te starten. Afgesproken is een 50%-50% financiering door regio en rijk, met een maximum rijksbijdrage van € 100 mln.

2010: besluitvorming in het FES-kader is afgerond. De middelen worden overgeboekt naar de begroting van VenW.

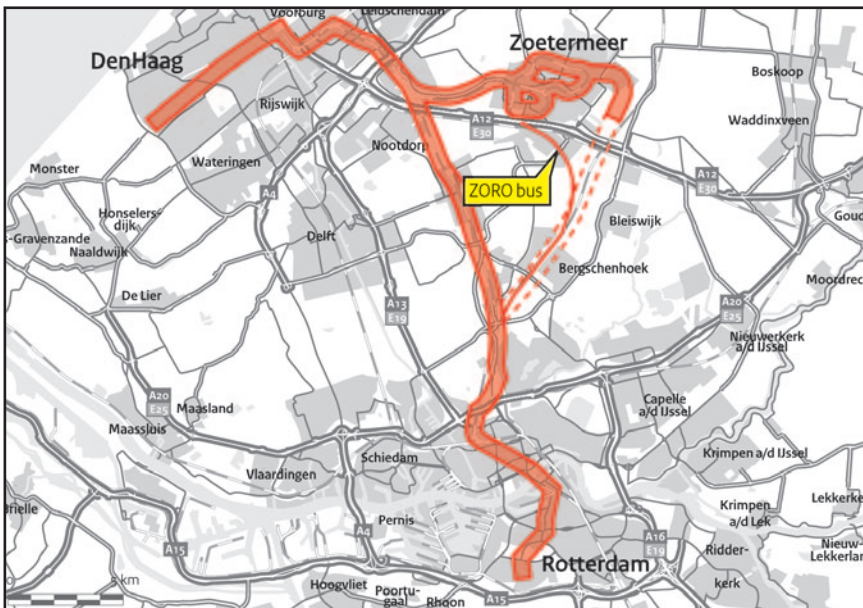
2011: op basis van bestuurlijk overleg van voorjaar 2010 zijn de bijdragen van de provincie Zuid-Holland en VenW verhoogd.

2012: er is een extra bijdrage van € 3,5 mln toegekend.

2013: het project is overgegaan naar de realisatiefase.

Randstadrail, fase 1

| | |
|-------------------|---------------------------------|
| Gebied | Zuidvleugel |
| Onderwerp | Regionale/lokale infrastructuur |
| Ministerie | IenM |
| Fase | Realisatie |



Opgave Door de ontwikkeling van een groot aantal woningbouwlocaties en de voorgenomen overheidsplannen op het gebied van de ruimtelijke ordening zal de bestaande voorziening voor het openbaar vervoer in de driehoek Rotterdam, Den Haag en Zoetermeer ontoereikend zijn om het gebied op een goede manier 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. In augustus 2010 is de aansluiting op Rotterdam Centraal in gebruik genomen.

Planning

Start realisatie: 2002

Oplevering:

2006: Randstadrail op bestaande Hofpleinlijn en Zoetermeerlijn, inclusief 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: € 890 mln (rijksbijdrage excl. BTW, incl. voorbereidingskosten en aanlanding Haags Startstation Erasmuslijn).

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. Op 6 december 2001 is de bestuursovereenkomst Randstadrail getekend.
3. Op 11 december 2002 zijn de beschikkingen afgegeven aan SRR en Haaglanden en is een beheersovereenkomst getekend.
4. Op 30 mei 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 op € 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.

Uitvoering De stadsregio Rotterdam, stadsgewest Haaglanden zijn verantwoordelijk voor de uitvoering van dit project.

Projecthistorie

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | • | | | • | | |
| MIRT fase | | | | | | |
| Opgave | | | | | | |
| Oplossing | | • | • | | | |
| Planning | | • | | | | • |
| Financiën | | | | | | |
| Pol./Best. | | | | | | |

Toelichting op de wijzigingen

2008: na een ernstige aanrijding in november 2006 is Randstadrail tijdelijk buiten dienst gesteld; na uitgebreide testen is Randstadrail in mei 2007 weer gaan rijden.

2009: aansluiting op Rotterdam Centraal via de boortunnel is vertraagd door samenhang met sleutelproject Rotterdam Centraal. Den Haag onderzoekt de mogelijkheden van een andere (bovengrondse) aanlanding op Den Haag CS, omdat de ondergrondse oplossing technisch en financieel niet haalbaar is gebleken.

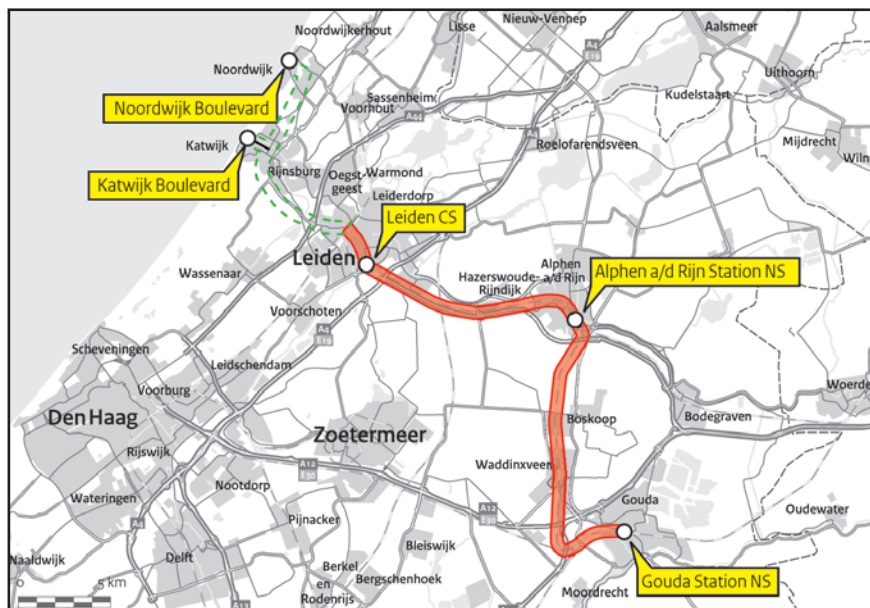
2010: aanleg ZORO busbaan is vertraagd vanwege aankoop van gronden. Voor de aanlanding van Randstadrail op Den Haag Centraal is gekozen voor een aanlanding op +2 niveau boven het busstation. Planning van de uitvoering wordt in overleg met ProRail uitgewerkt.

2011: aansluiting op Rotterdam Centraal gerealiseerd in 2010, doorkoppeling op metronet in 2011.

2013: doorkoppeling op Rotterdams metronet gerealiseerd in 2011, ZORO bus wordt 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.

Rijn-Gouwelijn Oost

| | |
|-------------------|---------------------------------|
| Gebied | Zuidvleugel |
| Onderwerp | Regionale/lokale infrastructuur |
| Ministerie | IenM |
| Fase | Realisatie |



Opgave De kwaliteit van het openbaar vervoer (attractiviteit, structurerende werking en kostendekkingsgraad) in de Rijn-Gouwe-corridor en de leefbaarheid van de binnenstad van Leiden zijn onvoldoende.

Oplossing Een lightrail-verbinding op de corridor Gouda-Alphen a/d Rijn-Leiden-Katwijk-Noordwijk. Het project is gesplitst in twee delen, te weten RGL Oost en RGL West. Voor het project RGL Oost (Gouda-Alphen a/d Rijn-Leiden) is inmiddels een subsidieaanvraag ingediend. RGL West (Leiden-Katwijk-Noordwijk) wordt beoordeeld in relatie tot de bouwopgave (zie projectblad Rijn-Gouwelijn West).

Planning

Start realisatie: 2009

Oplevering: 2015

Financiën Voor RGL-Oost is een rijksbijdrage van € 151 mln exclusief BTW gereserveerd als onderdeel van het gebiedsbudget voor Rijnlandroute en RijnGouwelijn.

Politiek/bestuurlijk In 2009 hadden de provincie en Leiden overeenstemming bereikt over het tracé in Leiden (via Hooigracht/Langegracht); hiervoor is een bestuursovereenkomst getekend. Het nieuwe college van Leiden wil niet meewerken aan een tram door het centrum en onderzoekt alternatieven. De provincie maakt een inpassingsplan voor het eerder afgesproken tracé. Het nieuwe college van GS Zuid-Holland kiest in haar hoofdlijnenakkoord 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).

Uitvoering Door de keuze van het nieuwe college moeten de plannen in 2012 opnieuw worden uitgewerkt. De provincie en betrokken gemeenten zijn verantwoordelijk voor de uitvoering van dit project.

Projecthistorie

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | | | • | | | |
| MIRT fase | | | | | | |
| Opgave | | | | | | |
| Oplossing | | | | • | | |
| Planning | | • | | | | |
| Financiën | | | | | | |
| Pol./Best. | | | | • | • | |

Toelichting op de wijzigingen

2009: door de discussie in Leiden over het tracé door de binnenstad heeft het project vertraging opgelopen. De oplevering is nu voorzien voor 2015, waarbij oost en west gelijktijdig in gebruik worden genomen.

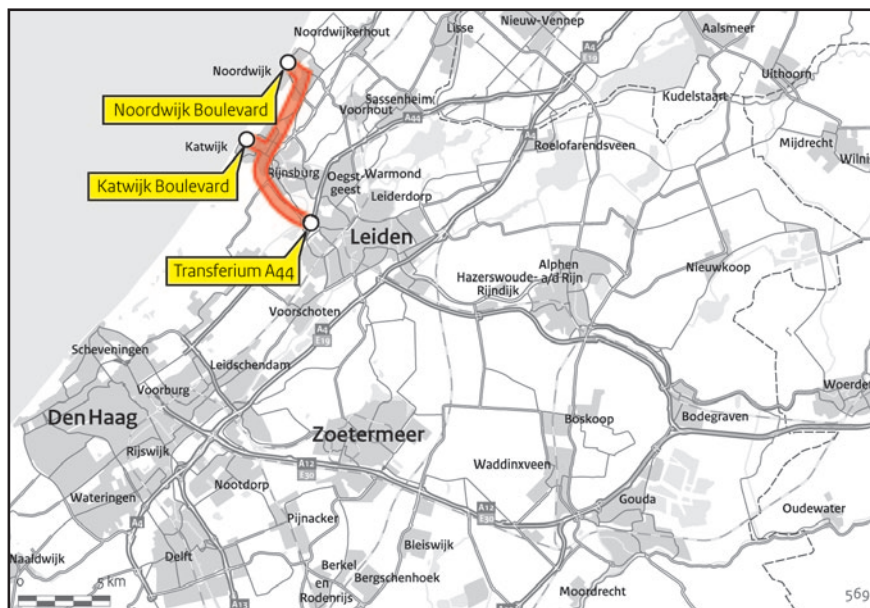
2010: er is overeenstemming over het tracé in Leiden (via Hooigracht/Langegracht). Subsidieaanvraag moet door provincie worden ingediend.

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: de subsidieaanvraag is in 2010 ingediend. Door de keuze van GS voor een andere oplossing moeten de plannen opnieuw worden uitgewerkt. De subsidieaanvraag kan pas opnieuw in behandeling worden genomen nadat er duidelijkheid is over de uitvoering van het project.

Rijn-Gouwelijn West

| | |
|-------------------|---------------------------------|
| 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 tussen Leiden, Katwijk en Noordwijk is onvoldoende om de aanwezige en geplande woon- en werklocaties (o.a. Nieuw Valkenburg) op een kwalitatief hoogwaardige manier te ontsluiten.

De RGL West sluit bij het transferium bij de A44 aan op de RGL Oost, zie projectblad Rijn-Gouwelijn Oost).

Oplossing Een lightrail-verbinding op de corridor tussen Leiden en Katwijk/Noordwijk, die aansluit op de lightrail RGL-Oost (Gouda-Alphen a/d Rijn-Leiden) en zo één doorgaande OV-verbinding vormt. RGL-West wordt apart beoordeeld in relatie tot de bouwopgave.

Planning

Start realisatie: 2012

Oplevering: 2015

Financiën Voor RGL-West is een rijksbijdrage van € 46 mln exclusief BTW gereserveerd, als onderdeel van het gebiedsbudget voor Rijnlandroute en RijnGouwelijn.

Politiek/bestuurlijk Het nieuwe college van GS van Zuid Holland kiest in haar hoofdlijnen-akkoord voor het beter benutten van het bestaande spoor tussen Leiden Centraal, Alphen en Utrecht voor Oost en een vertram-bare busbaan voor West (tussen Leiden Centraal en Katwijk/Noordwijk).

Uitvoering Door de keuze van het nieuwe college moeten de plannen in 2012 opnieuw worden uitgewerkt. De provincie Zuid-Holland en de betrokken gemeenten zijn verantwoordelijk voor de uitvoering van dit project.

Projecthistorie

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | | | | • | | |
| MIRT fase | | | | | | • |
| Opgave | | | | | | |
| Oplossing | | | | | | |
| Planning | | | | | | |
| Financiën | | | | | | |
| Pol./Best. | | | | | • | |

Toelichting op de wijzigingen

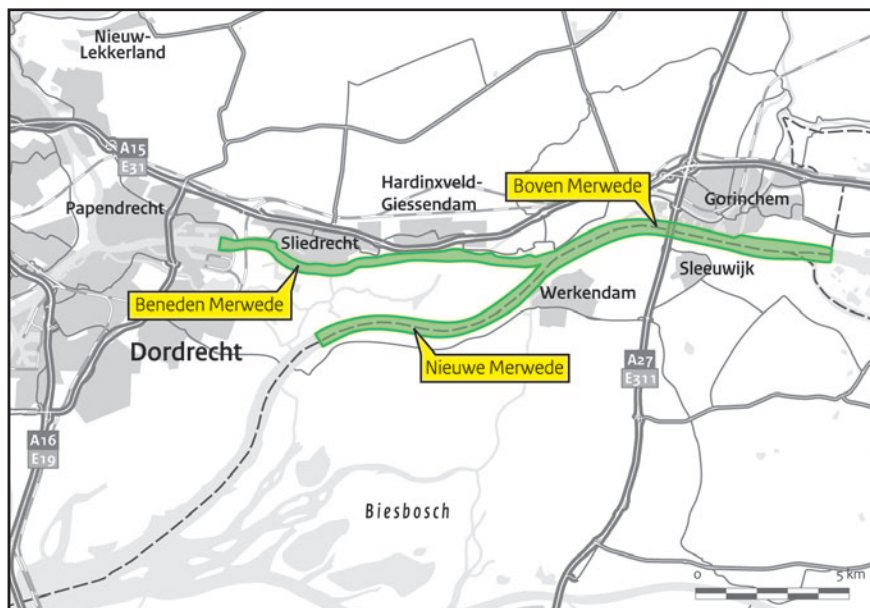
2011: het project is nieuw opgenomen in het MIRT. Aanleg van de RGL-Oost is voorwaarde voor aanleg van de RGL-West.

2012: door de keuze van GS voor een andere oplossing moeten de plannen opnieuw worden uitgewerkt.

2013: het project is overgegaan naar de realisatiefase.

Capaciteitsuitbreiding overnachtingplaatsen Merwededes

| | |
|-------------------|----------------|
| Gebied | Zuidvleugel |
| Onderwerp | Hoofdvaarwegen |
| Ministerie | IenM |
| Fase | Planuitwerking |



Opgave Mede door het afstoten van ligplaatsen door gemeenten, is er een tekort van 38 overnachtingsplaatsen op de Beneden-, Boven- en Nieuwe Merwede. Het gebrek aan ligplaatsen bemoeilijkt een goede logistieke planning voor de binnenvaart in verband met de internationale wet- en regelgeving op het gebied van 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. De verkenning is in 2009 afgerond.

Oplossing In het zoekgebied van de Merwededes zijn 4 potentiële locaties voor overnachtingsplaatsen langs de Merwededes naar voren gekomen. De planuitwerking richt zich op het bepalen en uitwerken van de meest haalbare (of de combinatie van) locatie(s) voor de realisatie van overnachtingsplaatsen. Hierdoor wordt invulling gegeven aan het verhogen van de verkeersveiligheid scheepvaart op de hoofdtransportassen Beneden-, Boven- en Nieuwe Merwede. In de planuitwerkingsfase wordt eerst toegewerkt naar een voorkeursbeslissing.

Planning

Projectbeslissing: 2013
Start Realisatie: 2015
Oplevering: 2017

Financiën Taakstellend budget: € 28 mln.

Projecthistorie

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 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.

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 internationale wet- en regelgeving op het gebied van vaar- en rusttijden. Daarnaast vergroot de ontoereikende ligplaatscapaciteit de kans op onveilig vaargedrag.

Oplossing In de studie wordt onderzocht hoeveel en op welke wijze overnachtingsplaatsen kunnen worden gerealiseerd in het gebied ten oosten van het veer Bergstoep en de bestaande overslagkade.

Planning

Uitvoeringsbeslissing: 2013

Start realisatie: 2014

Oplevering: 2015

Financiën

Taakstellend budget: € 3 mln.

Projecthistorie

'08 '09 '10 '11 '12 '13

Algemeen

MIRT fase

Opgave

Oplossing

Planning

Financiën

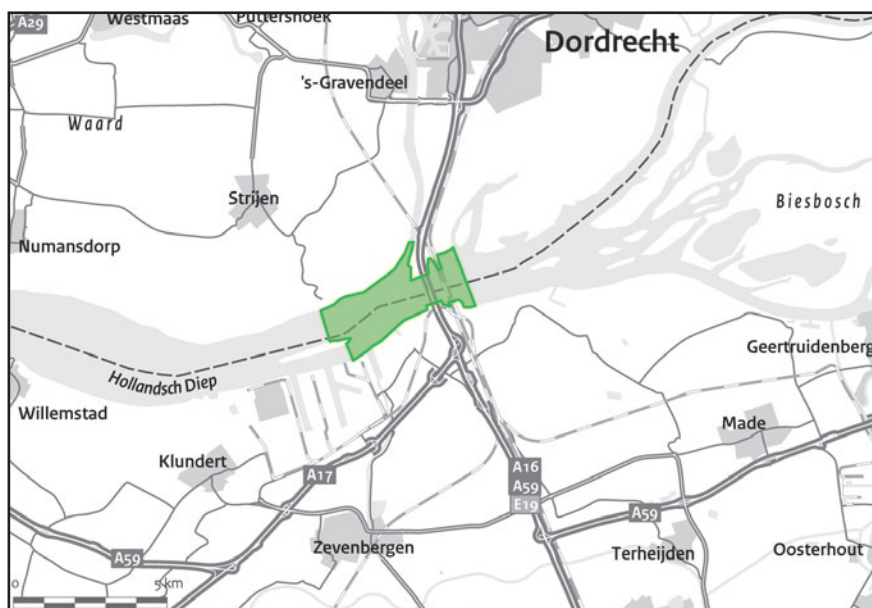
Pol./Best.

Toelichting op de wijzigingen

2012: het project is overgegaan van de verkenningsfase naar de planuitwerkingsfase.

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 onoverzichtelijke 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 verbetert. 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 zondig 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 zal in de reguliere taakuitvoering in de regio pro-actief

aandacht besteden aan de marifoon uitluisterplicht en daarbij zo nodig corrigerend optreden. RWS zal de vaarweggebruikers tevens actief instrueren over het gewenste vaar- en communicatiegedrag.

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

Projectbesluit: 2010

Start uitvoering monitoring: 2010

Realisatie: (afhankelijk van monitoring)

2021-2023

Financiën Taakstellend budget: € 9 mln.

Projecthistorie

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | | | | | | |
| MIRT fase | • | | | | | |
| Opgave | | | | | | |
| Oplossing | | | | • | | |
| Planning | | | | | • | |
| Financiën | | | | | • | |
| Pol./Best. | | | | | | |

Toelichting op de wijzigingen

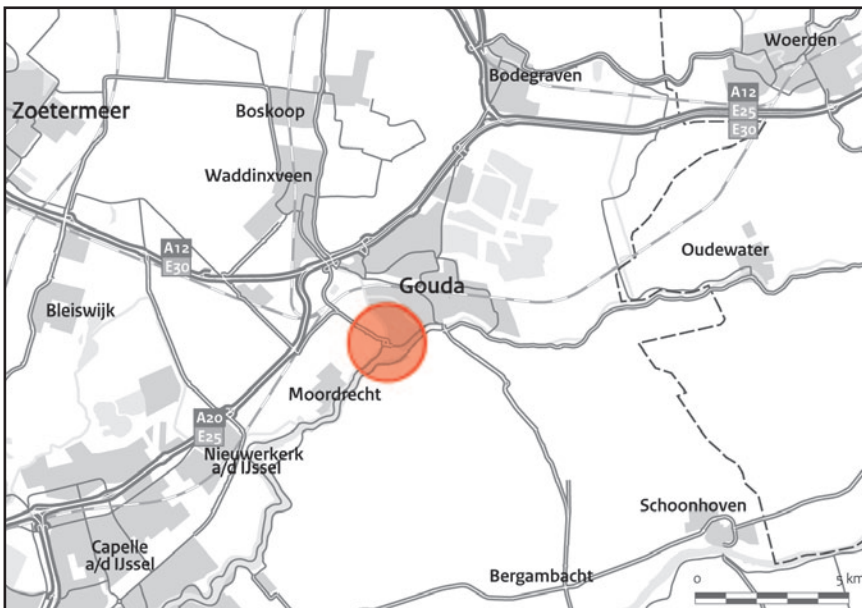
2008: het project is overgegaan van de verkenningfase naar de planuitwerkingsfase.

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.

Capaciteit Julianasluis Gouda

Gebied Zuidvleugel
Onderwerp Hoofdvaarwegen
Ministerie IenM
Fase Realisatie



Opgave De Julianasluis (uit 1936) te Gouda ligt in de hoofdvaarweg De Gouwe en is in beheer van de provincie Zuid-Holland. Onder andere als gevolg van de openstelling van de containerterminal in Alphen aan de Rijn en de daarmee te verwachten groei van het vervoer van goederen over water, zal de behoefte aan een betrouwbaardere en grotere sluis toenemen. De sluis is opgenomen als potentieel knelpunt in de Nota Mobiliteit.

Oplossing De provincie Zuid-Holland heeft de verkenning in 2008 afgerond. De huidige sluis zal om verschillende redenen niet meer voldoen. Er is behoefte aan een betrouwbaardere en grotere sluis met een diepere kolk. De provincie gaat een tweede kolk realiseren naast de bestaande sluis. Aanleg van een tweede sluis kolk heeft vanuit het perspectief van o.a. betrouwbaarheid, capaciteit en toekomstbestendigheid de voorkeur.

Planning

Uitvoeringsbesluit: 2009
Start realisatie: 2012
Oplevering: 2014

Financiën

Taakstellende rijksbijdrage: € 2,7 mln.

Politiek/bestuurlijk De provincie Zuid-Holland heeft in 2009 een convenant met de gemeente Gouda ondertekend over de voorbereiding van de aanleg en een overeenkomst met Royal Van Lent Shipyard BV over een bijdrage van € 2,5 mln. Het Rijk draagt op verzoek van de provincie Zuid-Holland € 2,7 mln bij aan de aanleg van de tweede kolk op basis van de verkenning en vanuit haar belang bij een bereikbare mainport Rotterdam en een goed ontsloten Greenport (A4 over water). De Julianasluis inclusief de tweede kolk blijft in eigendom en beheer bij de provincie. In 2011 is tussen provincie Zuid-Holland en gemeente Gouda de 'Overeenkomst inzake de aanleg van de 2^e Julianasluis en de inrichting, beheer, onderhoud en verhuur van Sluiseiland Gouda' ondertekend.

Uitvoering De aanleg van de tweede kolk gebeurt voor rekening en risico van de provincie Zuid-Holland.

Projecthistorie

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | | | | | | |
| MIRT fase | | | | • | | |
| Opgave | | | | | | |
| Oplossing | | | | | | |
| Planning | | | | | | • |
| Financiën | | | | • | | |
| Pol./Best. | | | | | | |

Toelichting op de wijzigingen

2011: het project is overgegaan naar de realisatiefase.

2013: opleverdatum is verschoven naar 1 april 2014 vanwege complexiteit als gevolg van raakvlakken met andere projecten in hetzelfde gebied.



Verbreding Maasgeul

| | |
|-------------------|----------------|
| Gebied | Zuidvleugel |
| Onderwerp | Hoofdvaarwegen |
| Ministerie | IenM |
| Fase | Realisatie |



Opgave De Maasgeul is momenteel niet breed genoeg om twee grote containerschepen tegelijkertijd de Rotterdamse haven in en uit te laten varen, waardoor ze op elkaar moeten wachten. Dit leidt in de huidige situatie niet tot grote vertragingen, omdat het aantal in- en uitgaande grote containerschepen beperkt is (ca. 50 in 2008). Echter, wanneer de grote containerterminals op de Maasvlakte 2 (MV2) in gebruik genomen worden, gaan er veel meer grote containerschepen naar Rotterdam (ca. 1.000 in 2015). Uit de verkenning is gebleken dat steeds meer van deze schepen met wachttijden van langer dan een uur te maken krijgen (ca. 50 schepen per jaar in 2015, ca. 150 per jaar in 2035). Hierdoor lijkt de conclusie gerechtvaardigd dat in de toekomst de vlotte verkeersafwikkeling in het geding is.

Oplossing Voorkeursalternatief betreft een verbreding van de Maasgeul met een berm aan de noordzijde. Doel van de verbreding is om de capaciteit van de Maasgeul dusdanig te vergroten dat het mogelijk wordt twee grote (semi-) geulgebonden schepen (diepgang >14,30 m.) tegelijk de haven in en uit te laten varen.

De minister van IenM heeft in 2011 ingestemd met het voorkeursalternatief.

Planning De verkenning is in 2010 afgerond, waarna een planuitwerkingsbesluit is genomen. Uitvoering is begin 2012 gestart.

Financiën Taakstellend budget: € 2 mln.

Politiek/bestuurlijk Dit project wordt in nauwe samenwerking met gemeente Rotterdam en Havenbedrijf Rotterdam gerealiseerd.

Projecthistorie

'08 '09 '10 '11 '12 '13

Algemeen

MIRT fase

Opgave

Oplossing

Planning

Financiën

Pol./Best.

Toelichting op de wijzigingen

2012: het project is overgegaan van verkenning naar planuitwerkingsfase.

2013: het project is overgegaan van de planuitwerkingsfase naar de realisatiefase.

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 groot-schalige 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 recreatie-

gebied; 3. Bestaand Rotterdams Gebied (BRG) uiteenvallend in leefbaarheidsprojecten en intensivering ruimtegebruik.

Planning Eerste fase landaanwinning gereed in 2013, BRG en 750 ha gereed in 2021, terreinen Maasvlakte 2 vóór 2040 volledig uitgegeven.

Financiën Bijdrage IenM € 1.153 mln. Andere rijksbijdrage € 100 mln.

Politiek/bestuurlijk Het planologische kader op rijksniveau ligt besloten in de Planologische Kern Beslissing PMR (2006). 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 EL&I en FIN verantwoordelijkheid voor specifieke projectonderdelen. De natuurcompensatie bij de landaanwinning wordt onder verantwoordelijkheid van het Rijk (IenM, in samenwerking met EL&I en de provincie Zuid-Holland) uitgevoerd.

Projecthistorie

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | • | | | | | |
| MIRT fase | | • | | | | |
| Opgave | | | | | | |
| Oplossing | | | | | | |
| Planning | | | | | | |
| Financiën | | | | | • | |
| Pol./Best. | | | | | | |

Toelichting op de wijzigingen

2008: PKB in werking, vervolgprocedures zijn gestart.

2009: alle besluiten voor het deelproject landaanwinning zijn genomen en het project is in september 2008 overgegaan naar de realisatiefase.

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.

Oplissing 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

Start uitvoering: 2010/2011
Oplevering: 2014

Financiën

Taakstellende rijksbijdrage: € 6 mln.
Bijdrage provincie Zuid-Holland: € 2,3 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. In 2014 wordt het Container Transferium opgeleverd.

Projecthistorie

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | | | | • | | |
| MIRT fase | | | | | | |
| Opgave | | | | | | |
| Oplossing | | | | | | |
| Planning | | | | | | • |
| Financiën | | | | | | |
| Pol./Best. | | | | | | |

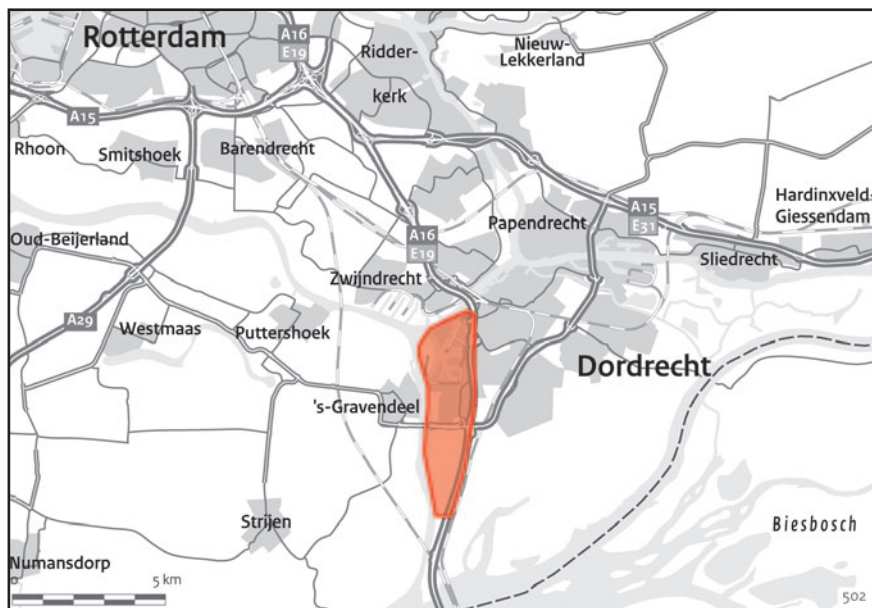
Toelichting op de wijzigingen

2011: het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

2013: de oplevering is enigszins vertraagd door private aanscherping van de business case.

Bedrijventerrein De Westelijke Dordtse Oever

| | |
|-------------------|--------------------------|
| Gebied | Zuidvleugel |
| Onderwerp | Integrale gebiedsopgaven |
| Ministerie | EL&I |
| Fase | Realisatie |



Opgave Voor het versterken van de Mainport Rotterdam is de ontwikkeling van bedrijventerreinen voor havengerelateerde activiteiten noodzakelijk.

Oplossing Voor het op korte termijn beschikbaar krijgen van bedrijventerreinen in de nabijheid van de Rotterdamse haven (in plaats van de locatie Hoeksche Waard), heeft het kabinet in samenwerking met de regio een businesscase laten maken voor de locatie De Westelijke Dordtse Oever (Dordrecht). Dit project betreft de situering en aanleg van een nieuw bovenregionaal en havengerelateerd bedrijventerrein.

Planning

Start realisatie: uiterlijk 2014
Oplevering: uiterlijk 2020

Financiën Taakstellende rijksbijdrage: € 14 mln. Daarnaast is er een extra bijdrage toegekend van € 3 mln ten behoeve van de infrastructuur.

Politiek/bestuurlijk

Moties: Van Bochove (TK 29435, nr 182); Duyvendak (TK 30800, nr 40) om geen ontwikkeling van het bedrijventerrein toe te laten zolang nut en noodzaak niet zijn aangetoond; Van Heugten c.s. (TK 29435, nr 212) over snelle besluitvorming, eind 2008, over Nota Ruimtebudget met betrekking tot project alternatieven Hoeksche Waard. Bestuurlijke afspraken: op 20 april 2009 is de

bestuurlijke overeenkomst De Westelijke Dordtse Oever getekend door de minister van (voormalig) EZ, mede namens de minister van (voormalig) VenW en de minister van (voormalig) VROM en door de bestuurlijke vertegenwoordigers van de gemeente Dordrecht, het Havenbedrijf Rotterdam en de provincie Zuid-Holland.

Uitvoering Het Rijk stimuleert de realisatie van bovenregionale bedrijventerreinen met het oog op de gewenste versterking van de Mainport. De provincie is verantwoordelijk voor het beschikbaar stellen van provinciale middelen en planologische inpassing. De gemeente is verantwoordelijk voor het beschikbaar stellen van gemeentelijke middelen en de bestemmingsplanprocedure en de realisatie van de bedrijventerreinen. Aan alle vanuit het Rijk gestelde verplichtingen is voldaan en met de uitvoering van het project conform de opgestelde businesscase zal op korte termijn een begin worden gemaakt.

Projecthistorie

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | • | • | | | | |
| MIRT fase | | | • | | | |
| Opgave | | | | | | |
| Oplossing | | | | | | |
| Planning | | • | | | | |
| Financiën | | | • | | | |
| Pol./Best. | | | • | • | • | |

Toelichting op de wijzigingen

2008: het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

2009: de keuze voor het wijzigen van het project Hoeksche Waard naar twee alternatieve locaties, heeft ertoe geleid dat de projectnaam is gewijzigd en de start van de realisatie van het project is vertraagd naar uiterlijk 2014.

2010: in april 2009 (De Westelijke Dordtse Oever) en november 2009 (Nieuw Reijerwaard) zijn middels twee bestuurlijke overeenkomsten de taakstellende rijksbijdragen vastgesteld, waarmee het project is overgegaan naar de realisatiefase.

2012: in lijn met de decentralisatie van de Nota Ruimte projecten worden ook bij deze twee projecten de mogelijkheden van decentralisatie in overleg met betrokken partijen onderzocht. Van belang hiervoor is dat aan alle vanuit het Rijk gestelde verplichtingen is voldaan en dat met de uitvoering van de projecten conform de opgestelde businesscases op korte termijn een begin zal worden gemaakt.

2013: het projectonderdeel Nieuw Reijerwaard is gedecentraliseerd en daarmee is de projectnaam gewijzigd.

Sterke regio's: Zuidvleugel

| | |
|-------------------|--------------------------|
| Gebied | Zuidvleugel |
| Onderwerp | Integrale gebiedsopgaven |
| Ministerie | EL&I |
| 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 energieknoppunt 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). Met meer dan 50 life science bedrijven is het Leiden Bio Science Park het grootste Life & Health Sciences cluster van Nederland. Met dit project worden knelpunten in de verkeersafwikkeling van en naar het park opgelost, waardoor uitbreiding van bestaande en vestiging van nieuwe Life & Health Sciences bedrijven op het park mogelijk wordt.
- Coolport (€ 10 mln). Investeringsprojecten dragen bij aan de versterking van de concurrentiepositie van de haven van

Rotterdam en is tevens van strategisch belang voor de 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.

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 EL&I 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

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | | | • | • | | |
| MIRT fase | | | | | | |
| Opgave | | | | | | |
| Oplossing | | | | | | |
| Planning | | | | | | |
| Financiën | | | • | • | • | |
| Pol./Best. | | | | | • | |

Toelichting op de wijzigingen

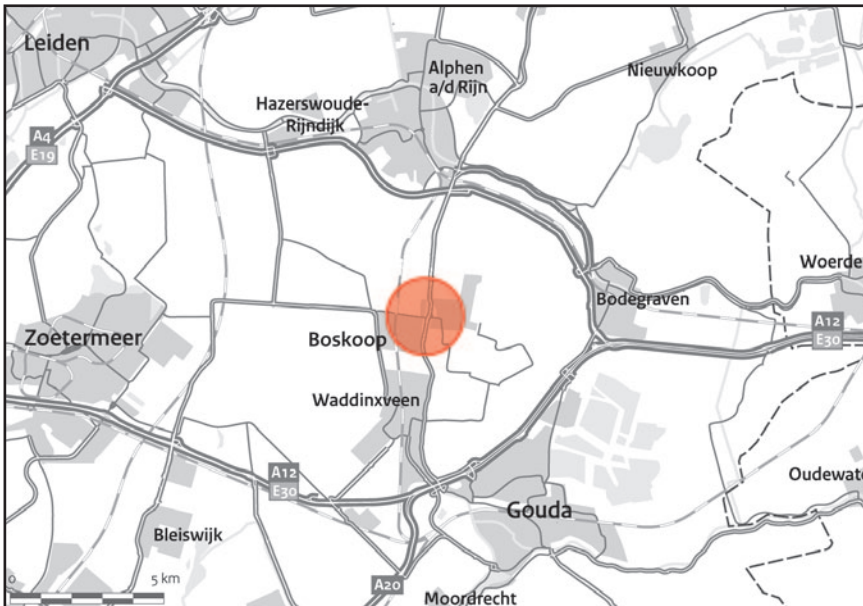
2010: het programma is nieuw opgenomen in het MIRT. Er is aan vier projecten een subsidie toegekend (€ 35,6 mln), waarvan één in de Zuidvleugel (Leiden Bioscience Park).

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.

Greenport Boskoop

| | |
|-------------------|--------------------------|
| Gebied | Zuidvleugel |
| Onderwerp | Integrale gebiedsopgaven |
| Ministerie | EL&I |
| Fase | Realisatie |



Opgave De ligging van Greenport Boskoop in het Groene Hart stelt enerzijds stringente eisen aan infrastructuur, bereikbaarheid en waterbeheer, anderzijds biedt de strategische ligging nabij andere greenports, de mainport Schiphol en achterlandverbindingen grote kansen voor versterking van dit sierteeltcentrum. De veranderende markt, het belang van een meer duurzame productie en de toenemende ruimtedruk noodzaken tot herstructurering van het boomteeltcluster in de regio Boskoop. De bereikbaarheid van het internationale handels- en productiecentrum is van groot belang. Sluipverkeer en zwaar vrachtverkeer op de smalle wegen belemmeren het huidige functioneren van de boomkwekerijbedrijven. De bewoners ondervinden tevens last van de verkeersproblematiek.

Oplossing Om de sterke productie- en handelsstructuur te handhaven is het vasthouden van groeiende handelskwekerijen noodzakelijk. Ruimte en bereikbaarheid zijn daarbij sterk bepalend. Daarom wordt ingezet op herstructurering van het gebied inclusief de aanleg van een ontsluitingsweg. Dit alles leidt tot een betere ontsluiting/bereikbaarheid, tot extra ruimte voor groeiende handelskwekerijen en tot een meer efficiënte bedrijfsvoering van deze bedrijven. Tevens wordt de landschappelijke kwaliteit verbeterd. De leefbaarheid en de verkeersveiligheid in de regio zal sterk verbeteren.

Planning

Start realisatie: 2008
Oplevering: 2010, module 1 en 2
2012, module 3 en 4

Financiën Taakstellende rijksbijdrage: € 10 mln (waarvan € 4 mln uit het Nota Ruimtebudget en € 6 mln uit de motie Koopmans voor de ontsluitingsweg in Boskoop Oost).

Politiek/bestuurlijk Er is een greenportvisie, waar gemeente en sector zich achter geschaard hebben. Moties: tijdens de begrotingsbehandeling van lenM is de motie Koopmans/Koppejan aangenomen (TK 31700 XII, nr 22), welke aanvullend € 6 mln beschikbaar stelt voor de ontsluitingsweg in Boskoop Oost. Dit project wordt in het kader van het onderhandelingsakkoord Natuur overgedragen aan de provincie Zuid-Holland.

Uitvoering De overheid schept randvoorwaarden voor herstructurering (infrastructuur, faciliteren procesregie). Het bedrijfsleven is verantwoordelijk voor de herstructurering van de bedrijven. EL&I is beleidsverantwoordelijk voor de greenports. Voorts ligt de regie voor de totale aanpak van de herstructurering bij de gemeente. Modules 1 en 2 zijn gereed. Bestemmingsplan en de aanbesteding laatste modules (3 en 4) zijn naar verwachting in de zomer 2012 klaar.

Projecthistorie

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | • | | | | | |
| MIRT fase | | • | | | | |
| Opgave | | | | | | |
| Oplossing | | | | | | |
| Planning | | | | | | |
| Financiën | | • | • | | | |
| Pol./Best. | | | | | | • |

Toelichting op de wijzigingen

2008: het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

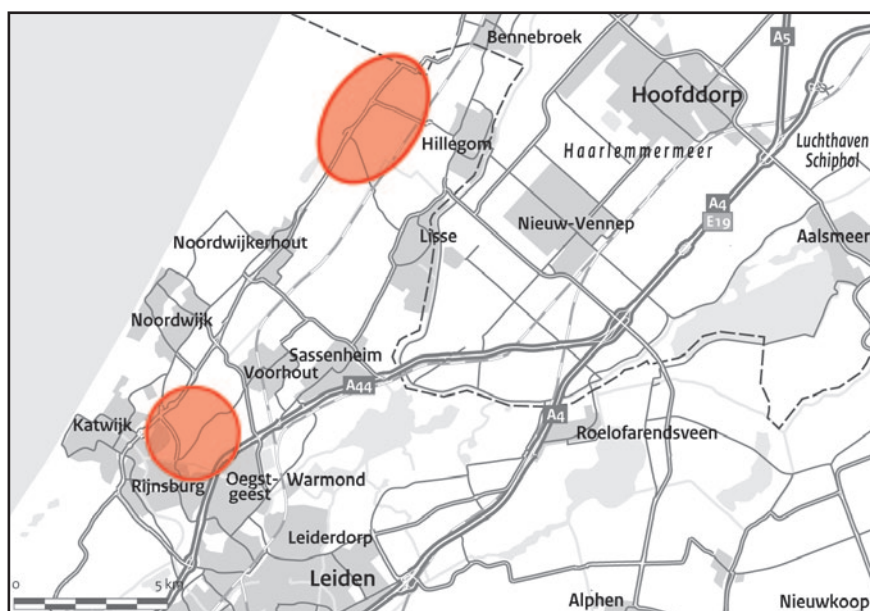
2009: de taakstellende rijksbijdrage voor het project is vastgesteld. Hiermee is het project van de planuitwerkingsfase overgegaan naar de realisatiefase.

2010: de taakstellende rijksbijdrage is met € 6 mln verhoogd ten behoeve van de ontsluitingsweg in Boskoop Oost.

2013: dit project wordt in het kader van het onderhandelingsakkoord Natuur overgedragen aan de provincie Zuid-Holland.

Greenport Duin- en Bollenstreek

| | |
|-------------------|--------------------------|
| Gebied | Zuidvleugel |
| Onderwerp | Integrale gebiedsopgaven |
| Ministerie | EL&I |
| Fase | Realisatie |



Opgave De schaarse ruimte in de Greenport Duin- en Bollenstreek staat onder druk. Er zijn ruimteclaims voor onder meer woningbouw, bedrijventerreinen natuurontwikkeling en landschapontwikkeling. Tuinbouwbedrijven hebben slechts beperkt ruimte. De interne ontsluiting in een aantal deelgebieden laat te wensen over, met name in oost-west richting en naar de A4. Door het toenemende vrachtverkeer ontstaat een grote druk op de woon/leefomgeving.

Oplossing Een integrale herstructurering van de duinrand/bollengebieden van Voorburg tot Bennebroek is nodig voor de vele ruimtelijke opgaven in dit gebied. Door herstructurering en uitbreiding van het glasgebied Trappenberg/Kloosterschuur komt er ruimte om verspreide glasbedrijven te bundelen. Door realisatie van het agrobodempark Delfweg kunnen bedrijfsloodsen verplaatst worden. De landschappelijke kwaliteit/toeristische waarde wordt zo sterk verbeterd, de greenport versterkt, de betekenis als woongebied vergroot en de waterhuishouding verbeterd. De integrale herstructurering van de Duin- en Bollenstreek maakt deel uit van de verkenning Integrale Benadering Holland-Rijnland, waarin o.a. de mogelijkheden voor realisatie van de Rijnlandroute verkend worden.

Planning

Start realisatie versnellingsprojecten: 2008/2010

Oplevering: 2014

Start realisatie integrale herstructurering: de Greenport Ontwikkelingsmaatschappij (GOM) heeft medio 2010 haar meerjaren werkprogramma vastgesteld.

Financiën Taakstellende rijksbijdrage: € 6,8 mln uit het Nota Ruimtebudget.

Politiek/bestuurlijk In juli 2008 is bestuurlijke overeenstemming bereikt over de structuurvisie voor het gebied en over een uitvoeringsagenda van projecten. De Intergemeentelijke Structuurvisie (ISV) is in december 2009 door alle gemeenteraden vastgesteld. Dit project wordt in het kader van het onderhandelingsakkoord Natuur overgedragen aan de provincie Zuid-Holland.

Uitvoering Per februari 2010 is de GOM voor de Duin- en Bollenstreek statutair opgericht door de gemeenten. Deze zal projectmatig aan de slag gaan; in de businesscases van de projecten zal ook het bedrijfsleven deelnemen. Beleidsverantwoordelijkheid voor de greenports ligt bij EL&I. De 6 gemeenten, samenwerkend in het verband Holland Rijnland, voeren de regie. Het bedrijfsleven is verantwoordelijk voor de herstructurering van bedrijven.

Projecthistorie

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | • | | | | | |
| MIRT fase | | • | | | | |
| Opgave | | | | | | |
| Oplossing | | | | | | |
| Planning | | | | • | | |
| Financiën | | • | | | | |
| Pol./Best. | | | | | • | • |

Toelichting op de wijzigingen

2008: het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

2009: de taakstellende rijksbijdrage voor het project is vastgesteld. Hiermee is het project van de planuitwerkingsfase overgegaan naar de realisatiefase.

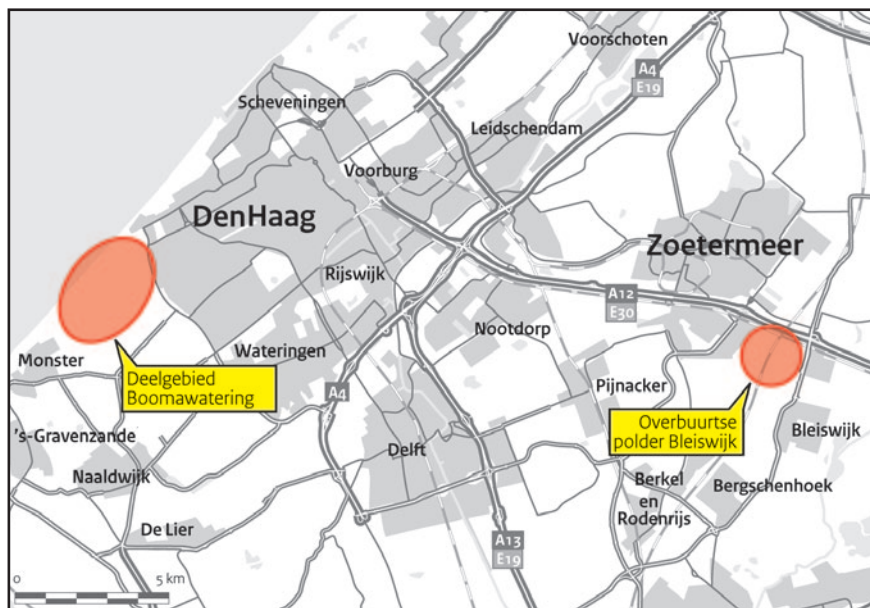
2011: op 5 juli 2010 is voor de projecten in de Duin- en Bollenstreek een langere realisatietermijn tot december 2014 afgesproken.

2012: formele beschikkingen tussen WGR-regio Holland Rijnland en Greenport Ontwikkelingsmaatschappij, die de daadwerkelijke uitvoering gaat doen, zijn tot stand gekomen.

2013: dit project wordt in het kader van het onderhandelingsakkoord Natuur overgedragen aan de provincie Zuid-Holland.

Greenport Zuid-Hollands Glasdistrict (Westland-Oostland)

| | |
|-------------------|--------------------------|
| Gebied | Zuidvleugel |
| Onderwerp | Integrale gebiedsopgaven |
| Ministerie | EL&I |
| Fase | Realisatie |



Opgave De ligging van greenport Zuid-Hollands Glasdistrict nabij grote steden zorgt voor grote ruimtedruk, die verdere ontwikkeling bemoeilijkt. De ruimtelijke structuur voldoet niet aan de eisen van deze tijd: grote vrachtauto's versus ontsluiting via polderwegen, laag gelegen en volgebouwd versus noodzakelijke waterbergingscapaciteit, oude verkaveling met kleine bedrijven (< 1 ha) versus schaalvergroting, monofunctionele ontwikkelingskracht versus multifunctionele maatschappelijke behoefte voor werken, wonen en recreëren. Ook de bereikbaarheid staat onder druk. In relatie hiermee worden verkenningen en planuitwerkingen uitgevoerd, waaronder de verkenning Rotterdam Vooruit en de planuitwerking A4 Delft-Schiedam.

Oplossing Voor behoud en versterking van de concurrentiekracht is herstructurering en modernisering noodzakelijk. De herstructurering in Westland en Oostland wordt via integrale gebiedsbenadering opgepakt. De projecten 'Boomawatering', 'Waalblok/4B waterproject' en 'Overbuurtsepolder' zijn geselecteerd vanwege snelle uitvoerbaarheid. Het gaat hierbij om verbetering van de (weg) infrastructuur, (piek-)waterberging, waterkwaliteit, groene/landschappelijke inpassing en herstructurering op bedrijfsniveau.

Planning

Start realisatie: 2008/2010
Oplevering: 2011/2014

Financiën Taakstellende rijksbijdrage: € 25,3 mln (waarvan € 13,3 mln uit het Nota Ruimtebudget en € 12 mln uit de motie Koopmans/Koppejan voor de regionale infrastructuur).

Politiek/bestuurlijk Moties: tijdens de begrotingsbehandeling van lenM is de motie Koopmans/Koppejan aangenomen (TK 31 700 XII, nr 22), welke aanvullend € 12 mln beschikbaar stelt voor de verlengde Veilingroute en aanpak infra Trade Park III in de Greenport Westland (€ 6 mln) en voor de ontsluiting van het glastuinbouwgebied Wateringseveldse polder (€ 6 mln). De projecten worden in het kader van het onderhandelingsakkoord Natuur overgedragen aan de provincie Zuid-Holland.

Uitvoering Voor de Overbuurtsepolder is een PPS-ontwikkelingsmaatschappij operationeel. In het project Waalblok/4B waterproject werkt de gemeente Westland nauw samen met de gevestigde tuinbouwondernemers, wat uiteindelijk zal leiden tot een gietwaterbedrijf. Beleidsverantwoordelijkheid voor de greenports ligt bij EL&I. Voor de uitvoering ligt de verantwoordelijkheid bij provincie, gemeenten en andere betrokkenen. Uitvoering van de projecten loopt door. Omdat als gevolg van de economische recessie de investeringen door tuinbouwbedrijven zijn stil gevallen, is het reëel te verwachten dat deze projecten pas later gereed zullen komen.

Projecthistorie

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | • | | | | | |
| MIRT fase | | • | | | | |
| Opgave | | | | | | |
| Oplossing | | | | | | |
| Planning | | | | • | | |
| Financiën | | • | • | | | |
| Pol./Best. | | | | | | • |

Toelichting op de wijzigingen

2008: het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

2009: de taakstellende rijksbijdrage voor het project is vastgesteld. Hiermee is het project van de planuitwerkingsfase overgegaan naar de realisatiefase.

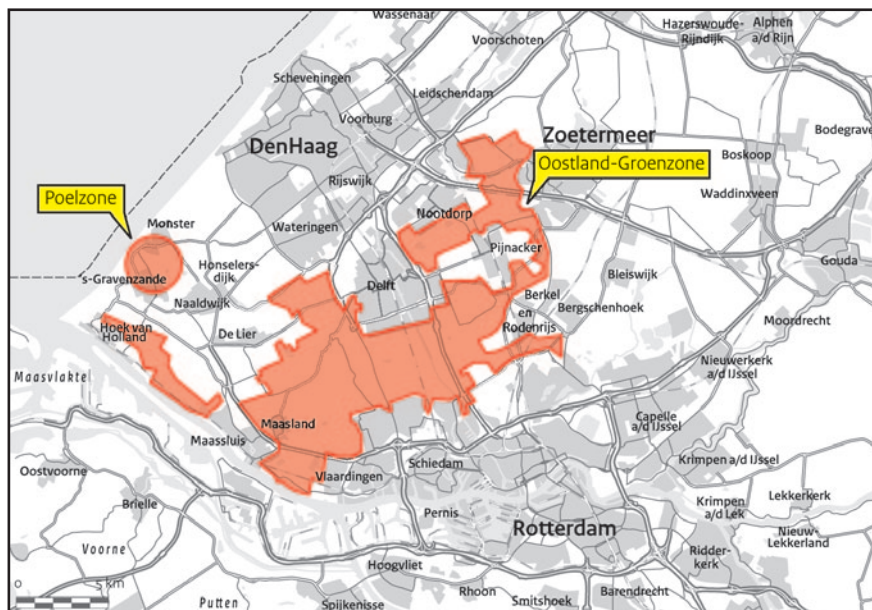
2010: de taakstellende rijksbijdrage is met € 12 mln verhoogd ten behoeve van de regionale infrastructuur binnen deze greenport.

2011: op 5 juli 2010 is voor het project Boomawatering een langere realisatietermijn tot december 2014 afgesproken.

2013: de projecten worden in het kader van het onderhandelingsakkoord Natuur overgedragen aan de provincie Zuid-Holland.

Mooi en Vitaal Delfland

| | |
|-------------------|--------------------------|
| Gebied | Zuidvleugel |
| Onderwerp | Integrale gebiedsopgaven |
| Ministerie | EL&I |
| Fase | Realisatie |



Opgave Herstructurering van de greenport Westland-Oostland is nodig om de gebiedsrichting (verkaveling en infrastructuur) adequaat te laten aansluiten op de ontwikkeling van de tuinbouwsector. In deze stedelijke regio is er tevens een tekort aan robuuste groenstructuren en aan groene verbindingen naar de kust en het Groene Hart. Via efficiënt ruimtegebruik zijn andere functies (groen en waterberging) in te passen waarbij het netto tuinbouwareaal gelijk blijft en de duurzaamheid van de sector glastuinbouw sterk verbeterd wordt.

Oplossing Integrale gebiedsontwikkeling in twee deelprojecten, Poelzone (Westland) en Oostland-Groenzone. In deze gebieden worden de gewenste groene-blaauwe verbindingen gerealiseerd. Met behulp van collectieve infrastructuur kan de tuinbouw optimaler en duurzamer produceren.

Planning

Start realisatie: 2010

Oplevering: 2014-2015 (door economische crisis waarschijnlijk later)

Financiën Taakstellende rijksbijdrage: € 34,9 mln uit het Nota Ruimtebudget (waarvan € 18,0 mln voor het deelgebied Westland-Poelzone en € 16,9 mln voor het deelgebied Oostland-Groenzone).

Politiek/bestuurlijk Het project Mooi en Vitaal Delfland is door de voormalige minister

van VROM als Nota Ruimte verkenningproject benoemd in haar brief aan de Tweede Kamer (TK 29435, nr 192). Mooi en Vitaal Delfland was onderdeel van twee Randstad Urgent projecten: Mooi en Vitaal Delfland en Transitie Greenports. In de ingestelde Hof van Delfland Raad (RU Mooi en Vitaal Delfland) heeft de voormalige minister van LNV namens het Rijk met de andere overheden de groene verbindingen/uitlopers van het Midden Delfland gebied als essentieel benoemd. De uitvoeringsovereenkomsten van de provincie en van uitvoeringsorganisaties kregen eind 2010 hun beslag. Dit project wordt in het kader van het onderhandelingsakkoord Natuur overgedragen aan de provincie Zuid-Holland.

Uitvoering Het tuinbouwbedrijfsleven en PPS-organisaties als het Nieuwe Westland participeren in het project. Woningbouw alsook Ruimte-voor-Ruimte maken onderdeel uit van het project. Voor Poelzone: gemeente Westland. Voor Oostland-Groenzone: de gemeenten Lansingerland en Pijnacker-Nootdorp en de provincie Zuid-Holland (Groenzone). De business case van het project zal ten gevolge van de economische crisis (o.a. minder Ruimte-voor-Ruimte inkomsten) bijgesteld worden, maar de essentiële doelen van het project blijven overeind.

Projecthistorie

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | | | | | | |
| MIRT fase | | | • | • | | |
| Opgave | | | | | | |
| Oplossing | | | | | | |
| Planning | | | | | | |
| Financiën | | | | • | • | |
| Pol./Best. | | | | | • | • |

Toelichting op de wijzigingen

2010: het project is in maart 2009 overgegaan van de verkenningfase naar de planuitwerkingsfase.

2011: in oktober 2010 heeft het Kabinet Nota ruimte middelen toegekend en is het project overgegaan naar de uitvoeringsfase.

2012: naar verwachting zal in het kader van decentralisatie van het ILG de uitvoering van dit Nota Ruimte project in zijn geheel worden overgedragen aan de provincie Zuid-Holland.

2013: dit project wordt in het kader van het onderhandelingsakkoord Natuur overgedragen aan de provincie Zuid-Holland.



Zuidwestelijke Delta | 5

Visie

Hoofdoopgaven

Gebieden met concentratie van
opgaven van nationaal belang

MIRT Onderzoeken

Kaarten

Project- en programmabladen

Visie

De MIRT-regio Zuidwestelijke Delta beslaat de gehele provincie Zeeland. De opgaven in het kader van het Deltaprogramma op en rond de Zuid-Hollandse eilanden en in het laaggelegen deel van West-Brabant worden ook in deze MIRT-regio betrokken.

Redenerend 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 vanuit de principes van het duurzaamheidsdenken gewerkt worden: 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 de deelprogramma's Veiligheid, Zoetwater en Nieuwbouw en Herstructurering van het Deltaprogramma passen geheel in de vernieuwing van het MIRT.

Hoofdoopgaven

Wateropgave in relatie tot een duurzame, economisch vitale en veilige Delta

Voor de gehele Zuidwestelijke Delta ligt er een veiligheidsopgave als gevolg van klimaatverandering: het garanderen van de waterveiligheid – ook voor de Randstad – in relatie tot de zeespiegelstijging en extreem hoge rivierafvoeren. Daarbij moet aandacht zijn voor het borgen van een goede zoetwatervoorziening en voldoende samenhang met economie en ecologie. 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 sectoren en daarmee de gedane investeringen in het fysiek ruimtelijke domein van de overheid 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, maar de spoorverbinding naar het zuiden is niet

optimaal. 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, zoals vastgelegd in het rapport Dynamische Delta 2020-2040 als afsluiting van de MIRT Verkenning Antwerpen-Rotterdam (MIRT-VAR). 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 zullen voorkeursgebieden voor grootschalige windenergie worden aangewezen en zal het hoofdenergienetwerk (380KV) tussen Borssele en Midden Brabant nog 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, waardoor natuurlijke overgangen en getijdendynamiek grotendeels zijn verdwenen. Als gevolg hiervan zijn de natuur- en waterkwaliteit verslechterd en wordt de economische potentie van het gebied in de zin van recreatie en toerisme, (schelpdier)visserij en duurzame energie (getijdenenergie) 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 deelprogramma Zuidwestelijke Delta, als onderdeel van het Deltaprogramma.

Voor de structurering van de besluitvorming over de samenhangende ontwikkeling van Grevelingen en Volkerak Zoommeer wordt in samenspraak met de regio een rijksstructuurvisie opgesteld. Kernpunten daarin zijn:

- wel of geen waterberging op de Grevelingen ten behoeve van de waterveiligheid van de Rijn-Maasdelta, aanvullend op de PKB-maatregel Waterberging Volkerak Zoommeer;
- wel of geen beperkt getij terug op de Grevelingen;
- wel of geen zout Volkerak Zoommeer.

Besluitvorming over de rijksstructuurvisie is voorzien in 2015, in samenhang met het kabinetsbesluit over de deltabeslissingen.

De Ooster- 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; 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 dient aandacht te zijn 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. Centraal staat 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, Kanaal door Zuid-Beveland, aansluitend op het Kanaal van Gent naar Terneuzen. Op dit moment loopt een MIRT Verkenning naar de mogelijkheden om de capaciteit van de Volkeraksluizen uit te breiden om de wachttijd blijvend binnen de norm te kunnen houden. Deze verbindingen maken ook deel uit van de internationale corridor Rotterdam-Antwerpen-Parijs.


MIRT Onderzoeken

| Naam | Aanleiding en doel | Planning | Betrokkenen |
|-------------------------------------|--|--|---|
| Deltaprogramma Zuidwestelijke Delta | In verband met verwachting van hogere zeespiegel en toenemende extremen (hoog en laag) in rivierafvoeren ontwikkelen van een langetermijnstrategie voor de Zuidwestelijke Delta om een veilig, veerkrachtig en vitaal gebied te blijven ontwikkelen. | 2013 Kansrijke strategieën 2014 Voorkeursstrategie (input voor Deltabeslissing Waterveiligheid en Rijn-Maasdelta) | IenM, EL&I, provincies, gemeenten en waterschappen, maatschappelijke organisaties, deltacommissaris |

Algemeen

 Gebieden met concentratie van opgaven van nationaal belang

Economie

 Zeehaven van nationale betekenis

Bereikbaarheid

 Hoofdwegennet

 Onderliggend wegennet

 Hoofdspoorwegennet


 Hoofdvaarwegennet

Natuur, Landschap & Erfgoed

 Nationale herijkte Ecologische Hoofdstructuur op land


Water

 Waterveiligheid: zwakke schakels

 Waterveiligheid: waarborgen primaire veiligheid

 Waterveiligheid: piekafvoer


 Watergerelateerde gebiedsontwikkeling

 Peilbeheer en waterkwaliteit

 Zeewaartse waterveiligheid


 Zandhonger

Energie

 (Mogelijke) vestigingsplaats elektriciteitsproductie ≥ 500 MW

 (Mogelijke) vestigingsplaats kerncentrale

 Waterenergie

 Kansrijk gebied windenergie (illustratief)

 Windenergie

 Hoogspanningsverbinding ≥ 220 kV

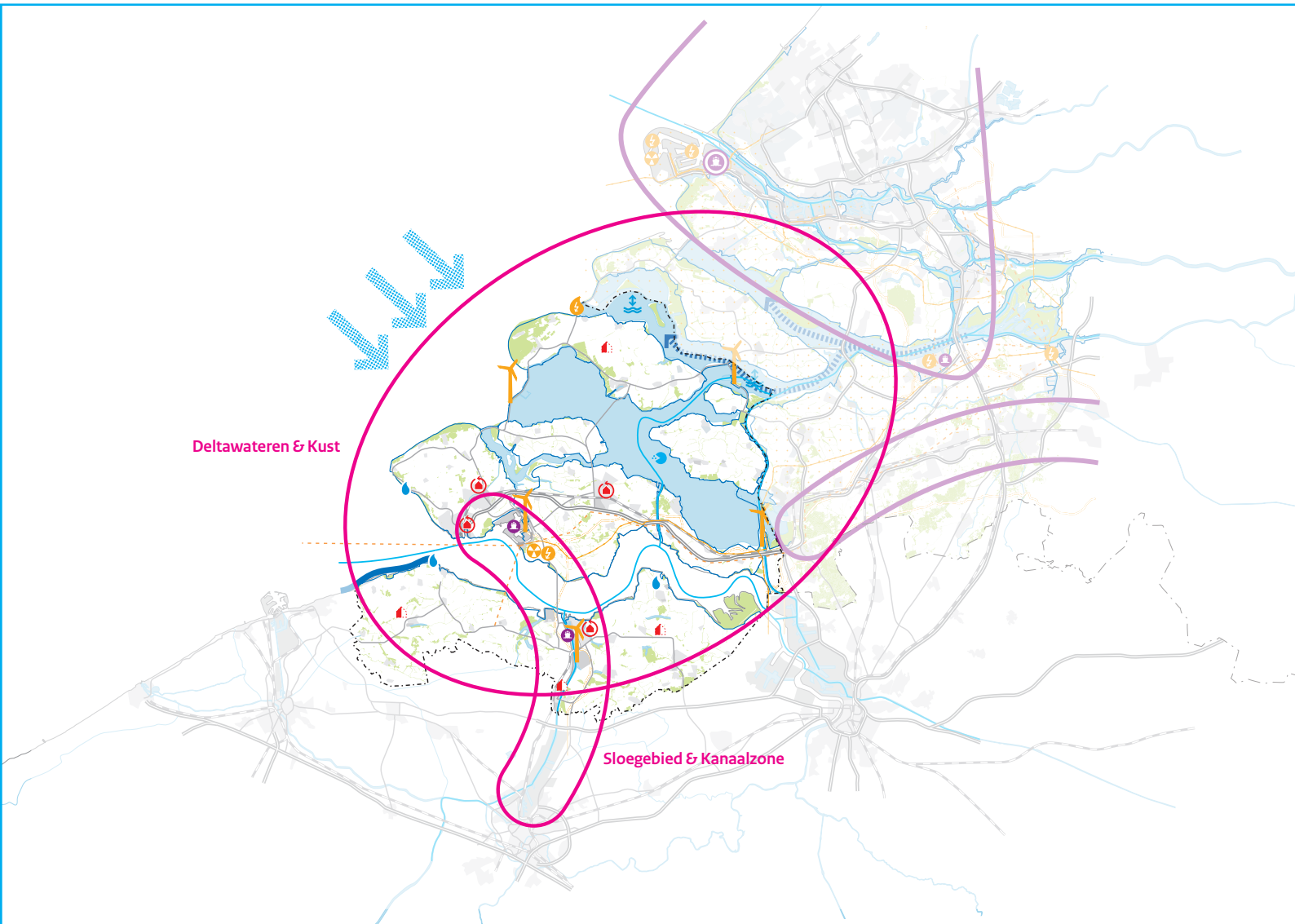
 Nieuwe hoogspanningsverbinding (indicatief)

 Buisleidingenstrook

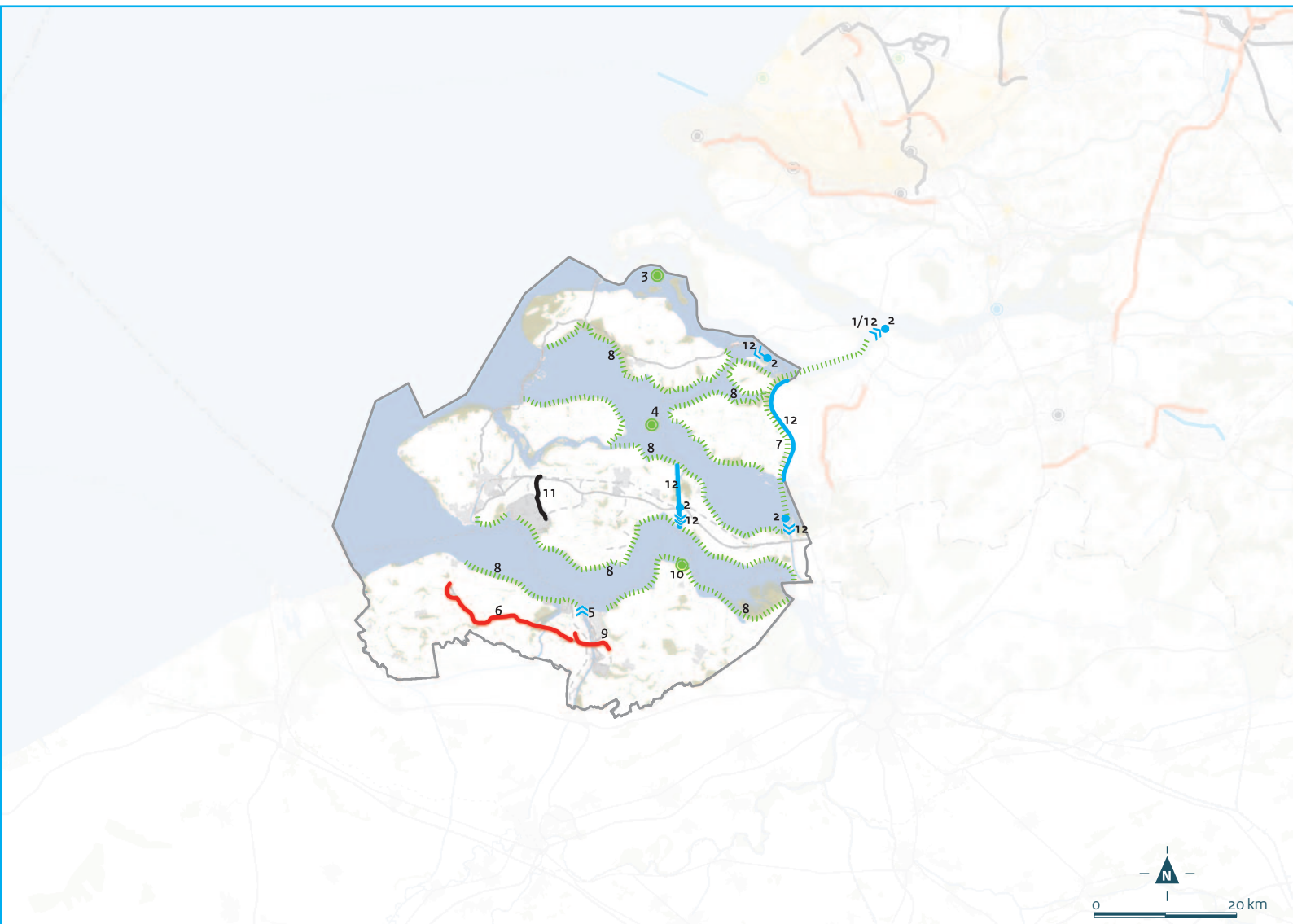
Woningbouw

 Stedelijke vernieuwing

 Extensivering / herstructurering



| | |
|---|------------|
| VERKENNING | PAG |
| 1) Capaciteit Volkeraksluizen | 210 |
| 2) Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen in de Rijn-Scheldeverbinding | 211 |
| 3) Verkenning Grevelingen | 204 |
| 4) Zandhonger Oosterschelde | 202 |
| PLANUITWERKING | PAG |
| 5) Grote zeesluis in kanaal Gent-Terneuzen | 212 |
| 6) N61 Hoek-Schoondijke | 207 |
| 7) Volkerak Zoommeer | 205 |
| REALISATIE | PAG |
| 8) Herstel Steenbekledingen Oosterschelde en Westerschelde | 203 |
| 9) N62 Kanaalkruising Sluiskil | 209 |
| 10) Natuurcompensatieproject Perkpolder | 206 |
| 11) Sloelijn + Geluidsmaatregelen Zeeuwse Lijn | 208 |
| BEHEER & ONDERHOUD | PAG |
| 12) Rotterdam-België/Zeeland (renovatie o.a. Volkeraksluizen en baggeren) | 213 |



-  wegen
-  spoor/OV
-  vaarwegen
-  sluis
-  ligplaats
-  waterbeheer/natte natuur

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. De erosie van de platen, slikken en schorren heeft effect op de golfaanval op de dijken en daarmee op de levensduur ervan.

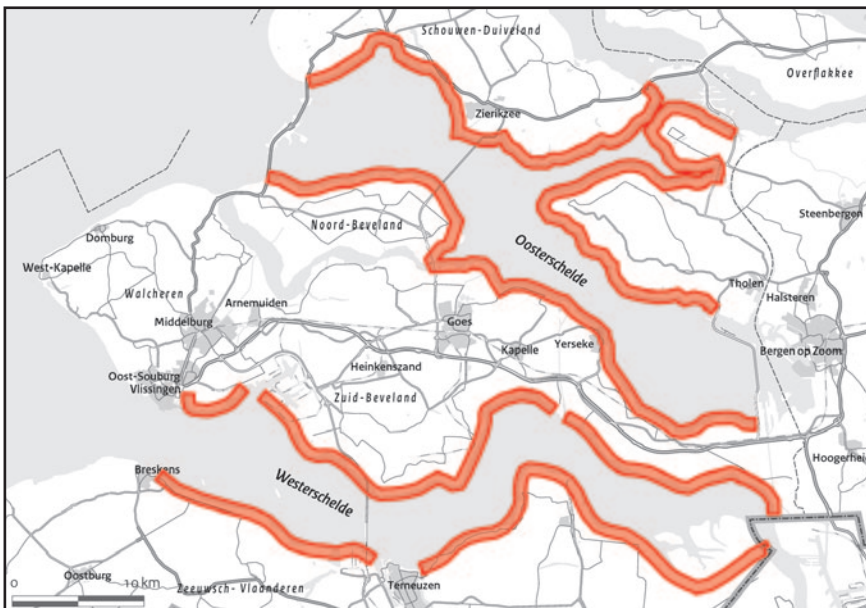
Momenteel erodeert zo'n 50 hectare intergetijdengebied per jaar. De verwachting is dat dit verdubbelt tot 100 hectare per jaar, met als gevolg dat rond 2050 nog maar de helft van de huidige 10.000 hectare intergetijdengebied is overgebleven en in 2100 nog maar 1.500 hectare. Deze erosie heeft negatieve 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 effecten van de handhaving van huidig beleid (= niets doen) en 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 zal de verkenning Zandhonger uitmonden in een rijksstructuurvisie met een voorkeursbesluit over de aanpak van de zandhonger. Dit besluit zal onderbouwd worden met een planMER en een MKBA.

Betrokkenen Het ministerie van IenM voert de verkenning samen met EL&I uit, met betrokkenheid van onder meer de provincie Zeeland, de stuurgroep Zuidwestelijke Delta en het Nationaal Park Oosterschelde.

Herstel steenbekledingen Oosterschelde en Westerschelde

Gebied Zuidwestelijke Delta
Onderwerp Waterveiligheid
Ministerie IenM
Fase Realisatie



Opgave In 1996 werd, op grond van nieuwe inzichten, geconstateerd dat een groot deel van de dijkbekledingen van gezette steen niet voldoet aan de wettelijke veiligheidsnormen. Dit bleek na uitvoering van een globale landelijke inventarisatie van dijkbekledingen van gezette steen.

Oplossing Naar aanleiding van het besluit van de minister om zo snel mogelijk te starten is het projectbureau Zeeweringen opgericht, dat sinds 1997 werkt aan verbetering van de meest onveilige vakken in Zeeland. Er is begonnen in 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 (vijfjaarlijkse) toetsing op grond van de Wet op de waterkering in 2001. Hierover is in februari 2003 aan de Tweede Kamer gerapporteerd. Op basis van deze rapportage is een inventarisatie van de uit te voeren werken in de Oosterschelde gemaakt. Hieruit is gebleken dat ca. 173 km steenbekleding in de Oosterschelde verbeterd moet worden. Totaal wordt ca. 315 km hersteld langs de Ooster- en Westerschelde.

Planning Oplevering: 2015

Financiën Taakstellend budget: € 836 mln. Dit budget is opgenomen onder 'Dijkversterking en Herstel steenbekleding'.

Politiek/bestuurlijk Convenanten: de volgorde van de verbeteringswerken is vastgesteld volgens IBOS (Integrale Beoordeling Oosterschelde). Dit is gerelateerd aan de evenredige verdeling van de natuurbelasting. Dit is gebeurd in overleg met betrokken waterschappen en provincies. Hierbij spelen ook andere criteria een rol dan de in dit project spelende technische criteria. Gedacht kan worden aan financiële, organisatorische en bestuurlijke aspecten. Ook het feit dat de Oosterschelde aangewezen is als 'Nationaal Park' zal invloed hebben op de uitvoering van deze werken.

Projecthistorie

'08 '09 '10 '11 '12 '13

Algemeen

MIRT fase

Opgave

Oplossing

Planning

Financiën

Pol./Best.

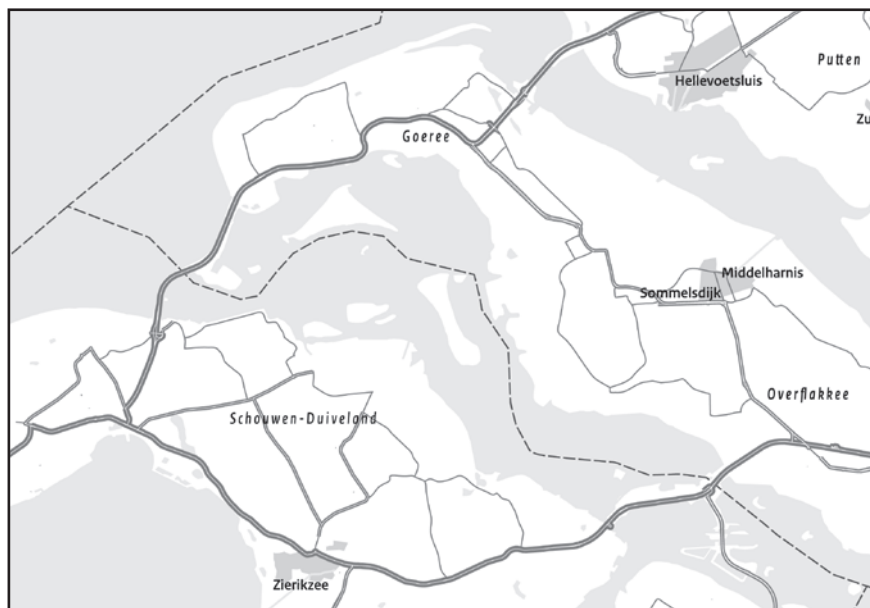
Toelichting op de wijzigingen

2011: projecttraming 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 Oosterdam. De projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 43 mln).

Verkenning Grevelingen

| | |
|-------------------|----------------------|
| Gebied | Zuidwestelijke Delta |
| Onderwerp | Waterveiligheid |
| Ministerie | IenM |
| Fase | Verkenning |



Opgave Bij een combinatie van gesloten keringen door stormvloed en (extreem) hoge rivierafvoeren, zijn maatregelen nodig voor de borging van de waterveiligheid van de Rijn-Maasdelta. Naast waterberging op het Volkerak Zoommeer (PKB-maatregel Ruimte voor de Rivier) kan aanvullende waterberging op de Grevelingen kansrijk zijn.

De ecologische toestand van het Grevelingenmeer is de laatste decennia verder achteruit gegaan. Zo is er onder andere sprake van verslechtering van de waterkwaliteit door zuurstofloosheid, achteruitgang van de natuur en afname van mossels en oesters. Oplossingen die bij de MIRT Verkenning worden betrokken zijn onder andere het terugbrengen van beperkt getij zodat de aanleg van een getijdencentrale mogelijk wordt, de water- en natuurkwaliteit verbetert en de schelpdiersector en de recreatie een impuls krijgen. Ook wordt onderzocht of de getijdencentrale uit het oogpunt van waterveiligheid van de Rijn-Maasdelta kan fungeren als pomp, ingeval van waterberging op de Grevelingen (voor- en naspuien). Voor de ruimtelijk-economische impact van deze MIRT-verkenning wordt een Grevelingenvisie opgesteld. Deze visie past binnen de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte.

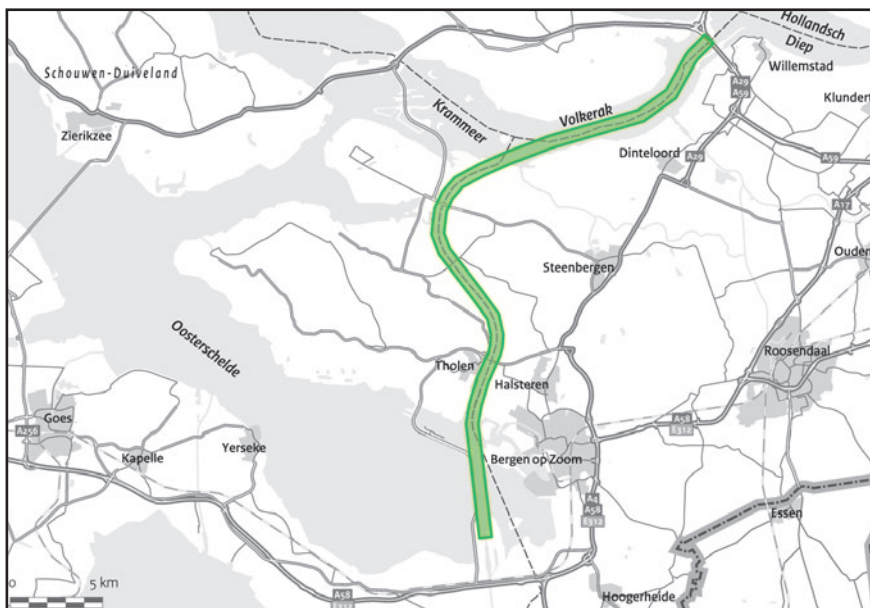
Planning Startbeslissing MIRT Verkenning Grevelingen: 11 november 2009.
Voorkeursbeslissing: 2015

In het voorjaar van 2012 heeft de bestuurscommissie MIRT-verkenning Grevelingen de definitieve versies van o.a. MKBA, Plan-MER en Grevelingenvisie opgeleverd. In overleg met de Stuurgroep Zuidwestelijke Delta en met instemming van de betrokken stakeholders is afgesproken om voor de structurering van de besluitvorming over de samenhangende ontwikkeling van Grevelingen en Volkerak Zoommeer een rijksstructuurvisie te starten. De MIRT Verkenning Grevelingen wordt betrokken bij de opstelling van die rijksstructuurvisie. Besluitvorming hierover vindt plaats in 2015, in samenhang met het kabinetsbesluit over de deltabeslissingen.

Betrokkenen Op grond van de conclusie van de eerste fase van de verkenning hebben rijksoverheid, provincies, gemeenten, het Schap de Grevelingen, marktpartijen en maatschappelijke organisaties zich verenigd in de Alliantie Grevelingen. Deze Alliantie heeft zich tot doel gesteld om via deze verkenning de kansen voor kwaliteitsverbetering in, op en rond de Grevelingen nader te onderzoeken.

Volkerak Zoommeer

Gebied Zuidwestelijke Delta
Onderwerp Waterveiligheid
Ministerie IenM
Fase Planuitwerking



Opgave Vanaf begin jaren '90 wordt in de zomer overmatige blauwalgenbloei aangetroffen in het Volkerak Zoommeer (VZM). De oorzaak is een combinatie van hoge nutriëntenconcentraties en de lange verblijftijd daarvan in het water. Dit leidt tot veel overlast voor verschillende gebruiksfuncties. Vanuit de scheepvaartfunctie zijn de Volkeraksluizen een potentieel capaciteitsknelpunt (zie desbetreffende projectblad).

Oplossing In de periode 2005-2011 is een planMER uitgevoerd naar de verbetering van de waterkwaliteit (m.n. terugdringen van blauwalgenbloei). Er zijn twee alternatieven onderzocht: het zoete en het zoute alternatief. Uit de planuitwerking blijkt dat alleen het zoute alternatief op korte termijn effectief is. Hierbij wordt water uit de Oosterschelde gebruikt om door te spoelen, gecombineerd met beperkte getijdendynamiek op het meer. De zoutdoordringing door de sluisen naar aangrenzende zoete wateren zal d.m.v. innovatieve technieken zoveel mogelijk beperkt moeten worden.

Planning

Voorkeursbeslissing: 2009
 Projectbeslissing: 2015 (aan de hand van een op te stellen rijksstructuurvisie)
 Start realisatie: p.m.
 Uitvoering gereed: p.m.

Financiën Een taakstellend budget is nog niet vastgesteld. In zijn maximale omvang omvat

het project de financiering van een nieuw doorlaatmiddel, het voorkomen van zoutindringing in de Volkeraksluizen, maatregelen in het benedenrivierengebied en een alternatieve zoetwateraanvoer. Een praktijkproef naar bestrijding zoutlek Volkeraksluizen is geslaagd, alleen zijn de resterende chloridegehalten bij de inlaatpunten hoger dan voorzien. Onderzochte extra maatregelen bleken afdoende om de zoutlek te verlagen tot het gewenste niveau. Maatregelen kunnen gecombineerd worden met de uitbreiding van de schutcapaciteit van de Volkeraksluizen, waarvoor een MIRT verkenning loopt.

Politiek/bestuurlijk In juni 2009 heeft de stuurgroep Zuidwestelijke Delta een advies uitgebracht aan de staatssecretaris van IenM en de minister van EL&I over hoe de zoetwatervoorziening bij een zout VZM zo goed mogelijk geregeld kan worden. Dit advies is voor een belangrijk deel overgenomen in het Nationaal Waterplan. De in het advies voorgestelde maatregelen zijn verder door Rijk, provincies en waterschappen uitgewerkt. In 2012 is de projectnota afgerond en zijn het MER en de bijbehorende MKBA geactualiseerd. Deze documenten worden betrokken bij het opstellen van de rijksstructuurvisie, die is gericht op een samenhangende ontwikkeling van Grevelingen en Volkerak Zoommeer.

Projecthistorie

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | | | | | | |
| MIRT fase | | | | | | |
| Opgave | | | | | | |
| Oplossing | | | | | | |
| Planning | • | | | | • | • |
| Financiën | | • | | | • | |
| Pol./Best. | | | • | | • | • |

Toelichting op de wijzigingen

2008: door mogelijk extra maatregelen in de infrastructuur wordt projectbesluit later genomen en vertragen start realisatie en oplevering.

2009: de maximale raming is verhoogd tot € 250 mln als gevolg van de meest duurzame oplossing (het zoute alternatief).

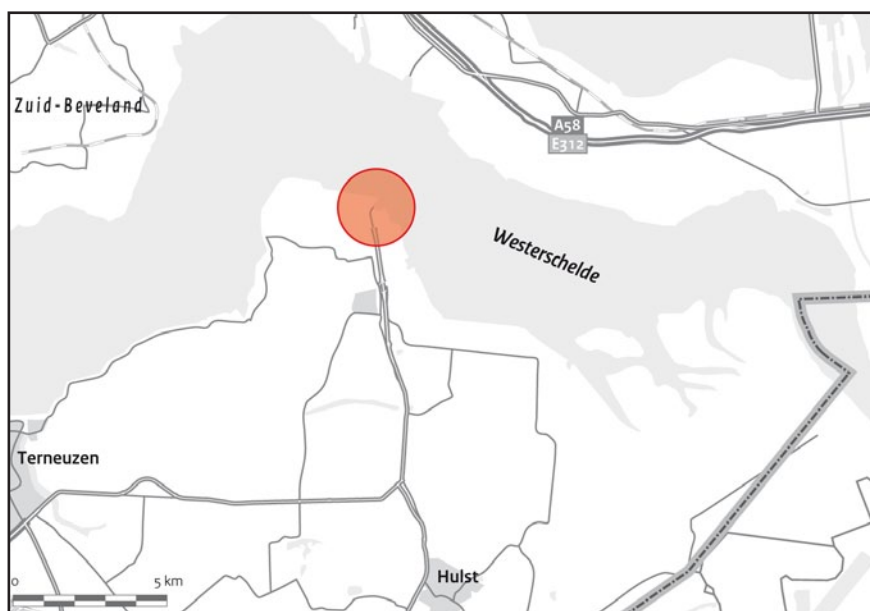
2010: de stuurgroep Zuidwestelijke Delta heeft advies uitgebracht. Een taakstellend budget is nog niet vastgesteld.

2012: de projectbeslissing is gekoppeld aan de integrale besluitvorming in 2012 over de toekomst van het Volkerak Zoommeer en de Grevelingen.

2013: in overleg met de Stuurgroep Zuidwestelijke Delta en met instemming van de betrokken stakeholders is afgesproken om voor de structurering van de besluitvorming over de samenhangende ontwikkeling van Volkerak Zoommeer en Grevelingen een rijksstructuurvisie te starten. Bezien wordt wat hiervan de precieze consequenties zijn voor deze planuitwerking. Besluitvorming hierover vindt plaats in 2015, in samenhang met het kabinetsbesluit over de deltabeslissingen.

Natuurcompensatie- project Perkpolder

| | |
|-------------------|----------------------|
| Gebied | Zuidwestelijke Delta |
| Onderwerp | Waterkwaliteit |
| Ministerie | IenM en EL&I |
| 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 en het natuurherstelprogramma zoals opgenomen in 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 zeedijkten te verleggen of aan te passen. Het nieuwe, buitendijkse natuurgebied maakt onderdeel uit van de gebiedsontwikkeling Perkpolder. De gebiedsontwikkeling Perkpolder combineert de natuurdoelstelling met een sociaal-economische doelstelling. In het plangebied (in totaal 200 ha) worden, naast natuurontwikkeling, ook de functies wonen en recreatie ontwikkeld. De gebiedsontwikkeling implementeert innovaties die zijn ontwikkeld in het Europese project ComCoast. Daarbij worden ontwikkelingen voor de lange termijn waterveiligheid van het gebied gecombineerd met meervoudig ruimtegebruik en duurzame ontwikkeling van functies als wonen, ondernemen en recreëren.

Planning

Start realisatie: 2013
Oplevering: 2015

Financiën Voor dit project is in totaal ca. € 37 mln gereserveerd. De bijdrage van EL&I aan de provincie Zeeland is maximaal € 15 mln en heeft betrekking op de uitvoering van het Natuurpakket Westerschelde.

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. DLG zal het werk door middel van een E&C contract op de markt zetten.

Projecthistorie

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | • | | | | | |
| MIRT fase | | | | | | |
| Opgave | | | | | | |
| Oplossing | | | | | | |
| Planning | | | | | | • |
| Financiën | | | | | • | • |
| Pol./Best. | | | | | • | |

Toelichting op de wijzigingen

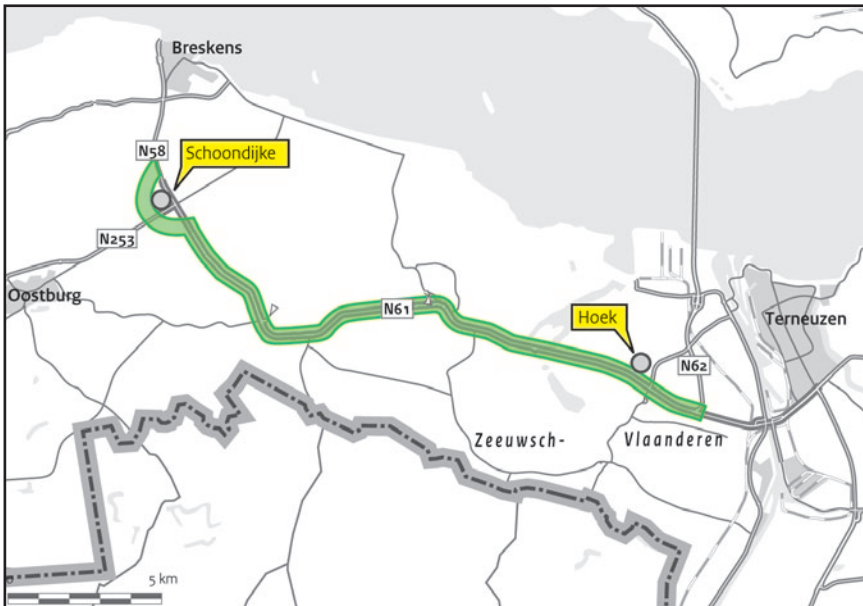
2008: dit project is nieuw in de realisatiefase.

2012: oplevering is vanwege de ingeschatte extra benodigde zettingstijd voor de ondergrond van zeedijkten 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 EL&I aan de provincie Zeeland is binnen het financiële kader van het totale natuurpakket Westerschelde verhoogd van € 12 mln naar (maximaal) € 15 mln.

N61 Hoek-Schoondijke

| | |
|-------------------|----------------------|
| Gebied | Zuidwestelijke Delta |
| Onderwerp | Hoofdwegen |
| Ministerie | IenM |
| Fase | Planuitwerking |



Opgave De verkeersveiligheid is op deze enkelbaansweg in het geding door de vele erfaansluitingen, het ontbreken van een scheiding van snel en langzaam verkeer en het ontbreken van een fysieke middenscheiding. Daarnaast is er sprake van een leefbaarheidsprobleem, omdat de N61 door de kern van Schoondijke loopt.

Oplossing Er wordt uitgegaan van een 100 km/h weg met 2x2 rijstroken tussen Hoek en Biervliet, een 100 km/h 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 vrijliggend fietspad ten noorden van de weg. Er komen 6 rotondes en 5 fietstunnels. Ter hoogte van de Braakman krijgt de weg een 2x1-profiel.

Planning

Tracébesluit: 2011

Start realisatie: 2012

Openstelling: 2014

Financiën Taakstellend budget: € 117 mln (incl. € 10 mln Grondbank en excl. € 3 mln MJPO-budget).

Politiek/bestuurlijk Toezeggingen: 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 afgelopen jaren heeft het project, met name als gevolg van procedurele problemen, vertraging opgelopen. Inmiddels is de N61 opgenomen in de Crisis- en Herstelwet.

Projecthistorie

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | | | | • | | |
| MIRT fase | | | | | | |
| Opgave | | | | | | |
| Oplossing | | | | | | |
| Planning | • | • | • | • | | |
| Financiën | | | | | | |
| Pol./Best. | | | | | | |

Toelichting op de wijzigingen

2008: als gevolg van vertraging in het luchtonderzoek moesten verkeersprognoses geactualiseerd worden. Hierdoor wordt de oplevering met 1 jaar vertraagd.

2009: als gevolg van nieuwe jurisprudentie is besloten een aanvullend MER te publiceren. Het project is tevens vertraagd als gevolg van landelijke luchtproblematiek.

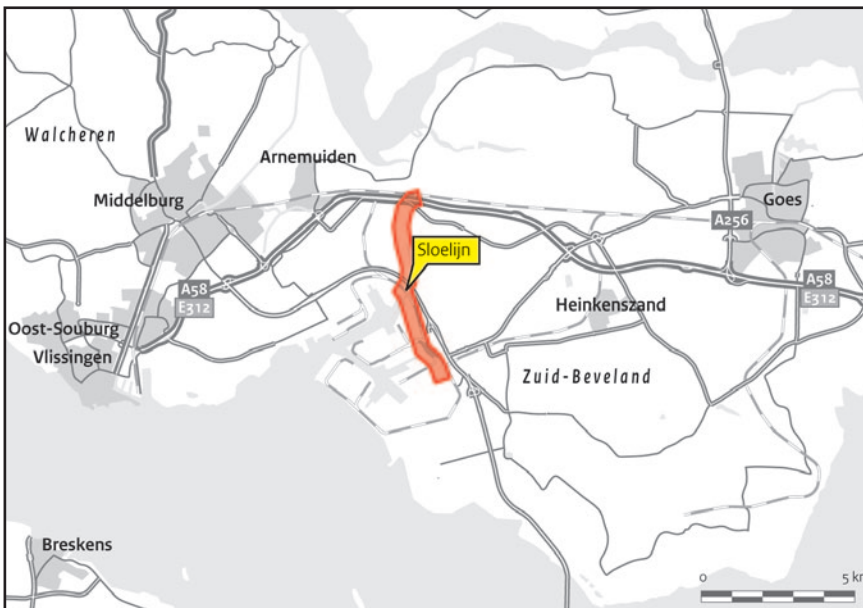
2010: het opstellen van het aanvullende MER heeft geleid tot vertraging van de besluitvorming.

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.

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. Op dit moment moeten de treinen uit het Sloegebied van locomotief wisselen in Roosendaal, omdat de Sloelijn niet geëlektrificeerd is en de treinen verder met een e-locomotief gereden dienen te worden (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 milieu-eisen (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-Roosendaal (Zeeuwse lijn) getroffen.

Planning

Tracébesluit: 2004

Start realisatie: 2004

In gebruik: 2008

Oplevering: Sloelijn niet geëlektrificeerd: 2008

Elektrificatie Sloelijn: 2009

Nieuw Besluit geluidsmaatregelen Zeeuwse Lijn: 2010

Oplevering Geluidsmaatregelen Zeeuwse Lijn: 2016

Financiën Taakstellend budget: € 18 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 Constructiecontract (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.

Projecthistorie

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | | | | | • | |
| MIRT fase | | | | | | |
| Opgave | | | | | | |
| Oplossing | | | | | | |
| Planning | | | • | • | • | • |
| Financiën | | | • | | • | |
| Pol./Best. | | | | | | |

Toelichting op de wijzigingen

2010: budget verlaagd als gevolg van verwerken van een aanbestedingsmeevallert van € 1.7 mln voor de Zeeuwse Lijn. Door herberekening van de geluidsmaatregelen en uitvoering van geluidsmaatregelen in de gemeente Goes is vertraging ontstaan.

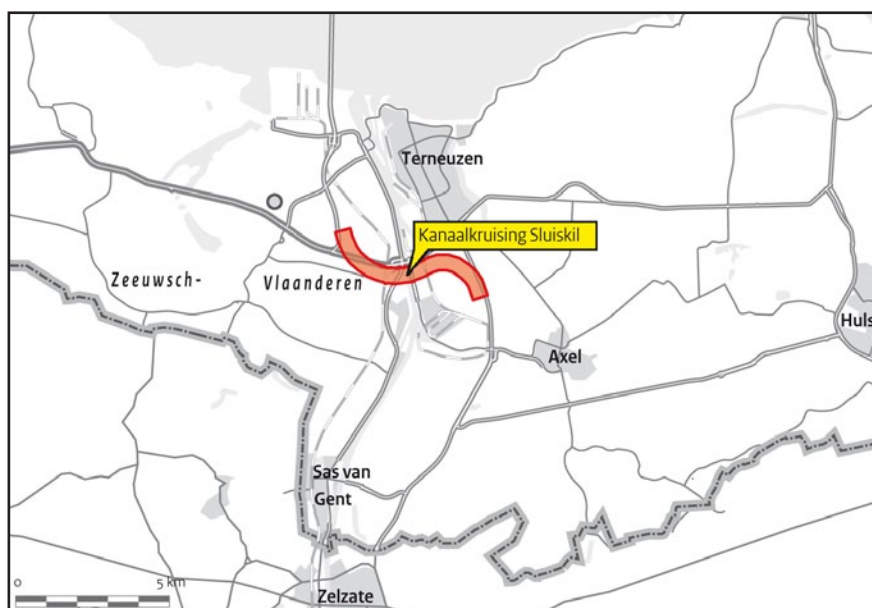
2011: aangepaste geluidsmaatregelen op de Zeeuwse Lijn zijn op verzoek van de Raad van State opnieuw beoordeeld en berekend. Uitvoeringsperiode deelproject is verlengd.

2012: de Sloelijn is opgeleverd gerealiseerde uitgaven zijn uit het projectbudget gehaald. Nieuw Besluit geluidsmaatregelen ligt ter inzage en aanvullende werkzaamheden worden na behandeling van zienswijzen gestart. Oplevering aanvullende werkzaamheden is door deze procedure verlengd.

2013: de behandeling van de zienswijzen voor het nieuwe pakket met geluidsmaatregelen is vertraagd. De gemeente Goes heeft de oorspronkelijke oplossing (een betonnen bak) op basis van nadere studies herzien en in het najaar van 2012 zal een nieuw pakket van maatregelen worden vastgesteld. 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.

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

Gunning: 2010

Start realisatie: 2011

Openstelling tunnel: 2015

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 € 147,3 mln. Het nog niet aan de provincie uitgekeerde gedeelte van deze bijdrage wordt jaarlijks geïndexeerd met de daadwerkelijk uitgekeerde IBOI. 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 Sluiskiltunnel afgerond. Het winnende ontwerp is een 200 m langere tunnel dan het referentieontwerp.

Projecthistorie

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | | | | | | |
| MIRT fase | | | | • | | |
| Opgave | | | | | | |
| Oplossing | • | | | | • | |
| Planning | | • | | | • | |
| Financiën | • | | • | | • | |
| Pol./Best. | | | | | | |

Toelichting op de wijzigingen

2008: onderzocht wordt een tunnel onder het kanaal. Er is een intentieverklaring (november 2006) afgesloten waarin de voorgenomen financiering is opgenomen.

2009: planuitwerking is stilgelegd totdat de regio de financiering rond gekregen heeft.

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).

Capaciteit Volkeraksluizen

| | |
|-------------------|----------------------|
| Gebied | Zuidwestelijke Delta |
| Onderwerp | Hoofdvaarwegen |
| Ministerie | IenM |
| Fase | Verkenning |



Opgave In de Nota Mobiliteit (NoMo) zijn de Volkeraksluizen aangemerkt als potentieel benuttingsknelpunt voor de scheepvaart in de periode 2011-2020. 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. De MIRT Verkenning komt voort uit de Gebiedsagenda Zeeland 2010, met als opgave o.a. het creëren van optimale achterlandverbindingen en het stimuleren van de binnenvaart. De binnenvaartroutes dienen zo robuust te zijn, dat ook de verwachte toename van het aantal binnenvaartbewegingen goed kan worden afgewikkeld. De opgave van de MIRT Verkenning is het formuleren van een voorkeursalternatief waarmee de Volkeraksluizen in de toekomst een veilige en vlotte afwikkeling van de beroepsvaart kunnen accommoderen. Deze opgave heeft raakvlakken met andere in het gebied voorgenomen ruimtelijke ontwikkelingen en inrichtingsmaatregelen. Het is van belang de besluitvorming over toekomstige maatregelen voor de scheepvaart bij de Volkeraksluizen in de tijd zoveel mogelijk gelijk te schakelen met de besluitvorming over de waterkwaliteit en de waterberging (beide lopende MIRT Planuitwerkingen). Deze MIRT Verkenning zal daarom goed aansluiten en rekening houden

met andere relevante ontwikkelingen en lopende besluitvormingstrajecten in het gebied.

Planning Voorkeursbeslissing najaar 2012.

Betrokkenen Het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2010 (Noord-Brabant) heeft ingestemd met het nemen van de startbeslissing voor deze MIRT Verkenning door het Rijk. De provincie Noord-Brabant, de gemeenten Oost-Flakkee en Moerdijk en een vertegenwoordiger van de stuurgroep Zuidwestelijke Delta hebben zitting in de stuurgroep van het project.

Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen in de Rijn-Scheldeverbinding

| | |
|-------------------|----------------------|
| Gebied | Zuidwestelijke Delta |
| Onderwerp | Hoofdvaarwegen |
| Ministerie | IenM |
| Fase | Verkenning |



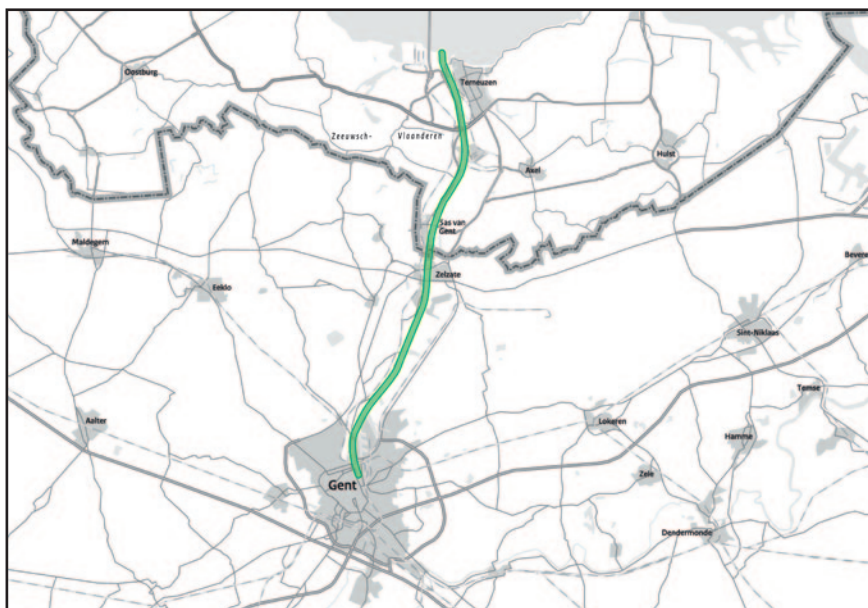
Opgave In het kader van de Nota Mobiliteit is gesignaleerd dat er sprake is van een potentieel knelpunt ten aanzien van het aantal ligplaatsen op de Rijn-Scheldeverbinding. Het gebrek aan ligplaatsen bemoeilijkt een goede logistieke planning voor de binnenvaartondernemer in verband met de internationale wet- en regelgeving op het gebied van vaar- en rusttijden. Daarnaast vergroot de ontoereikende ligplaatscapaciteit de kans op onveilig vaargedrag. Naast veiligheid in het algemeen gaat het tevens om voldoende ligplaatsruimte voor schepen met gevaarlijke stoffen.

Planning In de verkenning wordt aandacht besteed aan de benutting van de bestaande ligplaatsen en overige knelpunten op de corridor, met name bij de sluiscomplexen Volkerak, Kreekrak, Krammer en Hansweert. De verkenning is in 2010 opgeleverd. In het najaar 2012 wordt een besluit over het vervolg verwacht.

Betrokkenen Ministerie van IenM.

Grote zeesluis in kanaal Gent-Terneuzen

Gebied Zuidwestelijke Delta
Onderwerp Hoofdvaarwegen
Ministerie IenM
Fase Planuitwerking



Opgave Op grond van het Derde Memorandum van Overeenstemming tussen Vlaanderen en Nederland (maart 2005), is besloten tot een gezamenlijke Vlaams-Nederlandse verkenning van de maritieme toegankelijkheid van de Kanaalzone Gent-Terneuzen, gezien de logistieke potentie van deze zone, trekker van de regionale economie. Door de ontwikkelingen in afmetingen van zeeschepen en toenemende congestie door o.a. groei van de binnenvaart (mede door de tot stand te brengen Seine-Nord verbinding) wordt het sluiscomplex in Terneuzen als steeds groter knelpunt ervaren. Uit de Nota Mobiliteit blijkt dat de maximum capaciteit van de sluisen voor de binnenvaart in zicht komt. Verwachting is dat de huidige middensluis komt te vervallen.

Oplissing Om tegemoet te komen aan zowel capaciteit- als schaalvergroting, wordt de aanleg van een grote zeesluis binnen het bestaande complex verder uitgewerkt. Netto uitgangsafmetingen zijn 427m x 55m x 16m (lxbxd). In de planuitwerkingsfase zal op diverse vlakken (zoals afmetingen en financiering) gezocht worden naar optimalisaties binnen de gestelde budgettaire randvoorwaarden en uitgangspunten als life cycle cost management.

Planning Het streven is om de planuitwerkingsfase eind 2014 te hebben afgerond. De Vlaams-Nederlandse Schelde Commissie (VNSC), is hiermee belast.

Financiën Nederland betaalt voor een nieuwe grote zeesluis bij Terneuzen een bijdrage aan de kosten van de aanleg van de sluis en de eerste 30 jaar onderhoud en beheer van in totaal € 141,9 mln euro (excl. BTW, pp 2008). Dit bedrag staat vast en wijzigt niet als de sluis duurder of goedkoper blijkt dan de huidige raming van € 1.005 mln (€ 930 mln aanleg plus € 75 mln voor 30 jaar onderhoud, pp 2008, excl. BTW). De regio draagt € 10 mln euro bij aan de Nederlandse bijdrage. Vlaanderen en Nederland dragen elk de BTW voor hun aandeel in de projectkosten.

Politiek/bestuurlijk Op 19 maart 2012 hebben de Vlaamse en Nederlandse bevoegde bewindslieden een akkoord ondertekend. Hierop heeft de minister besloten tot een planuitwerkingsfase. Parallel aan deze fase worden verdragsonderhandelingen gestart. Verwachting is dat dit Verdrag eind 2014 ter goedkeuring aan het parlement kan worden voorgelegd.

Betrokkenen Het ministerie van IenM en voor de Vlaamse overheid het Departement Mobiliteit en Openbare Werken.

Uitvoering In principe via een geïntegreerd DBFM contract. Indien in de planuitwerkingsfase blijkt dat een andere vorm meer voordelen biedt, kan alsnog worden besloten tot een andere contractvorm.

Projecthistorie

'08 '09 '10 '11 '12 '13

Algemeen

MIRT fase

Opgave

Oplissing

Planning

Financiën

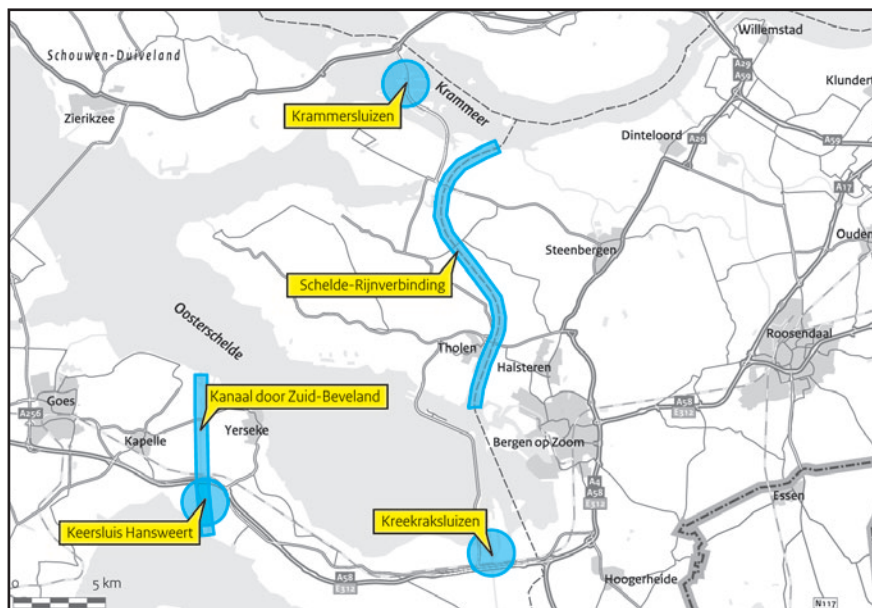
Pol./Best.

Toelichting op de wijzigingen

2013: het project is overgegaan naar de planuitwerkingsfase.

Rotterdam-België/Zeeland (renovatie o.a. Volkeraksluizen en baggeren)

| | |
|-------------------|----------------------|
| Gebied | Zuidwestelijke Delta |
| Onderwerp | Hoofdvaarwegen |
| Ministerie | IenM |
| Fase | Beheer en onderhoud |



Opgave Momenteel is een vlotte en veilige doorstroming van het scheepvaartverkeer over de corridor Rotterdam-Gent/Antwerpen niet gegarandeerd. Dit wordt deels veroorzaakt doordat het vaarwater in deze hoofdtransportas niet op de gewenste diepte is. Op deze vaarroutes is de gegarandeerde scheepsdiepgang 4 meter; dit geldt voor de Schelde-Rijn verbinding (SRV) en voor de route via het Kanaal door Zuid-Beveland (KZB). Om de diepgang te waarborgen dient de vaarwegbodem in de Oosterschelde, KZB en SRV op NAP- 7,00 m te blijven. Voor het zuidelijk kanaalpand van de SRV geldt een bodemdpte van NAP- 3,40 m bij een Kanaalpeil van 1,85+ NAP. Ook zijn deelinstallaties van de in deze vaarweg gelegen kunstwerken aan het eind van de technische levensduur. Hierdoor kunnen veelvuldig storingen optreden met mogelijk zelfs langdurig uitval van het complex.

Oplossing Om de doorstroming op de corridor Rotterdam-Gent/Antwerpen te kunnen garanderen moet onderhoudsbaggerwerk plaatsvinden. Daarnaast is de renovatie noodzakelijk van

- de Volkeraksluizen, inclusief het wisselen van de deuren;
- de Kreekraksluizen, inclusief deuraandrijvingen;
- de Krammersluizen;
- de sluizen Hansweert.

De renovaties van de sluizencomplexen omvatten de renovaties van de elektrotechnische en de werktuigbouwkundige installaties en de bouw van een nieuw bedieningsgebouw. Het huidige bedieningsgebouw biedt namelijk niet voldoende ruimte voor de nieuwe elektrotechnische installaties. Daarnaast worden 12 sluisdeuren geconserveerd en gewisseld en worden de huidige mechanische deurschuifbewegingswerken vervangen door hydraulische bewegingswerken.

Planning

Start uitvoering: 2005
Oplevering: 2013

Financiën Raming kosten: € 89 mln.

Projecthistorie

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | | | | | | |
| MIRT fase | | | | | | |
| Opgave | | | | | | |
| Oplossing | | | | | | |
| Planning | | | | • | • | • |
| Financiën | | | | | • | |
| Pol./Best. | | | | | | |

Toelichting op de wijzigingen

2010: om de hinder voor de vaarweggebruiker te minimaliseren, wordt het deelproject renovatie van de besturings-, elektrische en overige installaties van de sluizencomplexen Hansweert en Kreekrak, gecombineerd met de realisatie van de bediening op afstand op deze complexen. Dit deelproject wordt hierdoor naar verwachting medio 2011 afgerond.

2011: als gevolg van vertraging in het in uitvoering brengen van het project MOBZ (bediening op afstand) is de oplevering van dit project met twee jaar vertraagd.

2012: de projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 16 mln).

2013: een deel van de werkzaamheden wordt in combinatie uitgevoerd met de realisatie van de Modernisering van de Objectenbediening in Zeeland. Dit project zal pas in 2014 worden opgeleverd. De werkzaamheden behorend bij het project Rotterdam-België/Zeeland zullen in 2013 zijn afgerond.



Brabant | 6

Visie

Hoofdoopgaven

Gebieden met concentratie van
opgaven van nationaal belang

Overige gebiedsopgaven

Kaarten

Project- en programmabladen

Visie

Het MIRT-gebied Brabant omvat de provincie Noord-Brabant. 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 daarnaast 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 kenniseconomie 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 en health, chemie en creatieve industrie centraal.

Door de fijnmazige vervlechting van stad en ommeland heeft Brabant een aantrekkelijk vestigings- 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 omliggende stedelijke regio's.

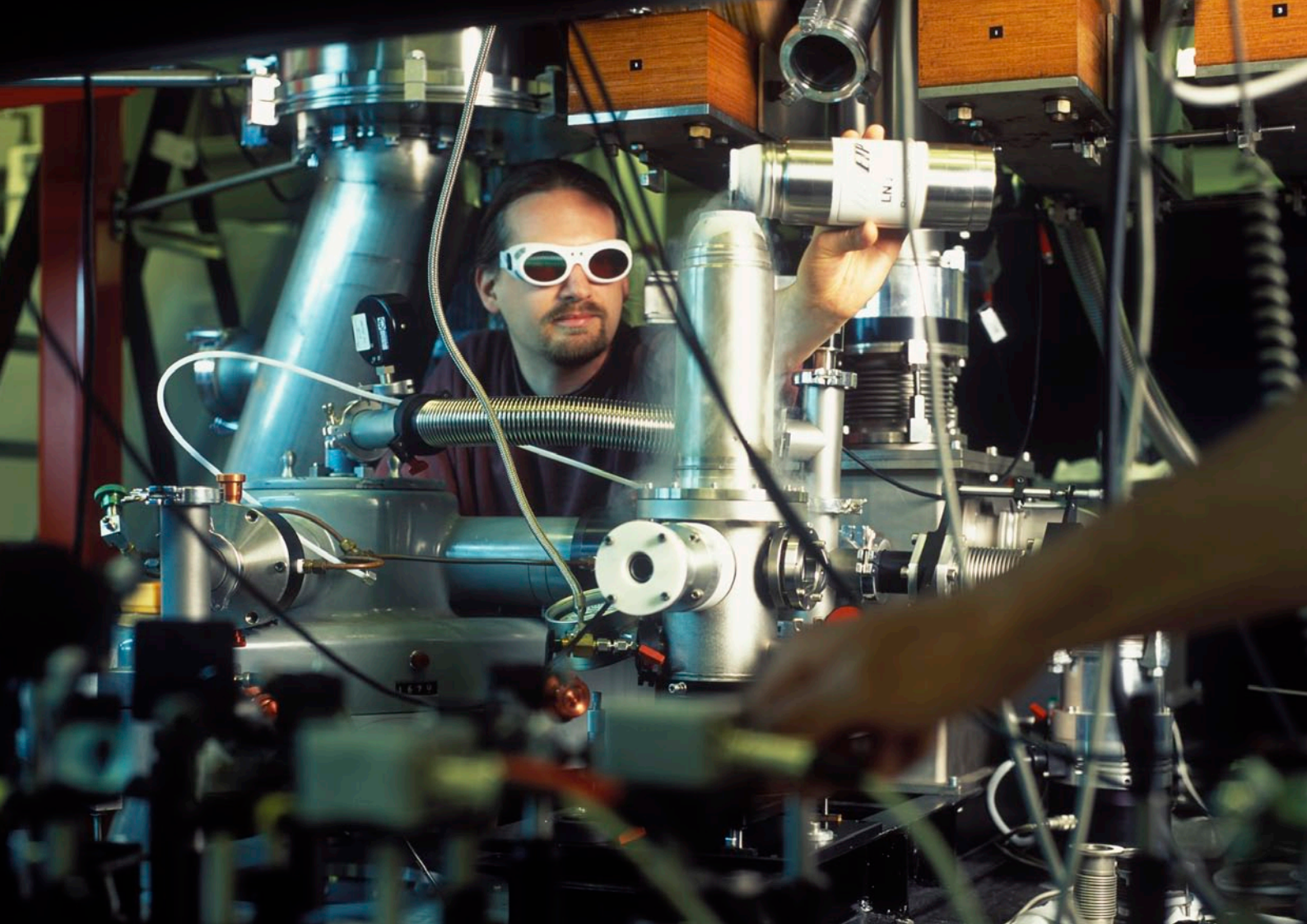
Hoofdoopgaven

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 de Maintenance Valley: een ruimtelijke concentratie van bedrijven die gespecialiseerd zijn in het vakkundig onderhoud bij kapitaalintensieve productie- en maakbedrijven.

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, verbeteren of realiseren van de bereikbaarheid via weg (o.a. op de A58 en A67 als achterlandverbinding van de Mainport Rotterdam), water (Wilheminakanaal, Zuid-Willemsvaart), spoor (o.a. via verbindingen met HSL-stations in Düsseldorf, Luik en Aken) en de lucht (o.a. via Eindhoven Airport). Daarnaast is ruimte nodig voor het transport van (gevaarlijke) stoffen via buisleidingen. Voor de bereikbaarheidsopgave binnen Brabant wordt ingezet 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 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 Noord-Brabant ligt een opgave voor het aanwijzen van voorkeursgebieden voor grootschalige windenergie en het robuust en compleet maken van het hoofdenergienetwerk (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. 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 lopende actualisatie van de gebiedsagenda Brabant zal de inzet van Rijk en regionale partners in afstemming met het bedrijfsleven voor de integrale opgave voor de Brainport Eindhoven nader worden uitgewerkt.

Maintenance Valley in West-/Midden-Brabant

In Maintenance Valley zijn de topsectoren life sciences en high tech systemen en materialen en chemie gevestigd. Maintenance Valley staat vooral voor verscheidene ontwikkelingen in het onderhoud bij kapitaalsintensieve productie- en maakbedrijven, waaronder

vliegtuigonderhoud, die als doel hebben de Nederlandse positie in de internationale MRO-wereld (onderhoud, reparatie en revisie) te versterken. Voor het verder uitbouwen van de logistieke functie gaat met name aandacht uit naar de koppeling met het multimodale netwerk van de wereldhavens Rotterdam en Antwerpen met de potentie van gecombineerde zee-/binnenhaven Moerdijk als knooppunt naar het achterland. De inzet van Rijk en regionale partners voor Maintenance Valley wordt nader uitgewerkt en ingevuld in de actualisatie van de gebiedsagenda Brabant.

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.

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 (zie 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 toepassen en combineren van bestaande producten en diensten door onderwijsinstellingen, overheid en bedrijfsleven op een creatieve, nieuwe manier. 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 is om daarbij de ruimtelijke

Algemeen

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






Economie

Topsectoren



-  High Tech Systemen en Materialen
-  Creatieve Industrie
-  Life Sciences & Health
-  Chemie

-  Brainport Eindhoven
-  Militaire luchthaven met burgermedegebruik
-  Zeehaven van nationale betekenis
-  Binnenhaven van nationale betekenis
-  Multimodaal knooppunt




Bereikbaarheid

-  Hoofdwegennet
-  Onderliggend wegennet
-  Hoofdspoorwegennet
-  HOV-net
-  Hoofdvaarwegennet







Natuur, Landschap & Erfgoed

-  Nationale herijkte Ecologische Hoofdstructuur op land
-  Cultureel erfgoedgebied op (voorlopige) lijst werelderfgoed



Water

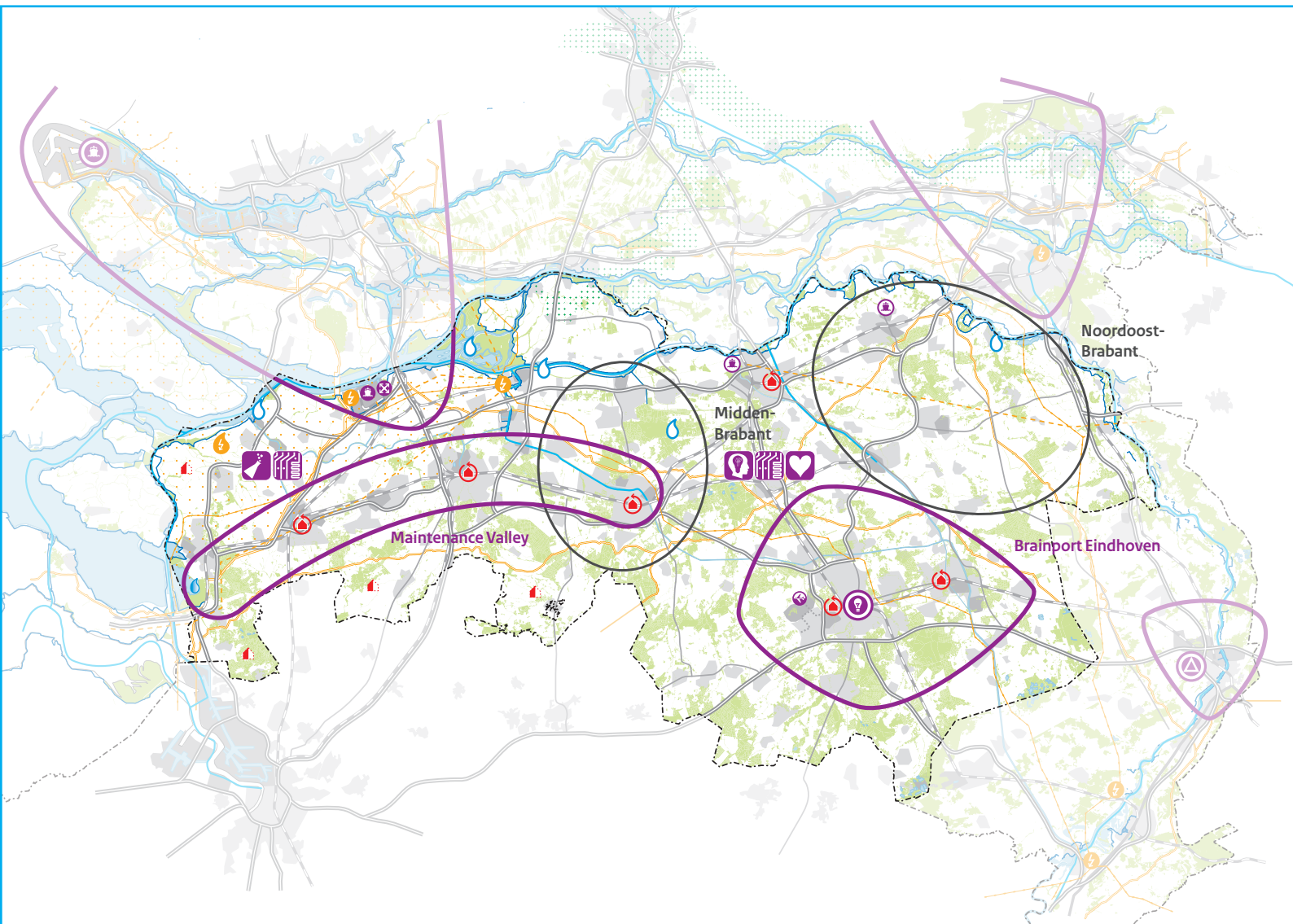
-  Wateroverlast
-  Waterveiligheid: waarborgen primaire veiligheid
-  Waterkwaliteit

Energie

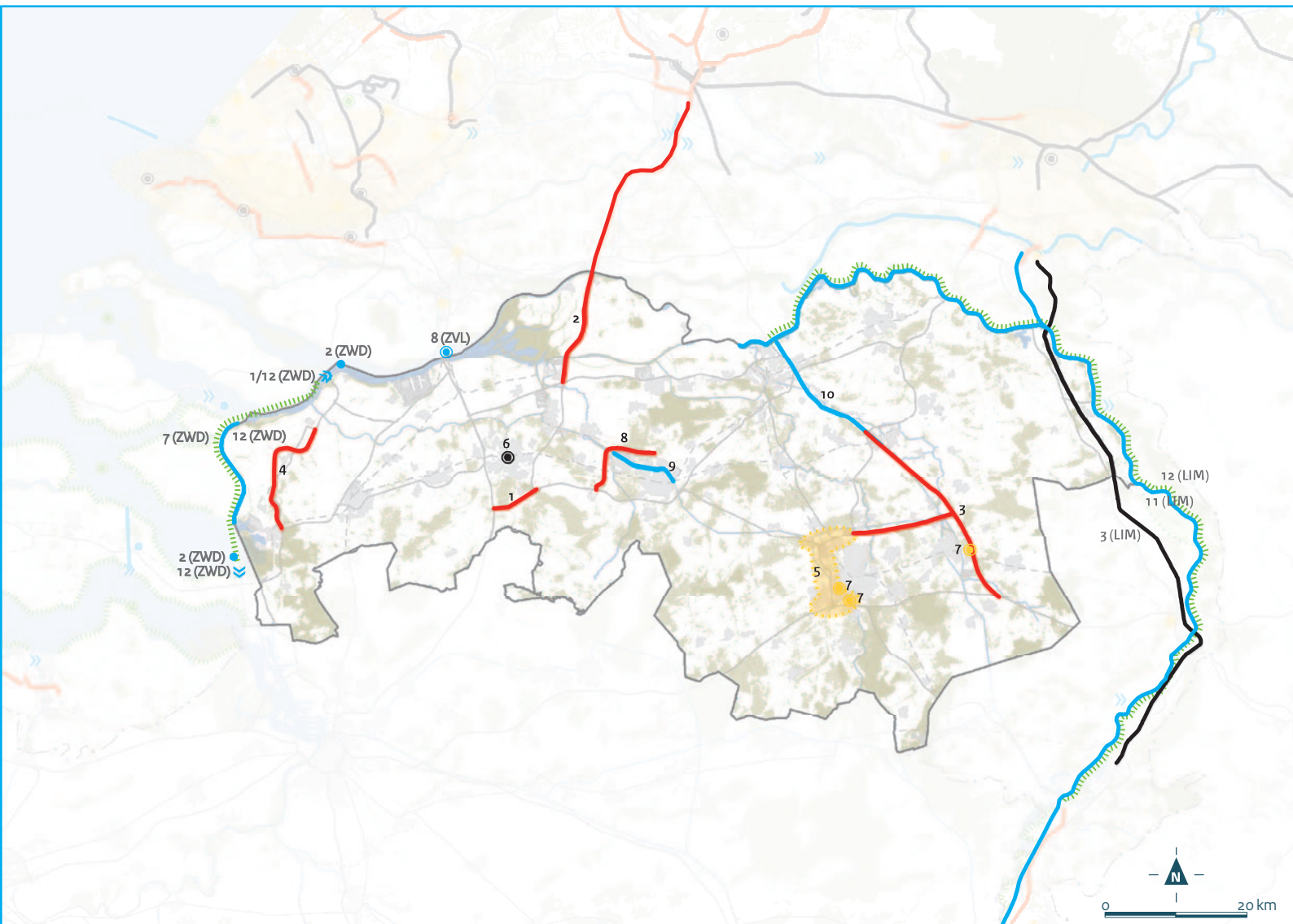
-  (Mogelijke) vestigingsplaats elektriciteitsproductie $\geq 500\text{MW}$
-  Kansrijk gebied windenergie (illustratief)
-  Waterenergie
-  Hoogspanningsverbinding $\geq 220\text{kV}$
-  Nieuwe hoogspanningsverbinding (indicatief)
-  Buisleidingenstrook

Woningbouw

-  Stedelijke vernieuwing
-  Extensivering / herstructurering



| | | |
|-----|--|------------|
| | VERKENNING | PAG |
| 1) | A58 Sint Annabosch-Galder | 222 |
| | PLANUITWERKING | PAG |
| 2) | A27 Houten-Hooipolder | 223 |
| 3) | Eindhoven/Helmond, voltooiing verkeersruit (T-structuur) | 226 |
| | REALISATIE | PAG |
| 4) | A4 Dinteloord-Bergen op Zoom | 224 |
| 5) | Brainport Eindhoven | 230 |
| 6) | Breda Centraal (t.b.v. Nieuw Sleutelproject) | 225 |
| 7) | Sterke regio's: Brabant | 231 |
| 8) | Tilburg Noordwesttangent | 227 |
| 9) | Wilhelminakanaal Tilburg | 228 |
| 10) | Zuid-Willemsvaart, omleggen en opwaarderen (Maas-Veghel) | 229 |



- wegen
- spoor/OV
- vaarwegen
- »» sluis
- ligplaats
- ⊙ integrale/multimodale ontwikkelingen

* (ZVL)
 * (LIM) regio-overschrijdende projecten; zie kaart betreffende regio
 *(ZWD)

A58 Sint Annabosch-Galder

| | |
|-------------------|------------|
| Gebied | Brabant |
| Onderwerp | Hoofdwegen |
| Ministerie | IenM |
| Fase | Verkenning |



Opgave De 160 km lange autosnelweg A58 loopt vanuit Vlissingen 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 2028 op de A58 tussen Breda en Tilburg een knelpunt kan ontstaan.

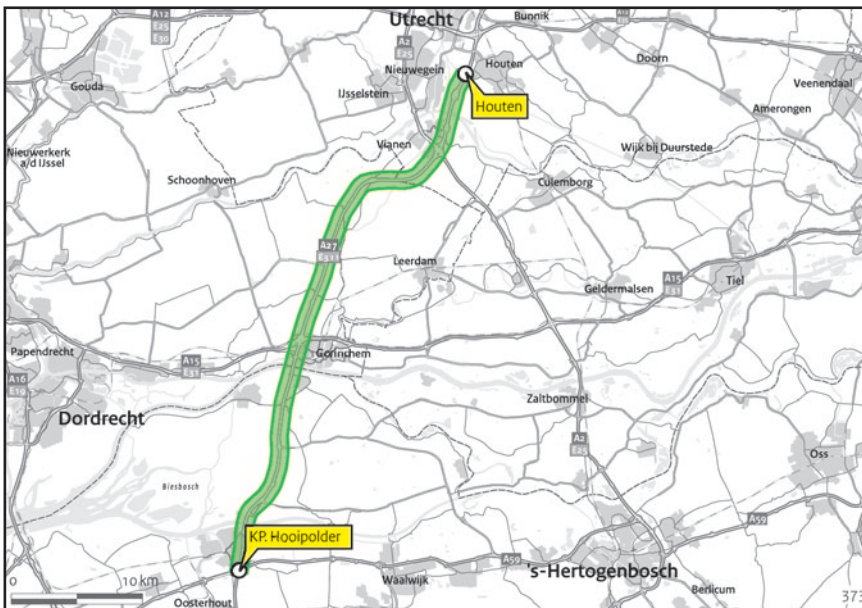
Oplossing In het bestuurlijk overleg MIRT najaar 2010 is de startbeslissing vastgesteld, met daarin als voorkeursoplossing verbreding naar 2x3 rijbanen op het traject Sint Annabosch en Galder. De verkenning concentreert zich op het toetsen van nut en noodzaak inclusief de haalbaarheid van de voorgestelde oplossing.

Planning Dit project doorloopt de verkorte 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 (op basis van het Financiële plan DBFM-plus) vormen het uitgangspunt voor het opstellen van het ontwerp-tracébesluit en de marktbenadering.

Politiek/bestuurlijk In het bestuurlijk overleg MIRT najaar 2011 is afgesproken dat het Rijk in het MIRT in de periode 2021-2023 een voorlopig budget reserveert voor twee deeltrajecten van de A58 Annabosch-Galder en Eindhoven-Tilburg. Dit voorlopige budget is voornamelijk op € 425 mln bepaald, na 2020.

A27 Houten-Hooipolder (voormalig Utrecht (Lunetten)-Hooipolder)

| | |
|-------------------|----------------|
| Gebied | Brabant |
| Onderwerp | Hoofdwegen |
| Ministerie | IenM |
| Fase | Planuitwerking |



Opgave Op de A27 Breda-Utrecht neemt de omvang van de automobiliteit toe. De voorziene reistijden voldoen niet aan de in de Nota Mobiliteit voor 2020 geformuleerde streefwaarden. Prominent knelpunt is tevens de Merwedeburg bij Gorinchem waarvoor versnelde uitvoering gewenst is. Daarnaast is er sprake van veiligheids- en leefbaarheidsproblemen (geluidhinder, luchtkwaliteit en barrièrewerking), die samenhangen met de A27.

Oplossing Op basis van de startnotitie zijn in de eerste fase MER de volgende verbredingsalternatieven onderzocht:

- 2x3 rijstroken met regionale verbindingen
- deels 2x3, deels 2x4 rijstroken
- deels 2x3, deels 4x2 rijstroken

Gezien het beperkte budget is er de noodzaak uit te gaan van een versoebde variant, met een zo groot mogelijk probleemoplossend vermogen. Binnen dit alternatief wordt prioriteit gegeven aan de deeltrajecten Houten-Everdingen en Scheiwijk-Werkendam. Daarnaast wordt bekeken op welke wijze binnen het budget invulling kan worden gegeven aan de verbetering van de doorstroming van Knooppunt Hooipolder. Een deel van het traject, Lunetten-Houten, is overgedragen aan het project Ring Utrecht.

Planning

Besluit voorkeursalternatief: voorjaar 2013
OTB: 2014
Start realisatie: 2016

Financiën Taakstellend budget € 695 mln. Van het oorspronkelijke budget van € 740 mln is € 15 mln overgeheveld naar Ring Utrecht t.b.v. Lunetten-Houten. Hierbij is rekening gehouden met een PPS taakstelling van € 30 mln.

Politiek/bestuurlijk Gemeente Gorinchem heeft wens voor ontsluiting van bedrijventerrein Gorinchem-Noord. In het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2011 is besloten dat RWS in 2^e fase MER vanwege budgettaire tekorten een versoeringsonderzoek uitvoert en een faseringsplan opstelt; uitgangspunt is dat trajectdeel Werkendam-Scheiwijk en aansluiting op de Ring Utrecht prioriteit krijgen. De uitvoering van de andere trajectdelen kan daarna, afhankelijk van het beschikbare budget, gefaseerd plaatsvinden. In het bestuurlijk overleg MIRT najaar 2011 is vastgelegd dat de regio niet bereid is tot cofinanciering en is het taakstellend budget op € 695 vastgesteld. Aan de Kamer is toegezegd dat budget dat niet nodig is voor de prioritaire delen of voor risicoservering, ingezet wordt voor de overige delen, met prioriteit voor knooppunt Hooipolder.

Uitvoering Er wordt onderzocht op welke wijze marktpartijen kunnen worden betrokken.

File Top 50 Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 16, 36 en 49 van de File Top 50.

Projecthistorie

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | | | | | | |
| MIRT fase | | | | | | |
| Opgave | | | | | | |
| Oplossing | | | | | • | • |
| Planning | | | • | | | • |
| Financiën | | | | | | • |
| Pol./Best. | | | | | • | • |

Toelichting op de wijzigingen

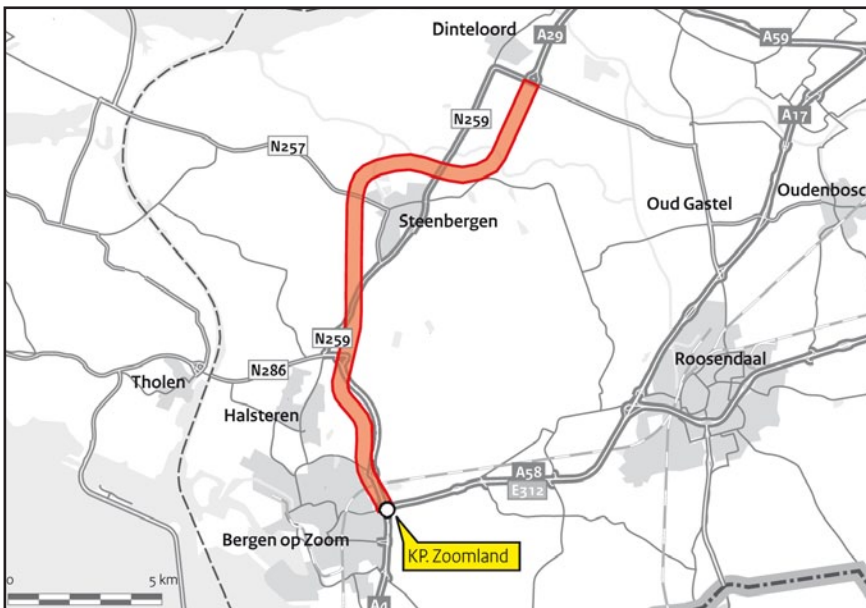
2010: gezien de complexiteit van het project is gekozen om te starten met een trechteringstraject en zo te komen tot één gedragen voorkeursalternatief. Dit is in lijn met de adviezen van commissie Elverding. Het tracébesluit vertraagt hierdoor. De start van de realisatie en de oplevering blijven ongewijzigd.

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 versoebd alternatief E met een zo groot mogelijk oplossend vermogen. Vanwege de overdracht van het deelproject Lunetten – Hooipolder aan de Ring Utrecht is € 15 mln op het budget in mindering gebracht.

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 vervangende weg, de N259, die door en langs een aantal woonkernen loopt, is onvoldoende ingericht om het groeiende verkeer op termijn goed te kunnen afwikkelen. 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

Tracébesluit: 2011

Start realisatie: 2011

Openstelling Steenbergen: 2015

Financiën Taakstellend budget: € 269 mln (incl. bijdrage van € 63 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 Steenbergse 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.

Projecthistorie

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | | | | • | | |
| MIRT fase | | | | | • | |
| Opgave | | | | | | |
| Oplossing | | | • | | | |
| Planning | | • | • | | • | • |
| Financiën | • | • | • | | | |
| Pol./Best. | • | | | | | |

Toelichting op de wijzigingen

2008: aan de Tweede Kamer is medege-deeld dat een poging wordt gedaan een aquaduct binnen het budget te realiseren.

2009: zomer 2008 zijn afspraken gemaakt met de regio over aanvullende financiering. De regio draagt € 15 mln extra bij en het Rijk € 60 mln (excl. BLD-bijdrage). De regio heeft ingestemd met latere uitvoering dan 2010. Door financiële tekorten is de aanbestedingsprocedure tijdelijk opgeschort.

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).

2013: door een extra bijdrage van Steenbergen wordt aquaduct mogelijk.

Breda Centraal (t.b.v. Nieuw Sleutelproject)

| | |
|-------------------|---------------------|
| Gebied | Brabant |
| Onderwerp | Spoorwegen personen |
| Ministerie | IenM |
| Fase | Realisatie |



Opgave De huidige Euregionale positie van Breda kan uitgebouwd 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

2015: Oplevering OV-terminal

2018: Oplevering gebied

Financiën Totale taakstellende bijdrage IenM bedraagt € 80 mln.

- OV-terminal: € 55 mln Infrafonds, € 9 mln Hoofdstuk XII
- Gebiedsontwikkeling: € 16 mln Hoofdstuk XII

Politiek/bestuurlijk

- 2005: tussenovereenkomst tussen Rijk, de 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 waaronder de NSP-subsidie en MIT-subsidie worden verstrekt.
- 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 aan de voorwaarden voor het verstrekken van subsidies door voormalig VROM en VenW en voor besluit tot realisatie door de opdrachtgevers ProRail, gemeente Breda, NS Ontwikkeling en NS Stations.
- 2010: bestuurlijk overeenstemming bereikt over bezuinigingen en planaanpassingen als gevolg van kostenstijgingen door uitloop van de planvoorbereiding zonder de NSP kwaliteit ter discussie te stellen.

Uitvoering Marktpartijen zijn betrokken bij de vastgoedexploitatie van het gebied en de OV-terminal. OV-terminal definitieve gunning op 28 februari 2012.

Projecthistorie

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | • | • | | | | |
| MIRT fase | | | | | | |
| Opgave | | | | | | |
| Oplossing | | | | | | |
| Planning | | | | • | | • |
| Financiën | • | • | | • | | • |
| Pol./Best. | | | | | | |

Toelichting op de wijzigingen

2008: derde perron is gerealiseerd, inclusief uitbreiding sporenlay-out, 1^e fase. Taakstellende bijdrage VenW is incl. BTW.

2009: bouw van de reizigerstunnel is in 2007 gestart. Uitbreiding sporenlay-out 2e fase is medio 2008 afgerond. Op verzoek van Breda is de bijdrage verhoogd voor de geluidsschermen om deze in het stationskwartier aan te laten sluiten op de reeds gerealiseerde schermen voor de HSL. De bijdrage is verhoogd om de planuitwerkingskosten te dekken.

2011: als gevolg van het oprekken van de besteksfase en uitwerken van bezuinigingsopties is de oplevering van de OV-terminal met één jaar vertraagd. Vanwege de langere looptijd en complexiteit van het project is het taakstellende budget met € 6 mln verhoogd.

2013: start bouw OV-terminal heeft vertraging opgelopen als gevolg van afhandeling beroepen tegen spoorwegwetvergunning 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.

Eindhoven/Helmond, voltooiing verkeersruit (T-structuur)

| | |
|-------------------|---------------------------------|
| Gebied | Brabant |
| Onderwerp | Regionale/lokale infrastructuur |
| Ministerie | IenM |
| Fase | Planuitwerking |



Opgave De pilot MIRT Verkenning Zuidoostvleugel BrabantStad stelt 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 desbetreffend projectblad), 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. Het project is tevens één van de vijf prioriteiten uit de MobiliteitsAanpak, die onder meer een robuust wegennet tot doel heeft.

Oplossing Voor voltooiing van de verkeersruit wordt de aanleg van 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 gebiedsuitwerking getekend. De T-structuur maakt hiervan onderdeel uit.

Planning

Business case gereed: uiterlijk 1 juli 2013
Besluitvorming over provinciaal inpassingsplan: 2014
Start realisatie: 2017

Financiën De taakstellende rijksbijdrage is vastgesteld op maximaal € 259 mln. Provincie Noord-Brabant en het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE) hebben respectievelijk € 450 mln en € 112,5 mln gereserveerd.

Uitvoering De provincie Noord-Brabant is verantwoordelijk voor de uitvoering van dit project.

Projecthistorie

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | | | • | | | |
| MIRT fase | | | | | | |
| Opgave | | | | | | |
| Oplossing | | | | | | |
| Planning | | | | | | |
| Financiën | | | | • | | |
| Pol./Best. | | | | | | |

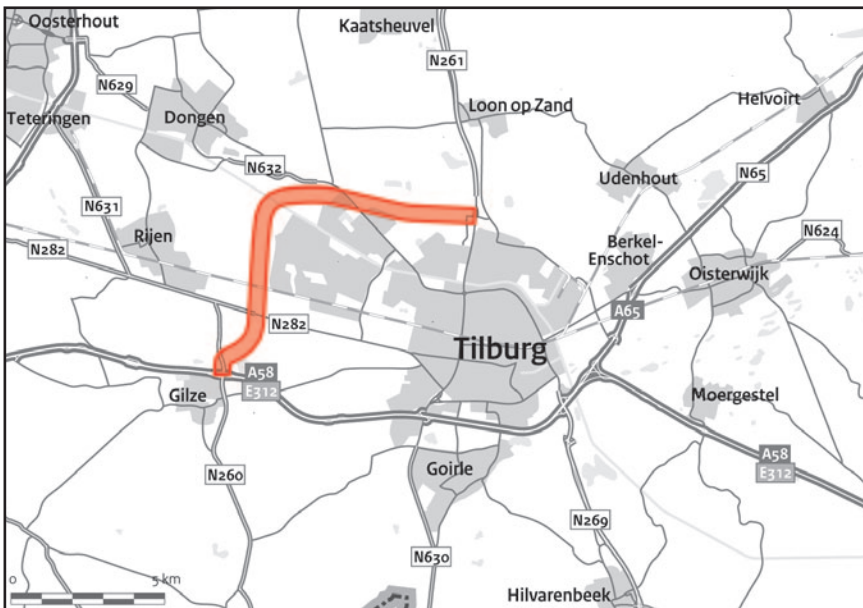
Toelichting op de wijzigingen

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.

Tilburg Noordwesttangent

| | |
|-------------------|---------------------------------|
| Gebied | Brabant |
| Onderwerp | Regionale/lokale infrastructuur |
| Ministerie | IenM |
| Fase | Realisatie |



Opgave Door de toenemende verkeersdruk worden de bestaande wegen in Tilburg ernstig overbelast en vindt filevorming en vertraging plaats. De bereikbaarheid en leefbaarheid van de stad komen daardoor ernstig in gevaar, terwijl de verkeersveiligheid afneemt. De huidige wegenstructuur kan het toenemende verkeersaanbod niet op een veilige en afdoende wijze verwerken.

Oplossing Oplossing is een regionale wegverbinding tussen de A58 bij afslag Gilze en de Midden-Brabantweg (N261) bij de aansluiting Tilburg Noord. Tevens worden hiermee de westelijke stadsuitbreiding Vindex-locatie Reeshof en diverse bedrijfsterreinen aan de noordzijde van de stad ontsloten. In de planuitwerking van de Noordwesttangent is de noodzaak van deze nieuwe verbinding aangetoond. Bij de beoordeling is gebleken dat de kosten van de meest kosteneffectieve oplossing hoger zijn dan het grensbedrag van € 112,5 mln. Daarom is de Noordwesttangent als een apart project opgenomen.

Planning

Projectbesluit: 2003
Start realisatie: 2004
Oplevering: 2012
Gedeelte Midden-Brabantweg-Vossenberg west is opgeleverd in 2005.
Gedeelte Dalem zuid-Bredaseweg is opgeleverd in 2005.
Gedeelte Bredaseweg-A58 Gilze is opgeleverd in 2008.
Laatste gedeelte Vossenberg West-Dalem zuid wordt in 3 fasen opgeleverd.
30 maart 2011 is de 1^e fase opengesteld. In september/oktober 2011 is fase 2 opengesteld en fase 3 zal medio 2013 worden opengesteld.

Financiën Op basis van de meest kosteneffectieve oplossing is door het Rijk een beschikking voor € 5 mln afgegeven. Deze bijdrage is in 2007 overgeboekt.

Politiek/bestuurlijk Op verzoek van de Tweede Kamer wordt geen financiële koppeling aangebracht met het project Wilhelminakanaal. De regio is verantwoordelijk voor de financiering en de aanleg van het project.

Uitvoering De gemeente Tilburg is verantwoordelijk voor de uitvoering van dit project.

Projecthistorie

'08 '09 '10 '11 '12 '13

Algemeen

MIRT fase

Opgave

Oplossing

Planning ● ● ●

Financiën

Pol./Best.

Toelichting op de wijzigingen

2008: eerste twee onderdelen zijn in 2005 in gebruik genomen; de volgende delen volgen in 2008 en 2010.

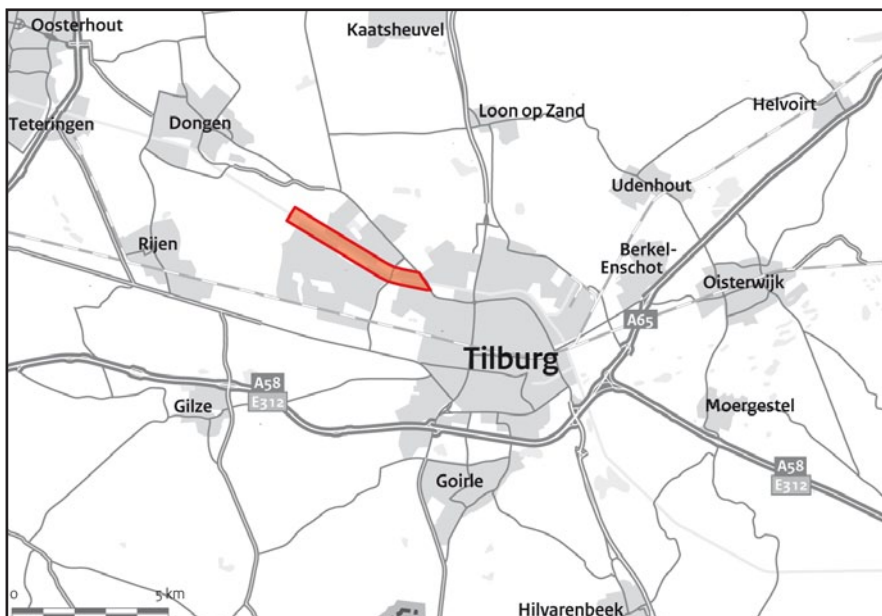
2012: de oplevering van het laatste deel van de weg is vertraagd naar 2012. De voornaamste redenen daarvoor zijn:

- reacties en beroepen op het ontwerp;
- vertraging DCM contract;
- tegen gunning is beroep aangetekend.

2013: de oplevering van fase 3 van het laatste gedeelte Vossenberg West - Dalem Zuid is vertraagd naar 2013. Belangrijkste oorzaak is dat pas eind 2012 het bestemmingsplan in werking treedt.

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/naar Tilburg.

Oplossing Het kanaal wordt tussen instroom de Donge en de Dongensebrug verruimd tot klasse IV. Sluis II wordt verwijderd, sluis III wordt vervangen door een nieuwe klasse IV sluis.

Planning

Projectbesluit: 2005
Start realisatie: 2012
Oplevering: 2016

Financiën Taakstellend budget: € 76 mln (incl. bijdragen van derden).

Politiek/bestuurlijk Toezeggingen: in 1995 is besloten een haalbaarheidsstudie uit te voeren. In juni 2005 is voor het Wilhelminakanaal een projectbesluit genomen, inhoudende de uitvoering van het nulplusalternatief. In overleg met de Tweede Kamer is in september 2005 besloten tot het uitvoeren van de zogenaamde 'Visievariant', in plaats van de nulplusvariant. De rijksbijdrage is gemaximeerd op € 52 mln (prijsspeil 2005), de gemeente Tilburg en de provincie Noord-Brabant dragen ieder € 9,8 mln (prijsspeil 2005) bij.

Uitvoering In 2010 is een PPC uitgevoerd op basis waarvan voor een DB-contract is gekozen. In 2012 is het project gegund.

Projecthistorie

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | | | | | | • |
| MIRT fase | | • | | | | |
| Opgave | | | | | | |
| Oplossing | | | | | | |
| Planning | • | | • | | • | |
| Financiën | | • | | | • | |
| Pol./Best. | | | | | | |

Toelichting op de wijzigingen

2008: door de duur van besprekingen over de regionale bijdragen zijn start realisatie en oplevering vertraagd.

2009: november 2007 is er overeenstemming bereikt over de financiële bijdragen van de regionale overheden. Het uitvoeringsbesluit is genomen en VenW heeft samen met de regionale overheden een stuurgroep ingesteld om de realisatie voor te bereiden en te begeleiden. Het project is overgegaan van de planuitwerkingsfase naar de realisatiefase.

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.

Zuid-Willemsvaart, omleggen en opwaarderen (Maas-Veghel)

| | |
|-------------------|----------------|
| Gebied | Brabant |
| Onderwerp | Hoofdvaarwegen |
| Ministerie | IenM |
| Fase | Realisatie |



Opgave Onvoldoende bereikbaarheid over water van het gebied tussen 's-Hertogenbosch en Veghel.

Oplossing In studie is 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 verbindingszone inclusief een Rosmalense Aa gerealiseerd.

Planning

Tracébesluit: 2010
Start realisatie: 2010
Oplevering: 2015

Financiën Taakstellend budget: € 42,1 mln (incl. bijdrage van derden van € 24 mln).

Politiek/bestuurlijk Toezeggingen: kabinetsbesluit inzake afbreken realisatiegedeelte, juli 1997.

Kabinetsbesluit inzake omlegging van de Zuid-Willemsvaart tussen de Maas en Den Dungen conform de 'Regiovariant, maart 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), welk in februari 2007 is vastgesteld. Er wordt een convenant

met de regionale partners voorbereid. November 2007 is tussen betrokken overheden een bestuursovereenkomst getekend.

Het taakstellend budget is opgehoogd vanwege toevoeging van een aantal projectonderdelen als gevolg van de bestuursovereenkomst, het meenemen van een drietal werken uit de A2 rondweg Den Bosch en de implementatie van nieuwe en aangepaste regelgeving waardoor enkele projectonderdelen duurder zijn geworden. Het TB is juli 2008 ondertekend. Medio 2012 is ook het wijzigingstracébesluit (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

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | | | | • | | |
| MIRT fase | | | • | | | |
| Opgave | | | | | | |
| Oplossing | | | | | | |
| Planning | • | | | • | | |
| Financiën | • | • | | | • | • |
| Pol./Best. | | • | | | | |

Toelichting op de wijzigingen

2008: het OTB is in februari 2007 vastgesteld. De bijdrage van de regionale partijen is verhoogd vanwege het 'meenemen' van de ecologische verbindingszone en de N279 bij dit project. Op deze manier kan werk met werk gemaakt worden.

2009: de bestuursovereenkomst tussen overheden is november 2007 ondertekend.

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.

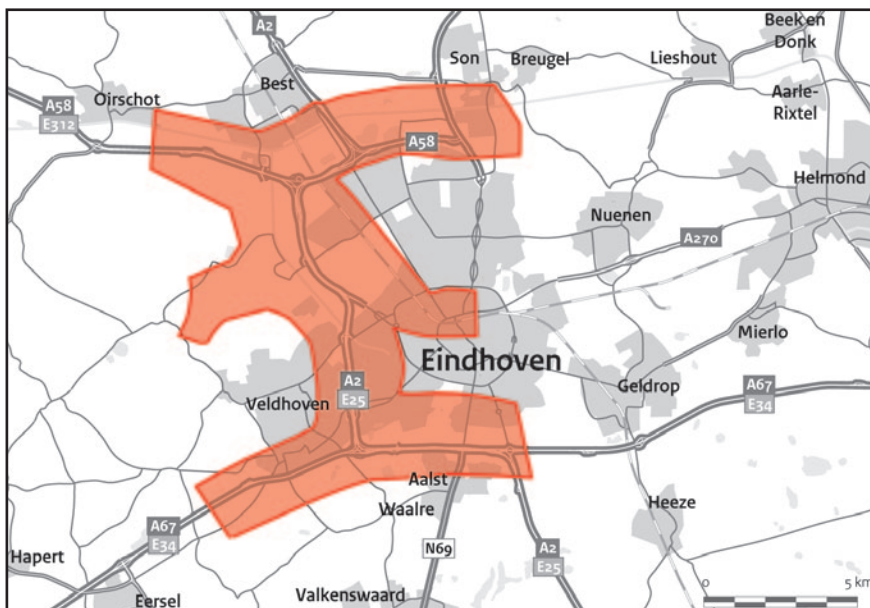
2011: in 2010 heeft de Raad van State het tracébesluit onherroepelijk verklaard. Naar verwachting wordt in 2010 het hoofdcontract gegund.

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.

Brainport Eindhoven

| | |
|-------------------|--------------------------|
| Gebied | Brabant |
| Onderwerp | Integrale gebiedsopgaven |
| Ministerie | EL&I |
| Fase | Realisatie |



Opgave Het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE) heeft een Ontwikkelingsvisie voor de gehele A2-zone vastgesteld. De A2-zone wordt getransformeerd tot 'Brainport Avenue', een hoogwaardig internationaal concurrerend vestigingsmilieu voor de hightech maak- en kennisindustrie. Hoewel Brainport Avenue een aaneengesloten integraal te ontwikkelen gebied is, worden binnen dit gebied een aantal prioritaire deelgebieden en kwaliteitsdragers onderscheiden als aanjager van de totaalontwikkeling. Concreet gaat het om maatregelen als aansluitende en verbindende infrastructuur, ontwikkeling en herstructurering van werklandschappen, impulsen in de openbare ruimte en groene verbindingen tussen stad en omliggende natuur en platteland (Nationaal Landschap 't Groene Woud). Hierbij hoort ook de herinrichting van de openbare ruimte in Strijp S en de transformatie van het stationsgebied Eindhoven. Aan het project is een nieuwe noordelijke aansluiting op de A2 ter hoogte van Eindhoven Airport toegevoegd.

Oplossing De regio grijpt de ombouw van de snelweg A2 aan om het gebied er omheen te transformeren tot etalage van de Brainport met internationale uitstraling, waarbij aandacht is voor (internationale) bedrijvigheid, bereikbaarheid, duurzaamheid en natuur & recreatie. De bedoeling is om langs de snelweg de gehele keten van kennisinstellingen, onderzoekslaboratoria, designhuizen, toeleveranciers en maakindustrie in een

hoogwaardige groene setting in te passen en zichtbaar te maken. Tevens worden groene recreatieve verbindingen gerealiseerd tussen stad en ommeland. Het gebiedsontwikkelingsproject omvat de ontwikkeling van een internationaal hoogwaardig woon- en werkmilieu en de aansluiting daarvan op het Nationaal Landschap 't Groene Woud. Het beslaat circa 200 hectare werklandschap in combinatie met circa 200 hectare nieuwe natuur en aanleg van infrastructuur voor auto, HOV en fiets.

Planning
Start realisatie: 2010
Oplevering: uiterlijk 2021

Financiën Taakstellende rijksbijdrage: € 65 mln uit het Nota Ruimtebudget (incl. de noordelijke aansluiting op de A2 bij Eindhoven Airport).

Uitvoering Het SRE is verantwoordelijk voor het project. Naast SRE zijn Rijk (inclusief het College van Rijksadviseurs), de provincie Noord-Brabant, gemeenten (Eindhoven, Veldhoven, Best, Son en Breugel en Waalre), kennisinstellingen en marktpartijen betrokken. Het SRE en betrokken gemeenten hebben diverse overeenkomsten gesloten (visie, programma, samenwerking en verplichtingen). Het SRE heeft een Programmabureau ingericht ten behoeve van de gebiedsontwikkeling. Een onafhankelijk Kwaliteitsteam begeleidt de planvorming.

Projecthistorie

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | | | | | | |
| MIRT fase | | | • | • | | |
| Opgave | | | | | | • |
| Oplossing | | | | | | |
| Planning | | | | | | |
| Financiën | | | | • | • | |
| Pol./Best. | | | | | | |

Toelichting op de wijzigingen

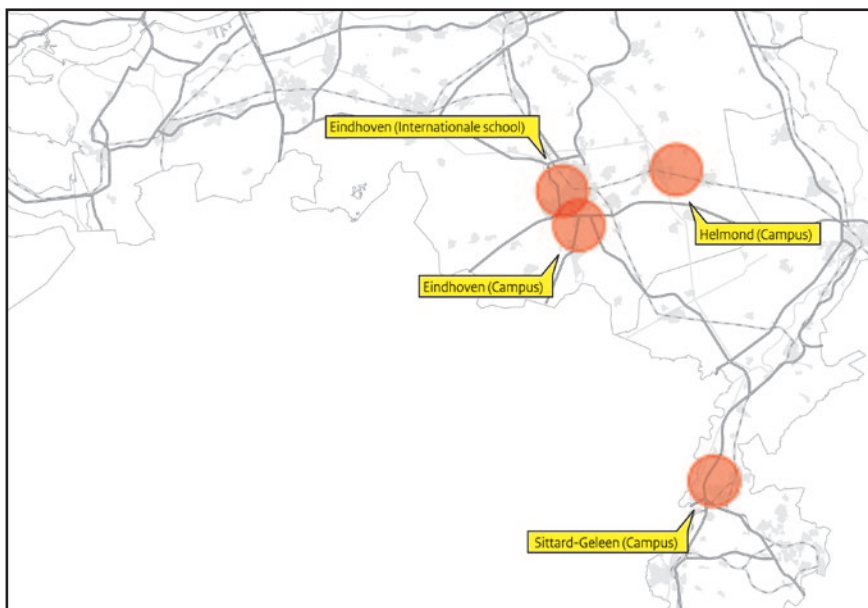
2010: het project is in juni 2009 overgegaan van de verkenningsfase naar de planuitwerkingsfase.

2011: in oktober 2009 is de taakstellende rijksbijdrage voor dit project vastgesteld, waarmee het project is overgegaan naar de realisatiefase.

2013: aan het project is een nieuwe noordelijke aansluiting op de A2 ter hoogte van Eindhoven Airport toegevoegd. Deze aansluiting was reeds in 2008 door het Rijk gehonoreerd, maar als gevolg van onderzoek naar de verkeers-technische gevolgen van de noordelijke aansluiting op de omgeving, is definitieve besluitvorming hierover vertraagd. 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 wordt een aangepaste business case opgeleverd. Te schrappen deelproject: Parkplateau, de groene verbinding stad-ommeland.

Sterke regio's: Brabant

| | |
|-------------------|--------------------------|
| Gebied | Brabant |
| Onderwerp | Integrale gebiedsopgaven |
| Ministerie | EL&I |
| 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 geza-

menlijke 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. De High Tech Automotive Campus in Helmond investeert in laboratoria, werkplaatsen, kleinschalige onderzoeks- en testfaciliteiten en kantoren voor doorgroeivende innovatieve automotieve 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 EL&I en de regionale partners zijn hiervoor verantwoordelijk.

Projecthistorie

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 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 (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.



Limburg | 7

Visie

Hoofdoopgaven

Gebieden met concentratie van
opgaven van nationaal belang

Overige gebiedsopgaven

MIRT Onderzoeken

Kaarten

Project- en programmabladen

Visie

Het MIRT-gebied Limburg omvat de provincie Limburg. Limburg ligt tussen stedelijke agglomeraties als de Randstad, het Ruhrgebied en de Vlaamse Ruit. De provincie grenst voor het overgrote deel aan onze buurlanden en wijst als het ware richting Europa. Limburg is ook de thuisbasis voor meerdere topsectoren (chemie, tuinbouw en uitgangsmaterialen, life sciences & health and care, 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 sterke economische sectoren verder versterken, in aansluiting op de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR), het topsectorenbeleid en de Visie Brainport 2020.

Een samenwerkingvorm tussen overheden, onderwijs en marktpartijen die kiest voor een integrale benadering, is in Limburg het kompas. Dit is ook een benadering die past in de vernieuwing van het MIRT.

Hoofdoopgaven

De ligging van Limburg biedt kansen. Limburg (m.n. Venlo en Maasroute) kan de toegevoegde waarde bij het grootschalige (inter) nationale goederenvervoer nog meer benutten ten dienste van de havens van Antwerpen en Rotterdam en de productie- of verzorgingsgebieden in het buitenland. De kansen liggen ook in een betere grensoverschrijdende samenwerking op het gebied van economie, kennis, cultuur, natuur en landschap en (multimodale) infrastructuur. De grens vormt letterlijk nog wel een barrière door de grote verschillen op sociaal en fiscaal gebied.

Internationale bereikbaarheid

De internationale bereikbaarheid van de toptechnologische regio en de corridor tussen mainports, brainport en Duitsland zijn, 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 basisvoorwaarde 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 richting 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 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': dat wil zeggen zorg en wellness en is tegelijkertijd een uitdaging voor de 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 moeten 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. De fysiek ruimtelijke opgave is nog niet duidelijk en wordt onderzocht in een MIRT Onderzoek. De regio is trekker van het onderzoek, waaraan de ministeries van EL&I en IenM meewerken.

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. 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. Belangrijke regionale opgave daarbij is de bundeling van krachten tussen Maastricht-Heuvelland, Parkstad en de Westelijke Mijnstreek en het daarbij in samenhang met Aken-Luik-Hasselt gezamenlijk bieden van een breed en aantrekkelijk aanbod aan wonen, werken en voorzieningen. Het voortouw voor deze opgave ligt bij de regio.

Overige gebiedsopgaven

Waterveiligheid Maasvallei / Ooijen-Wanssum / Gebiedsontwikkeling Maasplassen inclusief Deltaprogramma

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 prioritair kademaatregelen.
2. De aanvullende werkzaamheden om het overeengekomen beschermingsniveau van 1/250 per jaar in het Maasdal te bereiken. Deze worden in beeld gebracht op basis van het resultaat uit de derde ronde toetsen op waterveiligheid, waarin de Limburgse waterkeringen voor de eerste maal zijn getoetst.
3. De langetermijnopgave voor het Maasdal. Dit wordt uitgewerkt in het Deltaprogramma; het deelprogramma Rivieren komt hierover in 2014 met een advies. Rijk en regio willen de proble-

matiek integraal benaderen. De oplossing van de Grensmaasproblematiek heeft voor het Rijk de hoogste prioriteit. Gelijktijdig met deze werkzaamheden zal de binnenhaven van Wanssum voor zowel container- als bulkoverslag aanzienlijk worden uitgebreid, waardoor de logistieke hotspot Venlo/Wanssum 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.

MIRT Onderzoeken





| Naam | Aanleiding en doel | Planning | Betrokkenen |
|-----------------|--|--|---|
| Greenport Venlo | Onderzoek is afgesproken in bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2011. Momenteel is de integrale gebiedsopgave voor greenport Venlo (topsectoren in combinatie met multimodale logistieke draaischijf) onvoldoende duidelijk. Het MIRT Onderzoek moet hier meer duidelijkheid over verschaffen. | Najaar 2012 onderzoeksrapportage gereed. | IenM, EL&I, gemeente Venlo, provincie Limburg. De regio is trekker. |



Algemeen

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





Economie

Topsectoren

-  Logistiek
-  Agro & Food
-  Tuinbouw en Uitgangsmaterialen
-  Life Sciences & Health
-  Chemie

-  Greenport
-  Burgerluchthaven van nationale betekenis
-  Multimodaal knooppunt


Bereikbaarheid

-  Hoofdwegennet
-  Onderliggend wegennet
-  Hoofdspoorwegennet
-  Hoofdvaarwegennet
-  Aansluiting op bestaand HSL-station buitenland
-  Goederenverbinding buitenland





Natuur, Landschap & Erfgoed

-  Nationale herijkte Ecologische Hoofdstructuur op land



Water

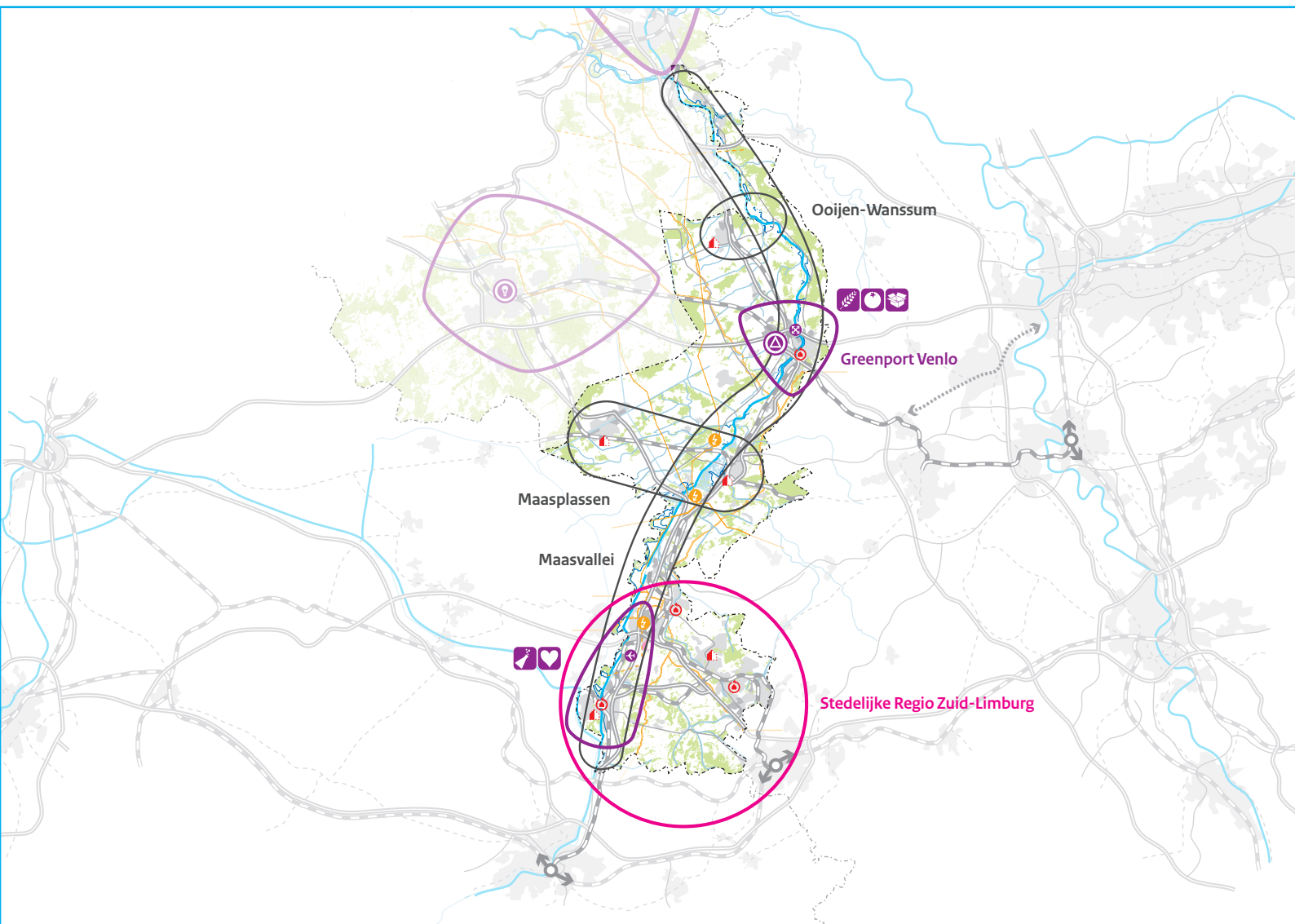
-  Waterveiligheid: waarborgen primaire veiligheid

Energie

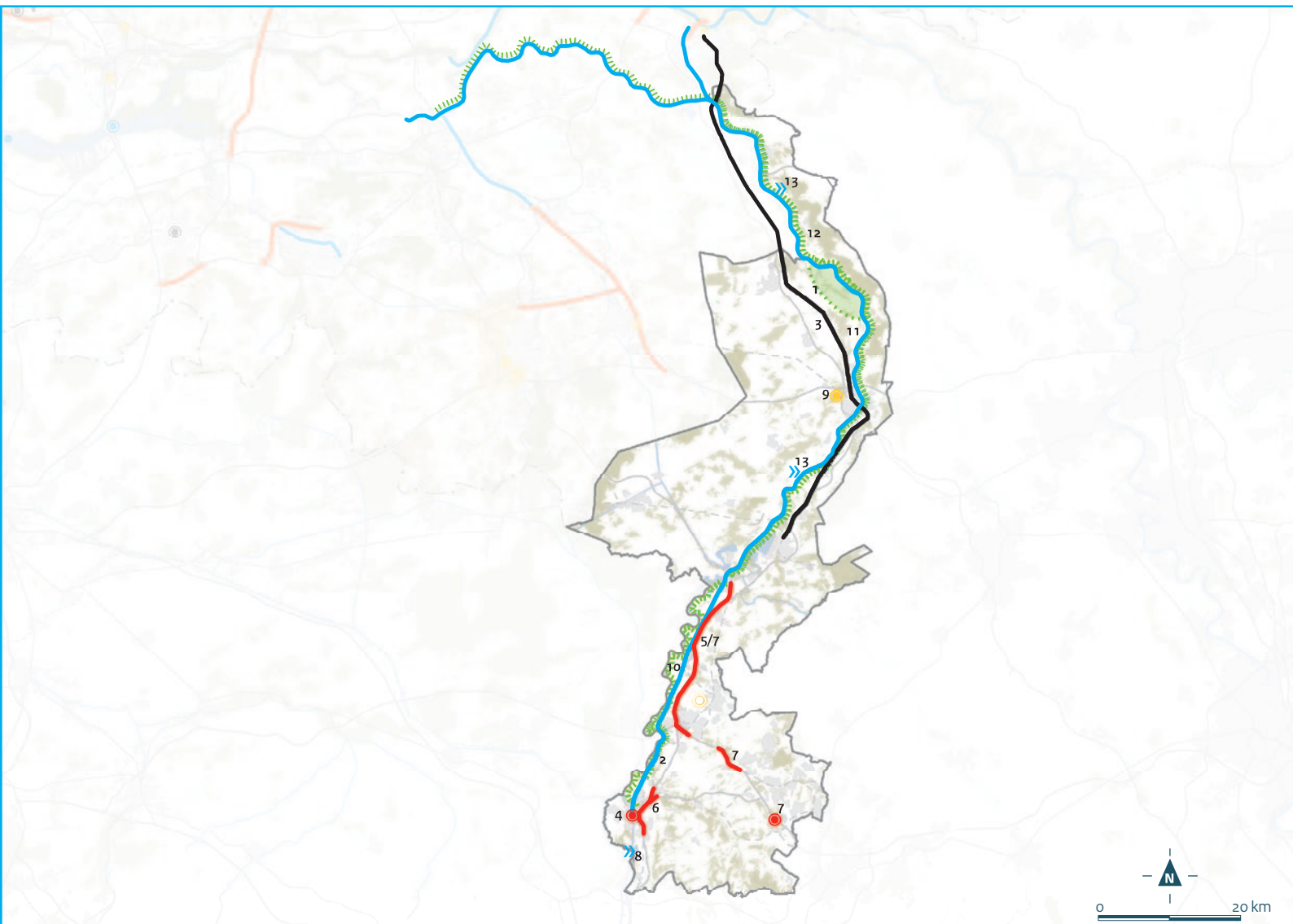
-  (Mogelijke) vestigingsplaats elektriciteitsproductie ≥ 500 MW
-  Hoogspanningsverbinding ≥ 220 kV
-  Nieuwe hoogspanningsverbinding (indicatief)
-  Buisleidingenstrook

Woningbouw

-  Stedelijke vernieuwing
-  Extensivering / herstructurering



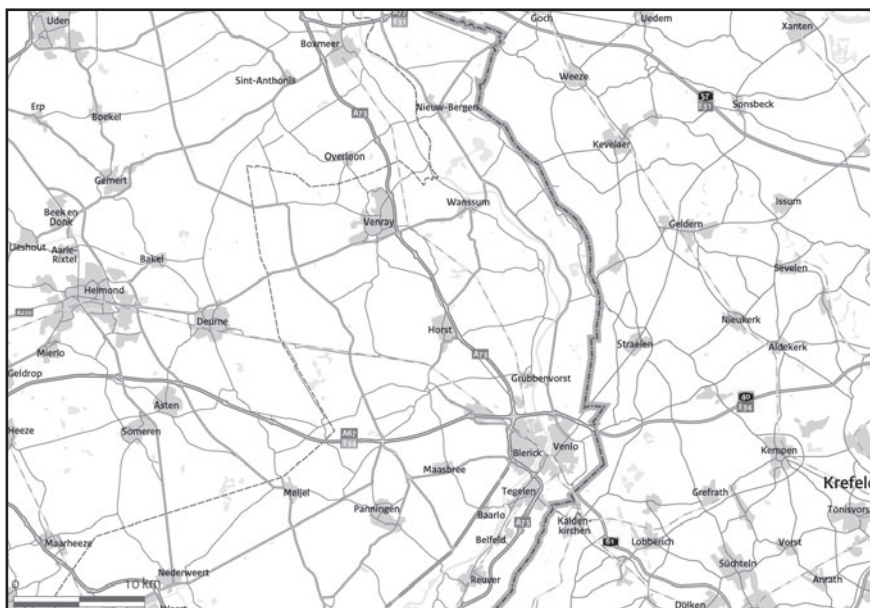
| | | |
|-----|--|------------|
| | VERKENNING | PAG |
| 1) | Gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum | 240 |
| | PLANUITWERKING | PAG |
| 2) | Maasroute, modernisering fase 2 (verbreding Julianakanaal (aanvulling III) | 249 |
| 3) | Quickscan Decentraal Spoor Nijmegen-Roermond | 247 |
| 4) | Ruimtelijk mobiliteitspakket Maastricht-Noord | 248 |
| | REALISATIE | PAG |
| 5) | Az Maasbracht-Geleen | 244 |
| 6) | Az Passage Maastricht | 245 |
| 7) | Az/A76 Maatregelenpakket Limburg | 246 |
| 8) | Bouw vierde sluisolk Ternaaien | 250 |
| 9) | Greenport Venlo (Klavertje 4) | 253 |
| 10) | Grensmaas | 242 |
| 11) | Maasroute, modernisering fase 2 | 251 |
| 12) | Zandmaas | 243 |
| | BEHEER & ONDERHOUD | PAG |
| 13) | Maas (baggeren en kunstwerken) | 252 |



-  wegen
-  spoor / OV
-  vaarwegen
-  sluis
-  integrale / multimodale ontwikkelingen
-  waterbeheer / natte natuur

Gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum

| | |
|-------------------|-----------------|
| Gebied | Limburg |
| Onderwerp | Waterveiligheid |
| Ministerie | IenM |
| Fase | Verkenning |



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}) achter de kades.
- **Duurzame waterstanddaling**
Het bieden van voldoende ruimte voor de Maas voor (toekomstige) hoogwaters en daarmee leveren van een substantiële waterstanddaling.
- **Aaneengesloten waterrijk landschap**
Vorming van een groot, aaneengesloten, waterrijk landschap in de Oude Maasarm en langs de Maas waar rivierruiming, 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.

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 dijken verlegd en twee nevengeulen

gegraven. Tegelijkertijd wordt een nieuwe rondweg om Wanssum gelegd en geïnvesteerd in de haven van Wanssum, die steeds belangrijker wordt voor containeroverslag tussen de Rotterdamse haven en het Duitse achterland en voor recreatie en toerisme. Alles bij elkaar zakt het Maaspeil bij hoogwater door deze maatregelen met 35 centimeter. Deze omvangrijke ingreep biedt ook kansen voor nieuwe economische ontwikkelingen langs de rivier.

Het gehele project is geraamd op € 210 mln, waarvan € 75 mln door de provincie wordt betaald en € 135 mln door het Rijk wordt bijgedragen voor de hoogwaterveiligheid.

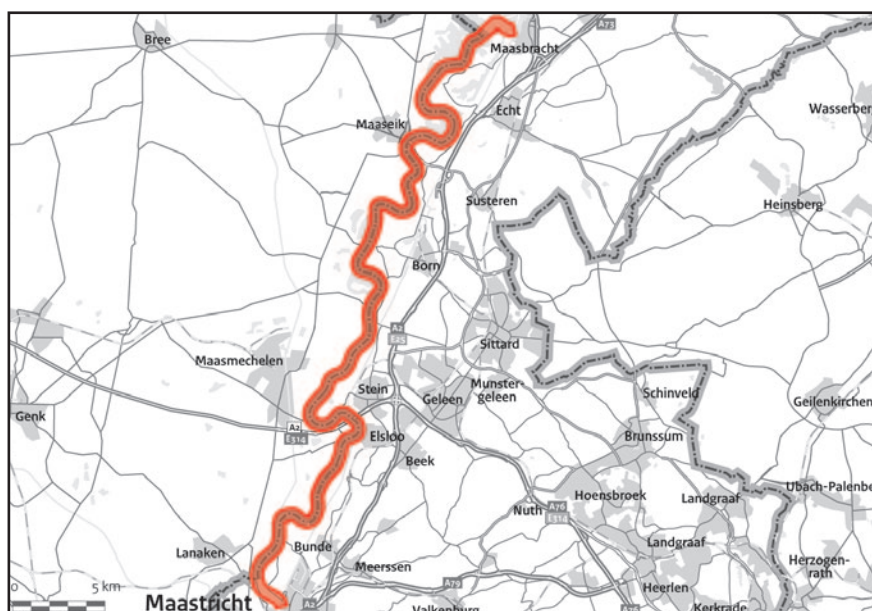
Planning De verkenning is in 2011 gestart. De voorkeursbeslissing is voorzien in 2012. De vereiste bescherming tegen hoogwater wordt in 2020 bereikt.

Betrokkenen De gemeente Horst aan de Maas, de gemeente Venray en de provincie Limburg hebben in 2010 de samenwerkingsovereenkomst Gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum ondertekend. In 2011 is een bestuursakkoord tussen Rijk en regio gesloten.



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

Projectbesluit: 2003
 Start realisatie: 2005
 Oplevering:
 2017 hoogwaterbescherming (met uitzondering van de sluitstukkaden: 2020)
 2018 natuur
 2024 grindwinning en oplevering

Financiën Taakstellend budget: € 146 mln (inclusief € 40 mln voortkomend uit de Leningovereenkomst Grensmaas, zie onder Politiek/Bestuurlijk). Nog te ontvangen bijdragen van derden: € 7 mln (convenant-

partner EL&I). 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. Op 1 juli 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 voortzetting van het Grensmaasproject en kan de hoogwaterdoelstelling voor de Grensmaas (te behalen in 2017) overeind blijven.

Uitvoering Maaswerken is onderdeel van het Deltaprogramma met behoud van eigen sturing, organisatie en financiering.

Projecthistorie

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | | | | | | |
| MIRT fase | | | | | | |
| Opgave | | | | | | |
| Oplossing | | | | | | |
| Planning | | | | • | | • |
| Financiën | | • | | • | • | • |
| Pol./Best. | • | • | | | | • |

Toelichting op de wijzigingen

2008: POL Grensmaas is in februari 2007 onherroepelijk geworden.

2009: de hoofdvergunningen zijn in december 2007 onherroepelijk geworden. In 2008 is het consortium op de eerste locaties gestart met uitvoerende werken.

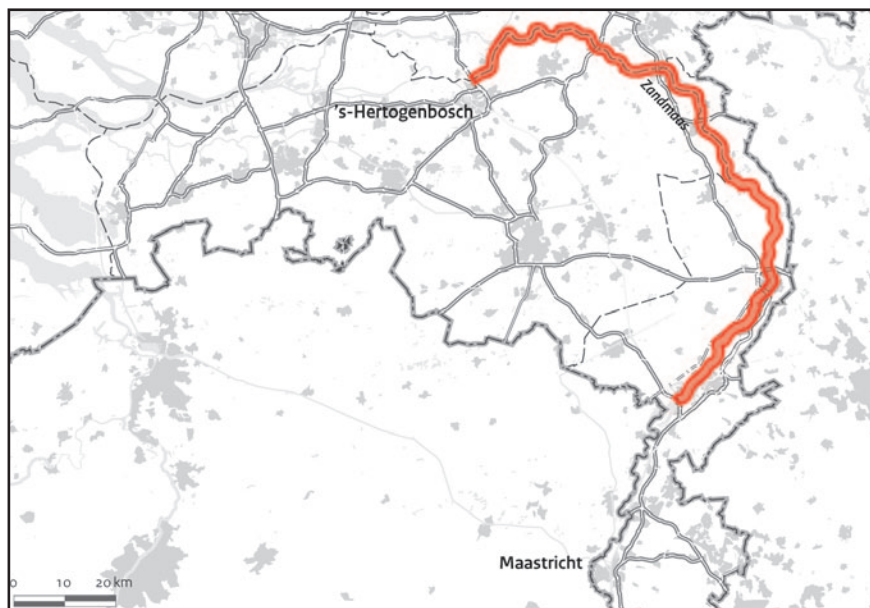
2011: binnen het Maaswerkenbudget is € 5,3 mln overgeheveld van Zandmaas naar Grensmaas, in verband met scopeuitbreiding Grensmaas. Daarnaast is de bijdrage van de provincie Limburg ontvangen. De gevoerde discussie rondom de sluitstukkaden zorgt ervoor dat de hoogwaterbescherming uiterlijk in 2020 gerealiseerd 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: er zijn wijzigingen die voortvloeien uit de gesloten Nadere overeenkomst Grensmaas. 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 leningovereenkomst is het budget met € 40 mln verhoogd.

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.

Oplissing 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 conventantpartners middelen zijn gereserveerd, ligt het accent op het zo snel mogelijk realiseren van de hoogwaterbescherming (opdrachtgever IenM).

Planning

Tracébesluit: 2002

Start realisatie: 2002

Oplevering: 2017 (met uitzondering van de

sluitstukkaden: 2020)

Financiën Taakstellend budget: € 397 mln. Nog te ontvangen bijdragen van derden: € 8 mln (convenantpartners EL&I 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.

Projecthistorie

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | | | | | | |
| MIRT fase | | | | | | |
| Opgave | | | | | | |
| Oplissing | | | | | | |
| Planning | | | | | • | |
| Financiën | | • | | • | • | |
| Pol./Best. | | | | | | |

Toelichting op de wijzigingen

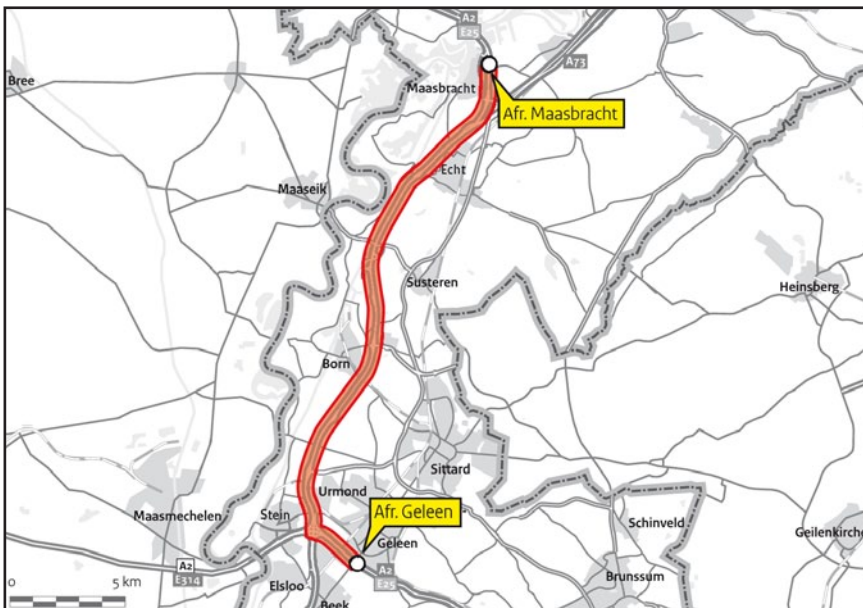
2009: het budget is aangepast door extra ontvangsten van derden.

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).

A2 Maasbracht-Geleen

| | |
|-------------------|------------|
| Gebied | Limburg |
| Onderwerp | Hoofdwegen |
| Ministerie | IenM |
| Fase | Realisatie |



Opgave De groei van het verkeer op dit traject leidt op termijn tot verkeersafwikkelingsproblemen.

Oplossing Het project betreft projectonderdelen in de corridor van noord naar zuid: A2 Maasbracht-A2 Urmond-knooppunt Kerensheide-A76 Geleen. Als onderdeel van A2/A76 Maatregelenpakket Limburg (zie desbetreffende projectblad) wordt op het traject A2 St Joost-Urmond in zuidelijke richting een spitsstrook aangelegd. Het project A2 Maasbracht-Geleen betreft:

- een spitsstrook in noordelijke richting op het traject A2 St Joost-Urmond (gereed);
- een permanente rijstrook in twee richtingen tussen A2 Urmond en A76 Geleen;
- aanpassen van het knooppunt Kerensheide.

Planning

Spitsstrook Maasbracht-Geleen
Wegaanpassingsbesluit: 2010
Start realisatie: 2011
Oplevering: 2011-2013

Financiën Het taakstellend budget is € 168 mln voor de spitsstrook (spoedaanpak).

Politiek/bestuurlijk In het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2008 zijn met de regio afspraken gemaakt om al eerder een spitsstrook in noordelijke richting te realiseren (naast de spitsstrook in zuidelijke richting uit het Maatregelenpakket Limburg) en de noodzaak van een definitieve oplossing tussen Maasbracht en Urmond opnieuw af te wegen voor de periode 2016-2018, als de verkeersafwikkeling daartoe aanleiding geeft. In het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2009 zijn verdere afspraken gemaakt met de regio. De Tweede Kamer heeft in 2011 de motie De Jong (TK 32500A, nr. 91) aangenomen om bovenstaande afspraken na te komen.

Projecthistorie

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | • | | | | | |
| MIRT fase | | | | | • | |
| Opgave | | | | | | |
| Oplossing | | | | | | |
| Planning | • | • | | | | |
| Financiën | | | | | • | • |
| Pol./Best. | | | • | | | |

Toelichting op de wijzigingen

2008: de studie wordt voortgezet; de richtlijnen zijn verschenen in maart 2007.

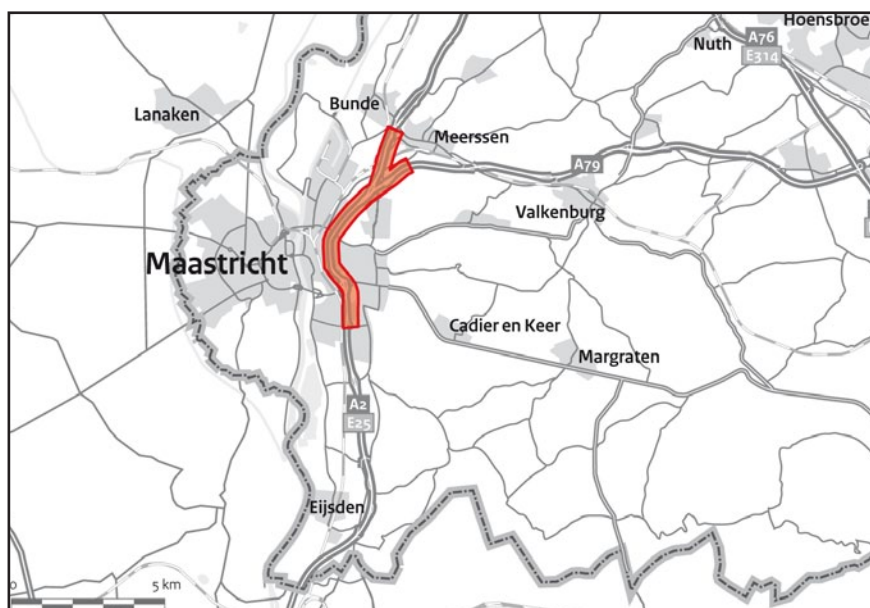
2009: het project is als gevolg van onderzoek naar luchtkwaliteit vertraagd.

2010: in de bestuurlijke overleggen MIRT najaar 2008 en voorjaar 2009 zijn afspraken gemaakt over de oplossingen en het tijdschema. Uitgangspunt blijft realisatie van de definitieve verbreding van het volledige traject van 2x2 naar 2x3 in 2016, als de verkeersafwikkeling dat nodig maakt. Het gedeelte Geleen-Urmond is onderdeel van de spoedaanpak en wordt reeds in beide richtingen structureel aangepakt.

2012: het project gaat over naar de realisatiefase. De projectkosten zijn aangepast door de bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 22 mln).

A2 Passage Maastricht

| | |
|-------------------|------------|
| Gebied | Limburg |
| Onderwerp | Hoofdwegen |
| Ministerie | IenM |
| Fase | Realisatie |



Opgave Doordat de A2 de stad Maastricht doorkruist, is een meervoudige problematiek 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

Tracébesluit: 2010

Start realisatie: 2011

Openstelling: 2016

Financiën De taakstellende bijdrage van het Rijk aan het project bedraagt € 564 mln. De regio draagt € 144 mln bij aan het project, inclusief een vastgoedpotentie. Tevens wordt 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 PPC uitgevoerd. Op basis daarvan is gekozen voor een DB-contract. In juni 2009 is het project gegund. Het gegunde integrale plan wordt door het consortium nader uitgewerkt tot OTB- en Bestemmingsplan detailniveau. De voorbereidende uitvoeringswerkzaamheden zijn begin 2011 gestart.

Projecthistorie

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | | | | • | | |
| MIRT fase | | | | | • | |
| Opgave | | | | | | |
| Oplossing | | | | | | |
| Planning | | | | | | |
| Financiën | | | • | | | • |
| Pol./Best. | | | | | | |

Toelichting op de wijzigingen

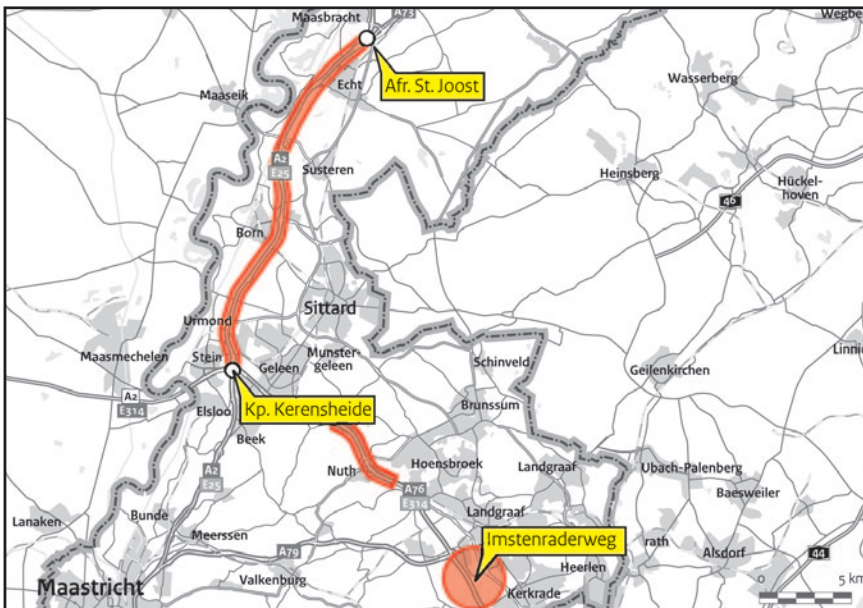
2010: de innovatieve aanpak vraagt om budgettaire kadering vooraf. In dat verband zijn de bijdragen van de partijen vanaf peildatum april 2007 waarde vast gemaakt.

2011: het OTB is in juni 2010 vastgesteld.

2012: het Tracébesluit is in december 2010 vastgesteld. Het project gaat over naar de realisatiefase.

A2/A76 Maatregelenpakket Limburg

| | |
|-------------------|------------|
| Gebied | Limburg |
| Onderwerp | Hoofdwegen |
| Ministerie | IenM |
| Fase | Realisatie |



Opgave

- 1) Sinds de openstelling van de A73 ontstond er filevorming op de A2 door capaciteitsproblemen op de A2 tussen St. Joost en Urmond.
- 2) Door de toekomstige aanleg van de buitenring Parkstad is de capaciteit van de aansluiting Nuth op de A76 te klein.
- 3) De binnenring Parkstad is nog niet aangesloten op de A76.

Oplossing

- Het aanleggen van een spitsstrook in zuidelijke richting op de A2 tussen de aansluiting St. Joost en de aansluiting Urmond.
- Het realiseren van de nieuwe aansluiting Nuth op de A76 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
- Het aanleggen van de aansluiting Imstenraderweg op de A76.

Planning

Spitsstrook A2 St. Joost-Urmond: gereed en opgesteld.

Aansluitingen A76 bij Imstenraderweg: project overgedragen aan de provincie.

Aansluiting A76 bij Nuth: project overgedragen aan de provincie.

Financiën Taakstellend budget voor dit pakket was € 108 mln. Na realisatie van de spitsstrook op de A2 resteert voor de aansluiting A76 Imstenraderweg ca. € 8 mln.

Politiek/bestuurlijk Over het project Aansluiting A76 bij Nuth zijn in 2010 bestuurlijke afspraken gemaakt. Deze zijn vastgelegd in het convenant: 'Bereikbaarheidsimpuls Limburg'. De regio realiseert dit project voor € 63,5 mln. Dit bedrag bevat ook de voorbereidingskosten (incl. planuitwerkingskosten).

Uitvoering In 2006 is een PPC uitgevoerd. De verschillende projectonderdelen zijn afzonderlijk in de markt gezet, omdat de onderdelen in tijd, plaats en omvang van elkaar verschilden (DB-contract).

Projecthistorie

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | | | | | | |
| MIRT fase | | | | | | |
| Opgave | | | | | | |
| Oplossing | | • | | | | |
| Planning | | | • | • | | |
| Financiën | • | | | • | • | |
| Pol./Best. | | | | • | | • |

Toelichting op de wijzigingen

2008: de oplossing voor de aansluiting van de Parkstad buitenring op de A76 bij Nuth is onvoldoende probleemoplossend. Er wordt een Tracéwetprocedure gestart. De regio zal € 10 mln bijdragen, a.g.v. de motie Dijsselbloem.

2009: het project spitsstrook A2 en aansluitingen A76 bij Imstenraderweg is als gevolg van onderzoek naar luchtkwaliteit vertraagd.

2010: TB spitsstrook A2 vertraagd door overgang nieuwe wetgeving. Oplevering is versneld.

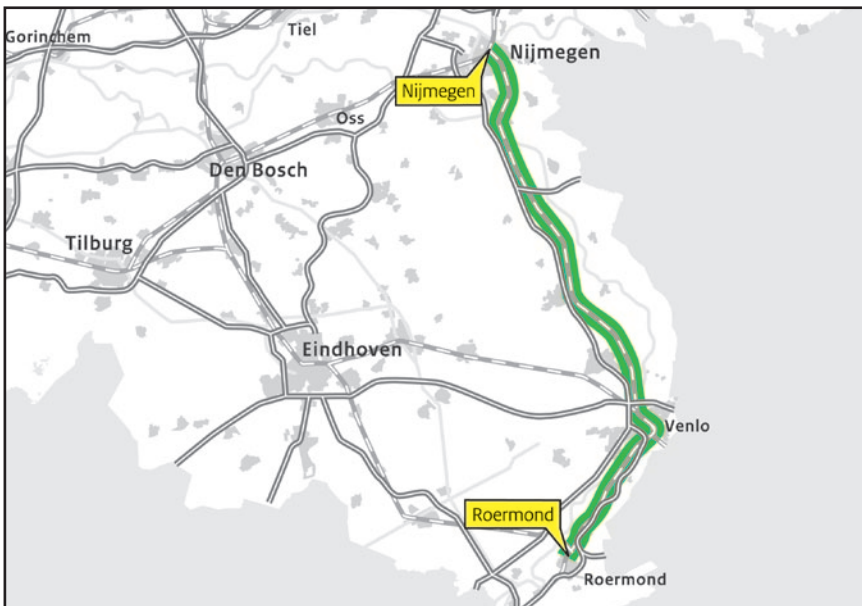
2011: de mijlpalen van het project Imstenraderweg zijn afhankelijk van bestuurlijke overeenstemming. Hierop is nog geen zicht. In 2010 is het budget met het convenant: 'Bereikbaarheidsimpuls Limburg' opgehoogd naar € 111,5 mln.

2012: de projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 5 mln).

2013: twee onderdelen van het maatregelenpakket zijn overgedragen aan de provincie Limburg.

Quickscan Decentraal Spoor: Nijmegen-Roermond

| | |
|-------------------|---------------------|
| Gebied | Limburg |
| 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. Uit deze quick scan bleek dat onder andere de punctualiteit op de lijn Roermond-Nijmegen onvoldoende is.

Oplossing ProRail heeft op basis van een effectiviteitsanalyse in beeld gebracht welke maatregelen nodig zijn ter verbetering van de punctualiteit. Voor de lijn Roermond-Nijmegen betreft dit:

- Snelheidsverhoging Blerick-Venray
- Sneller binnenrijden emplacement
- Snelheidsverhoging Venlo-Roermond
- Aanleg snelwissel bij Reuver
- Aanleg dubbelspoor bij Reuver

Op deze lijn worden ook in Gelderland maatregelen getroffen, zie hiervoor het projectblad Quickscan Decentraal Spoor: Oost-Nederland.

Planning Oplevering: divers, te realiseren tussen 2011-2013.

Financiën De taakstellende rijksbijdrage voor de Quickscan maatregelen is vastgesteld op in totaal € 54,4 mln (incl. BTW). Hiervan is € 17,65 mln (incl. € 1,65 mln voor het Gelderse deel van deze lijn) bestemd voor de maatregelen op de lijn Roermond-Nijmegen, welke via de BDU aan de provincie Limburg wordt beschikt.

De maatregelen worden voor 50% door de decentrale overheden betaald: provincie Limburg draagt €16 mln bij.

Politiek/bestuurlijk

Moties: de Tweede Kamer heeft eind 2007 verzocht tot de uitvoering van een quick scan naar de markt en capaciteit op de regionale spoorlijnen (Anker en Koopmans, TK 31200 XII, nr 55). In september 2008 is het eindrapport opgeleverd en aan de Tweede Kamer verstuurd (TK 31305 XII, nr 80 als onderdeel van de Mobiliteitsaanpak).

Amendement Cramer ter verbetering van het regionale OV (TK 31474 XII, nr 10).

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

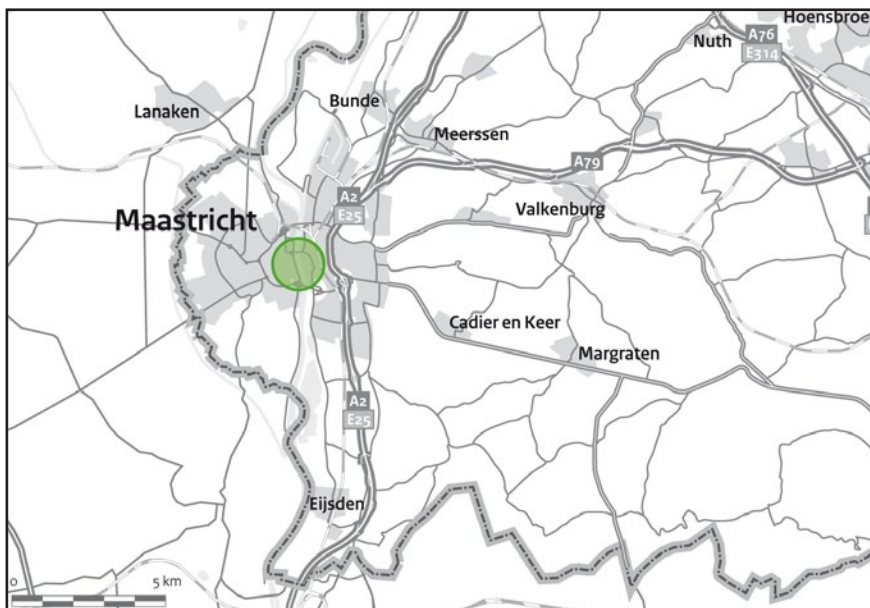
| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | | | | • | | |
| MIRT fase | | | | | | |
| Opgave | | | | | | |
| Oplossing | | | | | | |
| Planning | | | | | | |
| Financiën | | | | | | |
| Pol./Best. | | | | | | |

Toelichting op de wijzigingen

2011: het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Ruimtelijk mobiliteitspakket Maastricht-Noord

| | |
|-------------------|---------------------------------|
| Gebied | Limburg |
| Onderwerp | Regionale/lokale infrastructuur |
| Ministerie | IenM |
| Fase | Planuitwerking |



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

Projectbesluit: 2010
Start realisatie: 2014
Oplevering: 2018

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 Ruimtebudget (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, 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 In de voorbereiding wordt ook onderzocht of aanbesteding door middel van Design en Construct (D&C) of andere vormen van Publiek Private Samenwerking (PPS) mogelijk is. De gemeente Maastricht is verantwoordelijk voor dit project.

Projecthistorie

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | | | | | | |
| MIRT fase | | | | | | |
| Opgave | | | | | | |
| Oplossing | | | | | | |
| Planning | • | • | | • | | |
| Financiën | | • | | • | • | |
| Pol./Best. | | | • | • | | |

Toelichting op de wijzigingen

2008: projectbesluit en andere mijlpalen zijn 1 jaar vertraagd omdat planuitwerking door de gemeente Maastricht later wordt opgeleverd.

2009: projectbesluit en andere mijlpalen zijn 1 jaar vertraagd omdat het noodzakelijke bestuurlijke besluitvormingsproces nog niet is opgestart. Projectramingen zijn aangepast op basis van de concept-planuitwerking eerste kwartaal 2008. In het bestuurlijk overleg MIRT najaar 2009 zijn afspraken gemaakt over de uit te werken varianten.

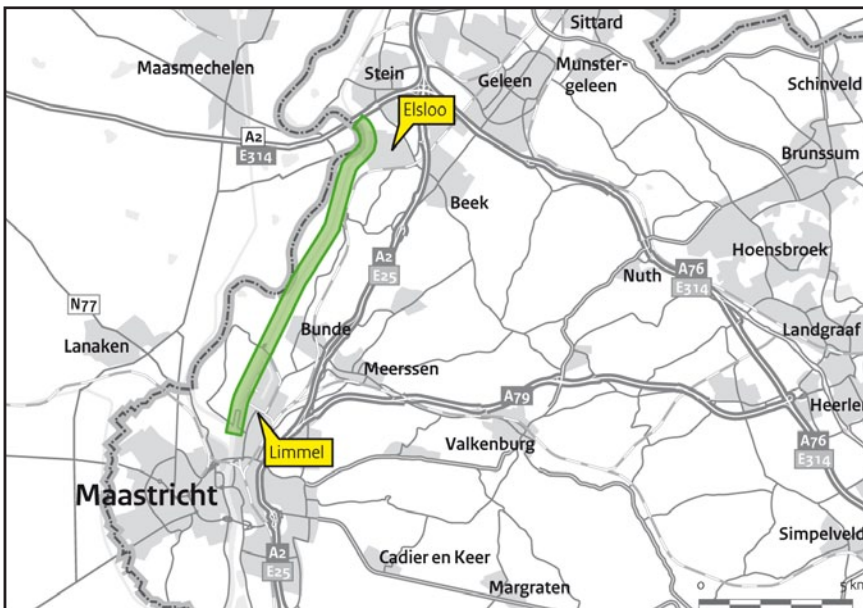
2010: in het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2010 zijn afspraken gemaakt over het vervolgetraject.

2011: in juni 2010 zijn in het convenant 'Bereikbaarheidsimpuls Limburg' afspraken gemaakt over de rijksreservering voor het project.

2012: de rijksbijdrage wordt via de BDU uitkeerd.

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

Tracébesluit: 2009
Start realisatie: 2011
Oplevering: 2017

Financiën Taakstellend budget: € 31 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. Het project zal in de tweede helft van 2012 naar de realisatiefase gaan. 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

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | • | • | | | | |
| MIRT fase | | | | | | |
| Opgave | | | | | | |
| Oplossing | | | | | | |
| Planning | • | • | | | | |
| Financiën | | • | | • | • | |
| Pol./Best. | | | | | | |

Toelichting op de wijzigingen

2008: 'Maasroute, modernisering fase 2' is overgegaan naar de realisatiefase. Omdat een deel van het project is afgewezen door de Raad van State is dit deel in de planuitwerkingsfase gebleven.

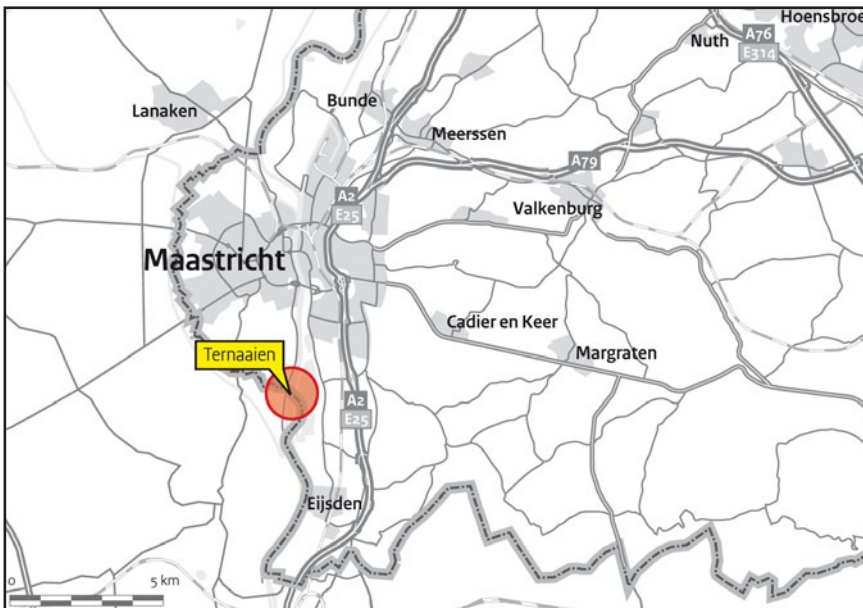
2009: het Ontwerp Tracébesluit is in maart 2008 door de minister van VROM en de staatssecretaris van VenW ondertekend. In dit OTB is een scopewijziging ten behoeve van het inpassen van verkeersmanagement opgenomen. Daarom is het taakstellend budget opgehoogd. Oplevering is verschoven naar 2017 vanwege aanpassing planning aan planning Grensmaasproject.

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.

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

Uitvoeringsbeslissing: 2011
Start realisatie: 2011
Oplevering: 2015

Financiën Het project zal door Nederland en België gezamenlijk worden gefinancierd. Bijdrage van Nederland aan de realisatie van de door België te bouwen vierde sluiskolk is € 9 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

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | | | | | | |
| MIRT fase | | | | | • | |
| Opgave | | | | | | |
| Oplossing | | | | | | |
| Planning | | • | | • | • | |
| Financiën | | | • | | | |
| Pol./Best. | | | • | | | |

Toelichting op de wijzigingen

2009: de MER is later dan verwacht opgeleverd door de Waalse projectleiding. In 2009 start het aanvragen van de benodigde Nederlandse vergunningen.

2010: project is vertraagd; naar verwachting zal Wallonië een besluit tot uitvoering nemen.

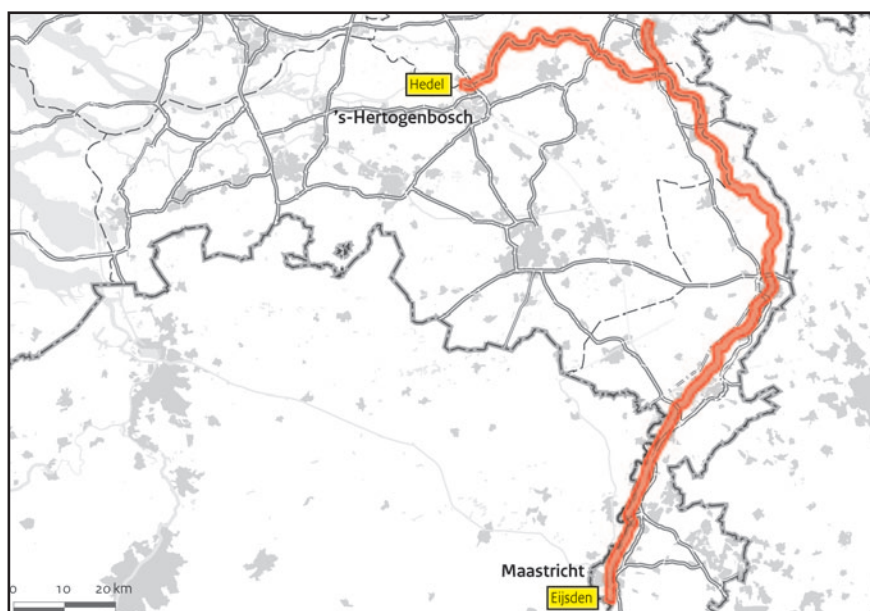
2011: uitvoeringsbesluit zal najaar 2010 worden genomen, waarna realisatie in 2011 start. In verband met Europese subsidie zal de aanleg worden versneld met als streefdatum voor oplevering december 2013.

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 olopende 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

Tracébesluit: 2002

Start realisatie: 2005

Oplevering: in 2018

Financiën Taakstellend budget: € 636 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 aanleg van de keersluis te Limmel wordt aanbesteed als een DBFM-contract.

Projecthistorie

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | | | | | | |
| MIRT fase | | | | | | |
| Opgave | | | | | | |
| Oplossing | | | | | | |
| Planning | | | | | | |
| Financiën | | • | • | • | • | |
| Pol./Best. | | | | | | • |

Toelichting op de wijzigingen

2009: door scopewijziging bij de planuitwerking Verbreding Julianakanaal is budget overgeboekt. Tevens is een efficiency taakstelling van € 5 mln ingeboekt.

2010: november 2008 beschikking voor TEN-subsidie officieel ontvangen van de Europese Commissie (max € 82 mln voor 2007-2013). T.b.v. efficiencyvoordelen is besloten beheer en onderhoud mee te nemen bij de aanbesteding van een aantal maatregelen.

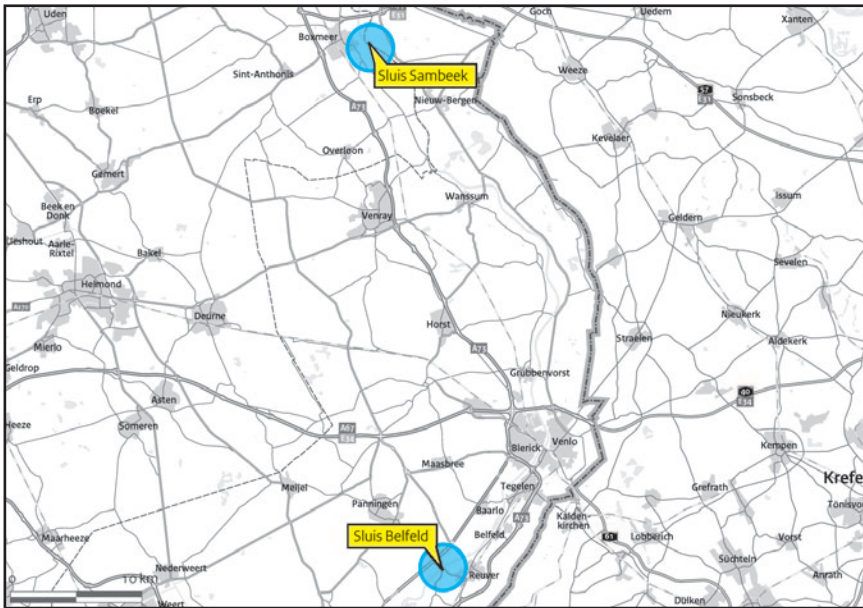
2011: van de TEN-subsidie is € 72 mln verwerkt in het taakstellend budget.

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.

Maas (baggeren en kunstwerken)

Gebied Limburg
Onderwerp Hoofdvaarwegen
Ministerie IenM
Fase Beheer en onderhoud



Opgave Door grootschalige achterstand in het baggeronderhoud ontstonden in de voorhavens van de sluisen op de Maas en in de Maaskanalen nautische knelpunten in de vorm van onvoldoende vaardiepte en verminderde bevaarbaarheid. Ook diverse sluisen en stuwen waren door achterstallig onderhoud dringend aan renovatie toe. Onder andere kolken, deuren en hefinrichtingen, nivelleerinrichtingen, pompgemalen, besturing en bedieningsinstallaties moesten dringend worden aangepakt om de beschikbaarheid en bedrijfszekerheid op het vereiste niveau te brengen. Doordat de lange kolken van Belfeld en Sambeek als gevolg van achterstallig onderhoud buiten bedrijf waren gesteld, konden lange combinaties alleen na ontkoppeling door de sluisen.

Oplossing Het achterstallig baggeronderhoud op de Maas en de Maaskanalen wordt aangepakt zodat de meest urgente nautische problemen t.a.v. de vaardiepte zijn opgelost. Hiermee wordt de bereikbaarheid en de veiligheid van de Maasroute verbeterd, maar zal nog niet worden voldaan aan de functionele eisen. Daarnaast worden diverse sluisen en stuwen die in de Maas liggen gerenoveerd. De grote kolken van de sluisen in Belfeld en Sambeek zijn in 2004 weer in gebruik genomen.

Planning

Start uitvoering: 2004
 Oplevering: 2010-2012

Financiën Raming kosten: € 51 mln.

Projecthistorie

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | | | | | | |
| MIRT fase | | | | | | |
| Opgave | | | | | | |
| Oplossing | | | | • | | |
| Planning | • | | | | | |
| Financiën | | • | • | • | • | |
| Pol./Best. | | | | | | |

Toelichting op de wijzigingen

2008: werkzaamheden aan de kolkwanden en deuraandrijvingen van de complexen Born en Maasbracht zijn gekoppeld aan de kolkverlenging. Door onderhoudswerkzaamheden bij deze complexen zullen deze pas in 2012 worden opgeleverd.

2009: de raming van de kosten is bijgesteld vanwege aanbestedingstegevallers bij diverse renovaties van de sluisen.

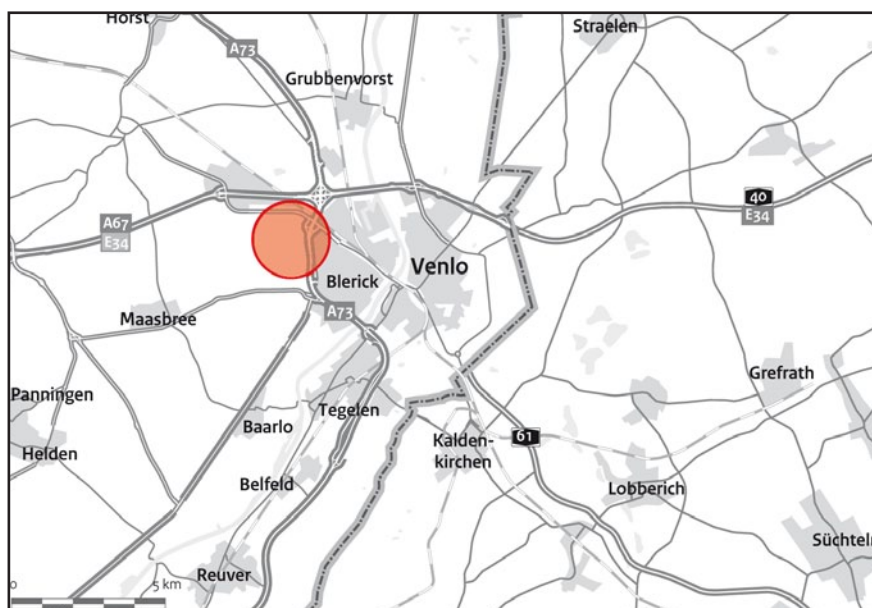
2010: de raming van de kosten is verlaagd in verband met het overhevelen van enkele projectonderdelen naar het project Maasroute, modernisering fase 2.

2011: raming van de kosten is verlaagd in verband met overhevelen van enkele projectonderdelen naar het project Maasroute, modernisering fase 2 en de meevallende kwaliteit van de sluisdeur van Weurt.

2012: de projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 8 mln).

Greenport Venlo (Klavertje 4)

| | |
|-------------------|--------------------------|
| Gebied | Limburg |
| Onderwerp | Integrale gebiedsopgaven |
| Ministerie | EL&I |
| Fase | Realisatie |



Opgave Greenport Venlo is in omvang het tweede kassengebied van Nederland. Door de strategische ligging op een infrastructureel knooppunt (water, weg en spoor) in de oost-west verbinding is het gebied economisch aantrekkelijk en groeit Venlo als logistieke draaischijf. De Floriade (Wereldtuinbouwtentoonstelling, 2012) genereert een extra impuls aan investeringen en dynamiek. Samenhangende oplossingen in onder meer bereikbaarheid, ruimtelijke kwaliteit en water/groenopgaven zijn nodig.

Oplossing Aan de westzijde van Venlo wordt een omvangrijk agro-industrieel en logistiek complex tot stand gebracht in aansluiting op bestaande en/of in uitvoering zijnde economische activiteiten (o.a. Tradeport, glastuinbouw, uitbreiding veiling). Het gaat onder andere om de duurzame inrichting van 400 ha gebundeld glas, in samenhang met versterking van groenstructuur (waaronder 375 ha nieuw natuur- en recreatiegebied), ruimtelijke kwaliteit en bereikbaarheid (aanleg Tangent A73/A67). De verantwoordelijkheid van de uitvoering is in handen van de gebiedsontwikkeling NV.

Planning

Start realisatie: 2009
Oplevering: 2012 e.v.

Financiën Taakstellende rijksbijdrage: € 22,9 mln uit het Nota Ruimtebudget voor Klavertje 4 als geheel, alsmede € 3 mln specifiek voor

Deurne. Vanuit de motie Koopmans/Koppejan is aanvullend € 9 mln beschikbaar gesteld. Grondvererving: met de start van de uitvoering zijn de eerdere afspraken over (anticiperende) grondvererving herzien waarbij de rijksbijdrage (ad € 5 mln) is afgebouwd.

Politiek/bestuurlijk EL&I is beleidsverantwoordelijk voor de greenports. Besloten is om als Rijk niet risicodragend deel te nemen aan de gebiedsontwikkeling NV (uitvoering), maar de betrokkenheid vorm te geven via een set bestuurlijke afspraken; dit afsprakenkader is in november 2009 ondertekend door Rijk, provincie Limburg en regio Venlo. Moties: tijdens de begrotingsbehandeling van lenM is de motie Koopmans/Koppejan aangenomen (TK 31 700 XII, nr 22), welke aanvullend € 9 mln beschikbaar stelt voor de Greenportlane tussen A73 en A67. Dit project wordt in het kader van het onderhandelingsakkoord Natuur overgedragen aan de provincie Limburg.

Uitvoering Het bedrijfsleven zal zo veel als mogelijk bijdragen via de grondexploitatie. De provincie en de regiogemeenten zijn verantwoordelijk voor de grondexploitatie en de verevening.

Projecthistorie

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | • | | | | | |
| MIRT fase | | • | | | | |
| Opgave | | | | | | |
| Oplossing | | | | | | |
| Planning | | | | | | |
| Financiën | | • | • | | | |
| Pol./Best. | | | • | • | • | • |

Toelichting op de wijzigingen

2008: het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

2009: de taakstellende rijksbijdrage voor het project is vastgesteld. Hiermee is het project van de planuitwerkingsfase overgegaan naar de realisatiefase.

2010: in april 2009 is de gebiedsontwikkelings NV opgericht. Met het Rijk zijn bestuurlijke afspraken in voorbereiding. Ten behoeve van de Greenportlane zijn conform de motie Koopmans/Koppejan extra rijksmiddelen beschikbaar gesteld.

2011: tussen Rijk, provincie en regio Venlo is in november 2009 een bestuurlijk afsprakenkader overeengekomen ter ondersteuning van de verdere uitvoering.

2013: dit project wordt in het kader van het onderhandelingsakkoord Natuur overgedragen aan de provincie Limburg.



Oost-Nederland | 8

Visie

Hoofdoopgaven

Gebieden met concentratie van
opgaven van nationaal belang

Overige gebiedsoopgaven

MIRT Onderzoeken

Kaarten

Project- en programmabladen

Visie

Het MIRT-gebied Oost-Nederland bestaat uit de provincies Gelderland en Overijssel. Centrale ambitie voor Oost-Nederland is het behouden en versterken van de (inter)nationale economische kracht en concurrentiepositie, in balans met de kwaliteit van de leefomgeving. In het gebied liggen de achterlandverbindingen (weg, water, spoor) tussen de Randstad en Duitsland (Rijn-Ruhrgebied en Berlijn) en Noord- en Oost-Europa. Kennis en innovatie en een brede economische basis zijn respectievelijk de stuwende en ondersteunende krachten van de economie. Conform de SVIR manifesteren zich met name de volgende vier economische concentraties in Oost-Nederland: Food Valley in en rond Wageningen (topsector agrofood), Health Valley in en rond Nijmegen (topsector life sciences en health), modecluster in Arnhem (topsector creatieve industrie) en nanotechnologie in Twente (topsector high tech systemen en materialen). Naast deze topsectoren heeft Oost-Nederland mogelijkheden voor de doorontwikkeling van de logistiek (regionaal en nationaal) en duurzame energieopwekking.

De grote rivieren Waal, Rijn en IJssel zijn naast de vele andere natuurlandschappen als de Veluwe en Salland kenmerkend voor Oost-Nederland en spelen vanwege bijvoorbeeld het aantal rivierovergangen een belangrijke rol in de ruimtelijke inrichting en de ruimtelijke kwaliteit van Oost-Nederland. Tevens kennen de rivieren een belangrijke opgave voor de waterveiligheid.

Hoofdoopgaven

Versterking van het vestiging- en productiemilieu in relatie tot de topsectoren

Voor het behoud en de verdere ontwikkeling van de economische kracht van Oost-Nederland is versterking van het vestigingsklimaat van de stedelijke gebieden en de topsectoren belangrijk. Bereikbaarheid, het bieden van een attractief woonmilieu (incl. culturele voorzieningen en groen), het versterken van de campusvorming van de universiteiten en een voldoende (gevarieerd) 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' (overheid, ondernemers en onderwijs). De demografische ontwikkelingen in Oost-Nederland vragen aandacht. De bevolkingsgroei in het landsdeel als geheel stabiliseert naar verwachting in 2030. Enerzijds groeien de grotere steden, mede als gevolg van urbanisatie, terwijl anderzijds in de meer landelijke gebieden de gevolgen van krimp al merkbaar zijn (bv. Achterhoek). Dit heeft gevolgen voor de arbeidsmarkt, de woningmarkt en het voorzieningenniveau en daarmee voor de ruimtelijke structuur en het vestigingsmilieu.

Aangezien energie een noodzakelijke voorwaarde is voor het goed functioneren van de economie en Oost-Nederland de ambitie heeft om de energiehuishouding duurzamer en minder afhankelijk te laten zijn van schaarser wordende fossiele brandstoffen, wil Oost-Nederland energieopwekking op een toekomstbestendige, duurzame en innovatieve wijze laten plaatsvinden.



Versterken en benutten van achterlandverbindingen

Een goede bereikbaarheid is een belangrijke randvoorwaarde voor het behoud en versterken van de economische potentie. Door Oost-Nederland lopen drie belangrijke (internationale) oost-west achterlandverbindingen over de weg (de A1, A12 en A15), aangevuld met belangrijke verbindingen over water (Waal, IJssel, Twentekanal) en spoor (ICE-verbinding Randstad-Duitsland en de Berlijnlijn voor personenvervoer en Betuweroute voor goederenvervoer). In noord-zuid richting loopt er een verbindingzone tussen de A1 en de A12/A15 via de A50. De achterlandverbindingen langs de Waal, A15, Betuweroute, het Twentekanaal, A1 en de Berlijnlijn in Oost-Nederland vormen tevens als core corridors belangrijke onderdelen van het TEN-T (Trans-European Transport Network). De op deze internationale verbindingen gelegen bestaande binnenhavens van nationale betekenis Nijmegen en Hengelo, zijn in Europees verband eveneens als core (Europese) binnenhavens aangemerkt.

In Oost-Nederland heeft het hoofdwegennet en het hoofdspoorwegennet ook een regionale ontsluitende functie in de stedelijke gebieden. Dit geldt met name voor Arnhem-Nijmegen, Twente, Stedendriehoek en Zwolle-Kampen. Voor Oost-Nederland is zowel de bereikbaarheid in die stedelijke gebieden als de bereikbaarheid tussen de stedelijke gebieden in Oost-Nederland, de Randstad, Noord-Nederland, Duitsland en Brabant van belang. Op het gebied van logistiek heeft Oost-Nederland de ambitie om meer economisch rendement te halen uit de doorvoer van goederen van de mainports naar Duitsland, door op strategische plekken bestaande logistieke multimodale knooppunten te

versterken en waar nodig nieuwe te creëren. Ten aanzien van de achterlandverbindingen door Oost-Nederland is het gezamenlijk uitgangspunt de totstandkoming van één logistiek systeem (spoor, vaarwegen en wegen) dat synchromodaliteit faciliteert, waarbij de synergie tussen de havens en andere multimodale knooppunten wordt versterkt, met als doel de groei van het goederenvervoer zo veel mogelijk via binnenvaart en spoor op te vangen en doorstroming op de weg te faciliteren.

Wateropgave

In Oost-Nederland spitst het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving zich toe op de waterveiligheid rond de grote rivieren en op mogelijke peilverhoging van het IJsselmeer. Piekaafvoer kan als gevolg van klimaatverandering toenemen en vaker optreden. Daarom werken Rijk en regio samen aan de veiligheid van Oost-Nederland in het MIRT Onderzoek Deltaprogramma Rivieren. In 2014 adviseert de deltacommissaris het kabinet over mogelijke nieuwe normen voor waterveiligheid. Daarbij wordt rekening gehouden met zowel de kans op een overstroming als de potentiële schade (deze is afhankelijk van de economische waarde in een gebied) die bij een overstroming kan ontstaan. Rijk en regio zoeken in het gebiedsgerichte deelprogramma Rivieren naar slimme oplossingen voor het borgen en verder verbeteren – waar nodig – van de veiligheid. Daarbij wordt naar (innovatieve) dijkversterking, rivierversuiming, andere afvoerverdeling, ruimtelijke aanpassingen achter de dijk en rampenbeheersing gekeken (meerlaagsveiligheid). De deltabelissingen over de zoetwatervoorziening, de Rijn-Maas monding, het IJsselmeer en Ruimtelijke adaptatie zijn voor Oost-Nederland 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 veiligheid vergroten worden dan ook meerdere belangen meegewogen: natuur, gebiedsontwikkeling en economie (bevaarbaarheid, overslagmogelijkheden, recreatie). 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.

Gebieden met concentratie van opgaven van nationaal belang

Stadsregio Arnhem Nijmegen (inclusief Food Valley)

De belangrijkste opgave in de stadsregio is de versterking van het stedelijk 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 health&life sciences. Daarnaast is er een internationaal modecluster in Arnhem gevestigd.

In de stadsregio moeten tot 2040 nog ruim 50.000 woningen worden bijgebouwd om in de woningbehoefte te kunnen voorzien.

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 hoofdwegennet. Met een maatregelenpakket voor Beter Benutten en realisatie van een HOV-netwerk (met inbegrip van regionale spoorverbindingen en grensoverschrijdende verbindingen), wil de stadsregio de positie van het openbaar vervoer versterken en daarmee – naast de investeringen op de A12 en A15 – de bereikbaarheid van de stadsregio verbeteren.

De WGR (Wet Gemeenschappelijke Regeling) regio Food Valley bestaat sinds 2011 uit een samenvoeging van de regio's WERV en De Valley; 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 agrofood. Dit vraagt om goede samenwerking, het realiseren van een aantrekkelijk en veilig woon- en werkklimaat en de realisatie van goede faciliteiten voor kennisontwikkeling en -valorisatie. Goede verbindingen zijn daarbij essentieel.

Stadsregio Twente

De opgave in Twente is versterking van het stedelijk kerngebied met in het bijzonder de innovatiedriehoek (Hart van Zuid in Hengelo – het Kennispark van de Universiteit Enschede – gebiedsontwikkeling Luchthaven Twente). 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 de A1 en de gebiedsontwikkelingsplannen rond de luchthaven ondersteunen deze strategie ruimtelijk en bedrijfsmatig.

Met aanvullende maatregelen voor Beter Benutten en uitbreiding en verbetering van het Agglonet Twente, inclusief grensoverschrijdende verbindingen, wil de stadsregio de positie van het openbaar vervoer versterken en daarmee – naast de investeringen op de A1 – de bereikbaarheid van het gebied vergroten. Een burgerluchthaven Twente kan bijdragen aan de internationale bereikbaarheid van Twente en ontwikkeling van de Euregio.

Overige gebiedsopgaven

Zwolle-Kampen Netwerkstad

Zwolle-Kampen Netwerkstad is een regio met aantrekkingskracht voor instellingen en bedrijven. De grootste opgave is te voorkomen dat er op dit knooppunt van wegen, spoorwegen en waterwegen knelpunten ontstaan vanwege de verwachte groei van de mobiliteit op de (middel)lange termijn, mede als gevolg van de aansluiting op de Hanzelijn. De ontwikkeling van de Spoorzone Zwolle is daarbij voor de regio een essentiële opgave. 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 mogelijke peilverhoging en rivierversuiming 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.

Het Rivierengebied

De waterveiligheid is een randvoorwaardelijke opgave voor dit gebied. Het beter benutten van de totale capaciteit van de bestaande achterlandverbindingen in het rivierengebied (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 vervolgpoging. 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.

MIRT Onderzoeken

| Naam | Aanleiding en doel | Planning | Betrokkenen |
|--|--|---|--|
| Gebieds-ontwikkeling Waalweelde | In het MIRT Onderzoek WaalWeelde is geconcludeerd dat WaalWeelde een grote bijdrage kan leveren aan de waterveiligheidsopgave. Ook is geconstateerd dat de deltabeslissingen Rijn-Maasdelta en Veiligheid van invloed zijn op WaalWeelde. Na de deltabeslissingen zal bekeken worden voor welke onderdelen van WaalWeelde een verkenning gestart kan worden. | Het MIRT Onderzoek Waalweelde is afgerond. Rijk en regio investeren ieder € 30 mln in kansrijke projecten die vrijwel uitvoeringsgereed zijn. De stand van zaken van de kansrijke projecten en het Deltaprogramma worden tijdens bestuurlijk overleg MIRT najaar 2012 gemeld. | IenM, EL&I, provincie Gelderland (trekker), gemeenten, waterschappen, maatschappelijke organisaties, Deltaprogramma Rivieren |
| Food Valley (kennis- en innovatiehart van de sector agro&food) rond Ede-Wageningen | Het MIRT Onderzoek moet meer duidelijkheid verschaffen over of en zo ja welke fysiek ruimtelijke en/of overige maatregelen nodig zijn en wie daarvoor dan aan de lat staat, ter versterking van de (inter) nationale concurrentiepositie en het vestigingsklimaat in deze regio. | Start: voorjaar 2012 Voortgang: bestuurlijk overleg MIRT najaar 2012 | IenM, EL&I, regio Food Valley, de provincies Gelderland (trekker) en Utrecht |
| HOV Arnhem Nijmegen | Het MIRT Onderzoek beoogt antwoord te geven op de volgende vragen: 1) Wat is een logisch samenhangende scope van het HOV-netwerk? 2) Welke effecten op de doorstroming op achterlandverbindingen en de bereikbaarheid van economische kerngebieden worden meegenomen? 3) Wie is waar voor verantwoordelijk? 4) Zijn er belemmeringen in de regelgeving bij Rijk en regio voor optimalisatie HOV? | Start: voorjaar 2012 - eerste fase met workshop. September 2012 - tweede fase met uitwerken scenario's. Voortgang: in bestuurlijk overleg MIRT najaar 2012 | IenM, Stadsregio (trekker), provincie Gelderland, gemeenten Arnhem en Nijmegen |
| N35 Wijthmen - Nijverdal | IenM heeft het MIRT Onderzoek toegezegd in het overleg in de Tweede Kamer in december 2011. Onderwerpen zijn de mogelijke knelpunten op de N35 tussen Wijthmen en Nijverdal op de korte en langere termijn, mogelijke oplossingsrichtingen en de rol van de betrokken partijen. Hierbij wordt gekeken naar mogelijke knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid. | Start: voorjaar van 2012. Voortgang: in bestuurlijk overleg MIRT najaar 2012 wordt probleemanalyse besproken. | IenM (trekker), provincie Overijssel, regio Twente en gemeenten |



Algemeen

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

Economie

Topsectoren


 High Tech Systemen en Materialen

 Creatieve Industrie

 Agro & Food

 Life Sciences & Health

 Burgerluchthaven van nationale betekenis


 Binnenhaven van nationale betekenis

Bereikbaarheid

 Hoofdwegennet


 Onderliggend wegennet

 Hoofdspoorwegennet


 Hoofdvaarwegennet

Natuur & Landschap

 Nationale herijkte Ecologische Hoofdstructuur op land

 Cultureel erfgoedgebied op (voorlopige) lijst werelderfgoed

Water

 Wateroverlast

 Waterveiligheid: waarborgen primaire veiligheid

 Waterveiligheid: piekafvoer

Energie

 (Mogelijke) vestigingsplaats elektriciteitsproductie $\geq 500\text{MW}$

 Hoogspanningsverbinding $\geq 220\text{kV}$

 Nieuwe hoogspanningsverbinding (indicatief)

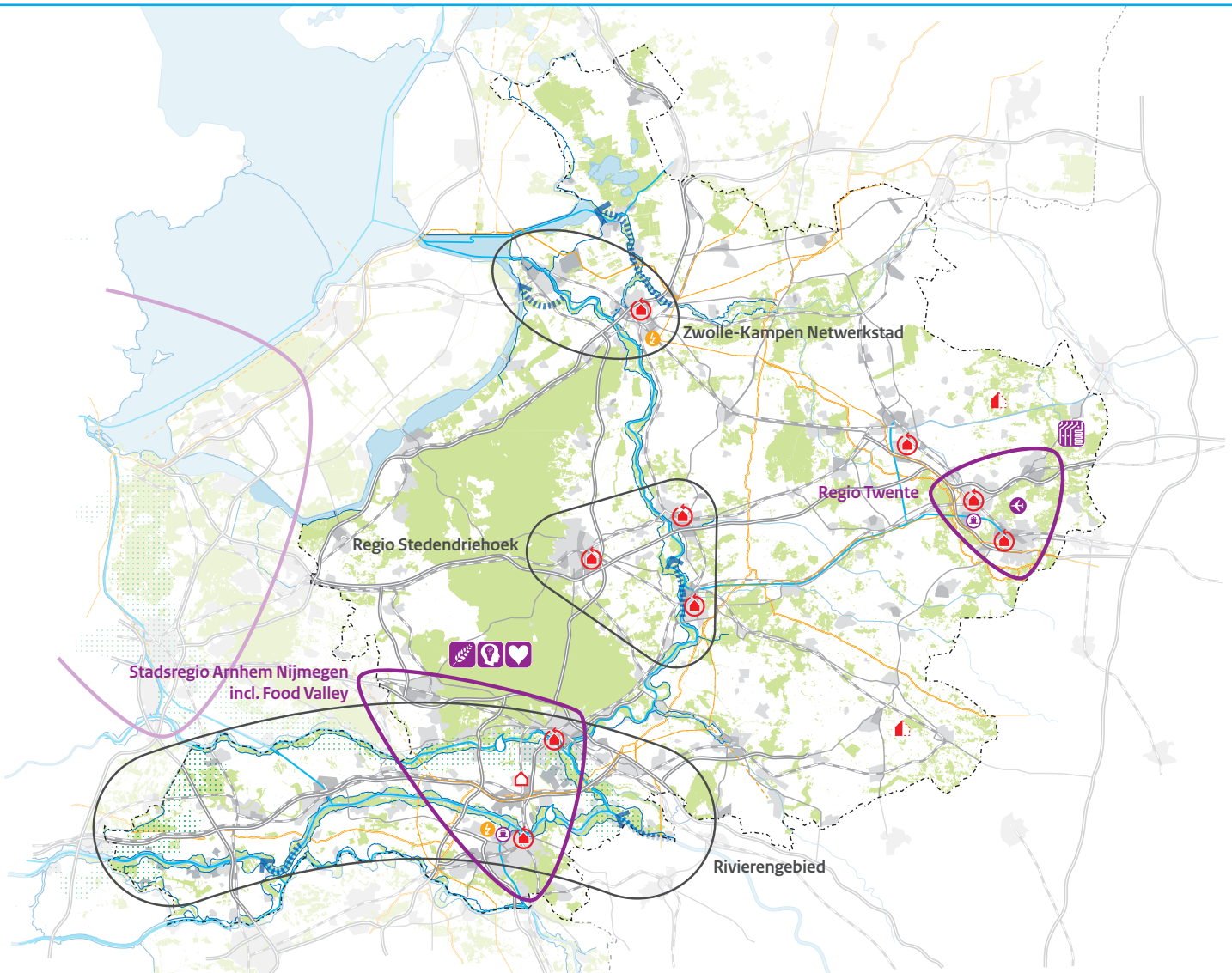
 Buisleidingenstrook

Woningbouw

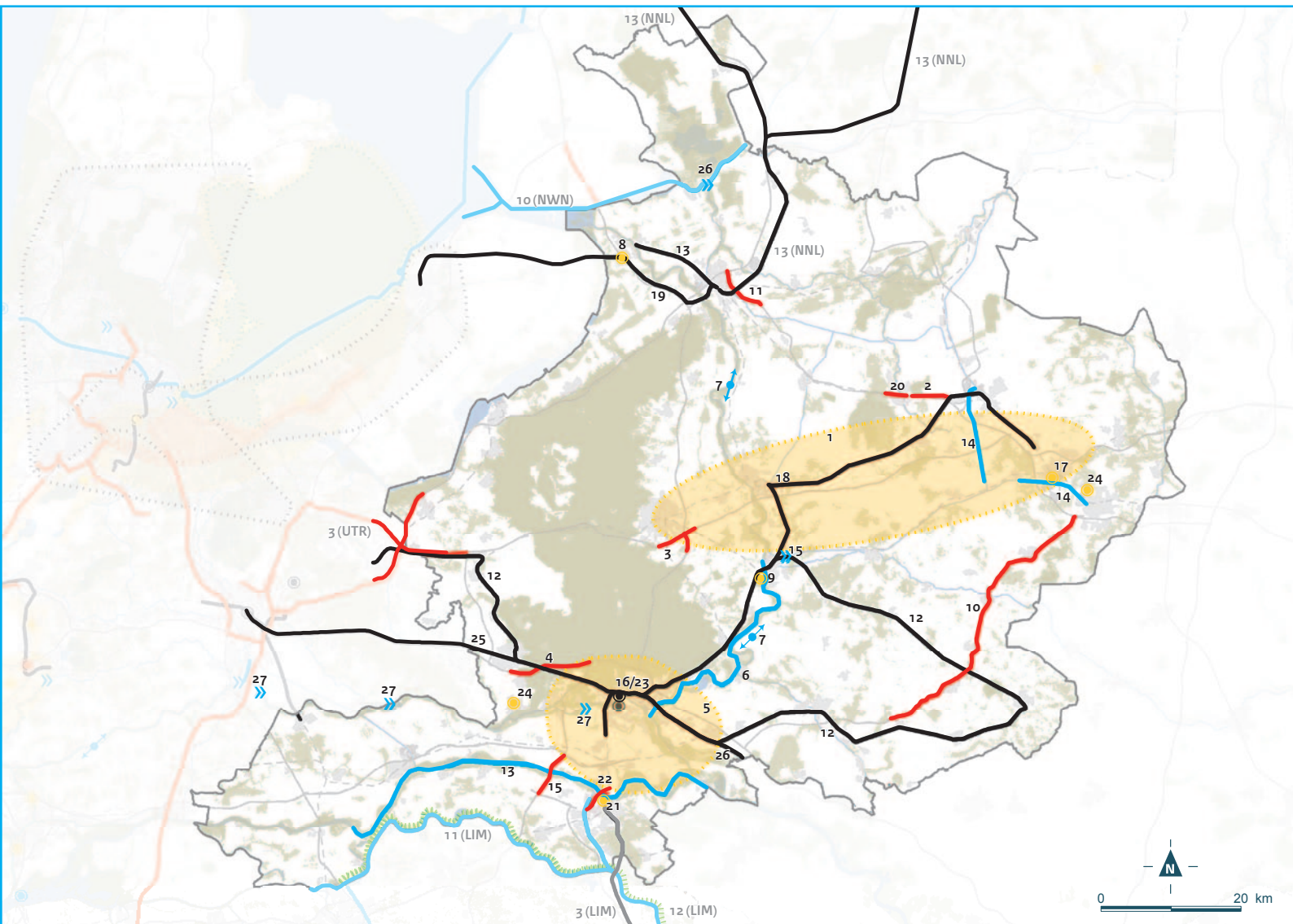
 Stedelijke vernieuwing

 Extensivering / herstructurering

 Uitleg



| | | |
|-----|---|------------|
| | VERKENNING | PAG |
| 1) | A1 -zone, gebiedsgerichte verkenning (inclusief corridor Apeldoorn-Deventer-Azelo) | 270 |
| 2) | N35 Verkenning Nijverdal-Wierden | 271 |
| | PLANUITWERKING | PAG |
| 3) | A1 Beekbergen-Apeldoorn Zuid | 272 |
| 4) | A12 Ede-Grijsoord | 273 |
| 5) | A12/A15 Bereikbaarheid regio Arnhem-Nijmegen | 274 |
| 6) | Bovenloop IJssel (IJsselkop tot Zutphen) | 286 |
| 7) | Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen IJssel | 287 |
| 8) | IJsseldelta Kampen | 264 |
| 9) | IJsselsprong (Zutphen) | 266 |
| 10) | N18 Varsseveld-Enschede | 275 |
| 11) | N35 Zwolle-Wijthmen | 276 |
| 12) | Quickscan Decentraal Spoor Oost-Nederland | 279 |
| 13) | Toekomstvisie Waal | 288 |
| 14) | Twentekanalen, verruiming (fase 2) en capaciteitsuitbreiding sluis Eefde | 289 |
| | REALISATIE | PAG |
| 15) | A50 Ewijk-Valburg | 277 |
| 16) | Arnhem Centraal (t.b.v. Nieuw Sleutelproject) | 280 |
| 17) | Centraal Station Twente / Hart van Zuid Hengelo | 267 |
| 18) | Goederenroute Elst-Deventer-Twente (NaNOV) | 284 |
| 19) | Hanzelijn | 281 |
| 20) | N35 Zwolle-Almelo (traverse Nijverdal) | 278 |
| 21) | Nijmegen omarmt de Waal (Waalfront) | 268 |
| 22) | Nijmegen, 2 ^e stadsbrug | 285 |
| 23) | Sporen in Arnhem | 282 |
| 24) | Sterke regio's: Oost-Nederland | 291 |
| 25) | Traject Oost | 283 |
| 26) | Vaarweg Meppel-Ramspol (Keersluis Zwartsluis) | 290 |
| | BEHEER & ONDERHOUD | PAG |
| 27) | Renovatie stuwensemble in Nederrijn en Lek | 269 |

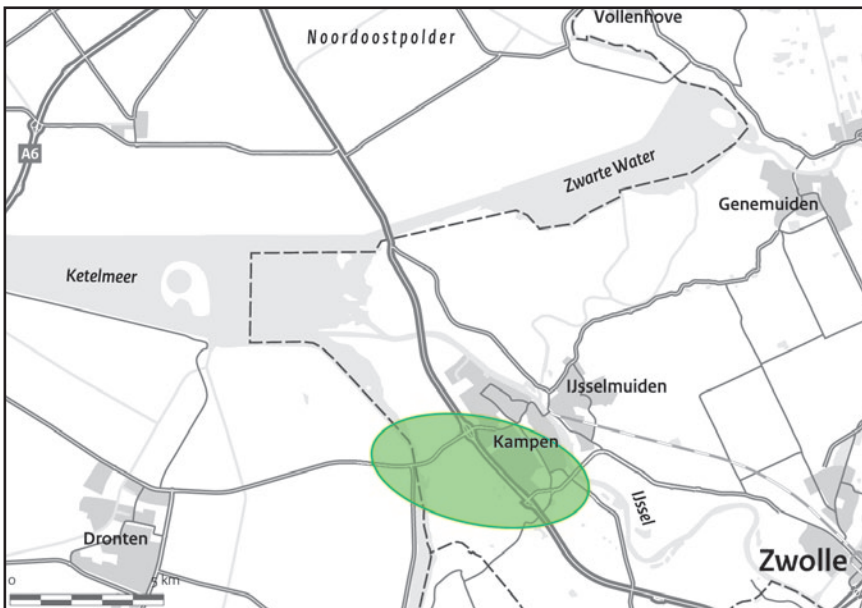


- wegen
- ● spoor/OV
- vaanwegen
- >> sluis
- << ligplaats
- ⊙ integrale / multimodale ontwikkelingen
- ⊙ waterbeheer / natte natuur

* (LIM) regio-overschrijdende projecten; zie kaart betreffende regio
 * (NWN)
 * (UTR)

IJsseldelta (Kampen)

| | |
|-------------------|---|
| Gebied | Oost-Nederland |
| Onderwerp | Waterveiligheid en Integrale gebieds- opgaven |
| Ministerie | IenM |
| Fase | Planuitwerking |



Opgave Om te voldoen aan het vereiste veiligheidsniveau in 2015 bij Zwolle is in de PKB Ruimte voor de Rivier (RvdR) een zomerbedverlaging opgenomen. Omdat de zomerbedverlaging alleen het veiligheidsniveau voor 2015 niet haalt, wordt deze aangevuld met de 'beperkte' inzet van een hoogwatergeul zuidelijk van Kampen. Hiervoor wordt momenteel een scopewijziging van de PKB voorbereid. In het plan Integrale gebiedsontwikkeling IJsseldelta Zuid is de gecombineerde aanleg van de zomerbedverlaging en de hoogwatergeul het belangrijkste deelproject. Voorgesteld wordt een integrale aanpak van de veiligheids- en ruimtelijke opgaven, met nieuwe natuur, versterking van de toeristisch recreatieve infrastructuur en kansen voor een specifiek woonmilieu, ter versterking van de concurrentiepositie van Zwolle-Kampen netwerkstad. Ook is versterking van de agrarische structuur één van de doelen.

Oplossing De aanleg van een hoogwatergeul ten Zuidwesten van Kampen als extra rivierarm van de IJssel naar het Drontermeer. Voor de langetermijn waterveiligheidsopgave na 2020 kan de geul verder worden uitgebreid (2^e fase).

Planning Afronding planuitwerking IJsseldelta Zuid en zomerbedverlaging RvdR: medio 2011. Investeringsbeslissing over toekenning van middelen uit het Infrastructuurfonds: 2012

Scopewijziging PKB toevoegen hoogwatergeul aan maatregelenpakket: 2012
Aanbesteding en gunning: 2013
Start realisatie:
Zomerbedverlaging en 1^e fase hoogwatergeul (veiligheidsopgave 2015): 2014
Natuurontwikkeling: 2014
Woningbouw: 2017 e.v.
Kunswerken voor de hoogwatergeul: 1^e fase 2014 en 2^e fase 2021
Realisatie fase 2 extra waterstanddaling bij Zwolle: 2021
Oplevering:
Zomerbedverlaging: 2015 en hoogwatergeul: 2017
Woningbouw: 2030
2^e fase hoogwatergeul (waterveiligheid lange termijn): 2023

Financiën Taakstellende rijksbijdrage IenM hoogwatergeul 1^e fase: ca. € 51 mln waterveiligheid. Investerings zomerbedverlaging en restant hoogwatergeul (ca. € 100 mln) komen ten laste van het programmabudget PKB RvdR. 2^e fase hoogwatergeul na 2020 is ca. € 119 mln. Niet uitbetaalde middelen van het Nota Ruimtebudget Integrale gebiedsontwikkeling IJsseldelta Zuid ad € 22,4 mln zijn gedecentraliseerd (zie tabel p.18).

Uitvoering Na de investeringsbeslissing sluiten Rijk en provincie een realisatieovereenkomst (ROK).

Projecthistorie

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 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.

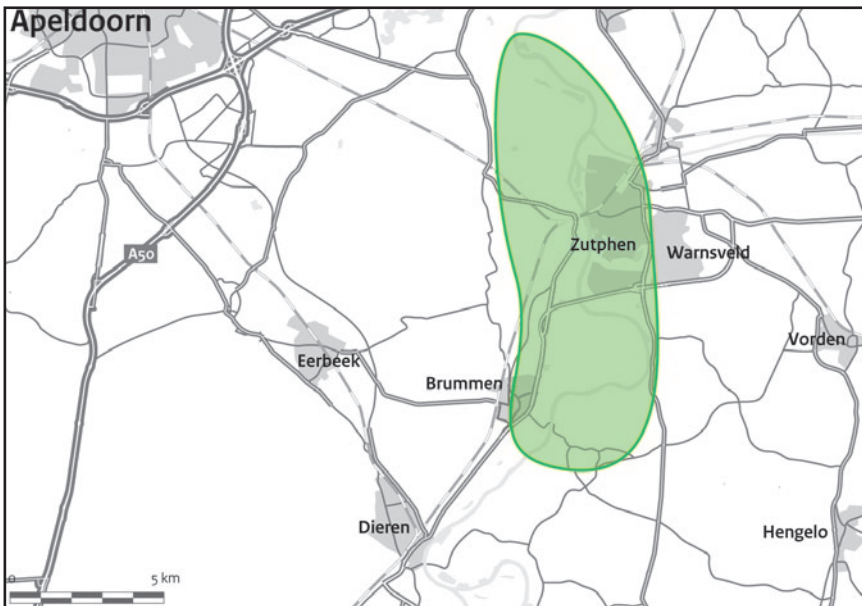
2011: in september 2009 is de taakstellende rijksbijdrage uit het Nota Ruimtebudget voor de integrale gebiedsontwikkeling van de IJsseldelta Zuid vastgesteld. Na besluitvorming over de zomerbedverdieping en de hoogwatergeul kan de planuitwerkingsfase worden afgerond.

2013: scopewijziging maatregelenpakket PKB met hoogwatergeul Kampen. Decentralisatie van het nog niet uitbetaalde deel van het Nota Ruimtebudget.



Ijsselsprong (Zutphen)

| | |
|-------------------|---|
| Gebied | Oost-Nederland |
| Onderwerp | Waterveiligheid en Integrale gebieds- opgaven |
| Ministerie | IenM en EL&I |
| Fase | Planuitwerking |



Opgave In de PKB Ruimte voor de Rivier staan twee dijkverleggingen rond Zutphen. Voor de langetermijnopgave waterveiligheid is een gebied gereserveerd voor een toekomstig binnendijks gelegen hoogwatergeul. Deze maatregelen raken de ruimtelijke ontwikkeling van het gebied, waaronder woningbouw en infrastructuur. Gekozen is voor een integrale aanpak in het plan Ijsselsprong waarbij voor natuur kansen worden gecreëerd, rekening wordt gehouden met de agrarische functie en ruimte is voor ontwikkelingen om voor de lange én de korte termijn te voldoen aan waterveiligheid, duurzaamheid en ruimtelijke kwaliteit.

Oplossing In het plan wordt voorgesteld om de dijkverleggingen Cortenoever en Voorsterklei vóór eind 2015 te realiseren. In 2009 is bij het voorkeursalternatief gekozen om dit gecombineerd aan te leggen met een geul in de Tichelbeeksewaard. Omdat de geul nu niet nodig is en er geen sprake is van synergievoordelen of regionale bijdragen, is in 2011 besloten de geul nu niet aan te leggen en de reservering voor toekomstige maatregelen vooralsnog te handhaven. Wel wordt nader uitgewerkt hoe – met inachtneming van de procedures – het vastgestelde nota Ruimtebudget kan worden benut voor het plan Ijsselsprong. Hierin zijn de plannen voor woningbouw op de westelijke oever bijgesteld. De bereikbaarheid wordt verbeterd door aanpak van de verkeersknoop bij de oude Ijsselbrug en de aanleg van rondwegen.

Tevens wordt een groene buffer, deel van de ecologische zone Veluwe-Graafschap-Achterhoek, ontwikkeld. Het plan bevat ook het verzoek om de ruimtelijke reservering voor de hoogwatergeul uit de PKB te schrappen, omdat deze over het plangebied van het plan Ijsselsprong ligt.

Planning

Projectbeslissing: 2011
Masterplan voor het Middengebied en Intergemeentelijke Structuurvisie: 2011/2012
Aanpassing ruimtelijke binnendijkse reservering uit PKB/Barro naar aanleiding van MIRT onderzoek: 2015
Start realisatie

- Hoogwatermaatregelen: 2013
- Natuurontwikkeling: 2013
- Infrastructuur: 2014
- Woningbouw: 2016

Oplevering: 2015-2030

Financiën Voor de twee dijkverleggingen is budget toegekend vanuit het programma Ruimte voor de Rivier. Bijdrage Nota Ruimte is vastgesteld op € 20 mln uit Nota Ruimtebudget.

Politiek/bestuurlijk

Over de inzet van Nota Ruimte budget vinden nog gesprekken plaats tussen de minister van IenM en de regio. Vanuit de regio zal op basis van het Masterplan en de bijbehorende business case een voorstel worden gedaan voor aanwending van deze middelen.

Projecthistorie

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | | | | | | |
| MIRT fase | | | | • | | |
| Opgave | | | | | | |
| Oplossing | | | | | | |
| Planning | | | | | | |
| Financiën | | | | • | | • |
| Pol./Best. | | | | | | |

Toelichting op de wijzigingen

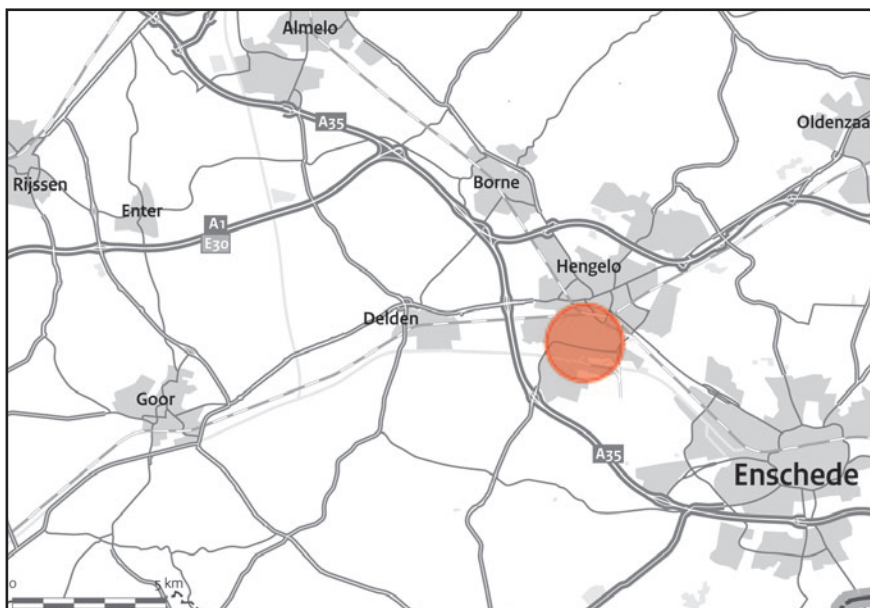
2010: het project is in april 2009 overgegaan van de verkenningsfase naar de planuitwerkingsfase.

2011: in november 2009 is de rijksbijdrage uit het Nota Ruimtebudget vastgesteld.

2013: in november 2011 is besloten om de geul in de Tichelbeekse Waard nu niet aan te leggen. Daarom is het budget voor Ijsselsprong bijgesteld van € 30 mln naar € 20 mln.

Centraal Station Twente/ Hart van Zuid Hengelo

| | |
|-------------------|--------------------------|
| Gebied | Oost-Nederland |
| Onderwerp | Integrale gebiedsopgaven |
| Ministerie | IenM |
| Fase | Realisatie |



Opgave Voor het vestigingsklimaat in de regio is het belangrijk dat Netwerkstad Twente er in slaagt om differentiatie aan grootstedelijke woon- en werkmilieus verder te ontwikkelen. Om hoger opgeleiden aan zich te binden is het daarnaast noodzakelijk om een aantrekkelijk grootstedelijk aanbod van woningen en voorzieningen te realiseren. Bij ontwikkeling ligt de nadruk op het versterken van de hoogwaardige openbaar vervoerverbindingen, versterking van de economische profielen van bedrijventerreinen, stedelijke herstructurering en duurzame ontwikkeling. De opgave bestaat uit het transformeren van een groot oud fabriekscomplex van 50 ha tussen het station Hengelo en Twentekanaal tot een nieuw en vitaal stadsdeel voor o.a. wonen, werken, onderwijs en recreatie.

Oplossing De stationsomgeving én de 50 hectare binnenstedelijk industrieterrein in Hengelo worden getransformeerd tot een attractief en dynamisch nieuw stadsdeel. Het station Hengelo ontwikkelt zich tot het centraal station van Twente met goede internationale verbindingen (Berlijn). Er wordt gestreefd naar een zakencentrum (incl. WTC vestiging) van internationale betekenis en een regionaal voorzieningenniveau op het gebied van onderwijs, kunst en cultuur en congres- en hotelfaciliteiten. Het gaat om het creëren van stedelijkheid, bereikbaarheid, functiemenging, behoud van industrieel erfgoed en versterking van de ruimtelijke kwaliteit door

onder andere 1.100 woningen, 75.000 m² BVO kantoren, 9.000 m² BVO detailhandel, 31.000 m² BVO voorzieningen, 65.000 m² BVO onderwijs, 3.500 m² zorgvoorzieningen, 20.000 m² BVO cultuur en vrije tijd en 12 ha bedrijventerrein toe te voegen.

Planning

1^e fase Start realisatie: v.a. 2005

Oplevering: 2016

2^e fase (CST/HvZ) Start realisatie: v.a. 2011

Oplevering: 2018

3^e fase Start realisatie: v.a. 2018

Financiën Taakstellende rijksbijdrage: € 14,5 mln uit het Nota Ruimtebudget.

Politiek/bestuurlijk In 2009 is het Masterplan vastgesteld, waarin de visie, de ambitie en de uitgangspunten zijn vastgelegd. De eerste fase van het project heeft middelen vanuit het BIRK gekregen (zie projectblad BIRK). De tweede fase van het project (vanaf 2011-2017) ontvangt een bijdrage uit het Nota Ruimtebudget. De derde fase bevindt zich nog in de voorbereiding (planvorming). De planning van het totale project loopt tot 2020.

Uitvoering Voor de planvorming en realisatie is het projectbureau Hart van Zuid opgericht, waarin de gemeente Hengelo samen met marktpartijen participeert. De gemeente Hengelo is verantwoordelijk.

Projecthistorie

'08 '09 '10 '11 '12 '13

Algemeen

MIRT fase

Opgave

Oplossing

Planning

Financiën

Pol./Best.

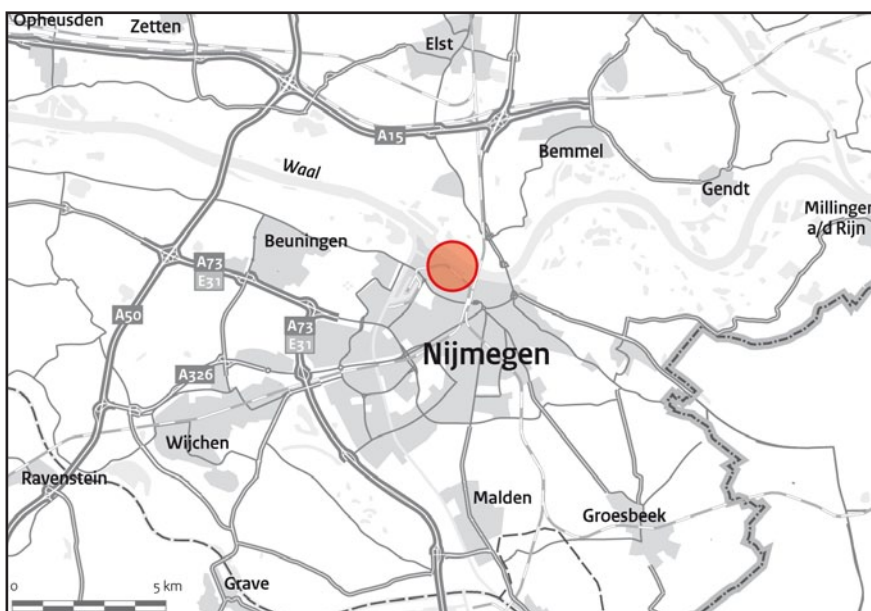
Toelichting op de wijzigingen

2010: het project is in april 2009 overgegaan naar de planuitwerkingsfase.

2011: in september 2009 is taakstellende rijksbijdrage voor dit project vastgesteld, waarmee het project is overgegaan naar de realisatiefase.

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. 25 ha groot bedrijventerrein tot een gebied met 2.600 woningen en 30.000 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 (zie desbetreffend projectblad) is niet alleen bepalend voor de intern stedelijke en regionale hoofdstructuur, maar ontlast ook het rijkswegennet (A50, A73 en A15).

Planning

Start realisatie: 2009

Voltooiing van het totale plan was voorzien rond 2021. Dit wordt door de gewijzigde economische omstandigheden verder in de toekomst gelegd (2024/2025).

Financiën Taakstellende rijksbijdrage: € 25 mln uit het Nota Ruimtebudget.

Projecthistorie

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | | | | | | |
| MIRT fase | | • | • | | | |
| Opgave | | | | | | |
| Oplossing | | | | | | |
| Planning | | | | | | • |
| Financiën | | • | | | | |
| Pol./Best. | | | | | | |

Toelichting op de wijzigingen

2009: het project Waalfront is overgegaan van verkennings- naar de planuitwerkingsfase.

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.

Renovatie stuwensensemble in Nederrijn en Lek

| | |
|-------------------|---------------------|
| Gebied | Oost-Nederland |
| Onderwerp | Waterveiligheid |
| Ministerie | IenM |
| Fase | Beheer en onderhoud |



Opgave De renovatie van de Sluis- en Stuwcomplexen Nederrijn en Lek omvat drie complexen, te weten: Hagestein, Amerongen en Driel. De op deze complexen aanwezige installaties, constructies en voorzieningen voldoen op meerdere punten niet aan de gestelde eisen zoals technische, milieu- en veiligheidsnormen en zijn niet met eenvoudige maatregelen/vast onderhoud op het vereiste niveau te krijgen. Diverse onderdelen zijn inmiddels zo verouderd, dat het risico van uitval groot is geworden. Sommige componenten zijn gezien de leeftijd niet meer verkrijgbaar of zijn specifiek voor de complexen vervaardigd. Falen kan leiden tot veelvuldige en/of langdurige uitval met de bijbehorende maatschappelijke effecten. Niet uitvoeren van dit project kan leiden tot uitval van de stuwfunctie en/of uitval van de sluisfunctie. Hierbij kan men denken aan een sterke afname van de bevaarbaarheid van de IJssel, aan het niet meer kunnen bevaaren van delen van de Nederrijn en Lek en aan een tekort aan zoet water in Noord-Nederland/ IJsselmeer.

Oplossing Het uitvoeren van een grote renovatie van de complexen. Deze renovatie betreft zowel een mechanische als een elektro-/besturingstechnische renovatie. De constructie (het casco) wordt eveneens gerenoveerd. Als onderdeel hiervan worden de sluisen geschikt gemaakt voor klasse Va schepen en wordt de bediening van complexen gecentraliseerd.

Planning

Start voorbereiding: 2012
Start uitvoering: vanaf 2015
Oplevering: uiterlijk 2019

Financiën Taakstellend budget: € 132 mln.

Projecthistorie

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | | | | | | |
| MIRT fase | | | | | | |
| Opgave | | | | | | |
| Oplossing | | | | | | |
| Planning | | | | • | • | • |
| Financiën | | | | | • | • |
| Pol./Best. | | | | | | |

Toelichting op de wijzigingen

2010: de aanbesteding van de renovatie van de stuwen is in 2008 afgebroken. De aanbiedingen waren aanzienlijk hoger dan het beschikbare budget. Ook de hierna gevolgde onderhandelingsprocedure heeft geen aanvaardbare aanbiedingen opgeleverd. Aanpak van de noodzakelijke renovatie wordt 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: de start uitvoering van de grootschalige renovatie zal na 2011 plaatsvinden. Op basis van inspecties wordt in 2011 een besluit genomen over de vervolgaanpak van de renovatie.

2012: de grootschalige renovatie zal vanaf 2012 plaatsvinden. 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 Vervangingen en Renovatie budget ter beschikking gesteld.

A1-zone, gebiedsgerichte verkenning (inclusief corridor Apeldoorn-Deventer-Azelo)

| | |
|-------------------|--------------------------|
| Gebied | Oost-Nederland |
| Onderwerp | Integrale gebiedsopgaven |
| Ministerie | IenM |
| Fase | Verkenning |



Opgave De regio en het Rijk zien ontwikkelkansen om in de A1-zone tussen Apeldoorn en de Duitse grens de ruimtelijke kwaliteit en duurzaamheid te versterken en economische ontwikkelpotenties te benutten. De ambitie is om de A1-zone tot het visitekaartje van Oost-Nederland te maken. De ontwikkelingen van de stedendriehoek Apeldoorn-Deventer-Zutphen en van de regio Twente zijn belangrijke onderdelen van de A1-zone. 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.

Politiek/bestuurlijk Rijk en regio hebben ingestemd met een integraal proces voor 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.

De regio is aan zet om de ruimtelijke kwaliteit en inrichting van de A1-zone conform het ruimtelijk concept vorm verder te geven. Tijdens het bestuurlijk overleg MIRT najaar 2011 hebben Rijk en regio overeenstemming bereikt over de scope van de capaciteitsuitbreiding A1: 2x4 rijstroken tussen Apeldoorn-Zuid en Deventer-Oost en 2x3 rijstroken

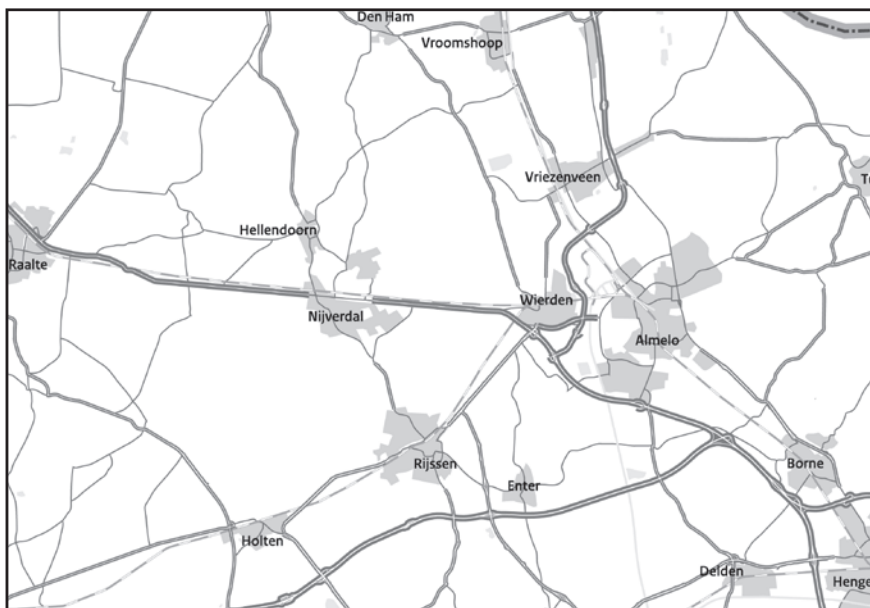
tussen Deventer-Oost en Azelo (raming ruim € 400 mln). De regio zal maximaal 25% bekostigen (beschikbaar voor 2020). De rijksmiddelen (75%) komen beschikbaar in de eerste tranche van het verlengde MIRT en zijn niet beschikbaar voor voorfinanciering.

Planning Najaar 2012 is definitieve besluitvorming gepland over de gewenste ontwikkelingen in deze regio en de daarbij horende ontwikkelstrategie. Voor de A1 capaciteitsuitbreiding zullen eind 2012 definitieve afspraken gemaakt worden ten aanzien van planning, fasering en bekostiging. Hierbij wordt het voorstel van de regio om een deel van de uitbreiding al voor 2020 te kunnen realiseren betrokken. Deze afspraken zullen uiteindelijk middels een Overeenkomst tussen Rijk en regio worden vastgelegd. Op grond van eerdere studies is besloten benuttingsmaatregelen uit te voeren bij Beekbergen. Hiervoor is in 2009 een aanvangsbeslissing genomen waarna de planuitwerking is gestart.

Betrokkenen Het betreft een verkenning, geïnitieerd door Rijk en regio. 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.

N35 Verkenning Nijverdal-Wierden

| | |
|-------------------|----------------|
| Gebied | Oost-Nederland |
| Onderwerp | Hoofdwegen |
| Ministerie | IenM |
| Fase | Verkenning |



Opgave De N35 tussen Nijverdal-Wierden is een verkeersonveilige weg met kwetsbare doorstroming. Het Rijk heeft in de Mobiliteitsaanpak de ambitie uitgesproken om op termijn de N35 te laten functioneren als stroomweg (100 km/h), zodat een volwaardige schakel tussen de stedelijk-economische centra Zwolle-Kampen en Twente tot stand kan komen. De regio heeft haar ambities verwoord in haar Marsroute N35.

Planning Het resultaat van de verkenning is een bestuurlijke voorkeursbeslissing die binnen het budgettaire kader de verkeersveiligheid en doorstroming verbetert en gevolgd kan worden door een stabiele en korte planuitwerkingsfase. De startbeslissing is genomen in maart 2011 en naar verwachting zal de verkenning in 2013 gereed zijn. De verkenning krijgt niet de vorm van een structuurvisie.

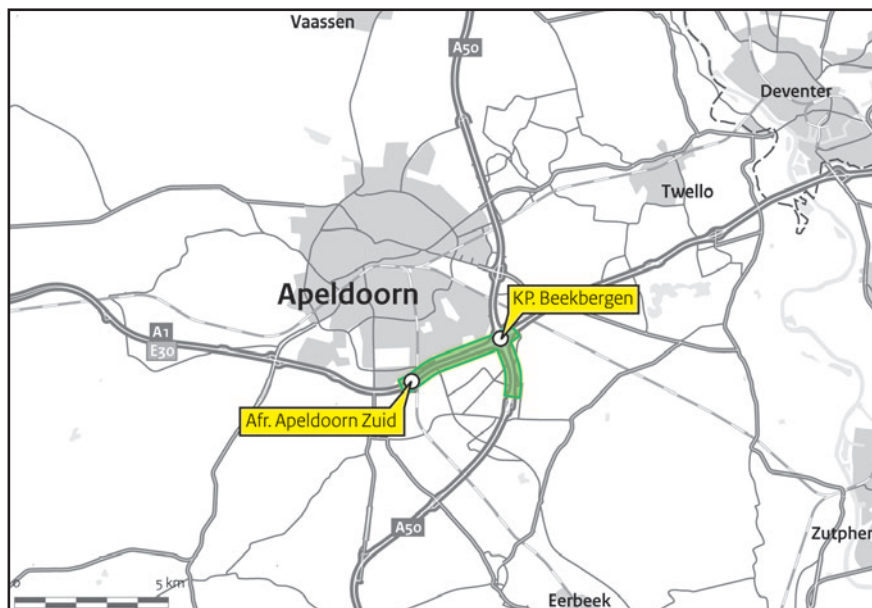
Doel van deze verkenning is om de verkeersveiligheid en doorstroming op het traject te verbeteren door aan de oostkant van de combitunnel Nijverdal de huidige 1x2 strookweg op te waarden tot een autoweg van 100 km/h. Daartoe worden verschillende mogelijkheden onderzocht. Tevens wordt nagegaan in hoeverre de scope van het Combiplan Nijverdal (specifiek voor het deel van de N35 ten oosten van de toekomstige tunnel) moet worden aangepast, passend binnen de planning van de werkzaamheden.

Politiek/bestuurlijk In het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2010 hebben Rijk en regio ingestemd met de start van de verkenning Nijverdal-Wierden, waarbij het taakstellend budget van € 80 mln als randvoorwaarde geldt. Op basis van afspraken uit het bestuurlijk overleg MIRT najaar 2009 is dit budget gelijkmatig verdeeld tussen IenM en de provincie Overijssel. Van het rijksdeel van de realisatiekosten (€ 40 mln) is € 5 mln reeds beschikbaar door het amendement Koopmans/Cramer (TK 31700 A, nr 70). De resterende € 35 mln is niet beschikbaar voor 2021. De provincie heeft aangeboden dit voor te financieren. De condities waaronder eventuele voorfinanciering plaatsvindt moeten nog worden bepaald. De stuurgroepleden (Rijk, provincie Overijssel, regio Twente en gemeenten) hebben gezamenlijk geconcludeerd dat de planning die uitgaat van het afronden van de verkenning in het eerste kwartaal van 2012 en een tracébesluit voor eind 2013 moet worden losgelaten omdat blijkt dat de beoogde oplossing het beschikbare budget ruim overschrijdt. Rijk en regio hebben afgesproken medio 2012 afspraken te maken over het vervolg van de verkenning.

Betrokkenen IenM en de provincie Overijssel. De gemeenten Hellendoorn, Holten, Rijssen, Wierden en de regio Twente, zowel de bestuurders als de bewoners, worden betrokken bij de uitwerking van de plannen middels een gezamenlijk met het centrum voor publieksparticipatie opgezet traject.

A1 Beekbergen- Apeldoorn Zuid

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.

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

Tracébesluit: 2013
 Start realisatie: 2014
 Openstelling: 2016

Financiën Taakstellend budget: € 35 mln excl. € 4 mln voor enkele deelprojecten die Rijkswaterstaat buiten de scope van deze planuitwerking op korte termijn realiseert.

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

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | | | | • | | |
| MIRT fase | | | | | | |
| Opgave | | | | | | |
| Oplossing | | | | | | |
| Planning | | | | | • | • |
| Financiën | | | | | • | |
| Pol./Best. | | | | | | |

Toelichting op de wijzigingen

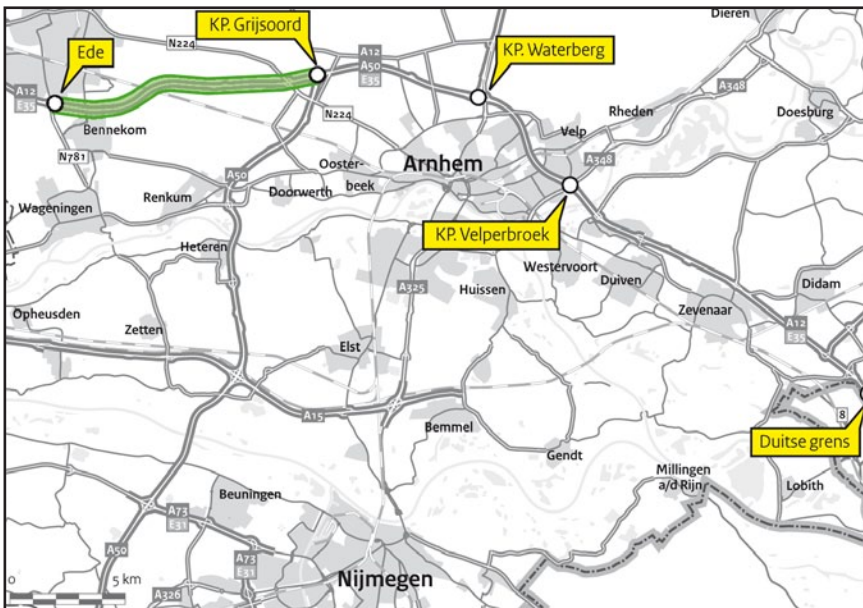
2011: het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

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.

A12 Ede-Grijsoord

| | |
|-------------------|----------------|
| Gebied | Oost-Nederland |
| Onderwerp | Hoofdwegen |
| Ministerie | IenM |
| Fase | Planuitwerking |



Opgave Op deze verbinding 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).

Planning

Tracébesluit: 2011
Start realisatie: 2014
Openstelling: 2015

Financiën De financiering van Ede-Grijsoord is mede inbegrepen in de bestuursovereenkomst 'Doortrekking A15' (ON 2742). Voor het project Ede-Grijsoord is € 107 mln beschikbaar.

Politiek/bestuurlijk Tijdens bestuurlijk overleg 2005 is geconstateerd 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. Daarnaast is geconstateerd dat het knelpunt Ede-Grijsoord moet worden aangepakt. In de bestuursovereenkomst 'Doortrekking A15 en verbreding A12 Ede-Grijsoord' (2006) zijn nadere afspraken gemaakt (zie projectblad A12/A15 Bereikbaarheid regio Arnhem-Nijmegen). Na start van de planuitwerking A12/A15 en de planuitwerking A12 Ede-Grijsoord is er geen reden op het traject A12 Grijsoord-Duitse grens een planuitwerking voort te zetten, met uitzondering van Waterberg-Velperbroek.

Uitvoering In 2010 is een PPC uitgevoerd. het project wordt met een DBFM contract uitgevoerd.

Projecthistorie

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | • | • | • | • | • | • |
| MIRT fase | | | | | | |
| Opgave | | | | | | |
| Oplossing | | | | | | |
| Planning | | • | | • | | |
| Financiën | | | | | • | |
| Pol./Best. | | | | | | |

Toelichting op de wijzigingen

2008: op 16 februari 2007 is het Standpunt Ede-Duitse grens (benuttingsalternatief) herzien voor het gedeelte Waterberg-Velperbroek. Keuze voor een sobere verbreding van 2x2 naar 2x3 als toekomst-vaste oplossing binnen het benuttingsprogramma ZSM 1.

2009: het deel Waterberg-Velperbroek is opgenomen op het projectblad ZSM 2. Het project is als gevolg van onderzoek naar luchtkwaliteit vertraagd.

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.

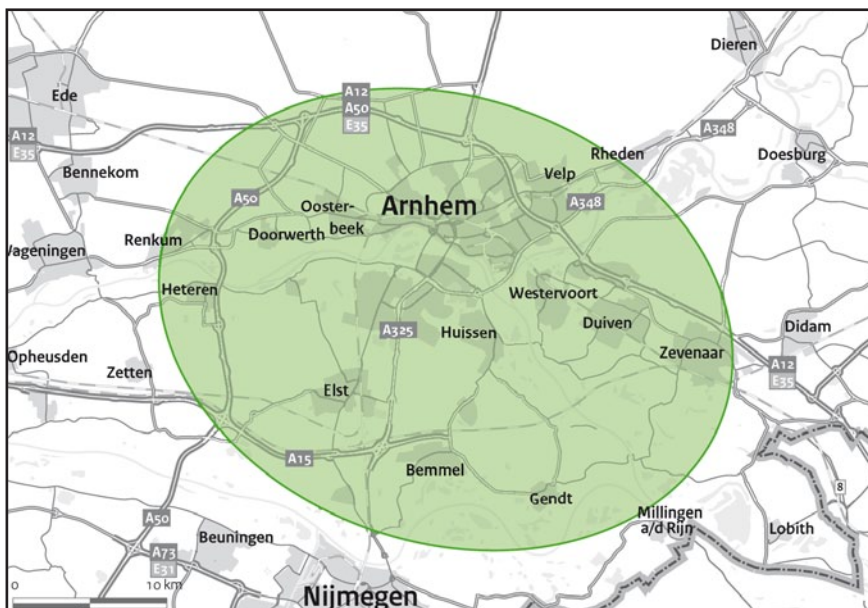
2011: het OTB is in juni 2010 vastgesteld.

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.

A12/A15 Bereikbaarheid regio Arnhem Nijmegen

Gebied Oost-Nederland
Onderwerp Hoofdwegen
Ministerie IenM
Fase Planuitwerking



Opgabe De groei van het autoverkeer belemmert op termijn een goede verkeersafwikkeling.

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.

Planning

Trajectnota/MER: 2011
 Standpunt 2012
 Tracébesluit: 2014
 Start realisatie: 2015
 Openstelling: 2018

Financiën Het beschikbare budget bedraagt € 804 mln (inclusief bijdrage regio). Hiervan zal € 282,5 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 ligging tussen Duiven en Zevenaar vastgesteld. In juni 2012 is in overleg met de Tweede Kamer besloten tot een aanpassing van het standpunt: de verlegde en verdiepte variant bij Groessen.

Uitvoering In 2010 is een PPC uitgevoerd, waaruit volgt dat DBFM geadviseerd wordt als contractvorm.

Projecthistorie

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | | | | | | |
| MIRT fase | | • | | | | |
| Opgave | | | | | | |
| Oplossing | | • | | | | • |
| Planning | | | | | | |
| Financiën | | | | | • | |
| Pol./Best. | | | | • | | • |

Toelichting op de wijzigingen

2008: het project is overgegaan van de verkennings- naar de planuitwerkingsfase.

2009: op 14 mei 2008 is de startnotitie ter visie gelegd. In deze startnotitie zijn naar aanleiding van inspraak nieuwe stijl twee extra oplossingen opgenomen.

2011: omdat op basis van recente ramingen het budget niet toereikend is, inventariseren het rijk en de regio de mogelijkheden voor oplossing hiervan.

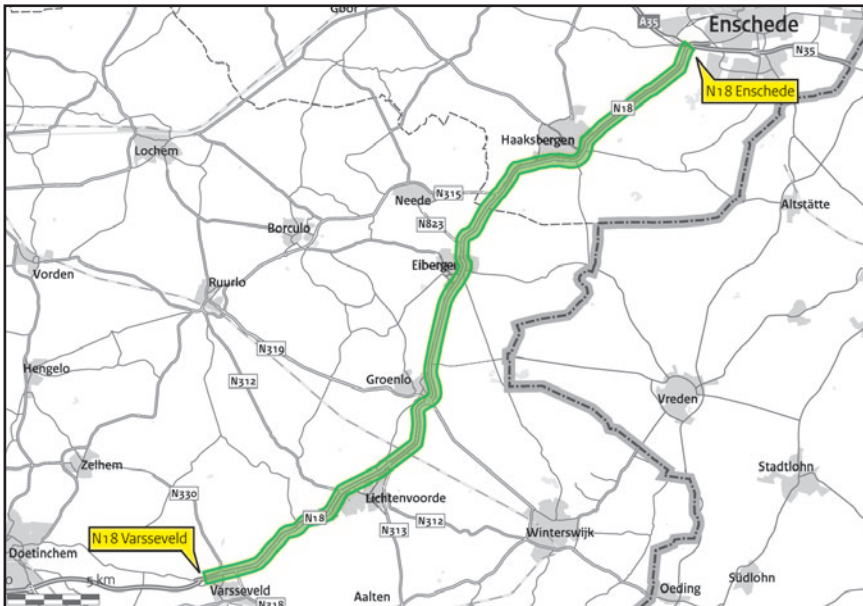
2012: de projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 110 mln).

2013: de minister heeft in 2012 een standpunt inzake het doortrekkingsalternatief ingenomen.

2013: de minister heeft in 2012 een standpunt inzake het doortrekkingsalternatief ingenomen. In juni 2012 is in overleg met Tweede Kamer het standpunt aangepast.

N18 Varsseveld-Enschede

| | |
|-------------------|----------------|
| Gebied | Oost-Nederland |
| Onderwerp | Hoofdwegen |
| Ministerie | IenM |
| Fase | Planuitwerking |



Opgave De verkeersonveiligheid op het gehele tracé en de leefbaarheid in de kernen, met name in Eibergen en Usselo.

Oplossing In de planuitwerking wordt onderzocht wat de effecten zijn van gehele of gedeeltelijke omlegging(en) van de N18. In het standpunt (oktober 2009) is vastgesteld dat op het gedeelte Varsseveld-Groenlo verkeersveiligheidsmaatregelen worden getroffen met handhaving van de maximum snelheid van 80 km/h. Tussen Groenlo en Enschede wordt een nieuwe N18 aangelegd met omleidingen rond Eibergen, Haaksbergen en Usselo en de maximum snelheid wordt verhoogd naar 100 km/h.

Planning

Tracébesluit: 2012
Start realisatie: 2015
Openstelling: 2018

Financiën Taakstellend budget: € 308 mln (incl. bijdrage regio € 134 mln).

Politiek/bestuurlijk Naar aanleiding van Standpunt keuze oktober 2009 is extra dekking gevonden voor € 12 mln waardoor het 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. Tijdens het bestuurlijk overleg MIRT najaar 2010 is een scopewijziging aangevraagd op verzoek van de regio; er is ingestemd met extra studietijd.

Uitvoering In 2010 is op basis van het PPC gekozen voor een DBFM-contract.

Projecthistorie

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | | | • | | | |
| MIRT fase | | | | | | |
| Opgave | | | | | | |
| Oplossing | | | | | • | |
| Planning | | | | • | • | |
| Financiën | | • | | • | • | • |
| Pol./Best. | | • | | | | • |

Toelichting op de wijzigingen

2009: door de discussie tussen Rijk en regio is dit project vertraagd. Tijdens het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2008 zijn extra financiële toezeggingen gedaan en is afgesproken dat de trajectnota ter visie zal worden gelegd (derde kwartaal 2008).

2010: naar aanleiding van het advies van de Commissie MER is in 2009 een aanvullend MER gemaakt.

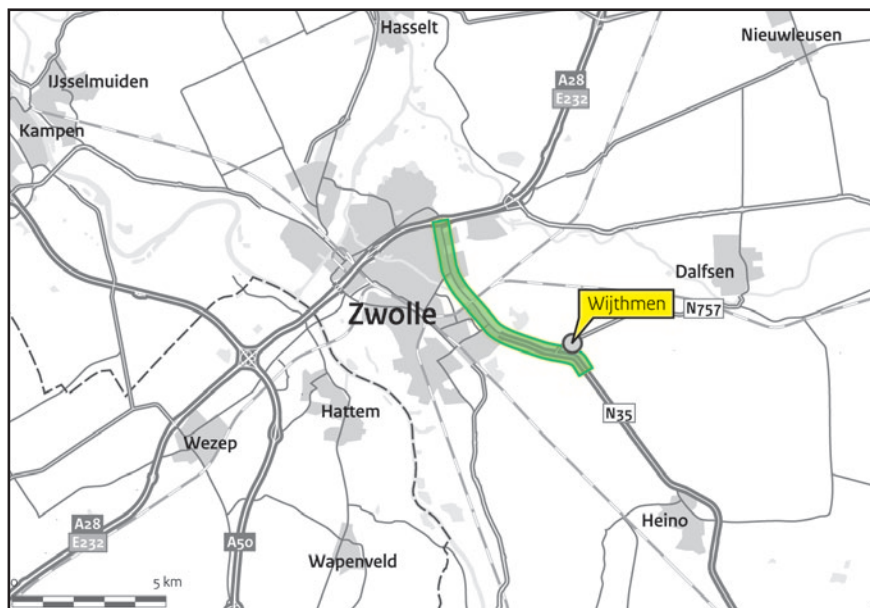
2011: het Standpunt is ingenomen (derde kwartaal 2009). De financiën zijn aangepast door toezegging van extra rijksbijdrage € 12 mln.

2012: de projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigingssystematie 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 gaat het om een bedrag van € 10 mln voor 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.

N35 Zwolle-Wijthmen

| | |
|-------------------|----------------|
| Gebied | Oost-Nederland |
| Onderwerp | Hoofdwegen |
| Ministerie | IenM |
| Fase | Planuitwerking |



Opgave Op de N35, gedeelte 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/h. Bij aansluiting van de Kroesenallee wordt een ongelijkvloerse kruising aangelegd.

Planning

Tracébesluit: 2013
Start realisatie: 2013
Openstelling 2015

Financiën Beschikbaar budget is € 46 mln (incl. € 30 mln bijdrage provincie Overijssel). In 2012 is het projectbudget met € 1,6 mln verhoogd.

Politiek/bestuurlijk Door het amendement Hofstra/Van Hijum (TK 30800 A, nr 43) is € 16 mln extra beschikbaar gesteld voor dit project. Door het Rijk is een extra rijksbijdrage 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 versoeringen en een extra budget van het Rijk van € 1,6 mln. Bestuurlijk is afgesproken dat daarnaast nog € 1 mln door het Rijk van Beheer & Onderhoud naar realisatie zal worden overgeboekt en staat de regio garant voor € 0,5 mln extra. Het totale budget zal dan op ca. € 48 mln uitkomen.

Projecthistorie

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | | | | | | |
| MIRT fase | | | | • | | |
| Opgave | | | | | | |
| Oplossing | | | | | | |
| Planning | | | | | | • |
| Financiën | | | | | • | • |
| Pol./Best. | | | | | | |

Toelichting op de wijzigingen

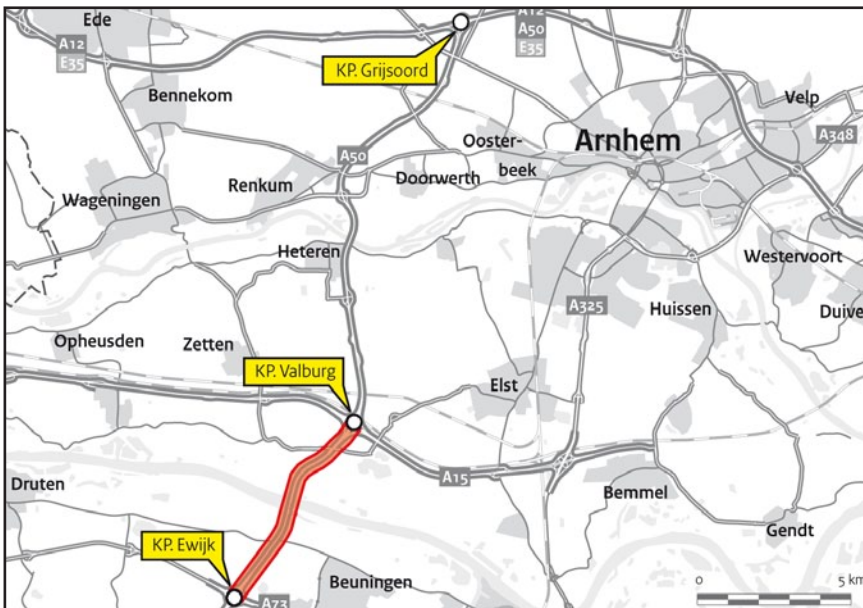
2011: het project is overgegaan van de verkennings- naar de planuitwerkingsfase.

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 versoeringen, is er vertraging ontstaan, waardoor vaststelling van het tracébesluit is doorgeschoven naar 2013. De openstelling van de weg zal daardoor in 2015 plaatsvinden.

A50 Ewijk-Valburg

| | |
|-------------------|----------------|
| Gebied | Oost-Nederland |
| Onderwerp | Hoofdwegen |
| Ministerie | IenM |
| Fase | Realisatie |



Opgave De groei van het autoverkeer belemmert op termijn een goede verkeersafwikkeling.

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

Tracébesluit: 2010
Start realisatie: 2011
Openstelling: 2014

Financiën Taakstellend budget: Ewijk-Valburg € 269 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.

File Top 50 Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van knelpunt 1 uit de File Top 50.

Projecthistorie

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | | | | • | | |
| MIRT fase | | | | | • | |
| Opgave | | | | | | |
| Oplossing | | | | | | |
| Planning | | • | | | | |
| Financiën | | | | | • | |
| Pol./Best. | | | | | | |

Toelichting op de wijzigingen

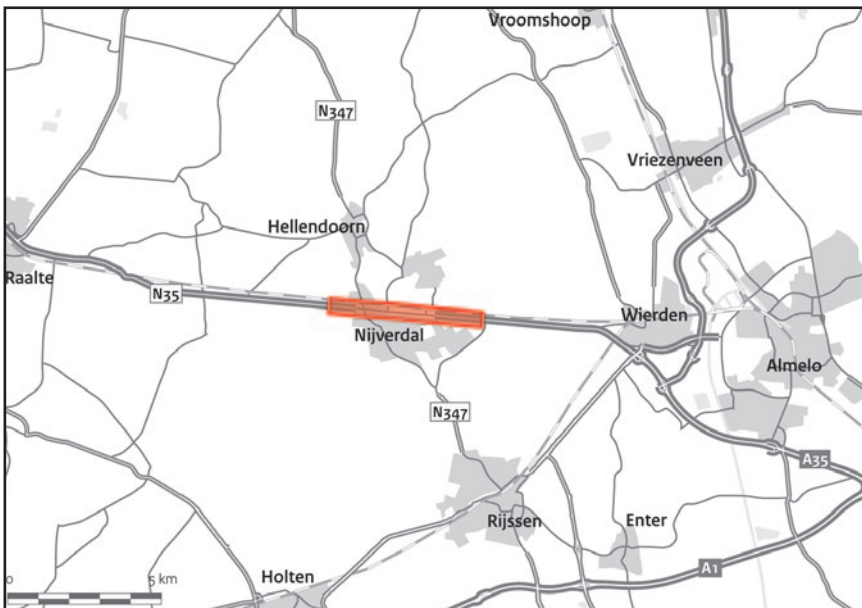
2009: het project is als gevolg van onderzoek naar luchtkwaliteit vertraagd.

2011: het TB is in maart 2010 vastgesteld.

2012: het project is overgegaan naar de realisatiefase. De projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigings-systematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 54 mln).

N35 Zwolle-Almelo (traverse 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 (lange variant).

Inpassing Er is een tunnel voorzien in verband met de situatie in Nijverdal, waar de huidige verbinding door het stadscentrum loopt.

Planning

Tracébesluit: 1995
Start realisatie: 2006
Openstelling: 2014

Financiën Taakstellend budget: € 212 mln
Bijdrage van derden: € 22 mln (bijdrage van de regio voor het Combiplan incl. Stationsverplaatsing en zgn. lange variant) voor Nijverdal.

Politiek/bestuurlijk Toezeggingen: op initiatief van de regio is voor N35 een analyse van mogelijke PPS-constructies uitgevoerd. Conclusie is dat wordt gestreefd naar een Design & Construct-contract. Provincie en Rijk hebben afgesproken ieder € 13 mln te reserveren voor tunnelveiligheid en een dak op de spoortunnel. Het oostelijk deel (N35) wordt afgestemd op de verkenning Nijverdal-Wierden. Voor de besluitvorming over de aansluitingen in het oostelijk deel van het Combiplan die binnen de scope van de verkenning Nijverdal-Wierden vallen, is het resultaat van de verkenning Nijverdal-Wierden bepalend. Rijk en regio zijn in 2012 overeengekomen dat keerwand en twee bruggen in de N35 toekomstvast worden aangelegd (anticiperend op 2x2). De regio neemt de kosten hiervan (€ 4,5 mln) voor haar rekening.

Projecthistorie

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | | | | | | |
| MIRT fase | | | | | | |
| Opgave | | | | | | |
| Oplossing | | | | | | |
| Planning | | | | | • | |
| Financiën | • | • | | | • | |
| Pol./Best. | • | • | | | | |

Toelichting op de wijzigingen

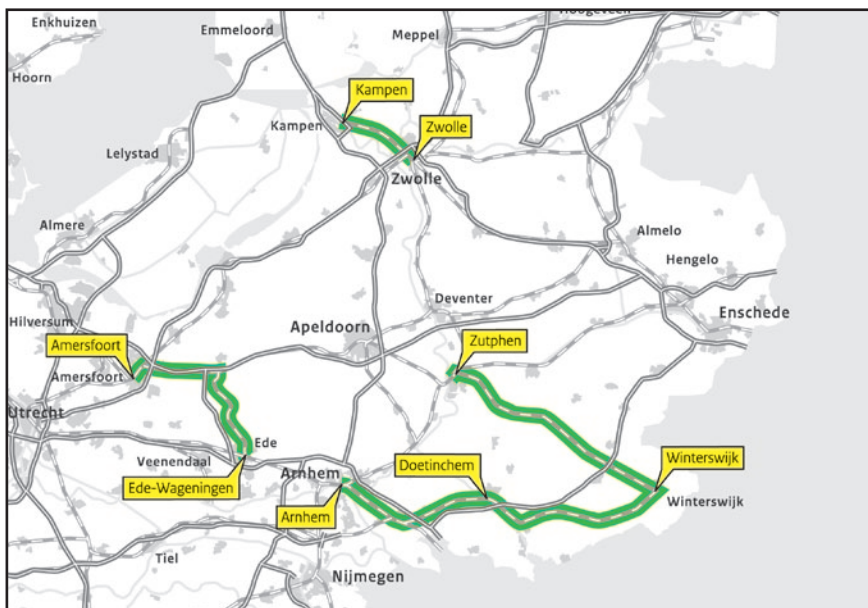
2008: de projectkosten zijn verhoogd door reservering provincie (€ 13 mln) en bijdrage van provincie aan de extra kosten van brede tunnel (€ 2 mln).

2009: er is overeenstemming bereikt over de zgn. lange variant en de verplaatsing van het station. Het taakstellend budget wordt in de 1^e suppletoire wet aangepast.

2012: de projectkosten zijn verhoogd met de regobijdrage 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 2010-2011 29296, nr. 20).

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.

- Lijn Arnhem-Doetinchem-Winterswijk (aanleg snelle wissel bij Doetinchem; aanleg dubbelspoor bij Wehl; aanleg snelle wissel bij Didam; verlenging perrons)
- Lijn Amersfoort-Ede-Wageningen (aanleg dubbelspoor bij Barneveld-Noord, incl. alternatieve plaatsing nieuw perron)
- Lijn Zutphen-Winterswijk (verhogen aankomst- en vertreksnelheid bij Zutphen; vrijleggen treindienst bij Zutphen), afhankelijk van bijdragen provincie Gelderland.
- Lijn Zwolle-Kampen (aanleg inhaalpoor)
- Lijn Nijmegen-Roermond (snelheidsverhoging Nijmegen-Mook; op deze lijn worden ook in Limburg maatregelen getroffen, zie hiervoor het projectblad Nijmegen-Roermond)

Planning Oplevering: divers, te realiseren tussen 2011-2014.

Financiën De taakstellende rijksbijdrage voor de Quickscan maatregelen is vastgesteld op in totaal € 54,4 mln. Hiervan is € 22,5 mln bestemd voor de maatregelen in Oost-Nederland. Hiervan wordt € 3,3 mln via de BDU aan de provincie Overijssel beschikt en € 1,65 mln aan provincie Limburg. IenM beschikt € 29,55 mln rechtstreeks aan ProRail ten behoeve van de maatregelen in Gelderland en Stadsregio Arnhem Nijmegen. De maatregelen worden voor 50% door de decentrale overheden betaald: provincie Overijssel draagt € 3,3 mln bij, de provincie Gelderland € 15,4 mln en de Stadsregio Arnhem Nijmegen € 3,8 mln.

Politiek/bestuurlijk

Moties: de Tweede Kamer heeft eind 2007 verzocht tot de 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). 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

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 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.

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 Om aan de problemen het hoofd te bieden, 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

Projectbesluit: 2006

Start realisatie: 2006

Oplevering OV-terminal:

- fase 1: 2011
- fase 2: 2014

Start ontwikkeling stationsgebied: 2010

Oplevering gebied: 2018

Financiën Totale taakstellende bijdrage IenM bedraagt € 132 mln.

- OV-terminal: € 107 mln Infrafonds, € 25 mln Hoofdstuk XII

Politiek/bestuurlijk

- 2004: intentieovereenkomst tussen Rijk en gemeente Arnhem over samenwerking bij opstellen van een integraal Masterplan Centraal Arnhem inclusief schetsontwerp station.
- 2005: uitvoeringsovereenkomst tussen de gemeente Arnhem, voormalig VROM en VenW over de voorwaarden waaronder de NSP-subsidie en MIT-subsidie worden verstrekt. 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 (sloop vertraagd door uitloop fase 1 en omleggen gasleiding onder tijdelijk station). Start uitvoering fase 2 (bouw stationshal) september 2012.

Projecthistorie

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | • | | | | | |
| MIRT fase | | | | | | |
| Opgave | | | | | | |
| Oplossing | | | | | | |
| Planning | | | • | • | | |
| Financiën | • | • | | • | • | • |
| Pol./Best. | | | | | | |

Toelichting op de wijzigingen

2008: perrontunnel project 'Arnhem vierde perron' toegevoegd'. Budget perrontunnel € 35,7 mln (excl. tijdelijke voorzieningen) toegevoegd.

2009: vanwege tekort op het busdeel OV terminal zijn de bijdragen van de partijen verhoogd. Start realisatie OV-terminal uitgesteld vanwege mislukte aanbesteding.

2010: besloten is tot gefaseerde realisatie OV-terminal.

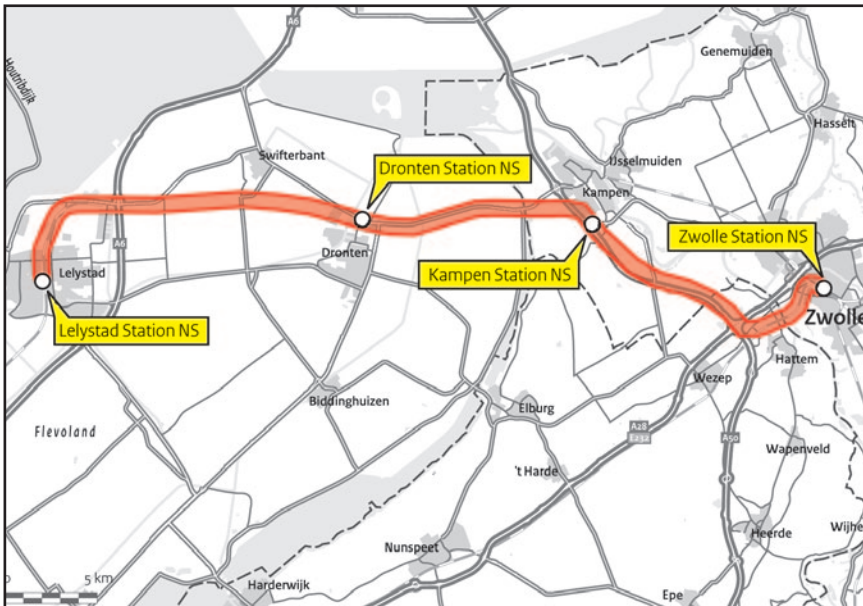
2011: kostenraming n.a.v. mislukte aanbesteding in 2009 geactualiseerd. Bouw OV-terminal wordt gefaseerd uitgevoerd. Bijdragen Rijk, regionale overheden en gemeente verhoogd. Perrontunnel en ondergrondse fietsenstalling eind 2011 opgeleverd, tijdelijk station uit dienst genomen en OV-terminal gebouwd. Oplevering gepland voorjaar 2013.

2012: ter voorbereiding op de aanbesteding van fase 2 is de business case herijkt en vanuit het Rijk een extra bijdrage van € 7,5 mln toegezegd. Projectbudget met € 2,2 mln verlaagd als gevolg van het niet meer opnemen van gerealiseerde en formeel vastgestelde planuitwerkingsuitgaven.

2013: er is sprake van een kostenstijging van € 0,8 mln als gevolg van het langer in gebruik zijn van de tijdelijke traverse en tijdelijk station.

Hanzelijn

| | |
|-------------------|---------------------|
| Gebied | Oost-Nederland |
| Onderwerp | Spoorwegen personen |
| Ministerie | IenM |
| Fase | Realisatie |



Opgave De kwaliteit, capaciteit en flexibiliteit van de spoorverbinding tussen de noordvleugel van de Randstad en het noorden en noordoosten schiet tekort, mede in relatie tot de economische ontwikkeling. Daarnaast is een oplossing noodzakelijk voor de afwikkeling van het goederenvervoer tussen de Randstad en het noorden.

Oplossing Aanleg van de Hanzelijn, tussen Lelystad en Zwolle, geschikt voor snelheden tot 200 km/h. De lijn is, met maatregelen voor geluid en veiligheid, geschikt voor het personen- en goederenvervoer. Het tracébesluit voor de Hanzelijn voorziet tevens in de hoogteligging die nodig is voor een by-pass ter hoogte van Kampen-Zuid, zowel voor de Hanzelijn zelf als voor de parallel met de Hanzelijn lopende N50.

Inpassing Bundeling met bestaande infrastructuur, aangepaste boogstralen, tunnel Drontenmeer, aangepaste hoogteligging bij Hattem.

Planning

Tracébesluit: 2003/2007
Start realisatie: 2006
Oplevering: 2012

Financiën Taakstellend budget € 1.030 mln (incl. € 10 mln van Overijssel voor de by-pass en excl. € 2 mln TEN-subsidie voor planuitwerkingskosten).

Politiek/bestuurlijk Brieven Tweede Kamer: 17-01-2005: Hanzelijn voldoet aan alle uitgangspunten voor Hanzelijn-plus. Toezeggingen: de ministers van voormalig VROM en VenW zijn eind 2005 met de provincie Overijssel overeen gekomen dat meegewerkt wordt aan het anticiperen op het ruimtelijk ontwikkelingsproject IJsseldelta. Onder voorwaarde dat de indienststelling niet vertraagt, zal het ontwerp-tracébesluit Hanzelijn hierop worden aangepast. Moties: Leers (TK 26828, nr 7); Verbugt/Hindriks (TK 26828, nr 18); Feenstra (TK 27569, nr 3); De Nerée tot Babberich (TK 28600, nr 59H); Slob (TK 27569, nr 11).

Projecthistorie

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | | | | | | |
| MIRT fase | | | | | | |
| Opgave | | | | | | |
| Oplossing | | | | | | |
| Planning | | | | | | |
| Financiën | • | • | • | • | • | • |
| Pol./Best. | | | | | | |

Toelichting op de wijzigingen

2008: Tracébesluit by-pass Kampen is vastgesteld. Het taakstellend budget is aangepast.

2009: taakstellend budget is in overeenstemming gebracht met twee scope-uitbreidingen: het aandeel van VenW in de scope-uitbreiding 'by-pass Kampen' (€ 10 mln) en het anticiperen op de uitbreiding van de N50 voor zo ver het gaat om kunstwerken die als gevolg van de aanleg van de Hanzelijn en de by-pass aanpassing behoeven (€ 12,7 mln; ter voorkoming van desinvestering).

2010: de bijdrage van VROM aan de by-pass is aan het projectbudget toegevoegd.

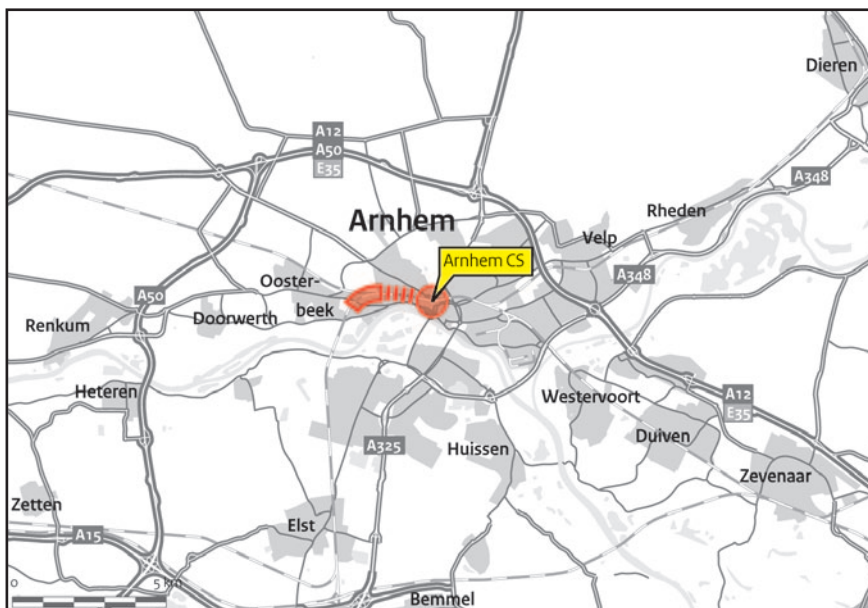
2011: de bijdrage van Overijssel aan de by-pass is aan het projectbudget toegevoegd.

2012: taakstellend budget is verlaagd met € 48 mln als gevolg van gerealiseerde aanbestedingsmeevallers.

2013: binnen het project is sprake van relatief weinig verstoringen en tegenvallers waardoor het op basis van de huidige stand van het project en ingeschatte risico's mogelijk bleek € 42 mln in te leveren van het budget 'onvoorzien'.

Sporen in Arnhem

| | |
|-------------------|---------------------|
| Gebied | Oost-Nederland |
| Onderwerp | Spoorwegen personen |
| Ministerie | IenM |
| Fase | Realisatie |



Opgave De bestaande railinfrastructuur in Arnhem is niet toereikend om het huidige en het in de toekomst te verwachten aantal reizigers en treinen adequaat te kunnen verwerken. De problemen doen zich met name voor op het gebied van perroncapaciteit, beperkte transfervoorzieningen, ontsluiting van de perrons, beperkte mogelijkheden om treinen van/naar Utrecht en Nijmegen gelijktijdig te kunnen laten binnenkomen en te laten vertrekken en beperkte rijsnelheid aan de west- en oostzijde van het emplacement.

Oplossing Het project Sporen in Arnhem heeft als doelstelling het verbeteren van de afwikkeling van het treinverkeer en het uitbreiden van de infrastructuur en perroncapaciteit om het aantal reizigers en treinen op basis van de Nota Mobiliteit met een doorkijk naar 2020 te kunnen verwerken.

Er wordt voor wat betreft de spoorinfrastructuur het volgende gerealiseerd:

- uitbreiding van het station met een 4^e perron, aanleg van 2 nieuwe perronsporen en vervanging van de traverse;
- aanleg van een vrije kruising aan de westzijde, zodat kruisend treinverkeer op de baanvakken naar Nijmegen en Utrecht conflictvrij wordt afgewikkeld;
- aanpassing van het emplacement aan de westzijde en de oostzijde;

- aanpassing van het opstelemplacement Arnhem Berg aan bovenstaande aanpassingen aan het emplacement.

Planning

Herzien tracébesluit: juni 2012

Start realisatie: 2007

Oplevering: 2011

Financiën Taakstellend budget: € 281 mln.

Projecthistorie

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | | | | | | |
| MIRT fase | | | | | | |
| Opgave | | | | | | |
| Oplossing | | | | | | |
| Planning | | | | | | • |
| Financiën | | | | | • | • |
| Pol./Best. | | | | | | • |

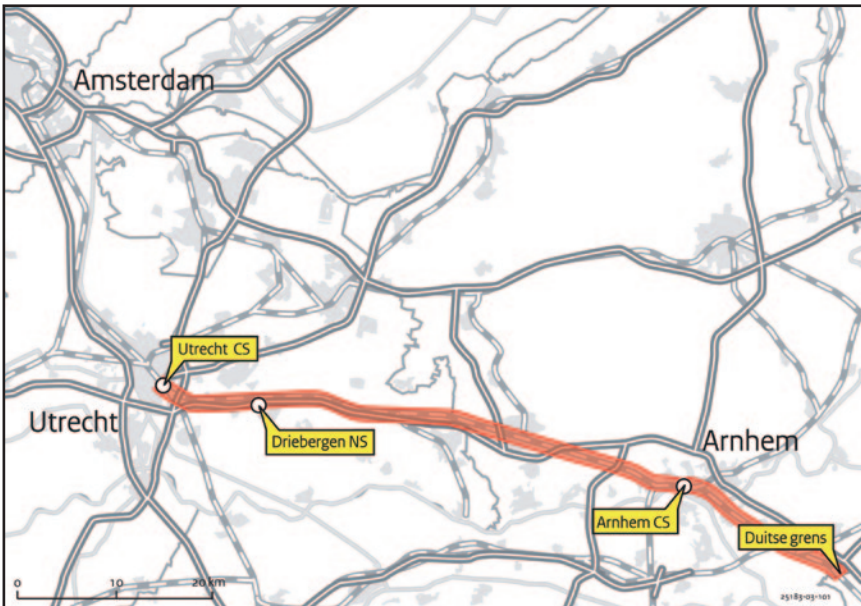
Toelichting op de wijzigingen

2012: aan het projectbudget is € 34,5 mln toegevoegd, door een tegenvallende aanbesteding op het hoofdcontract en meerwerk aannemers door tegenvallende conditionering. Daarnaast is het projectbudget met € 8 mln verlaagd als gevolg van het niet meer opnemen van gerealiseerde en formeel vastgestelde planuitwerkingsuitgaven.

2013: tracébesluiten uit 2009, 2010 en 2011 zijn op 31 augustus 2011 door de afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State vernietigd vanwege een motiveringsgebrek ten aanzien van het aspect trillingen. De afdeling heeft daarbij een voorlopige voorziening getroffen dat de nog resterende realisatiewerkzaamheden afgerond mogen worden. De bestuursrechter heeft de minister opgedragen een nieuw besluit te nemen. In juni 2012 is het Tracébesluit Sporen in Arnhem 2012 vastgesteld. Met het nieuwe tracébesluit is weer één besluit beschikbaar waarin de spooraanpassingen Arnhem zijn vastgelegd. Jaarlijkse indexering van de projecten vindt plaats op basis van de IBOI. Deze index wijkt af van de werkelijke door de aannemers gehanteerde prijsbijstellingen. De handelswijze is dat indexeringsverschillen in eerste instantie worden gedekt uit het budget 'onvoorzien'. Dit budget is echter ontoereikend om het verschil te kunnen oplossen. Daarom is het projectbudget opgehoogd met € 6,5 mln.

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 € 228 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

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | | | | | | |
| MIRT fase | | | | | | ● |
| Opgave | | | | | | |
| Oplossing | | | | | | |
| Planning | ● | | | | | |
| Financiën | ● | ● | | | ● | ● |
| Pol./Best. | | | | | | |

Toelichting op de wijzigingen

2008: de planuitwerkingen Driebergen-Zeist, Maarsbergen en Bunnik hebben geleid tot een beschikking. Het taakstellend budget is inclusief BTW.

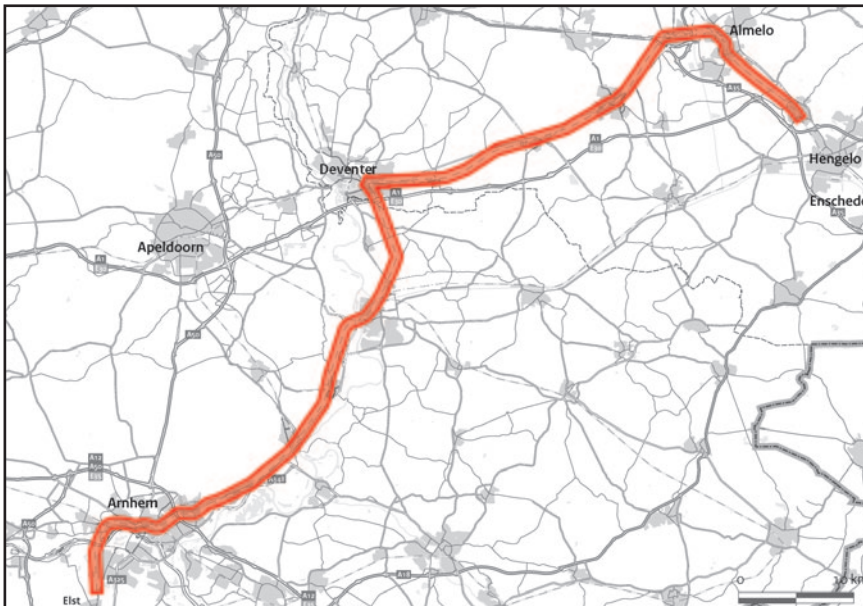
2009: de geraamde projectkosten met betrekking tot perronverlengingen zijn verlaagd van € 28 mln naar € 22 mln, voornamelijk als gevolg van het vrijvallen van niet benodigde gelden. Het resterende planuitwerkingsbudget Traject Oost is in het licht van de nieuwe ambities, zoals het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer, herzien en toegevoegd aan het programma vervolg LMCA Spoor/PHS.

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.

Goederenroute Elst-Deventer-Twente (NaNOV)

| | |
|-------------------|---------------------|
| Gebied | Oost-Nederland |
| Onderwerp | Spoorwegen goederen |
| Ministerie | IenM |
| Fase | Realisatie |



Opgave Door de toename van het goederenvervoer over bestaand spoor (Elst-Arnhem-Deventer-Twente) ontstaan leefbaarheids- en veiligheidsproblemen (gevolg van besluit in 1999 om geen nieuwe Noord Oostelijke Verbinding (NOV) aan te leggen).

Oplissing Er wordt gewerkt aan een divers pakket van hinderbeperkende maatregelen, waaronder het vervangen van overwegen door tunnels en het versnellen van de sanering van geluidhinder.

Planning

Start realisatie: 2009
Oplevering: 2015

Financiën Taakstellend budget: € 151 mln.

Politiek/bestuurlijk Toezeggingen: brief van de minister aan de Tweede Kamer (d.d. 11 april 2000, 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

'08 '09 '10 '11 '12 '13

Algemeen

MIRT fase

Opgave

Oplissing

Planning

Financiën

Pol./Best.

Toelichting op de wijzigingen

2008: het taakstellend budget is inclusief BTW.

2010: het programma is overgegaan naar de realisatiefase.

Nijmegen, tweede stadsbrug

| | |
|-------------------|------------------------------------|
| Gebied | Oost-Nederland |
| Onderwerp | Regionale/lokale infrastructuur |
| Ministerie | IenM |
| Fase | Realisatie |



Opgave Op termijn is een vergroting van de capaciteit voor het Waal overschrijdende verkeer noodzakelijk onder andere door de bouw van de Vinex-locatie Waalsprong en de noodzakelijke grootschalige renovatie van de bestaande Waalbrug.

Oplossing Aanleg van een tweede stadsbrug in Nijmegen, waarmee tevens de Vinex-locatie Waalsprong een directe verbinding met het centrum en de zuidkant van Nijmegen krijgt.

Planning

Start realisatie: 2010
Oplevering: uiterste datum is 1 november 2013

Financiën Als taakstellende bijdrage, op basis van de meest kosteneffectieve variant, is voor dit project in 2007 door de minister van voormalig VenW een bijdrage van € 71 mln toegekend. Projectkosten worden geraamd op € 310 mln.

In het kader van de afspraken over de verbreding van de Waal is eerder aan Nijmegen al een bijdrage van € 90 mln toegekend voor een tweede brug over de Waal.

Politiek/bestuurlijk Ten behoeve van de verbreding van de Waal in verband met hoogwaterstanden zijn afspraken gemaakt over de bebouwing in de Waalsprong en is een bijdrage van € 90 mln voor de aanleg van de tweede brug aan Nijmegen toegekend.

Uitvoering Voor de realisatie is door de gemeente op basis van Design-Construct-Maintain (DCM) een op concurrentie gerichte dialoog met vier geselecteerde deelnemers aangegaan. De gemeente heeft in maart 2010 de opdracht gegund. De gemeente Nijmegen is verantwoordelijk voor de uitvoering van dit project. In mei 2011 heeft de minister van IenM de 1^e paal geslagen. Uitvoering verloopt voorspoedig. Eind november 2012 wordt de hoofdoverspanning ingevaren.

Projecthistorie

'08 '09 '10 '11 '12 '13

Algemeen

MIRT fase ●

Opgave

Oplossing

Planning

Financiën

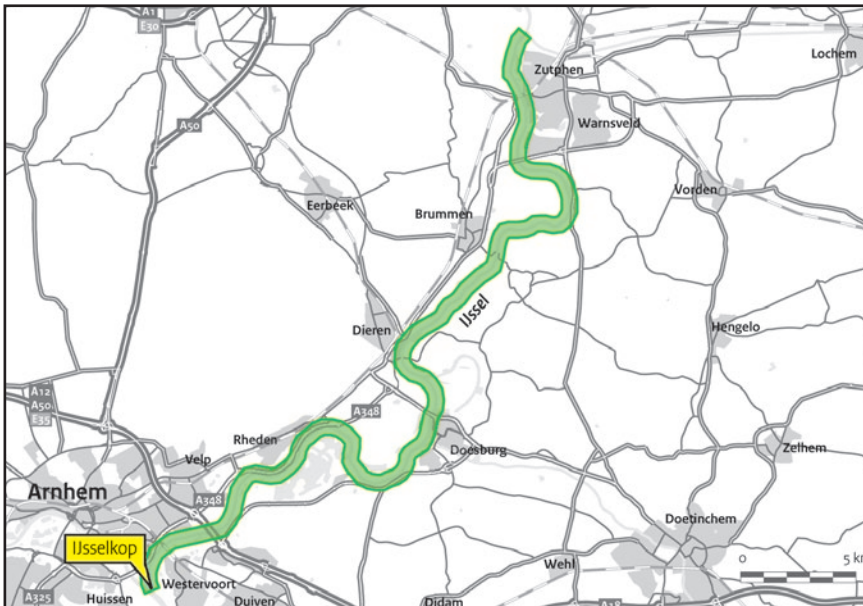
Pol./Best.

Toelichting op de wijzigingen

2008: het project is overgegaan van de planuitwerkingsfase naar de realisatiefase.

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

Realisatie: 2021-2023

Financiën Taakstellend budget: € 36 mln.

Projecthistorie

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | | | | | | |
| MIRT fase | | | | | | |
| Opgave | | | | | | |
| Oplossing | | | | | | |
| Planning | | | | • | • | • |
| Financiën | | | | | • | |
| Pol./Best. | | | | | | |

Toelichting op de wijzigingen

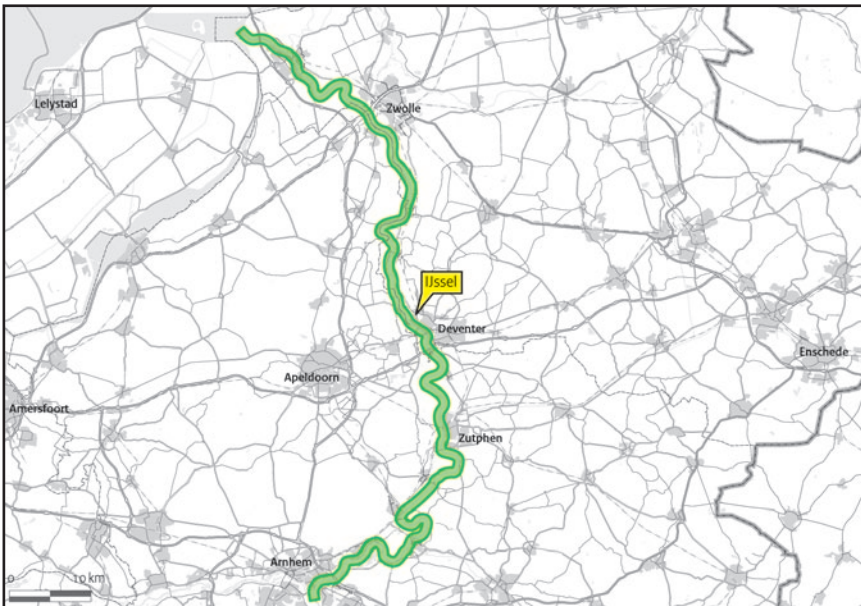
2009: met de onderhoudsimpuls zullen voor 2010 de diepteknelpunten worden opgelost. Door capaciteitsproblemen bij VenW en marktpartijen, treedt wel vertraging op in de planuitwerking naar de verbreding van het vaarwegprofiel in de bochten.

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 bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 7 mln).

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 wordt 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 wordt een planuitwerking gestart gericht op de mogelijke realisatie van een overnachtingshaven aan de Boven IJssel (inclusief locatie Valewaard).

Planning

Projectbeslissing: 2013
Start realisatie: 2014
Oplevering: 2016

Financiën Taakstellend budget: € 27 mln.

Projecthistorie

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | | | | | | |
| MIRT fase | | | ● | | | |
| Opgave | | | | | | |
| Oplossing | | | | ● | | |
| Planning | | | | ● | | |
| Financiën | | | | | ● | |
| Pol./Best. | | | | | | |

Toelichting op de wijzigingen

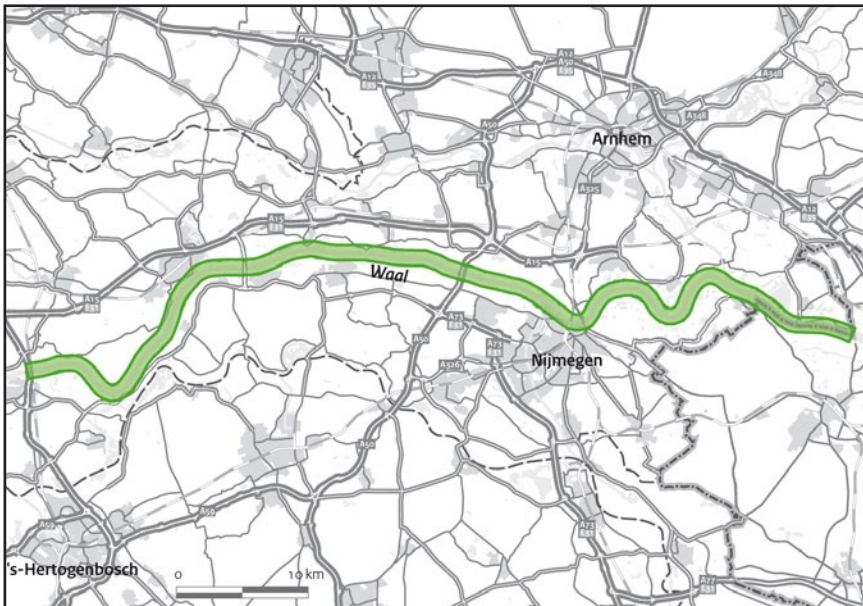
2010: het project is overgegaan van de verkennings- naar de planuitwerkingsfase.

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.

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 Rivierafvoer (OLR). Op een aantal locaties (in de bochten) voldoet het huidige dwarsprofiel van de Waal niet aan deze norm. Tevens bestaat er een tekort aan veilige overnachtingsplaatsen.

Oplossing Door het uitvoeren van baggerwerk in combinatie met maatregelen die de vaardiepte op de lange termijn in stand houden is een minimale diepte van 2,8 m bij OLR gerealiseerd. De breedte van de vaargeul van de Waal blijft gehandhaafd op 150 m. De aanleg van nieuwe overnachtinghavens bij Lobith/Weurt wordt onderzocht. De deelstudie voor verbetering van de overnachtingshaven Haaften is eind 2011 afgerond. De verdere uitwerking wordt in de periode vanaf 2013 gefaseerd opgepakt, waarbij eerst de havenmond wordt verbeterd. In een extra deelstudie wordt een oplossing gezocht voor ligplaatstekorten op het zuidelijk deel van het Amsterdam-Rijnkanaal in relatie tot nabije havens aan de Waal. In 2012 is besloten tot een pilot Langsdammen Waal gericht op meer inzicht op het beïnvloeden van sedimentatie en bodemdaling op de Waal. Dit deelproject wordt opgepakt binnen het programma

Ruimte voor de Rivier.

Planning

Start realisatie: 2006
Oplevering Lobith/Haaften: 2017/2018
Realisatie Weurt: 2021-2023

Financiën Taakstellend budget: € 128 mln.

Projecthistorie

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | | | | | | |
| MIRT fase | | | | | | |
| Opgave | | | | | | |
| Oplossing | | | • | • | | |
| Planning | | | | | • | |
| Financiën | | | | | • | • |
| Pol./Best. | | | | | | |

Toelichting op de wijzigingen

2010: de voorbereidingen voor de overnachtinghavens worden voortgezet.

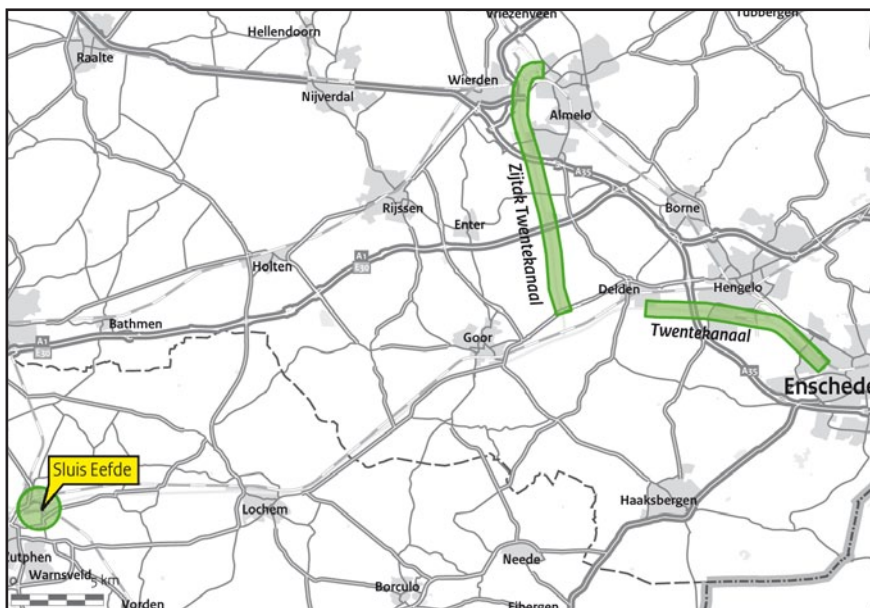
2011: op basis van de verrichte verkenning is besloten om de huidige breedte van de vaargeul (150 m) te handhaven. De diepte van de vaargeul is op 2,8 m bij overeengekomen lage rivierafvoer gebracht.

2012: de projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 37 mln). Op basis van de prioritering uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte wordt de overnachtingshaven Weurt gefaseerd uitgevoerd en wordt oplevering verwacht in de periode 2021-2023. In het regeerakkoord zijn taakstellingen afgesproken voor bovenwettelijke inpassing, aanpassing omgevingsrecht en toepassing PPS. Voor dit project betreft het een bedrag van € 5,7 mln voor bovenwettelijke inpassing, € 4 mln omgevingsrecht en € 2,5 mln PPS.

2013: in 2012 is de planuitwerking (tot en met MIRT3) voor de overnachtingshaven Lobith (grotendeels) overgedragen aan de provincie Gelderland, die voor de ruimtelijke 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.

Twentekanalen, verruiming (fase 2) en capaciteitsuitbreiding sluis Eefde

Gebied Oost-Nederland
Onderwerp Hoofdvaarwegen
Ministerie IenM
Fase Planuitwerking



Opgave Onbereikbaarheid van Twente voor klasse Va-schepen en de te lange wachttijden bij sluis Eefde.

Oplossing De studie onderzoekt de verruiming van het kanaalgedeelte tussen sluis Delden tot havens Enschede en het Zijkanaal naar Almelo om deze geschikt te maken voor vaarwegklasse Va krap profiel. Onderzocht wordt in hoeverre de oevers natuurvriendelijk in te richten zijn, ook wordt het creëren van afmeermogelijkheden buiten de doorgaande route onderzocht om daarmee een vlotte en veilige vaart te bieden.

Daarnaast wordt onderzocht of de oevers onder een aantal bruggen moeten worden vervangen en of de huidige depots langs de Twentekanalen heringericht moeten worden. 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 aanleg van een tweede sluisolk.

Planning

Voorkeursbeslissing Twentekanalen: eind 2012.
 Projectbeslissing Sluis Eefde: 2013
 Projectbeslissing Twentekanalen: 2014
 Start realisatiefase: 2014
 Oplevering: 2017

Financiën Taakstellend budget: € 95 mln.

Uitvoering Op basis van de afgeronde PPC wordt in 2012 een besluit genomen over de contractvorm.

Projecthistorie

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | • | | | | | • |
| MIRT fase | | | | | | |
| Opgave | | | | | | |
| Oplossing | • | | | | | |
| Planning | • | | • | | | |
| Financiën | • | | | | • | |
| Pol./Best. | | | | | | |

Toelichting op de wijzigingen

2008: de verkenning sluis Eefde is in juli 2007 overgegaan naar de planuitwerkingsfase en is vanwege de samenhang geïntegreerd in de planuitwerking Twentekanalen, verruiming fase 2. De scope en het budget zijn daaraan aangepast.

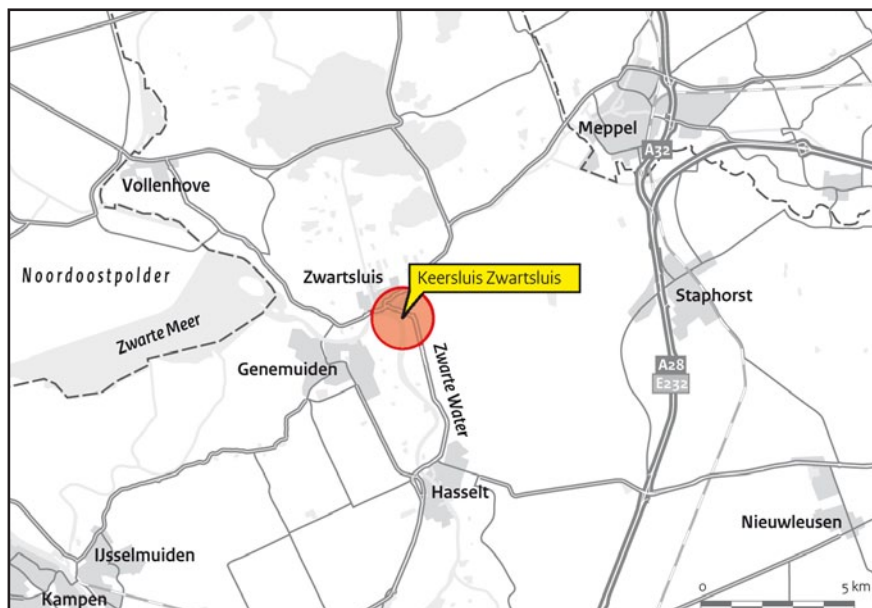
2010: door onder meer extra onderzoeken en capaciteitsproblemen is vertraging ontstaan in de planuitwerkingsfase. Dit heeft geen gevolgen voor de voorziene oplevering van het totale project.

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.

2013: in 2012 heeft de minister van IenM de voorkeursbeslissing voor de sluis Eefde 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

Projectbeslissing: 2008
Uitvoeringsbeslissing: 2011
Start realisatie: 2012
Oplevering: 2015

Financiën Taakstellend budget: € 51 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

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | | | | | | |
| MIRT fase | | | | | • | |
| Opgave | | | | | | |
| Oplossing | | | | | | |
| Planning | • | • | • | | | |
| Financiën | | • | • | • | | |
| Pol./Best. | | | | | | |

Toelichting op de wijzigingen

2009: de planning is vertraagd door noodzakelijk aanvullend onderzoek en te maken afspraken met de regio over de te kiezen oplossing en de regionale financiële bijdrage daaraan.

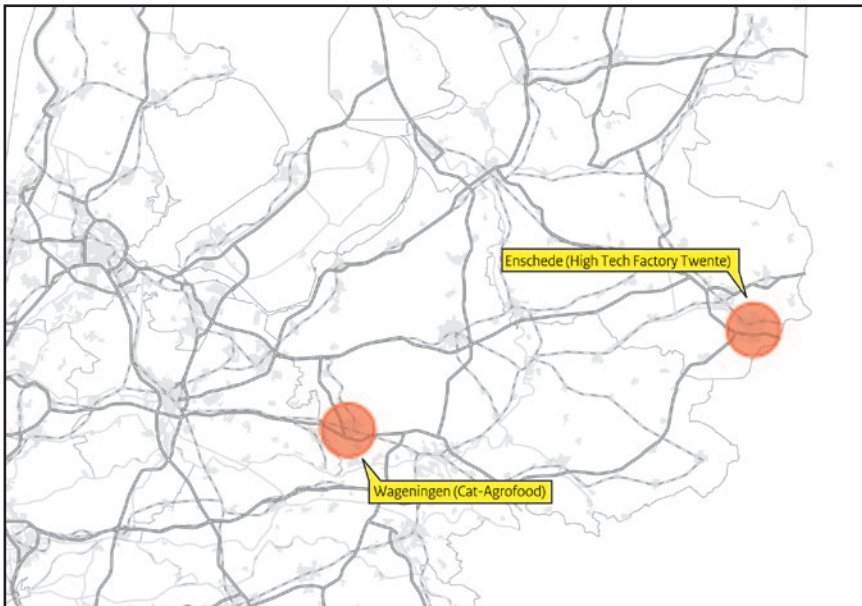
2010: in 2009 is het besluit genomen tot voorbereiding van de uitvoering van het project overeenkomstig de regionale voorkeursvariant. Door de opgelopen vertraging is de start realisatie voorzien in 2011 en oplevering in 2014.

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.

Sterke regio's: Oost-Nederland

| | |
|-------------------|--------------------------|
| Gebied | Oost-Nederland |
| Onderwerp | Integrale gebiedsopgaven |
| Ministerie | EL&I |
| 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 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. In deze op open innovatie gerichte voorziening kunnen spin-off bedrijven en alle mkb'ers ruimte huren en

inrichten voor productie.

- 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 electronenmicroscop. Hierdoor wordt het ook voor kleine bedrijven mogelijk om gebruik te maken van de nieuwe technologische ontwikkelingen.

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 EL&I en de regionale partners zijn hiervoor verantwoordelijk.

Projecthistorie

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 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.



Noord-Nederland | 9

Visie

Hoofdoopgaven

Gebieden met concentratie van
opgaven van nationaal belang

Overige gebiedsopgaven

MIRT Onderzoeken

Kaarten

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 tweederde van de ruim 1,7 miljoen inwoners in dit gebied woont en werkt in één van de stedelijke netwerken Groningen-Assen, Fryslân en Zuid-Drenthe.

De stedelijke netwerken zijn van groot belang voor het aanbieden en instandhouden 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 topsectoren: energie, chemie, water-(technologie), high tech (sensorechnologie), agrofood en life sciences & health (healthy ageing). Het samenspel van en de samenhang tussen deze sectoren vormen een goede basis voor de transitie naar een biobased 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. Daarvoor moet de (inter)nationale bereikbaarheid in combinatie met het ontwikkelen van multimodale knooppunten verbeterd worden. Voor de logistieke ontwikkeling is samenwerking en bundeling van belang; de focus van de regio ligt in het stedelijk netwerk Zuid-Drenthe.

Hoofdoopgaven

Versterken van de ruimtelijke economische structuur

De ruimtelijk economische strategie is gericht op het versterken van de kenniseconomie, de stedelijke netwerken en het landelijke gebied. Deze strategie wordt ondersteund door de uitvoering van het Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn (RSP).

In de actualisatie van de gebiedsagenda wordt de ruimtelijk economische strategie verder uitgewerkt, in samenhang met de nieuwe ruimtelijke opgaven die voortkomen uit klimaatverandering, energietransitie en demografische ontwikkeling.

Klimaatverandering

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 (o.a. door versterking Afsluitdijk en bijbehorende sluizencomplexen, het Hoogwaterbeschermingsprogramma en de deelprogramma's Zoetwatervoorziening, IJsselmeer- en Waddengebied van het Deltaprogramma).

Energietransitie

Noord-Nederland speelt een belangrijke rol in de transitie naar een nieuwe economie die minder afhankelijk is van fossiele energie. De regio heeft veel te bieden voor het opwekken van hernieuwbare vormen van energie: windenergie op land en op zee, waterenergie (zoet/zout, getijdenwerking) en bio-energie.

Demografische ontwikkeling

Delen van Noord-Nederland hebben te maken met een afname van de bevolking, ontgroening en vergrijzing. In Eemsdelta en Oost-Groningen loopt zelfs het aantal huishoudens terug. De gemeenten zijn al hard aan de slag (geweest) met sanering en herstructurering van de woningvoorraad. Daarnaast zijn herstructureringen nodig op het gebied van voorzieningen, bereikbaarheid en arbeidsmarkt. In de toekomst zullen ook andere delen van Noord-Nederland hiermee te maken krijgen. Verder anticiperen op deze ontwikkeling is noodzakelijk.

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. Energyport heeft de ambitie om samen met Nedersachsen het kenniscentrum voor energievoorziening en -transitie te vormen (European Region of Excellence in Energy). De ligging aan zee, geologie en aanwezige ruimte bieden (experimenter)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 EHS. Economisch is de Waddenzee van betekenis voor de scheepvaart, visserij, winning van delfstoffen en recreatie. De hoofdoopgave is het waarborgen van een duurzaam en veilig water- en ecosysteem, in samenhang met de ontwikkeling van economische functies.

Overige gebiedsopgaven

Stedelijk Netwerk 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. Deze wordt gevormd door de A7, de A28 en het spoor. Voor de bereikbaarheid worden zowel maatregelen ten behoeve van het autoverkeer als het OV voorzien. De regio beoogt een kwaliteitssprong in het regionale OV en heeft daarom het Raamwerk Regiorail ontwikkeld. Daarin vormt een RegioTram als verbinding tussen stads- en regionaal OV de ruggengraat. 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. 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. Een MIRT Onderzoek gaat na hoe de gebiedsontwikkeling binnen het budget uitvoerbaar is.

Stedelijk netwerk Fryslân

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 middengebied van Fryslân ruim en open. Hierdoor worden de kernkwaliteiten van dit waardevolle gebied gewaarborgd en kan dit gebied zijn functie voor de landbouw, natuur en (water)recreatie behouden. Binnen het stedelijk netwerk Fryslân is Leeuwarden Nieuw Stroomland de belangrijkste gebiedsontwikkeling.

Stedelijk netwerk Zuid-Drenthe

Het stedelijk netwerk Zuid-Drenthe telt bijna 325.000 inwoners. Bevolking en werkgelegenheid zijn geconcentreerd in en om Emmen en Coevorden. Het beleid is primair gericht op versterking van de economische structuur door meer inzet op kansrijke sectoren als chemie, 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 (Atalanta) en Coevorden. Verplaatsing van het Dierenpark Emmen maakt de weg vrij voor de versterking van het stadscentrum en modernisering van deze toeristische trekpleister.

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 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.

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 ontwerpogave 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. Het MIRT Onderzoek Economie van Water en Landschap bestaat uit een inventarisatie van sterke en zwakke punten van de Noorderruimte, de zogenaamde relatieve concurrentiekracht.

Op basis daarvan worden scenario's ontwikkeld waarin actuele en komende transities op het gebied van klimaat/water, energie, landbouw en demografie zo efficiënt mogelijk worden samengebracht.

MIRT Onderzoeken


| Naam | Aanleiding en doel | Planning | Betrokkenen |
|--|--|---|--|
| Delta-programma Wadden-gebied | Een onderzoek naar de veiligheid op lange termijn van het Waddengebied en het opstellen van een monitoringsplan om de gevolgen van klimaatverandering op de Waddenzee vast te stellen. | 2013 Kansrijke strategieën 2014 Voorkeursstrategieën (input voor delta-beslissing Waterveiligheid) | IenM, EL&I, OCV, provincies, gemeenten en waterschappen, maatschappelijke organisaties, deltacommissaris |
| Gebiedsontwikkeling Assen FlorijnAs | De FlorijnAs betreft een integrale noord-zuid gerichte gebiedsontwikkeling. Doel is om na te gaan hoe de gebiedsontwikkeling (financieel) uitvoerbaar kan worden gemaakt binnen de bestaande gealloceerde budgetten. Het gaat dan bijvoorbeeld om het anders inzetten van budgetten, huidige wet- en regelgeving en kennis en kunde van betrokken partijen. | Uitkomst: bestuurlijk overleg MIRT najaar 2012 | Gemeente Assen (trekker) IenM (rijkscoördinatie) en provincie Drenthe |
| Economie van Water en Landschap (Blauwgroene gordel) | Als vervolg op de afspraak over de 'Veenkoloniën, Friese Merengebied en Lauwersmeergebied' (bestuurlijk overleg najaar 2009) zijn Rijk en regio gezamenlijk een MIRT Onderzoek gestart. De hoofdpoging voor de Blauwgroene Gordel is de klimaatverandering. Deze leidt tot de noodzaak het watersysteem aan te passen. Onderzocht wordt welke m.n. economische 'meekoppelingen' mogelijk zijn met deze aanpassing (agrarische sector, energie, toerisme, stedelijke functies, natuur, etc.). Het onderzoek wordt afgestemd met het Deltaprogramma Zoetwater. | Onderzoek fase 1 juni 2011-voorjaar 2013 | IenM, EL&I, provincies Groningen, Drenthe en Fryslân Regio is trekker |



Algemeen

-  Gebieden met concentratie van opgaven van nationaal belang / 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
-  Zeehavens van nationale betekenis






Bereikbaarheid

-  Hoofdwegennet
-  Onderliggend wegennet
-  Hoofdspoorwegennet
-  Hoofdvaarwegennet










Natuur, Landschap & Erfgoed

-  Nationale herijkte Ecologische Hoofdstructuur op land
-  Object of ensemble op (voorlopige) lijst werelderfgoed
-  Natuurlijk erfgoedgebied op lijst werelderfgoed



Water

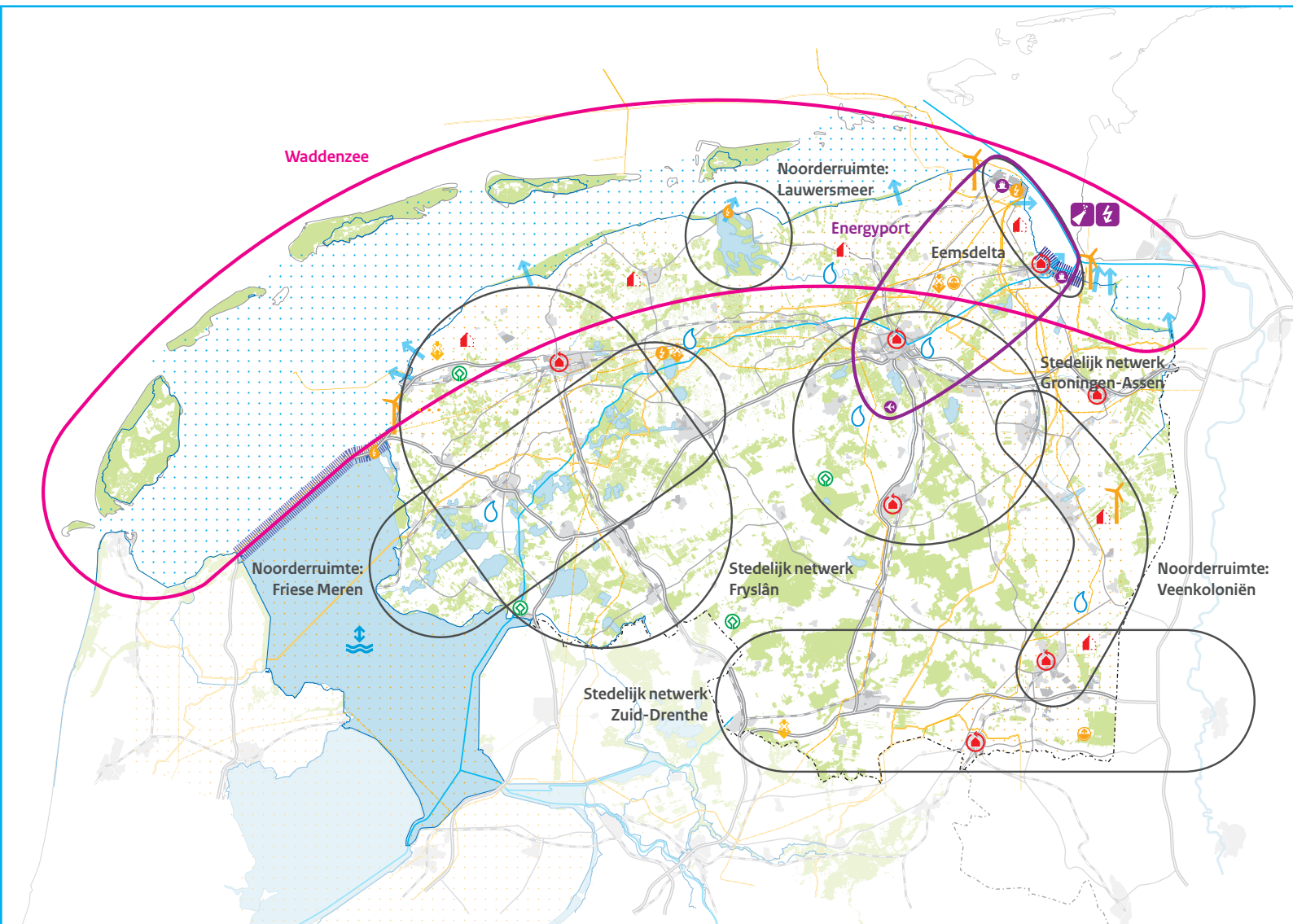
-  Wateroverlast: zoekgebieden bergingsgebieden
-  Wateroverlast: waarborgen afwatering
-  Waterveiligheid: waarborgen primaire veiligheid
-  Waterveiligheid: integrale opgave
-  Peilbeheer

Energie

-  (Mogelijke) vestigingsplaats elektriciteitsproductie $\geq 500\text{MW}$
-  Kansrijk gebied windenergie (illustratief)
-  Windenergie
-  Waterenergie
-  Olie-/Gaswinning
-  Hoogspanningsverbinding $\geq 220\text{kV}$
-  Nieuwe hoogspanningsverbinding (indicatief)
-  Buisleidingenstrook (indicatief)
-  Bodemdaling

Woningbouw

-  Stedelijke vernieuwing
-  Extensivering / herstructurering



| | PAG |
|--|------------|
| VERKENNING | |
| 1) Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Lemmer-Delfzijl | 309 |
| 2) Integrale verkenning Legger Vlieland en Terschelling | 300 |
| PLANUITWERKING | |
| 3) A6/A7 Knooppunt Joure | 301 |
| 4) A7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2 | 302 |
| 5) N31 Harlingen (Traverse Harlingen) | 303 |
| 6) N33 Assen (zuid)-Zuidbroek | 304 |
| 7) Quickscan Decentraal Spoor Noord-Nederland | 306 |
| 8) Regiospecifiek Pakket (RSP) Zuiderzeelijn | 307 |
| 9) Vaarweg Lemmer-Delfzijl, fase 2 | 310 |
| 10) Verdieping vaarweg Harlingen-Kornwerderzand (Boontjes) | 311 |
| 11) Verruiming vaarweg Eemshaven-Noordzee | 313 |
| REALISATIE | |
| 12) N31 Leeuwarden (Haak om Leeuwarden) | 305 |
| 13) Sporendriehoek Noord-Nederland | 308 |
| 14) Vaarweg Lemmer-Delfzijl, fase 1 | 312 |



- ● wegen
- spoor / OV
- vaarwegen
- ↔ ligplaats
- ☀ integrale / multimodale ontwikkelingen
- - - waterbeheer / natte natuur

* (NWN) regio-overschrijdende projecten; zie kaart betreffende regio

Integrale verkenning Legger Vlieland en Terschelling

| | |
|-------------------|-----------------|
| Gebied | Noord-Nederland |
| Onderwerp | Waterveiligheid |
| Ministerie | IenM |
| Fase | Verkenning |



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 leeft echter de wens om nog meer bebouwing binnendijks te brengen en daarvoor ook andere tracés te onderzoeken. Ook de gemeente Terschelling heeft een voorkeur voor een ruimere ligging van de primaire waterkering.

Om aan de wens van provincie en gemeenten tegemoet te komen worden mogelijke oplossingen voor de ligging van de primaire waterkering verkend. Om vervolgens te komen tot een advies over de gewenste ligging. De staatssecretaris van IenM zal vervolgens over de uiteindelijke ligging besluiten.

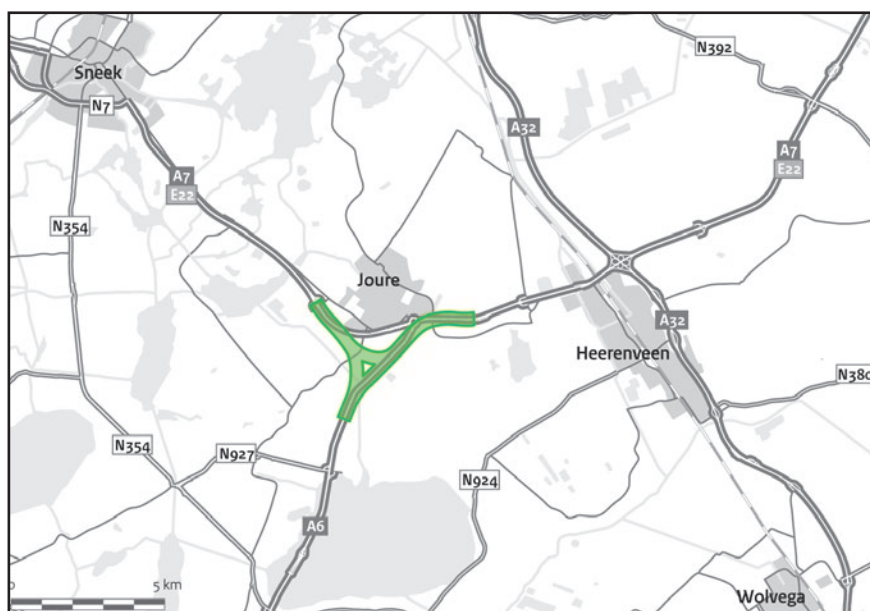
Planning

Voorkeursbeslissing: 2012

Betrokkenen Het ministerie van IenM trekt de verkenning. Betrokken zijn de gemeenten Vlieland en Terschelling, de provincie Fryslân, Staatsbosbeheer en het wetterskip Fryslân.

A6/A7 Knooppunt Joure

| | |
|-------------------|-----------------|
| Gebied | Noord-Nederland |
| Onderwerp | Hoofdwegen |
| Ministerie | IenM |
| Fase | Planuitwerking |



Opgave De rotonde bij Joure is een kwetsbare schakel voor doorgaande verbindingen tussen Noord-Nederland en de Randstad en overige, regionale en lokale verkeersrelaties. Op de rotonde vinden gelijkvloerse kruisende bewegingen plaats die de doorstroming beperken. De problemen op het gebied van bereikbaarheid, doorstroming en verkeersveiligheid zijn het gevolg van de beperkte capaciteit van de rotonde in combinatie met de wijze van aansluiting hierop van het wegennet.

Oplossing Voor A6/A7 Knooppunt Joure is een voorkeursbeslissing genomen, die in het voorjaar 2010 aan de Tweede Kamer is aangeboden. De oplossing gaat uit van een doorgaande verbinding A6/A7 Lemmer-Joure-Heerenveen, met haaks daarop de A7 Bolsward-Sneek via ongelijkvloerse aansluitingen.

Planning

Tracébesluit: 2013
Start realisatie: 2013
Openstelling: 2015

Financiën Taakstellend budget: € 76 mln (alle projectkosten worden uit dit budget betaald). 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/h. Mocht het project niet binnen het taakstellend budget kunnen worden gerealiseerd, dan liggen de risico's daarvan bij de provincie.

Politiek/bestuurlijk Op 29 mei 2010 is er tussen Rijk en regio een Samenwerkingsovereenkomst gesloten. De planuitwerking vindt – in nauwe samenwerking met de provincie – plaats onder leiding van Rijkswaterstaat Noord-Nederland. Het ontwerp TB is in mei 2012 vastgesteld.

Projecthistorie

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | | | • | | | |
| MIRT fase | | | | | | |
| Opgave | | | | | | |
| Oplossing | | | | | • | |
| Planning | | | | | | • |
| Financiën | | | | | | |
| Pol./Best. | | | | • | | |

Toelichting op de wijzigingen

2010: het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

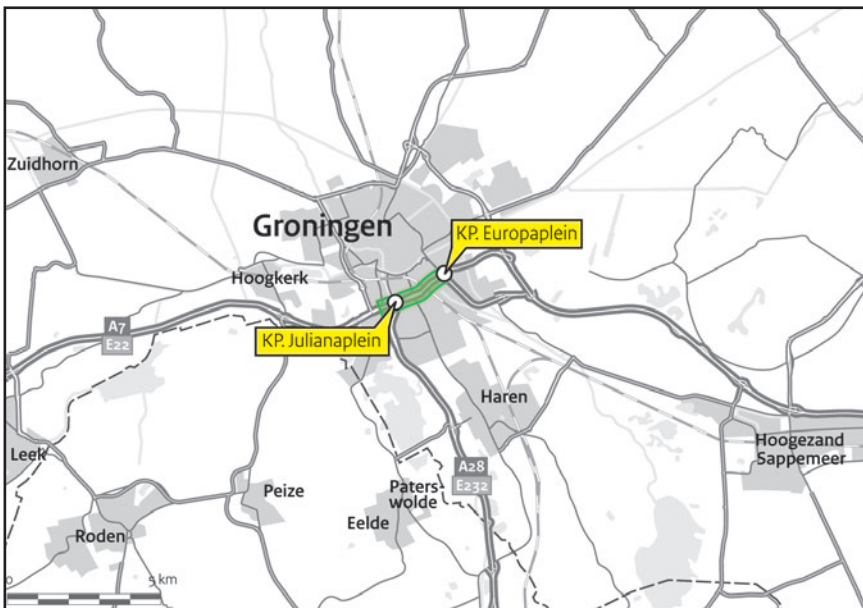
2011: in mei 2010 is er tussen rijk en regio een samenwerkingsovereenkomst gesloten.

2012: scope wijziging: het knooppunt wordt geschikt gemaakt voor 130 km/h.

2013: besloten is om het knooppunt Joure te laten ontwerpen op een maximum snelheid van 130 km/h. 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.

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 Op basis van de MIRT Verkenning 2007 en de verlengde verkenning (2009) is in lijn met de adviezen van de commissie Elverding een structurele oplossing voor het verkeersprobleem op de ZRG ontwikkeld. De voorkeursbeslissing is in november 2009 aan de Tweede Kamer aangeboden. De oplossing wordt gevonden door een capaciteitsvergroting op het bestaand tracé met een parallelstructuur voor op- en afritten voor plaatselijk verkeer en tussen het Juliana- en Europaplein een verdiept liggende tunnelbak met overkluizingen (tunneldeksels). Het Julianaplein wordt ongelijkvloers voor de verbindingen A7 en A28. De oplossing biedt mogelijkheden voor het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit van de stad Groningen: oorspronkelijke structuren worden hersteld en stadsdelen met elkaar verbonden.

Planning

Tracébesluit: 2013
Start realisatie: 2014
Openstelling: 2019

Financiën Taakstellend budget: € 575 mln.

Politiek/bestuurlijk

Het Bestuurlijk Voorkeursalternatief is vastgelegd in een getekende bestuursovereenkomst tussen de minister van voormalig VenW, provincie Groningen en gemeente Groningen (10 november 2009). Op 18 december 2009 is door de minister van voormalig VenW (in overeenstemming met de minister van voormalig VROM) de Aanvangsbeslissing genomen ten behoeve van de planuitwerking. In het bestuurlijk overleg MIRT van voorjaar 2010 is voorts ten aanzien van het project een aantal aanvullende financiële afspraken gemaakt. In 2012 is de scope verder geconcretiseerd.

Projecthistorie

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 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.

N31 Harlingen (Traverse Harlingen)

| | |
|-------------------|-----------------|
| Gebied | Noord-Nederland |
| Onderwerp | Hoofdwegen |
| Ministerie | IenM |
| Fase | Planuitwerking |



Opgave De bestaande N31 door Harlingen is een 2x1-autoweg. De weg is nog meer een 'flessenhals' geworden in de route Amsterdam-Leeuwarden, nu 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.

Oplissing Voor de N31 Traverse Harlingen is een voorkeursbeslissing genomen, die in het voorjaar 2010 aan de Tweede Kamer is aangeboden. De oplossing bestaat uit een verdubbeling van het aantal stroken naar 2x2, een verdiepte ligging en een betere inpassing in de omgeving. In dit alternatief is bovendien een aquaduct opgenomen onder het Van Harinxmakanaal. De oplossing maakt deel uit van een integrale gebiedsontwikkeling binnen de gemeente Harlingen.

Planning

Tracébesluit: 2012

Realisatie: 2013

Openstelling: 2017

Financiën Taakstellend budget: € 143 mln. Het project wordt geheel gefinancierd uit het Regionaal Mobiliteitsfonds Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn. De planuitwerkingskosten worden gefinancierd uit het taakstellend budget. Mocht het project niet binnen het taakstellend budget kunnen worden gerealiseerd dan liggen de risico's daarvan bij de regio.

Politiek/bestuurlijk In het bestuurlijk overleg MIRT van voorjaar 2010 zijn afspraken gemaakt over het project en op 29 mei 2010 is er tussen Rijk en regio een bestuursovereenkomst over het project gesloten. Naast bovenstaande financiële afspraken is onder meer afgesproken dat het Rijk Bevoegd Gezag, opdrachtgever en initiatiefnemer is. De provincie Fryslân is gedelegeerd opdrachtnemer van de planuitwerking. Het Rijk is verantwoordelijk voor de realisatie van het project, dit in samenwerking met de regio.

Projecthistorie

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | | | • | | | |
| MIRT fase | | | | | | |
| Opgave | | | | | | |
| Oplissing | | | | | | |
| Planning | | | | | | • |
| Financiën | | | | | | |
| Pol./Best. | | | | | | |

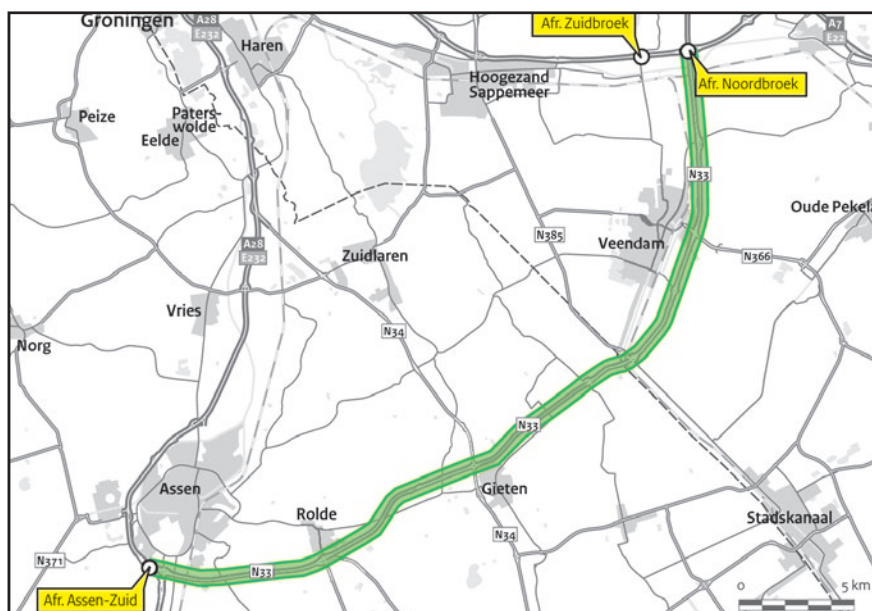
Toelichting op de wijzigingen

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.

N33 Assen (zuid)-Zuidbroek

| | |
|-------------------|-----------------|
| Gebied | Noord-Nederland |
| Onderwerp | Hoofdwegen |
| Ministerie | IenM |
| Fase | Planuitwerking |



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

Oplossing De studie 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.

Planning

Start realisatie: 2013
Openstelling: 2015

Financiën Taakstellend aanlegbudget: € 212 mln.

De samenstelling van de bedragen, de voorwaarden en de bijdragen van individuele partijen staan beschreven in het tussen Rijk en regio gesloten convenant 'Bestuurlijke afspraken inzake Verdubbeling N33 Assen-Zuidbroek'.

Voor de extra kosten voor een klaverblad heeft de regio 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 in het ontwerp 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.

Projecthistorie

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | | | | | | |
| MIRT fase | | | | | | |
| Opgave | | | | | | |
| Oplossing | | | | | • | • |
| Planning | | | • | • | | |
| Financiën | • | | | • | | • |
| Pol./Best. | | • | | • | • | • |

Toelichting op de wijzigingen

2008: regionale bijdrage is nu opgenomen onder het budget.

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

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

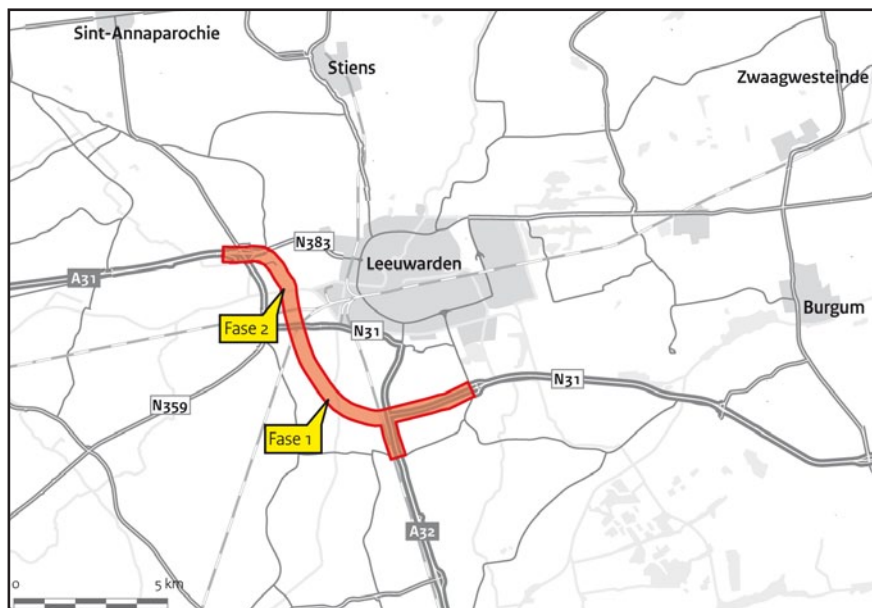
2011: op basis van bestuurlijk overleg is het taakstellend budget verhoogd en de planning aangepast. De afspraken zijn vastgelegd in een convenant.

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.

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 In het tracébesluit is conform het standpunt het Middenalternatief-Oost als oplossing voor dit probleem uitgewerkt. De oplossing betreft een nieuw tracé tussen de aansluitingen Marssum en Hemriksein en voorziet in een 2x2 autoweg 100km/h (zonder vluchtstroken), een aantal ongelijkvloerse aansluitingen en een aquaduct in het Van Harinxmakanaal.

Planning

Tracébesluit: 2010
Start realisatie: 2011
Openstelling: 2014

Financiën Totaal taakstellend budget € 243:

- Infrastructuurfonds: € 179 mln
- Provincie: € 18 mln
- Gemeente: € 18 mln
- RSP (Bereikbaarheid Leeuwarden): € 27 mln

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 (afspraak 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. Haak Noord zal door de provincie als gedelegeerd opdrachtnemer van het Rijk/RWS worden gerealiseerd en Haak Zuid door het Rijk/RWS. Haak Zuid betreft het deel vanaf Bokzumerzijl tot en met Hemriksein 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

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | | | | | | |
| MIRT fase | | | | | • | |
| Opgave | | | | | | |
| Oplossing | | | | | | |
| Planning | | | • | | | |
| Financiën | • | | | | • | |
| Pol./Best. | | | | • | | |

Toelichting op de wijzigingen

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

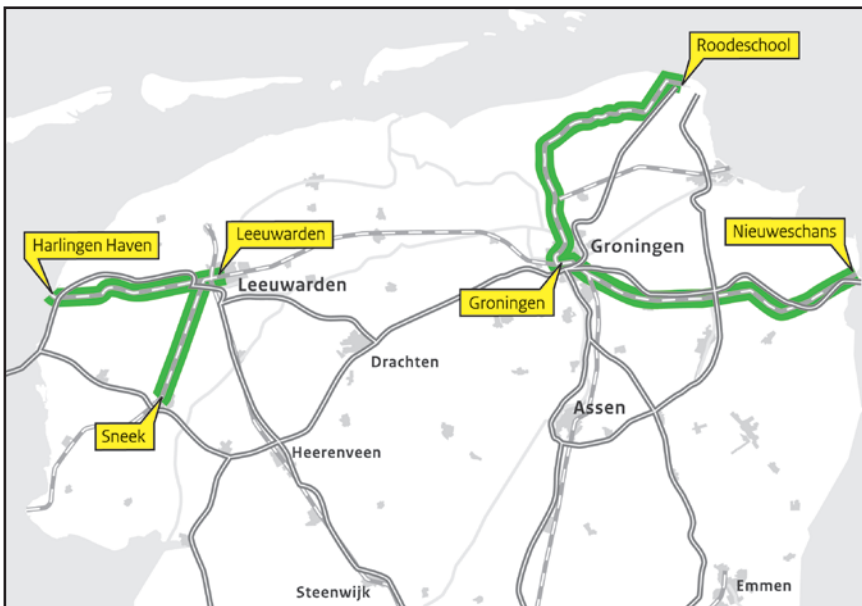
2009: het tracébesluit is als gevolg van onderzoek naar de luchtkwaliteit vertraagd. Dit heeft geen negatieve gevolgen voor de voorziene start van de realisatie in 2011.

2011: in februari 2010 is het Tracébesluit vastgesteld. Op 29 mei 2010 is er een Realiseringsovereenkomst gesloten tussen rijk en regio.

2012: het project gaat over naar de realisatiefase. De projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigings-systematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 19 mln).

Quickscan Decentraal Spoor: Noord-Nederland

| | |
|-------------------|---------------------|
| Gebied | Noord-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. Uit deze quick scan bleek dat onder andere de punctualiteit op een aantal lijnen in Noord-Nederland onvoldoende is.

Oplossing ProRail heeft op basis van een effectiviteitsanalyse in beeld gebracht welke maatregelen nodig zijn ter verbetering van de punctualiteit. Voor Noord-Nederland betreft dit maatregelen op een viertal lijnen:

- Lijn Leeuwarden-Harlingen Haven (aanleg van snelle wissels bij Dronrijp en Franeker).
- Lijn Leeuwarden-Sneek (snelheidsverhoging Mantgum-Leeuwarden; aanleg van een dubbelspoor bij Sneek-Noord, inclusief de aanleg van een extra perron). Deze maatregelen zijn in 2010 gerealiseerd.
- Lijn Groningen-Nieuweschans (verhogen van de maximumsnelheid tussen Groningen-Losplaats-Zuidbroek; snelheidsverhoging tussen Zuidbroek en Nieuweschans).
- Lijn Groningen-Roodeschool (verhogen maximumsnelheid tussen Sauwerd-Roodeschool; doortrekken van het spoor naar terminal AG Ems (Roodeschool)).

Planning Oplevering: divers, te realiseren tussen 2011-2014.

Financiën De taakstellende rijksbijdrage voor de Quickscan maatregelen is vastgesteld op € 54,4 mln. Hiervan is € 15,8 mln bestemd voor de maatregelen in Noord-Nederland, welke via de BDU aan de provincies Friesland (€ 6,05 mln) en Groningen (€ 9,74 mln) wordt beschikt.

De maatregelen worden voor 50% door de decentrale overheden betaald: provincie Friesland draagt € 6,05 mln bij en de provincie Groningen € 9,74 mln.

Politiek/bestuurlijk

Moties: de Tweede Kamer heeft eind 2007 verzocht tot de uitvoering van een quick scan naar de markt en capaciteit op de regionale spoorlijnen (Anker en Koopmans, TK 31 200 XII, nr 55). In september 2008 is het eindrapport opgeleverd en aan de Tweede Kamer verstuurd (TK 31 305 XII, nr 80 als onderdeel van de Mobiliteitsaanpak).

Amendement: Cramer ter verbetering van het regionale OV (TK 31 474 XII, nr 10).

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

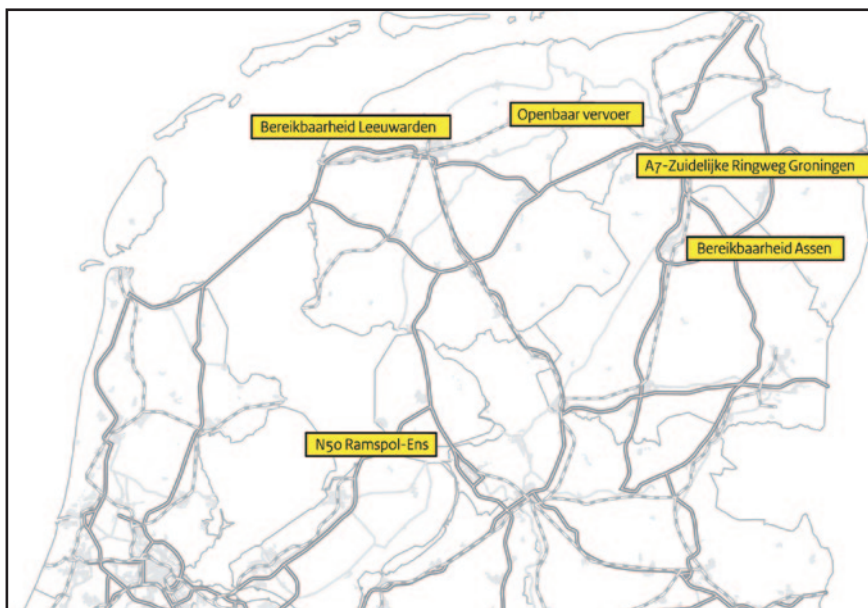
| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | | | | • | | |
| MIRT fase | | | | | | |
| Opgave | | | | | | |
| Oplossing | | | | | | |
| Planning | | | | | | |
| Financiën | | | | | | |
| Pol./Best. | | | | | | |

Toelichting op de wijzigingen

2011: het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

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 (d.d. 23 juni 2008). Conform de motie Cramer/Roefs (TK 27658, nr 40) ligt de regie voor het RSP zoveel mogelijk bij de regio. De lijst met concrete projecten is limitatief en bestaat uit de volgende projecten: A7 Zuidelijke Ringweg Groningen (ZRG) fase 2; Bereikbaarheid Leeuwarden; Bereikbaarheid Assen; N50 Ramspol-Ens;

Openbaar vervoer. Conform de motie Koopmans (TK 27658, nr 41) is 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: € 1.416 mln (incl. € 167 mln uit de LMCA Spoor voor het noordelijke kernnet spoor, conform motie Koopmans). Regionale bijdrage: € 670 mln (prijsspeil 2007).

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

Projecthistorie

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | • | | | | | |
| MIRT fase | | | | | | |
| Opgave | | | | | | |
| Oplossing | | • | | | | |
| Planning | | | | | | |
| Financiën | | • | | | • | |
| Pol./Best. | | • | • | • | | |

Toelichting op de wijzigingen

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

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

2010: voor de projecten A6/A7 Knooppunt Joure en N31 Harlingen (beide onderdeel RMf) zijn 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 2007-2008, 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 wachsporen en het optimaliseren van bogen.

Oplossing

Het project Zwolle Transfer-Rijtijdverkorting 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 Wolvega 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 en 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

Start realisatie: 2010
Oplevering: 2020

Financiën Taakstellend budget: € 172 mln (na toevoeging € 5 mln Wachtpoor Beilen)

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

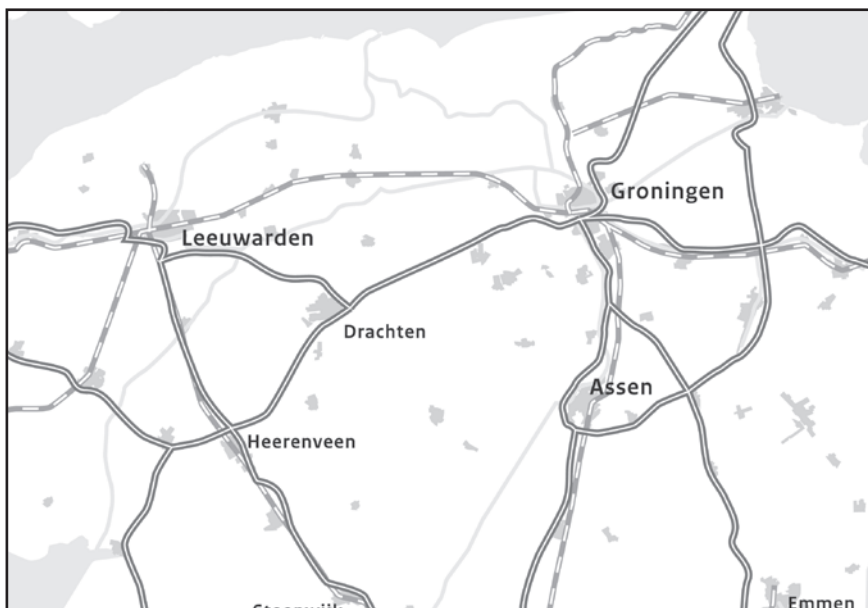
| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | | | | | | • |
| MIRT fase | | | | | | • |
| Opgave | | | | | | |
| Oplossing | | | | | | |
| Planning | | | | | | |
| Financiën | | | | | | |
| Pol./Best. | | | | | | |

Toelichting op de wijzigingen

2013: dit project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Lemmer-Delfzijl

| | |
|-------------------|-----------------|
| Gebied | Noord-Nederland |
| Onderwerp | Hoofdvaarwegen |
| Ministerie | IenM |
| Fase | Verkenning |



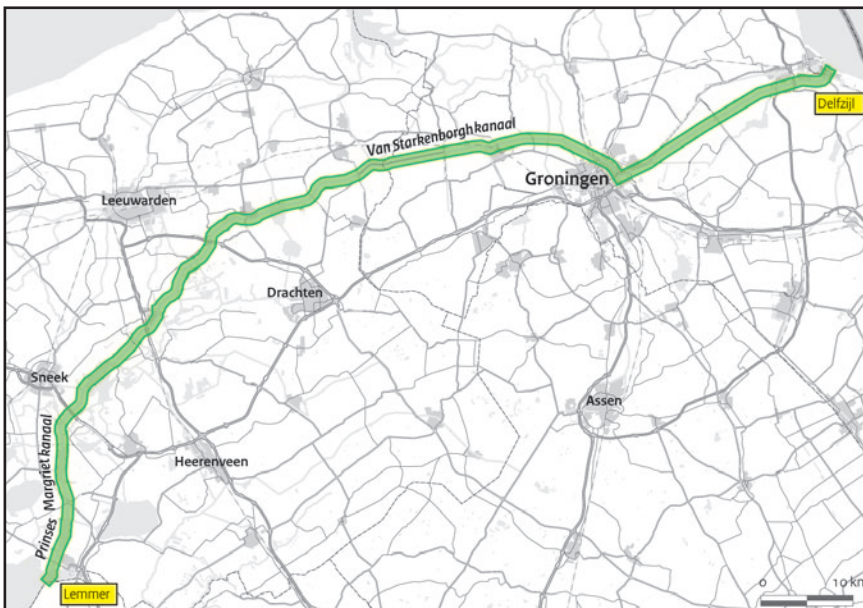
Opgave In het kader van de Nota Mobiliteit is gesignaleerd dat er sprake is van een potentieel knelpunt voor ligplaatscapaciteit op de vaarweg Lemmer-Delfzijl, met name rond Lemmer. Gebrek aan ligplaatsen bemoeilijkt een logistieke planning in verband met de verplichte rusttijden en kan leiden tot economische verliezen en eventuele veiligheidsrisico's.

Planning De verkenning uitgevoerd door de provincies Fryslân en Groningen is eind 2011 opgeleverd. In het najaar 2012 wordt een besluit over het eventuele vervolg verwacht.

Betrokkenen Provincies Fryslân en Groningen.

Vaarweg Lemmer-Delfzijl, fase 2

| | |
|-------------------|-----------------|
| Gebied | Noord-Nederland |
| Onderwerp | Hoofdvaarwegen |
| Ministerie | IenM |
| Fase | Planuitwerking |



Opgave Onbereikbaarheid 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 2012 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

Projectbeslissing: 2013
Start realisatie: 2014
Oplevering: 2023

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

Politiek/bestuurlijk In het verleden zijn overeenkomsten met de provincies Groningen en 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 op 16 april 1998 (Langmanafspraken). In 2011 heeft de minister met beide provincies een akkoord bereikt over een nieuwe beheerssituatie van de hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl. Per 01-01-2013 of uiterlijk 01-01-2014 wordt het beheer door Rijkswaterstaat uitgevoerd. Nadere besluitvorming hierover vindt in 2012 plaats. De planuitwerking voor fase 2 wordt voorlopig nog voortgezet door de provincies. Voor de projecten Spoorbrug Zuidhorn en brug Burgum zijn inmiddels realisatiebesluiten genomen.

Projecthistorie

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | | | | | • | |
| MIRT fase | • | | | | | |
| Opgave | | | | | | |
| Oplossing | | | | | | |
| Planning | | | • | • | • | |
| Financiën | | | | | | |
| Pol./Best. | | | | | | • |

Toelichting op de wijzigingen

2008: dit project is nieuw in de planuitwerkingsfase op basis van bestuurlijke afspraken.

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

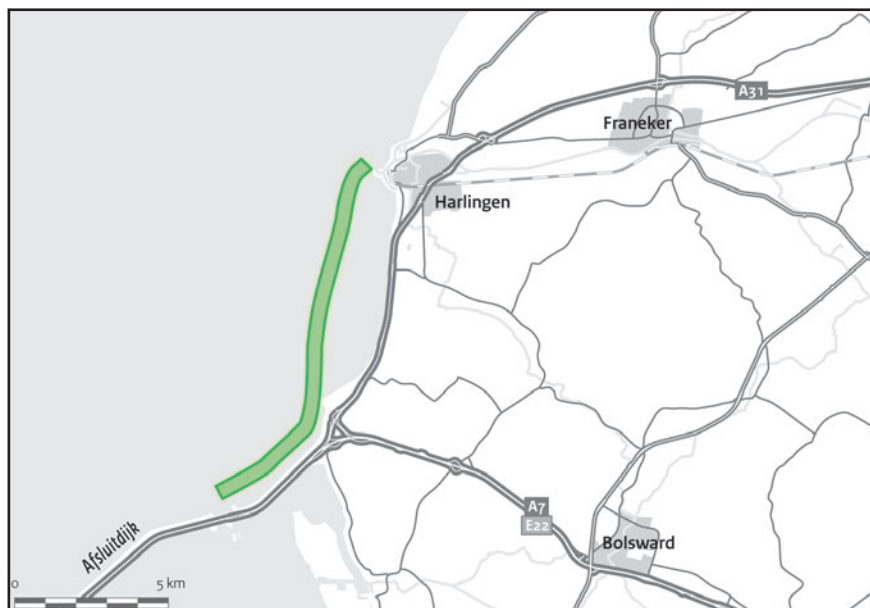
2011: vertraging vanwege nader overleg rijksoverheid en beide provincies over scope plan van aanpak tweede fase.

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.

Verdieping vaarweg Harlingen-Kornwerderzand (Boontjes)

Gebied Noord-Nederland
Onderwerp Hoofdvaarwegen
Ministerie IenM
Fase Planuitwerking



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

Oplossing Door de ondiepe drempel van NAP- 2,80 m te verlagen naar een streefdiepte van NAP- 3,80 m, wordt het getijdenvenster voor genoemde schepen flink verruimd. De planuitwerking met een projectplan, waterwet, planMER en een passende beoordeling in het kader van de Natuurbeschermingswet geeft aan hoe de verdieping ingepast kan worden in natuur- en milieuwaarden. Een voorstudie heeft de mogelijkheden hiertoe reeds verkend. De planuitwerking wordt medio 2012 afgerond. De voorbereiding voor realisatie is gestart.

Planning

Projectbeslissing: 2012
Start realisatie: 2012
Oplevering: 2013

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

Politiek/bestuurlijk Amendement Cramer (TK 31474 XII, nr 9) dat voorziet in een bijdrage door het Rijk ter grootte van € 5 mln, is bij de vaststelling van de begroting 2008 aangenomen.

In juni 2009 is een bestuursovereenkomst getekend.

De provincie is verantwoordelijk voor de planuitwerking, het Rijk voor de realisatie en 5 jaar onderhoud.

Projecthistorie

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | | | • | | | |
| MIRT fase | | | | | | |
| Opgave | | | | | | |
| Oplossing | | | | | | |
| Planning | | | | | • | |
| Financiën | | | | | | |
| Pol./Best. | | | | | | |

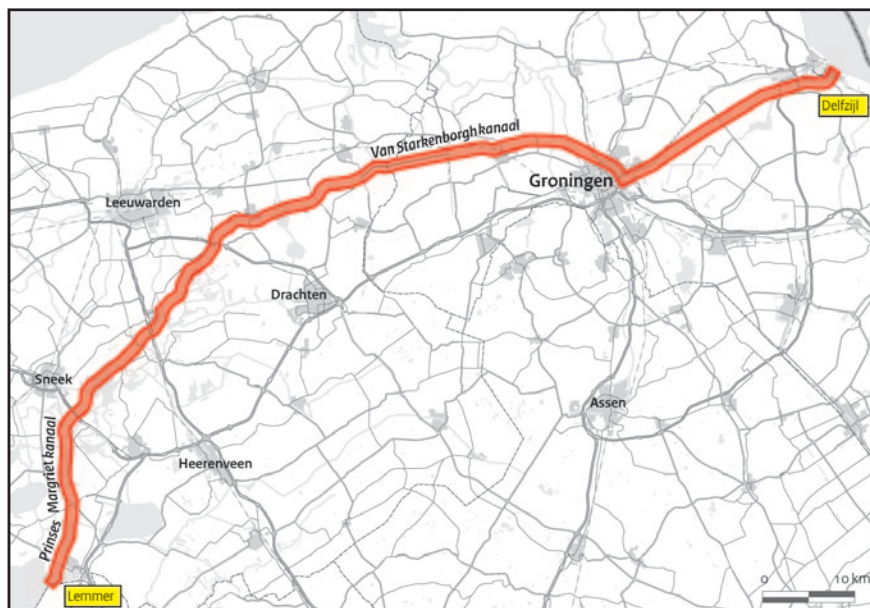
Toelichting op de wijzigingen

2010: het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

2012: de planuitwerking, uitgevoerd door de provincie Fryslân, vergt meer tijd dan voorzien.

Vaarweg Lemmer-Delfzijl, fase 1

Gebied Noord-Nederland
Onderwerp Hoofdvaarwegen
Ministerie IenM
Fase Realisatie



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

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^e deel) die volgen uit de in 2004 afgeronde planuitwerking:

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

Voor de spoorbrug Zuidhorn is inmiddels een realisatiebesluit genomen en dit deelproject is toegevoegd aan fase 1.

Planning

Start realisatie 2^e deel: 2002
 Oplevering: 2015

Financiën Taakstellend budget: € 279 mln. Bijdrage van derden 2^e 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 op 16 april 1998 (Langmanafspraken). In 2011 heeft de minister met beide provincies een akkoord bereikt over een nieuwe beheerssituatie van de hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl. Per 01-01-2013 of uiterlijk 01-01-2014 wordt het beheer door Rijkswaterstaat uitgevoerd. Nadere besluitvorming hierover vindt in 2012 plaats.

Projecthistorie

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | | | | | • | |
| MIRT fase | | | | | | |
| Opgave | | | | | | |
| Oplossing | | | | | | |
| Planning | | | | | | • |
| Financiën | | • | | | • | |
| Pol./Best. | | | | | | • |

Toelichting op de wijzigingen

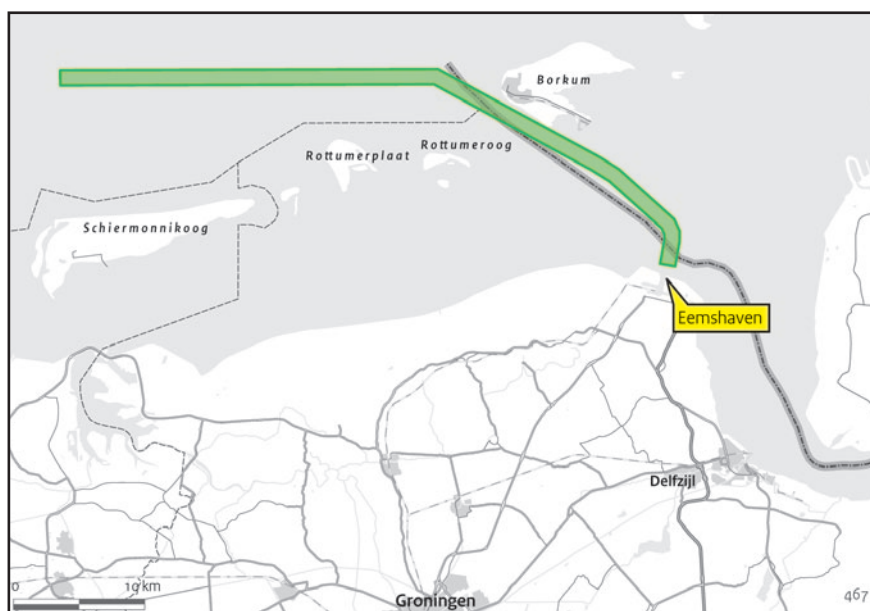
2009: vertraging oplevering van 2012 naar 2013 doordat actiegroep nader onderzoek heeft afgedwongen bij de Raad van State.

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 en is dit project toegevoegd aan fase 1.

Verruiming vaarweg Eemshaven-Noordzee

| | |
|-------------------|-----------------|
| Gebied | Noord-Nederland |
| Onderwerp | Hoofdvaarwegen |
| Ministerie | IenM |
| Fase | Planuitwerking |



Opgave Een aantal energiegerelateerde 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-bulk 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 energiegerelateerde 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 versterkt Nederland haar positie als exportland van elektriciteit in de toekomst. Om het vervoer veilig te kunnen laten

verlopen is ook besloten om verkeersbegeleiding via Vessel Traffic Management systeem aan het project toe te voegen.

Planning

Projectbesluit: 2009
Tracébesluit: 2014 (naar verwachting)
Start realisatie: 2015
Oplevering: 2017

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.

Projecthistorie

| | '08 | '09 | '10 | '11 | '12 | '13 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | | | | | | |
| MIRT fase | | • | | • | | • |
| Opgave | | | | | | |
| Oplossing | | | | | | |
| Planning | | | | | • | • |
| Financiën | | | | | • | • |
| Pol./Best. | | | | | | |

Toelichting op de wijzigingen

2009: het project is overgegaan van de verkennings- naar de planuitwerkingsfase.

2011: in januari 2010 is een Partieel uitvoeringsbesluit genomen voor het bergingsprogramma. Het project is overgegaan 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.



P
Opladen elektrische voertuigen

Oplaadpunt

Oplaadpunt

Financiële uitwerking

Financieringsbronnen Inzet van de middelen Doeluitkeringen

Dit hoofdstuk geeft een beknopt overzicht van de financiële middelen in het ruimtelijk fysieke domein. Er wordt achtereenvolgens ingegaan op de belangrijkste financieringsbronnen, de inzet van middelen voor het bereiken van de beleidsdoelen én het uitvoeren van de maatregelen. Dit hoofdstuk wordt afgesloten met een toelichting op de doeluitkeringen die door het Rijk beschikbaar worden gesteld aan decentrale overheden.

Financieringsbronnen

Voor uitgaven in het ruimtelijk domein zijn diverse financieringsbronnen. Allereerst de reguliere begrotingsmiddelen, die gevoed worden door de belastingontvangsten. Daarnaast zijn er middelen beschikbaar uit de Europese Fondsen en bijdragen van derden. 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.

Europese Fondsen

Op de begroting van de Europese Unie (EU) staat als uitgavencategorie de post Structuurfondsen. Deze fondsen zijn bedoeld als aanvulling op het regionale beleid en dienen ter versterking van de sociaal economische samenhang in de EU. Het gaat hierbij onder andere om het Europees Fonds Regionale Ontwikkeling (EFRO), het Europees Sociaal Fonds (ESF) en het Cohesiefonds. Ten behoeve van investeringen in innovatie, kennisontwikkeling en investeringen in het ruimtelijke domein wordt een beroep gedaan op deze fondsen.

Deze fondsen leveren een belangrijke bijdrage aan de EU 2020 Strategie die de EU sterker uit de crisis moet laten komen en drie prioriteiten centraal stelt: slimme, duurzame en inclusieve groei. Het beleid kent vanaf 2007 drie doelstellingen: (1) Convergentie: gericht op de minst welvarende landen en regio's, (2) Regionale concurrentiekracht en werkgelegenheid: gericht op alle overige regio's en (3) Europese territoriale samenwerking: gericht op alle regio's in de EU.

Nederland komt in aanmerking voor doelstellingen 2 en 3 en ontvangt hiervoor in de periode 2007-2013 in totaal € 1.907 mln uit het ESF en het EFRO. Daarvan is € 1.660 mln voor doelstelling 2 en € 247 mln voor doelstelling 3. In het Nationaal Strategisch Referentiekader (NSR) is vastgelegd waar Nederland dit geld aan besteedt.

Voor fysieke investeringen in het ruimtelijk domein is doelstelling 2 met de prioriteiten (1) innovatie, ondernemerschap en kennis-economie, (2) attractieve regio's en (3) attractieve steden relevant. In de periode 2007-2013 is € 830 mln beschikbaar voor de vier landsdelen. Uitgangspunt is dat minimaal 45% wordt besteed aan de prioriteit innovatie, ondernemerschap en kennis-economie.

Nederland kan ook een beroep doen op middelen voor de realisatie van het Trans-European Transport Network (TEN-T). Dit programma heeft als doel binnen de EU tot één netwerk te komen voor het vervoer over land, water en door de lucht. Dit netwerk wordt van belang geacht voor de versterking van de Europese concurrentiekracht en dus voor het realiseren van de EU 2020 Strategie. Voor het



subsidieprogramma 2007-2013 is voor de EU als geheel circa € 8 miljard beschikbaar. De kosten voor de totstandkoming van de in 2004 gedefinieerde 30 Europese prioritaire projecten zijn echter al op € 415 miljard geraamd. Vanwege het beperkte budget schenkt de Europese Commissie (EC) bij de verdeling met name aandacht aan kritische grensoverschrijdende trajecten en andere belangrijke bottlenecks op de prioritaire corridors. Tevens geeft de EC prioriteit aan de financiering van implementatie van het Europese treinbeveiligingssysteem ERTMS/ETCS en aan projecten op het gebied van Air Traffic Management (ATM), River Information Services (RIS) en Intelligent Transport Systems (ITS) (wegvervoer).

Begin 2012 zijn de EU lidstaten akkoord gegaan met voorstellen van de EC waarin € 15 mln beschikbaar komt voor studies naar de verdere invoering van het Europese spoorbeveiligingssysteem ERTMS. Ook krijgen twee projecten voor verkeersmanagement op vaarwegen samen € 4,2 mln.

Voor het invoeren en testen van het beveiligingssysteem op het derde spoor van de Betuweroute (tussen Zevenaar en de Duitse grens) ontvangt Nederland € 2 mln. Studies naar de invoering van technische specificaties op het spoor worden gesteund met € 6,5 mln. Hiervan komt een deel beschikbaar voor Nederland. Daarnaast ontvangt een in Amsterdam gevestigd bedrijf, dat zich richt op de financiering en verhuur van goederenwagens en locomotieven, € 7 mln uit Brussel. Met deze bijdrage krijgen 52 elektrische locomotieven een upgrade van het Europese beveiligingssysteem ERTMS.

Bijdragen van derden

De grootste bijdragen van derden betreffen de bijdragen van decentrale overheden aan ruimtelijke projecten. Op de projectbladen is bij de relevante projecten aangegeven wat de bijdrage van decentrale overheden (en/of bedrijven) is of wordt.

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 zijn niet toereikend om de projecten A13/A16, ViA15 en Nieuwe Westelijke Oeververbinding volledig publiek te financieren. Voornemen is de financiering rond te krijgen middels tolheffing bij de betreffende projecten. Deze tolontvangsten worden pas gerealiseerd na openstelling van de betreffende wegen. Voorts is het de bedoeling deze wegen als DBFM-contracten (Design, Build, Finance and Maintain) aan te besteden. Kenmerkend daarbij is dat de langjarige verplichtingen- en uitgavenreeksen (de zogenaamde beschikbaarheidsvergoedingen) ook na realisatie worden geraamd. Dit maakt het mogelijk om deze uitgaven direct te financieren uit de jaarlijkse tol die een tolweg opbrengt.

In het MIRT Projectenboek worden de langjarige tolreeks bij de drie projecten gepresenteerd in termen van contante waarde (oftewel de waarde op dit moment van bedragen die pas in de toekomst beschikbaar komen op de IF-begroting).

Het ramen van tolontvangsten is met veel onzekerheden omgeven. Uit behoedzaamheid worden de tolontvangsten pas ingezet als daadwerkelijke dekking na Financial Close van een DBFM-contract. Bovendien heeft het kabinet bepaald dat in het MIRT een reservering bij de drie genoemde projecten wordt getroffen gedurende de aanlegperiode van € 300 mln, zodat bij een eventuele mislukte DBFM-aanbesteding een meer klassieke aanbesteding mogelijk blijft (waarbij nog steeds uitgegaan wordt van dezelfde tol-opbrengsten) zonder dat daarvoor herprioritering nodig is.

Voorfinanciering/Cofinanciering

Conform het Regeerakkoord van 2010 kunnen decentrale overheden MIRT-investeringen voorfinancieren mits zij de kosten van deze voorfinanciering volledig dragen. Er kan pas sprake zijn van voorfinanciering als de bekostiging van het project volledig rond is en vastgelegd in bestuurlijke afspraken. Projecten worden in principe op sobere en doelmatige wijze uitgevoerd. Cofinanciering door het Rijk voor inpassingsmaatregelen kan aan de orde zijn indien een dergelijke aanvullende investering maatschappelijk rendabel is. Tevens moet voldaan worden aan de beslismomenten van de Spelregels van het MIRT.

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. Dit 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.

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 markt-

partijen. Om een indruk te geven van de beschikbare rijksmiddelen is in tabel 1 een overzicht opgenomen van de relevante begrotingsreeksen van IenM, EL&I en BZK. De cijfers zijn gebaseerd op de begroting van 2013. Het kabinet heeft in 2011 besloten de uitvoering van het natuurbeleid (ILG en EHS) verder te decentraliseren. Decentralisatie van taken en middelen vindt plaats met inachtneming van de bezuinigingen en een decentralisatiekorting. Het in de tabel opgenomen budget betreft de resterende middelen voor de afronding van het ILG. Daarnaast zijn de budgetten uit het Infrastructuurfonds opgenomen (in het Aanvullend Beleidsakkoord is de planperiode verlengd tot en met 2028 (TK 31070, nr 24)).

Doeluitkeringen

Dit MIRT Projectenboek 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). Wel gaat het in op projecten en programma's die in het Investeringsbudget Landelijk Gebied (ILG) zijn opgenomen, terwijl ILG zelf wel projecten/programma's omvat die (mede) door decentrale overheden uit specifieke gebundelde (doel) uitkeringen gefinancierd worden.

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. Deze projecten zijn echter niet minder belangrijk, ze hebben immers ook effect op het ruimtelijk fysieke domein. In tabel 2 is een overzicht opgenomen van de BDU. De cijfers zijn gebaseerd op de begroting 2013. Met betrekking tot het ILG is volstaan met de cijferreeks in tabel 1.

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 miljard per jaar.

Decentralisatie Investeringsbudget Landelijk Gebied (ILG) en Natuur

Het Rijk en Interprovinciaal Overleg (IPO) hebben tussen september 2011 en februari 2012 afspraken gemaakt over de herijking van de EHS, de decentralisatie van natuur en de resterende middelen van het Investeringsbudget Landelijk Gebied (ILG). Dit wordt nader geduid als het bestuursakkoord natuur.

| Artikel | Omschrijving | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 |
|----------------------|---|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|---------|
| IenM (XII) | | | | | | | |
| 02.03 | BIRK | 25.426 | | | | | |
| 02.03 | Nieuwe Sleutelprojecten (NSP) | 6.729 | | | | | |
| 02.03 | Nota Ruimte | 36.590 | | | | | |
| 02.03 | Bufferzones (via ILG) | 0 | | | | | |
| 02.04 | Saneren van verontreinigde bodems | 6.066 | | | | | |
| 06.02 | Tegengaan van geluidshinder | 15.590 | | | | | |
| 12.02 | Synergie KRW | | 22.000 | 12.000 | 10.000 | 1.201 | |
| 12.03 | Verbeterprogramma Waterkwaliteit Rijkswateren | | 59.856 | 70.864 | 31.131 | 0 | 7.000 |
| 12.03 | Natuurcompensatie Perkpolder | | 7.067 | 7.000 | 1.199 | 0 | 2.000 |
| 12.03 | Natuurlijker Markermeer/IJmeer | | 5.000 | 5.285 | 4.749 | 534 | 0 |
| 12.03 | Verruiming vaargeul Westerschelde | | 960 | 550 | 547 | 640 | 455 |
| 13.03 | BIRK | | 10.249 | 10.613 | 11.338 | | |
| 13.03 | Nieuwe Sleutelprojecten | | 9.393 | 4.916 | 722 | | |
| 13.03 | Nota Ruimte | | 13.828 | 7.805 | | | |
| 13.03 | Bufferzones (via ILG) | | 5.303 | | | | |
| 13.04 | Saneren van verontreinigde bodems | | 13.946 | 14.588 | 128.418 | 139.251 | 139.155 |
| 20.01 | Tegengaan van geluidshinder | | 15.118 | 21.764 | 31.690 | 31.815 | 28.305 |
| IenM (XII, A) | | | | | | | |
| 11.02 | Hoofdwatersystemen: Beheer en Onderhoud | 142.752 | | | | | |
| 11.03 | Hoofdwatersystemen: Aanleg | 234.897 | | | | | |
| 11.05 | Hoofdwatersystemen: Verkenningen en planuitwerkingen | 25.003 | | | | | |
| 12.02 | Hoofdwegennet: Aanleg en planuitwerkingen na tracébesluit | 349.482 | 413.384 | 494.537 | 350.416 | 361.701 | |
| 12.03 | Hoofdwegennet: Aanleg | 1.121.815 | 1.451.135 | 1.595.469 | 895.245 | 1.858.548 | |
| 12.04 | Hoofdwegennet: Geïntegreerde contractvormen/PPS | 306.506 | 420.256 | 566.737 | 508.980 | 251.390 | |
| 12.05 | Hoofdwegennet: Verkenningen en planuitw. voor tracébesluit | 302.246 | | | | | |
| 13.02 | Spoorwegen: Onderhoud en vervanging | 1.480.321 | 1.324.516 | 1.236.385 | 1.236.800 | 1.111.748 | |
| 13.03 | Spoorwegen: Aanleg | 521.950 | 706.311 | 986.382 | 1.181.055 | 1.172.551 | |
| 13.04 | Spoorwegen: Geïntegreerde contractvormen/PPS | 136.854 | 148.776 | 148.040 | 148.099 | 148.580 | |
| 13.05 | Spoorwegen: Verkenningen en planuitwerkingen | 55.538 | | | | | |
| 13.07 | Spoorwegen: Rente en aflossing | | 18.150 | 18.150 | 18.150 | 18.150 | |
| 14.01 | Grote regionale/ lokale projecten | 277.298 | 60.771 | 104.830 | 99.343 | 44.156 | |
| 14.02 | Regionale Mobiliteitsfondsen | 36.658 | 30.257 | 12.750 | | | |
| 14.03 | Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn: rijksbijdrage | 108.773 | 44.955 | 144.149 | 54.009 | 212.450 | |
| 15.02 | Hoofdvaarwegennet: Beheer en Onderhoud | 367.447 | 298.884 | 284.762 | 260.627 | 275.898 | |
| 15.03 | Hoofdvaarwegennet: Aanleg en planuitwerking na tracébesluit | 287.591 | 284.743 | 339.668 | 289.951 | 218.654 | |
| 15.05 | Hoofdvaarwegennet: Verkenningen en planuitw. voor tracébesluit | 11.721 | | | | | |
| 16.01 | Project Mainportontwikkeling Rotterdam | 443.836 | | | | | |
| 17.06 | Project Mainportontwikkeling Rotterdam | | 49.458 | 17.407 | 5.139 | 3.953 | |
| 16.02 | Ruimte voor de Rivier | 155.014 | | | | | |
| 16.03 | Maaswerken | 52.427 | | | | | |
| 16.05 | Hoogwaterbeschermingsprogramma-2 | 124.197 | | | | | |
| 17.02 | Betuwroute | 13.645 | 4.699 | 6.000 | 6.000 | | |
| 17.03 | HSL-Zuid | 24.623 | | | | | |
| 18.03 | Intermodaal vervoer | 5.599 | 3.196 | 2.000 | 3.000 | | |
| IenM (XII, J) | | | | | | | |
| DF 01.01 | Hoofdwatersystemen: Grote projecten waterveiligheid | | 361.406 | 667.725 | 688.790 | 723.260 | 480.459 |
| DF 01.02 | Hoofdwatersystemen: Overige aanlegprojecten waterveiligheid | | 163.299 | 121.736 | 149.871 | 227.731 | 257.104 |
| DF 01.03 | Hoofdwatersystemen: Studiekosten waterveiligheid | | 12.007 | 6.543 | 1.677 | 1.394 | 350 |
| DF 02.02 | Hoofdwatersystemen: Overige waterinvesteringen zoetwatervoorziening | | 27.917 | 2.146 | 2.146 | 8.568 | 8.567 |
| DF 02.03 | Hoofdwatersystemen: Studiekosten zoetwatervoorziening | | 4.200 | 2.460 | 41 | | |
| DF 03.02 | Hoofdwatersystemen: Beheer en Onderhoud | | 144.356 | 159.691 | 179.478 | 177.112 | 147.495 |

Financiële uitwerking

| Artikel | Omschrijving | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 |
|----------------------------------|-------------------------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| EL&I | | | | | | | |
| 118 | Herstructurering bedrijventerreinen | 6.290 | | | | | |
| 18 | Sterke regio's | 14.600 | 7.200 | 4.500 | 1.200 | | |
| art. 18.4 | ILG (te decentraliseren) | 203.100 | 164.800 | 62.800 | 66.800 | 67.200 | 67.100 |
| art. 18.1/ 18.2 | Nota Ruimte EL&I (natuur) | 137.891 | 98.985 | 46.400 | | | |
| 18 | Nota Ruimte EL&I (economie) | | 3.800 | 100 | 6.800 | 7.000 | 3.200 |
| TOTAAL RIJKSINVESTERINGEN | | 7.038.475 | 6.410.181 | 7.186.752 | 6.373.411 | 7.063.485 | 6.604.524 |

Tabel 1: Financieel overzicht beschikbare rijksmiddelen (x € 1.000)

| Artikel | Omschrijving | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 |
|----------------------------------|--|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| lenM | | | | | | | |
| 97.04 | Brede Doeluitkering verkeer en vervoer (BDU) | 2.081.161 | | | | | |
| 25 | Brede Doeluitkering verkeer en vervoer (BDU) | | 1.795.605 | 1.746.573 | 1.710.174 | 1.729.220 | 1.736.774 |
| TOTAAL RIJKSINVESTERINGEN | | 2.081.161 | 1.795.605 | 1.746.573 | 1.710.174 | 1.729.220 | 1.736.774 |

Tabel 2: Financieel overzicht doeluitkeringen (x € 1.000)

Overeengekomen is dat het ILG per 1-1-2011 wordt afgerond; de gerealiseerde ILG bestedingen en prestaties zijn/worden per die datum afgerekend. De resterende ILG middelen van de periode 2011-2013 worden door provincies ingezet voor harde juridische verplichtingen en beheer via een decentralisatie-uitkering via het Provinciefonds. De verantwoordelijkheid van de provincies voor het beheer van de herijkte EHS wordt per 2014 versterkt; dan zal het Rijk jaarlijks € 105 mln toevoegen aan de algemene uitkering van het Provinciefonds. De (voormalig) FES projecten ILG worden uiterlijk 2014 gedecentraliseerd.

Bijlagen

- I | Toelichting op het MIRT
Toelichting op de projectbladen
- II | Financiële tabellen IenM
- III | Voortgangsrapportage
Tracéwetprojecten

Toelichting op het MIRT

Het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) kent op dit moment vijf onderdelen die samen waarborgen dat het doel van het MIRT gerealiseerd wordt. Deze vijf zijn (1) de bestuurlijke overleggen 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 Projectenboek. Deze vijf onderdelen worden hieronder 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 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 en in stand houden. In het overleg komt het lopende Rijks investeringsprogramma 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 in december 2012 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. 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.

Met de SVIR is het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid van het Rijk geherformuleerd en gedecentraliseerd. In de SVIR zijn opgaven van nationaal belang scherper benoemd en zijn keuzes gemaakt. Dit zal eind 2012 een doorwerking krijgen 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

Een MIRT Onderzoek heeft betrekking op opgaven en/of ontwikkelingen die spelen in het ruimtelijk domein en die van rijksbelang zijn of mogelijk rijksbetrokkenheid vereisen. Er worden twee typen MIRT Onderzoeken onderscheiden. Het eerste type onderzoek is gericht op ruimtelijke opgaven en/of ontwikkelrichtingen op de middellange of lange termijn die mogelijk rijksbetrokkenheid vereisen. Het andere type onderzoek heeft betrekking op het concretiseren en uitvoeringsgereed maken van reeds lopende gebiedsontwikkelingsprojecten. Voor beide typen MIRT Onderzoek geldt dat de uitkomst leidt tot een aanscherping van de gebiedsagenda ten aanzien van de betreffende opgave of ontwikkelrichting. Ook kan de uitkomst aanleiding zijn om (bestuurlijke) afspraken tussen de verschillende betrokken partijen te maken met betrekking tot het vervolgproces, over een ruimtelijke reservering of over een aanpassing van sectorale wet- en regelgeving en normering. Rijk dan wel Rijk en regio gezamenlijk beslissen of een MIRT Onderzoek nodig is. De afspraak om een MIRT Onderzoek te starten wordt gemaakt in het bestuurlijk overleg MIRT dan wel het Nationaal Bestuurlijk Overleg Deltaprogramma.

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 EL&I 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.

MIRT Projectenboek

Het MIRT Projectenboek wordt jaarlijks als bijstuk bij de begroting van het Infrastructuur- en Deltafonds aangeboden aan de Tweede Kamer. Met het boek wordt inzicht gegeven in de achtergrond van ruimtelijke rijksprojecten en -programma's, de stand van zaken en de planning. Hierdoor is het bruikbaar als naslagwerk voor de status en de voortgang van deze opgaven, projecten en programma's. In het MIRT Projectenboek worden investeringsprojecten- en programma's opgenomen waar sprake is van een ruimtelijke ingreep en waar het Rijk direct financieel bij betrokken is. Dit kan (gedeeltelijke) financiering en aanleg betreffen, maar ook subsidiëring van projecten van decentrale overheden.

Toelichting op de projectbladen

Zoals aangegeven, kiest het kabinet ervoor om in het MIRT (Projectenboek) 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. Vanwege relevante programma-afspraken tussen EL&I en decentrale overheden over de inzet van het Investeringsbudget Landelijk Gebied (ILG) zijn ter informatie wel programmabladen in het MIRT opgenomen voor Ecologische Hoofdstructuur, Stimuleringsregeling duurzame ontwikkeling Glastuinbouw en diverse projectbladen die een bijdrage uit het Nota Ruimtebudget hebben ontvangen. Tevens zijn enkele specifieke subsidieprogramma's opgenomen.

Per gebied zijn de projecten en programma's opgenomen in de numerieke volgorde van de Rijksbegroting; eerst Infrastructuur en Milieu (hoofdstuk XII) en daarna Economische Zaken, Landbouw en Innovatie (hoofdstuk XIII). De projecten die gefinancierd zijn uit het Infrastructuurfonds (hoofdstuk A) en het Deltafonds (hoofdstuk J) zijn verder geordend per modaliteit. Voor de volledigheid zijn voor water ook de projecten van waterkwaliteit (gefinancierd uit HXII) opgenomen. Eerst volgt water (waterveiligheid, zoetwatervoorziening en waterkwaliteit), daarna hoofdwegen, spoorwegen, regionale/lokale infrastructuur en hoofdvaarwegen. 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 verkenning heeft een gele kleur, de planuitwerking (tot vorig jaar planstudie; deze term is overal vervangen) een groene, de realisatie een rode en het beheer en onderhoud een blauwe kleur.

Toelichting op het MIRT en projectbladen | Bijlage I

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 programmabegroting. Als het merendeel van de financiën in de planuitwerking zit, is het groen, anders rood. Als voorbeeld het projectblad PHS: met gecombineerde fase 'Planuitwerking/realisatie'. Het projectblad is groen omdat het grootste gedeelte van het programmabudget in projecten zit die zich in de planuitwerkingsfase bevinden.

Naar aanleiding van het rapport van de commissie Kuiken (TK 32707 nr. 9) wordt er voor spoor een andere begrotingsindeling gehanteerd m.b.t. beheer en onderhoud: alles wordt voortaan in het Infrastructuurfonds zelf opgenomen. Voor het MIRT Projectenboek betekent dit dat voor spoor de tabellen voor beheer en onderhoud niet langer worden opgenomen. Een aantal projecten gaat van beheer en onderhoud over naar aanleg; hiervoor worden nieuwe projectbladen opgenomen. Het projectblad 'bovenbouwvernieuwing' vervalt, informatie over dit onderwerp wordt voortaan (alleen nog) in de IF-tekst bij artikel 13.02 opgenomen.

Opgave

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

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 oplevering. Bij verkenningen wordt de planning van de verkenning weergegeven. Er is ook specifieke aandacht voor het tijdstip van het tracé- of projectbesluit.

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. Ten tijde van het opstellen van de begroting/het MIRT Projectenboek had het kabinet nog geen besluit genomen over het al dan niet uitkeren van de structurele doorwerking van de tranche 2012 van de prijsbijstelling. Daarom zijn de opgenomen budgetten – tenzij expliciet anders vermeld – prijspeil 2011 inclusief BTW. Waar relevant wordt bij budgetten aangegeven met hoeveel tolopbrengsten rekening wordt gehouden. Beheer- en onderhoudskosten maken geen deel uit van het gepresenteerde taakstellend budget voor realisatie- en planuitwerkingsprojecten. Als het van toepassing is, wordt ook de bijdrage van andere, decentrale, overheden vermeld. Tot slot is, waar dit aan

de orde is, op projectniveau zichtbaar gemaakt waar taakstellingen uit het Regeerakkoord worden doorgevoerd en wat de omvang hiervan is. De vaste commissie voor IenM wenst een meer transparante begroting. In antwoord hierop (TK 31865, nr 42) heeft IenM bij de financiële tabellen verkenningen/planuitwerkingen een nieuwe indeling aangehouden: verplicht/gebonden/bestemd.

Politiek/bestuurlijk

Betreft of gaat in op de politiek/bestuurlijke afspraken tussen de ministeries van IenM en EL&I (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 voormalig VenW 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 is 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 gekozen voor 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 punten die zich tussen het uitkomen van het vorige en het huidige MIRT Projectenboek – dus in de periode september 2011 tot en met augustus 2012 – hebben voorgedaan. Omdat het MIRT Projectenboek als bijlage bij de Rijksbegroting het jaartal van die begroting draagt, worden de wijzigingen in dit projectenboek ten opzichte van het vorige projectenboek vermeld onder 2013. 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. 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.

Waterveiligheid Verkenning en planuitwerking DF 01.02.01

| Projectomschrijving | taakstellend | min. | max. | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018-2028 |
|---|--------------|------|------|------|------|------|------|-------|------|-----------|
| VERPLICHT | | | | | | | | | | |
| Projecten Nationaal | | | | | | | | | | |
| nHWBP | 3.489 | | | | | | | | | |
| Projecten Noordwest-Nederland | | | | | | | | | | |
| Ambitie Afsluitdijk | 20 | | | | | | | | | |
| EPK Planuitw. en verkenningen Waterveiligheid (m.n. Afsluitdijk) | 25 | | | | | | | | | |
| Versterking Afsluitdijk | 577 | | | | | | | pb/uo | | ug |
| Projecten Oost-Nederland | | | | | | | | | | |
| Hoogwatergeul Kampen | 51 | | | | | | | | | |
| GEBONDEN | | | | | | | | | | |
| Projecten Nationaal | | | | | | | | | | |
| nHWBP: Rijksprojecten | 541 | | | | | | | | | |
| Projecten Noordwest-Nederland | | | | | | | | | | |
| Extra Spuicapaciteit Afsluitdijk | 203 | | | | | | | pb/uo | | |
| Projecten Limburg | | | | | | | | | | |
| Ooijen-Wanssum | 125 | | | | | | | | | ug |
| Projecten Oost-Nederland | | | | | | | | | | |
| IJsseldelta Kampen | 119 | | | | | | | | | pb/uo/ug |
| IJsselsprong Zutphen | 20 | | | | | | | | | |
| Projecten Noord-Nederland | | | | | | | | | | |
| Integrale verkenning Legger Vlieland en Terschelling | 10 | | | | | | | | | |
| BESTEMD | | | | | | | | | | |
| 68 | | | | | | | | | | |
| <i>Projecten in voorbereiding:</i> | | | | | | | | | | |
| Projecten Nationaal | | | | | | | | | | |
| Beheer, Onderhoud en Vervanging nieuwe aanleg (LCC) | | | | | | | | | | |
| Steenbestortingen | | | | | | | | | | |
| Projecten Zuidwestelijke Delta | | | | | | | | | | |
| Grevelingen | | | | | | | | | | |
| Volkerak Zoommeer | | pm | 480 | | | | | | | |
| Zandhonger Oosterschelde | | | | | | | | | | |
| - Overige projecten in voorbereiding | | | | | | | | | | |
| <i>Gesignaleerde risico's:</i> | | | | | | | | | | |
| Totaal programma planuitwerking en verkenning | | | | | | | | | | |
| 5.248 | | | | | | | | | | |
| Nog niet met maatregelen belegde Taakstelling Aanleg uhv BA | -347 | | | | | | | | | |
| Begroting DF 1.02.01 | | | | | | | | | | |
| 4.901 | | | | | | | | | | |
| Art. 3: Nog niet met maatregelen belegde Taakstelling BenO uhv BA | -38 | | | | | | | | | |

| | |
|---------|-----------------------------------|
| Legenda | |
| pb | projectbesluit |
| uo | uitvoeringsopdracht (beschikking) |
| ug | uitvoering gereed |
| uhv BA | uit hoofde van Begrotingsakkoord |

Financiële tabellen IenM | Bijlage II

Waterveiligheid Realisatie DF 01.02.02

| Projectomschrijving | TOTAAL | | BUDGET IN € MLN | | | | | | | | OPLEVERING | |
|---|--------------|-------|-----------------|-----------|------------|-----------|------------|-----------|----------|----------|------------|-------|
| | huidig | vorig | t/m'11 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | later | huidig | vorig |
| PROJECTEN WATERVEILIGHEID | | | | | | | | | | | | |
| Projecten Nationaal | | | | | | | | | | | | |
| Deltafaciliteit Deltares | 26 | 26 | 17 | 5 | 3 | | | | | | 2013 | 2013 |
| Dijkversterking en Herstel steenbekleding | 904 | 1.011 | 559 | 61 | 68 | 56 | 126 | 34 | | | 2015 | 2015 |
| Maatregelen i.r.t. rivierverruiming | 188 | 187 | 125 | 7 | 20 | 13 | 11 | 7 | 4 | | 2015 | 2015 |
| Overige onderzoeken en kleine projecten | 1.159 | 337 | 1.071 | 21 | 28 | 24 | 6 | 5 | 3 | 1 | | |
| Totaal | 2.276 | | 1.773 | 94 | 119 | 93 | 143 | 46 | 7 | 1 | | |
| Begroting (DF 01.02.02) | | | | | 119 | 93 | 143 | 46 | 7 | | | |

Zoetwatervoorziening Verkenning en planuitwerking DF 02.02.01

| Projectomschrijving | BEDRAGEN IN € MLN | BUDGET | | | KOSTENRAMING | | PLANNING | | | | | |
|---|-------------------|--------------|------|------|--------------|------|----------|------|------|------|-----------|--|
| | | taakstellend | min. | max. | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018-2028 | |
| VERPLICHT | | | | | | | | | | | | |
| TBES Markermeer | | 14 | | | | | | | | | | |
| GEBONDEN | | | | | | | | | | | | |
| - | | | | | | | | | | | | |
| BESTEMD | | | | | | | | | | | | |
| | | 38 | | | | | | | | | | |
| <i>Projecten in voorbereiding:</i> | | | | | | | | | | | | |
| - EPK Planuitwerking en verkenningen Zoetwatervoorziening | | | | | | | | | | | | |
| - Overige projecten in voorbereiding | | | | | | | | | | | | |
| Totaal programma planuitwerking en verkenning | | 51 | | | | | | | | | | |
| Begroting DF 2.02.01 | | 51 | | | | | | | | | | |

Zoetwatervoorziening Realisatie DF 02.02.02

| Projectomschrijving | TOTAAL | | BUDGET IN € MLN | | | | | | | | OPLEVERING | |
|---|------------|-------|-----------------|-----------|-----------|----------|----------|----------|----------|----------|------------|-------|
| | huidig | vorig | t/m'11 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | later | huidig | vorig |
| PROJECTEN ZOETWATERVOORZIENING | | | | | | | | | | | | |
| Projecten Nationaal | | | | | | | | | | | | |
| Innovatie KRW | 76 | 76 | 39 | 25 | 12 | | | | | | 2012 | 2012 |
| Projecten Noordwest-Nederland | | | | | | | | | | | | |
| Natte natuurprojecten IJsselmeergebied | 35 | 35 | 25 | 1 | 10 | | | | | | 2011 | 2011 |
| Projecten Oost-Nederland | | | | | | | | | | | | |
| Integrale Inrichting Veluwe Randmeer (IIVR) | 43 | 43 | 38 | 1 | 4 | | | | | | 2012 | 2012 |
| Kleine en afgeronde projecten | 110 | 97 | 106 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | |
| Totaal | 264 | | 208 | 31 | 26 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | |
| Begroting (DF 02.02.02) | | | | | 26 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | |

Hoofdwegennet Verkenning en planuitwerking IF 12.03.02 en 12.05.02

| BEDRAGEN IN € MLN | BUDGET KOSTENRAMING | | | PLANNING | | | | | | | |
|--|---------------------|--------------|------|----------|------|------|------|------|------|------|-----------|
| | Projectomschrijving | taakstellend | min. | max. | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018-2028 |
| VERPLICHT | | | | | | | | | | | |
| Realisatieuitgaven op IF12.03.01 m.b.t. planuitwerkingsprojecten | -764 | | | | | | | | | | |
| Projecten Nationaal | | | | | | | | | | | |
| Beter Benutten | 528 | | | | | | | | | | |
| EPK | 175 | | | | | | | | | | |
| Geluidsaneringprogramma-weg | 254 | | | | | | | | | | |
| Lucht-weg (NSL hoofdwegennet) | 248 | | | | | | | | | | |
| Lucht-weg (NSL, overig) | 110 | | | | | | | | | | |
| Projecten Noordwest-Nederland | | | | | | | | | | | |
| A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere | 4.118 | | | | | | | | | | |
| A9 Omlegging Badhoevedorp | 326 | | | | | | | | | | |
| A10 Zuidas | 629 | | | | | | | | | | ug |
| A10 Zuidas (Knopen) | 320 | | | | | | | | | | ug |
| N23 Alkmaar-Zwolle | 57 | | | | | | | | | | |
| Projecten Utrecht | | | | | | | | | | | |
| A12 Ring Utrecht | 1.224 | | | | | | tb | | | | ug |
| A27/A1 Utrecht Noord-knpt Eemnes-aansluiting Bunschoten | 252 | | | | | tb | | | | | ug |
| A28/A1 Knooppunt Hoevelaken | 676 | | | | | | | tb | | | ug |
| Projecten Zuidwestelijke Delta | | | | | | | | | | | |
| N57/N59 EuroRAP (verkeersveiligheid) | 10 | | | | | | | | | ug | |
| N61 Hoek-Schoondijke | 117 | | | | | | | | | | |
| Projecten Oost-Nederland | | | | | | | | | | | |
| A1 Beekbergen-Apeldoorn Zuid | 35 | | | | | tb | | | ug | | |
| A12 Ede-Grijsoord | 107 | | | | | | | | ug | | |
| A12/A15 Bereikb. regio Arnhem Nijmegen (excl tologave) | 517 | | | | | | tb | | | | ug |
| N18 Varsseveld | 308 | | | | | tb | | | | | ug |
| N35 Zwolle-Wijthmen | 46 | | | | | tb | | ug | | | |
| Risicoreservering tegenvallende tologbrengrsten A12/A15 | 60 | | | | | | | | | | |
| Projecten Noord-Nederland | | | | | | | | | | | |
| A7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2 ¹⁾ | 522 | | | | | tb | | | | | ug |
| N33 Assen (zuid)-Zuidbroek ¹⁾ | 176 | | | | tb | | | ug | | | |
| GEBONDEN | | | | | | | | | | | |
| Projecten Nationaal | | | | | | | | | | | |
| Programma Beter Benutten | 50 | | | | | | | | | | |
| Reservering meerkosten tunnelveiligheid | 100 | | | | | | | | | | |
| Reservering tologave DBFM-aanbestedingen NWO, A13/A16 en A12/A15 ²⁾ | 300 | | | | | | | | | | |
| Reserveringen LCC (o.a. Zuidas-knopen, Ring Utrecht en NWO) | 208 | | | | | | | | | | |
| Projecten Noordwest-Nederland | | | | | | | | | | | |
| Stedelijke Bereikbaarheid Almere (VSBA) | 25 | | | | | | | | | | |
| Projecten Zuidvleugel | | | | | | | | | | | |
| A4 Haaglanden (passage en poorten & inprikkers) | 425 | | | | | | | | | | |
| A4/A44 Holland Rijnlandroute | 535 | | | | | | | | | | |
| A13/A16/A20 R'dam (excl. tologave van € 245 mln.) | 700 | | | | | | | | | | |
| Projecten Brabant | | | | | | | | | | | |
| A58 Tilburg-Eindhoven en Sint Annabosch-Galder | 425 | | | | | | | | | | |
| Projecten Limburg | | | | | | | | | | | |
| A2 Maasbracht-Geleen 2 ^e fase (structurele verbreding) | 250 | | | | | | | | | | |
| A27 Houten-Hooipolder | 695 | | | | | | | | | | |
| Projecten Oost-Nederland | | | | | | | | | | | |
| N35 Wierden-Nijverdal | 40 | | | | | | | | | | |
| N35 Wijthmen-Nijverdal | 5 | | | | | | | | | | |
| N50 Kampen-Kampen Zuid (N50 Hattemerbroek-Ramspol 2x2) | 8 | | | | | | | | | | |

Financiële tabellen IenM | Bijlage II

Hoofdwegennet Verkenning en planuitwerking IF 12.03.02 en 12.05.02

| BEDRAGEN IN € MLN | BUDGET | | | KOSTENRAMING | | PLANNING | | | | |
|---|---------------|------|------|--------------|------|----------|------|------|------|-----------|
| | taakstellend | min. | max. | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018-2028 |
| Projectomschrijving | | | | | | | | | | |
| BESTEMD | 2.086 | | | | | | | | | |
| <i>Projecten in voorbereiding:</i> | | | | | | | | | | |
| Projecten Noordwest-Nederland | | | | | | | | | | |
| A7/A8/A10 Amsterdam Noord, corridor | | | | | | | | | | |
| Projecten Zuidvleugel | | | | | | | | | | |
| A20 Nieuwerkerk-Gouwe | | | | | | | | | | |
| Nieuwe Westelijke Oeververbinding (NWO) | | | | | | | | | | |
| Projecten Brabant | | | | | | | | | | |
| N65 | | | | | | | | | | |
| Projecten Limburg | | | | | | | | | | |
| A67 Leenderheide-Geldrop | | | | | | | | | | |
| A67 No-Regret Maatregelenpakket Limburg | | | | | | | | | | |
| Projecten Oost-Nederland | | | | | | | | | | |
| A1 Zone (Apeldoorn-Deventer-Azelo) | | | | | | | | | | |
| N35 Wijthmen-Nijverdal | | | | | | | | | | |
| Projecten Noord-Nederland | | | | | | | | | | |
| A6 Aquaduct Scharsterrijnbrug | | | | | | | | | | |
| Overige projecten in voorbereiding | | | | | | | | | | |
| <i>Geïdentificeerde Risico's</i> | | | | | | | | | | |
| Totaal programma planuitwerking en verkenning | 15.903 | | | | | | | | | |
| Nog niet met maatregelen belegde Taakstelling Aanleg uhv BA | -1.383 | | | | | | | | | |
| Begroting IF 12.03.02 | 14.519 | | | | | | | | | |
| Art. 12.02: Nog niet met maatregelen belegde Taakstelling BenO uhv BA | -117 | | | | | | | | | |

- 1) Dit beschikbare budget is excl. de middelen die op artikel 14 worden begroot (€ 53 mln).
 2) Dit is de waarde op dit moment van toelooptijd bij deze projecten in de toekomst (de contante waarde). Deze waarde correspondeert met de langjarige toelooptijdreeks, die u aantreft op productartikel 18 van de Infrastructuurbegroting 2013.

Legenda

- tb tracébesluit
 ug uitvoering gereed
 uhv BA uit hoofde van Begrotingsakkoord

Hoofdwegennet Geïntegreerde contractvormen IF 12.04

| Projectomschrijving | TOTAAL | | BUDGET IN € MLN | | | | | | | | | OPLEVERING | |
|---------------------------------------|--------------|-------|-----------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|-------|---------|------------|--|
| | huidig | vorig | t/m'11 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | later | huidig | vorig | |
| Projecten Noordwest-Nederland | | | | | | | | | | | | | |
| Aflossing tunnels ¹⁾ | 1.195 | 1.194 | 333 | 52 | 52 | 53 | 54 | 55 | 57 | 539 | - | - | |
| A10 Tweede Coentunnel ²⁾ | 2.016 | 2.016 | 481 | 95 | 238 | 50 | 50 | 50 | 49 | 550 | 2013/14 | 2012 | |
| Projecten Utrecht | | | | | | | | | | | | | |
| A12 Lunetten-Veenendaal ³⁾ | 608 | 606 | 42 | 92 | 63 | 63 | 19 | 19 | 19 | 291 | 2013 | - | |
| Projecten Brabant | | | | | | | | | | | | | |
| A59 Rosmalen-Geffen, PPS | 279 | 283 | 261 | 1 | 8 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 2005 | 2005 | |
| Projecten Noord-Nederland | | | | | | | | | | | | | |
| N31 Leeuwarden-Drachten | 145 | 146 | 96 | 5 | 6 | 5 | 6 | 6 | 5 | 16 | 2007 | 2007 | |
| Projecten Zuidvleugel | | | | | | | | | | | | | |
| A15 Maasvlakte-Vaanplein | 1.983 | | 164 | 61 | 54 | 394 | 379 | 120 | 57 | 754 | 2015 | | |
| Totaal | 6.226 | | 1.377 | 306 | 421 | 566 | 509 | 251 | 188 | | | | |

- 1) Aflossing tunnels: verplichting loopt t/m 2026.
 2) Verplichting loopt t/m 2037 en is incl. Westrandweg.
 3) Na zomer 2012: oplevering extra rijstroken Bunnik-Veenendaal. Maart 2013: oplevering totale project.

Hoofdwegennet Realisatie IF 12.03.01

| Projectomschrijving | TOTAAL | | BUDGET IN € MLN | | | | | | | | OPLEVERING | |
|---|--------------|-------|-----------------|--------------|--------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|---------|
| | huidig | vorig | t/m'11 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | later | huidig | vorig |
| Projecten Nationaal | | | | | | | | | | | | |
| Dynamisch verkeersmanagement | 165 | 165 | 108 | 21 | 19 | 17 | | | | | 2012 | 2012 |
| Kleine projecten / Afronding projecten | 93 | 173 | | 20 | 35 | 28 | 3 | 7 | | | nvt | nvt |
| Programma 130 km | 89 | | | 23 | 13 | 13 | 10 | 10 | 10 | 10 | | |
| Programma aansluitingen | 96 | 96 | 22 | 2 | 18 | 53 | 1 | | | | nvt | nvt |
| Quick Wins Wegen | 44 | 45 | 9 | 28 | 6 | | 1 | | | | 2011 | 2011 |
| ZSM 1+2 (spoedwet wegverbreding) | 1.627 | 1.647 | 1.144 | 149 | 161 | 63 | 8 | 102 | | | 2014 | 2014 |
| Projecten Noordwest-Nederland | | | | | | | | | | | | |
| A10 Amsterdam praktijkproef FES | 46 | 46 | 3 | 7 | 10 | 10 | 15 | 1 | | | 2011 | 2011 |
| A9 Alkmaar-Uitgeest | 53 | 53 | 46 | | | 7 | | | | | 2011 | 2012 |
| N9 Koedijk-De Stolpen | 66 | 66 | 43 | 5 | 10 | 8 | | | | | 2011 | 2011 |
| N50 Ramspol-Ens | 134 | 126 | 79 | 39 | 12 | 4 | | | | | 2013 | 2013 |
| Projecten Utrecht | | | | | | | | | | | | |
| A2 Holendrecht-Oudenrijn | 1.199 | 1.199 | 1.112 | 66 | 21 | | | | | | 2012 | 2012 |
| A2 Oudenrijn-Everdingen | 103 | 103 | 64 | 4 | 13 | 22 | | | | | 2011 | 2012 |
| A28 Utrecht-Amersfoort | 191 | 191 | 63 | 63 | 39 | 25 | 1 | | | | 2013 | 2012 |
| Projecten Zuidvleugel | | | | | | | | | | | | |
| A4 Burgerveen-Leiden | 580 | 588 | 332 | 84 | 77 | 46 | 30 | 2 | 2 | 7 | 2014 | 2014 |
| A4 Delft-Schiedam | 860 | 869 | 31 | 87 | 140 | 200 | 198 | 17 | 187 | | 2015 | 2015 |
| A12 Zoetermeer-Zoetermeer centrum | 24 | 24 | 23 | 1 | | | | | | | 2011 | 2011 |
| A15 Maasvlakte-Vaanplein ¹⁾ | 0 | 1.185 | 0 | | | | | | | | 2015 | 2015 |
| Projecten Zuidwestelijke Delta | | | | | | | | | | | | |
| N57 Veersedam-Middelburg | 211 | 202 | 206 | 5 | | | | | | | 2011 | 2010/11 |
| Projecten Brabant | | | | | | | | | | | | |
| A4 Dinteloord-Bergen op Zoom | 269 | 269 | 78 | 61 | 65 | 42 | 23 | | | | 2015 | 2013 |
| N2 Meerenakkerweg (A2 zone) | 6 | 6 | | 4 | 2 | | | | | | 2012 | 2012 |
| Projecten Limburg | | | | | | | | | | | | |
| A2 Maasbracht-Geleen, 1 ^e fase | 168 | 169 | 101 | 38 | 9 | 20 | | | | | 2011/13 | 2011/13 |
| A2 Passage Maastricht | 564 | 565 | 230 | 87 | 87 | 99 | 36 | 25 | | | 2016 | 2016 |
| A2/A76 Maatregelenpakket Limburg ²⁾ | 108 | 108 | 36 | 1 | 52 | 6 | | 13 | | | 2010/15 | 2010/15 |
| A74 Venlo | 121 | 130 | 84 | 9 | 3 | 2 | 23 | | | | 2012 | 2012 |
| Projecten Oost-Nederland | | | | | | | | | | | | |
| A2 Everdingen-Deil en Zaltbommel-Empel ³⁾ | 414 | 424 | 407 | | | | | 6 | 1 | | 2010/2011 | 2010 |
| A50 Ewijk-Valburg | 269 | 268 | 88 | 83 | 74 | 24 | | | | | 2014 | 2014 |
| N34 Omleiding Ommen | 39 | 42 | 37 | | 2 | | | | | | 2011 | 2011 |
| N35 Zwolle-Almelo (traverse Nijverdal) | 212 | 212 | 140 | 50 | 22 | | | | | | 2014 | 2014 |
| Projecten Noord-Nederland | | | | | | | | | | | | |
| N31 Leeuwarden (De Haak) | 179 | 179 | 17 | 39 | 62 | 38 | 19 | 3 | 1 | | 2014 | 2014 |
| Overige maatregelen | | | | | | | | | | | | |
| Meer kwaliteit leefomgeving | 265 | | | | 2 | 1 | 19 | 15 | 19 | 209 | | |
| Meer veilig 2 | 29 | | | | 29 | | | | | | | |
| Verzorgingsplaatsen | 23 | | | | 3 | 20 | | | | | | |
| Afrondingen | 2 | | | 2 | 1 | 1 | -1 | | -1 | | | |
| Totaal uitvoeringsprogramma | 6.135 | | 4.503 | 978 | 987 | 749 | 386 | 201 | 219 | 226 | | |
| Realisatieuitgaven op IF 12.03.01 m.b.t. planuitwerking | | | | 144 | 56 | 39 | 14 | 34 | 32 | 88 | | |
| Begroting (IF 12.03.01) | | | | 1.122 | 1.043 | 788 | 400 | 235 | 251 | 314 | | |

1) Inclusief aan- en ontsluitende infrastructuur mainport Rotterdam.

2) Betreft amendement Van Hijum (29 800 A, nr 8); aanleg spitsstrook A2 St.Joost-Urmond is opgeleverd in 2010 en aanpassing aansluiting Nuth op A76 wordt opgeleverd in 2015.

3) Oplevering 2x3 in 2010; oplevering 2x4 Everdingen-Deil in 2011.

Financiële tabellen IenM | Bijlage II

Spoorwegen Personenvervoer Verkenning en planuitwerking IF 13.03.04

| BEDRAGEN IN € MLN | BUDGET | | | KOSTENRAMING | | PLANNING | | | | | |
|--|---------------------|--------------|------|--------------|------|----------|------|------|------|------|-----------|
| | Projectomschrijving | taakstellend | min. | max. | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018-2028 |
| VERPLICHT | | | | | | | | | | | |
| Planuitwerkingskosten op realisatieprogramma IF 13.03.01 | 2 | | | | | | | | | | |
| Projecten Nationaal | | | | | | | | | | | |
| Kleine projecten Personenvervoer | 5 | | | | | | | | | | |
| Reservering opbouw compensatie NS | 144 | | | | | | | | | | ug |
| Projecten Noordwest-Nederland | | | | | | | | | | | |
| Amsterdam Zuidas station (NSP) | 231 | | | | | | | | | | ug |
| Amsterdam Zuidas WTC/4-sporen | 119 | | | | | | | | | | ug |
| Projecten Oost-Nederland | | | | | | | | | | | |
| Quick scan decentraal spoor Gelderland | 27 | | | | | | | ug | | | |
| Traject Oost (convenant DMB) | 8 | | | | ug | | | | | | |
| GEBONDEN | | | | | | | | | | | |
| Projecten Nationaal | | | | | | | | | | | |
| Grensoverschrijdend Spoorvervoer | 37 | | | | | | | | | | ug |
| Quick scan decentraal spoor, fase 2 (NMCA) | 91 | | | | | | | | | | |
| Grensoverschrijdend Spoorvervoer, fase 2 | 51 | | | | | | | | | | ug |
| Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) | 1.866 | | | | | | | | | | ug |
| Reservering Business case NSP | 12 | | | | | | | ug | | | |
| Projecten Noordwest-Nederland | | | | | | | | | | | |
| OV Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad | 771 | | | | | | | | | | ug |
| BESTEMD | | | | | | | | | | | |
| | 1.066 | | | | | | | | | | |
| Projecten in voorbereiding: | | | | | | | | | | | |
| Projecten Nationaal | | | | | | | | | | | |
| Roadmap ERTMS | | | | | | | | | | | ug |
| Winterhard spoor | | | | | | | | | | | |
| - Overige projecten in voorbereiding | | | | | | | | | | | |
| <i>Gesignaleerde risico's</i> | | | | | | | | | | | |
| Totaal planuitwerkingsprogramma | 4.430 | | | | | | | | | | |
| Nog niet met maatregelen belegde Taakstelling Aanleg uhv BA | -601 | | | | | | | | | | |
| Begroting (IF 13.03.04) | 3.829 | | | | | | | | | | |
| Art.13.02: Nog niet met maatregelen belegde Taakstelling BenO uhv BA | -190 | | | | | | | | | | |

Legenda
 ug uitvoering gereed
 uhv BA uit hoofde van Begrotingsakkoord

Spoorwegen Geïntegreerde contractvormen IF 13.04

| Projectomschrijving | TOTAAL | | BUDGET IN € MLN | | | | | | | | OPLEVERING | |
|---|--------------|-------|-----------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|--------------|------------|-------|
| | huidig | vorig | t/m'11 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | later | huidig | vorig |
| Projecten Nationaal | | | | | | | | | | | | |
| Beschikbaarheidsvergoeding HSL-Zuid (infraprovider) | 3.563 | 3.563 | 720 | 137 | 149 | 148 | 148 | 149 | 149 | 1.963 | 2007 | 2007 |
| Totaal | 3.563 | | 720 | 137 | 149 | 148 | 148 | 149 | 149 | 1.963 | | |
| Begroting IF 13.04 | | | | 137 | 149 | 148 | 148 | 149 | 149 | | | |

Spoorwegen Personenvervoer Realisatie IF 13.03.01

| Projectomschrijving | TOTAAL | | BUDGET IN € MLN | | | | | | | | OPLEVERING | |
|---|--------|-------|-----------------|------|------|------|------|------|------|-------|------------|-----------|
| | huidig | vorig | t/m'11 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | later | huidig | vorig |
| PRORAIL PROJECTEN | | | | | | | | | | | | |
| Uitgaven m.b.t. planuitwerkingen op IF 13.03.04 | | | | -2 | | | | | | | | |
| Projecten Nationaal | | | | | | | | | | | | |
| Benutten | | | | | | | | | | | | |
| ERTMS-pilot Amsterdam-Utrecht en ERTMS expertisecentrum ¹⁾ | 47 | 47 | | 9 | 19 | 19 | | | | | 2012/13/14 | 2013 |
| Geluidsanering Spoorwegen | 614 | 417 | 18 | 2 | 1 | 10 | 46 | 85 | 83 | 369 | divers | divers |
| UPGE | 22 | | | | 4 | 7 | 3 | 7 | | | divers | divers |
| Programma Hoogfrequent Spoorvervoer | | | | | | | | | | | | |
| Vervanging Dieze brug Den Bosch | 2 | 2 | | | 1 | 1 | | | | | 2014 | 2014 |
| Voorinvestering DSSU | 4 | 0 | 2 | 0 | 0 | 2 | | | | | 2012 | |
| Stations en stationsaanpassingen | | | | | | | | | | | | |
| Kleine stations | 76 | 80 | 7 | 14 | 7 | 5 | 12 | 12 | 12 | 7 | divers | divers |
| Overige projecten/programma's/lijdelen etc. | | | | | | | | | | | | |
| AKI-plan en veiligheidsknelpunten | 378 | 366 | 300 | 8 | 15 | 26 | 20 | 9 | 1 | | divers | divers |
| Fietsparkeren bij stations ²⁾ | 211 | | | | 13 | 19 | 18 | 18 | 18 | 125 | divers | divers |
| Nazorg gereedgekomen lijnen/haltes | 32 | 24 | 1 | 7 | 5 | 5 | 5 | 5 | 4 | | divers | divers |
| Ontsnippering | 82 | 82 | 10 | 9 | 8 | 9 | 11 | 11 | 11 | 13 | divers | divers |
| Programma Kleine Functiewijzigingen | 565 | | | | 37 | 88 | 166 | 104 | 45 | 126 | divers | divers |
| Punctualiteits-/capaciteitsknelpunten | 332 | | | | 47 | 79 | 54 | 42 | 43 | 67 | | |
| Reistijdverbetering | 6 | | | | 4 | 3 | | | | | 2013 | 0 |
| Toegankelijkheid stations | 497 | | | | 34 | 52 | 49 | 51 | 50 | 262 | divers | divers |
| Projecten Noordwest-Nederland | | | | | | | | | | | | |
| Amsterdam-Almere-Lelystad | | | | | | | | | | | | |
| OV SAAL korte termijn | 817 | 634 | 28 | 32 | 50 | 104 | 113 | 113 | 117 | 261 | 2016 | 2016 |
| Stations en stationsaanpassingen | | | | | | | | | | | | |
| Amsterdam CS, Cuypershal | 37 | 37 | 3 | 2 | 4 | 13 | 12 | 3 | 1 | | 2014/15/16 | 2013/15 |
| Amsterdam CS, Fietsenstalling | 34 | 34 | 2 | 1 | 4 | 5 | 8 | 7 | 6 | 2 | 2013/2018 | 2013/17 |
| Overige projecten/lijdelen etc. | | | | | | | | | | | | |
| Regionet (inclusief verkeersmaatregelen Schiphol) | 182 | 182 | 101 | 21 | 23 | 13 | 11 | 3 | 10 | 1 | divers | divers |
| Projecten Utrecht | | | | | | | | | | | | |
| Vleuten-Geldermalsen 4/6 sporen (incl. RSS) | 956 | 963 | 540 | 71 | 30 | 52 | 58 | 46 | 36 | 123 | 2005 e.v. | 2005 e.v. |
| Stations en stationsaanpassingen | | | | | | | | | | | | |
| OV-terminal stationsgebied Utrecht (VINEX/NSP) | 338 | 322 | 92 | 50 | 55 | 58 | 46 | 22 | 16 | | 2016 | 2016 |
| Overige projecten/lijdelen etc. | | | | | | | | | | | | |
| Spoorwegovergang Soestdijkseweg te Bilthoven | 33 | 29 | 11 | 3 | 2 | 2 | 6 | 5 | 3 | | 2013/2015 | 2013 |
| Projecten Zuidvleugel | | | | | | | | | | | | |
| Den Haag CS (t.b.v. NSP) | 115 | 115 | 46 | 30 | 28 | 12 | | | | | 2014 | 2014 |
| Den Haag CS; perronsporen 11 en 12 | 37 | 37 | 2 | 0 | 0 | 6 | 11 | 11 | 4 | 3 | 2015 | 2013 |
| Rotterdam Centraal (t.b.v. NSP) | 265 | 260 | 180 | 40 | 32 | 14 | | | | | 2013 | 2013 |
| Overige projecten/lijdelen etc. | | | | | | | | | | | | |
| Rijswijk-Schiedam incl. spoorcorridor Delft | 531 | 453 | 284 | 57 | 54 | 36 | 54 | 30 | 13 | 3 | 2015/2017 | 2015 |
| Projecten Brabant | | | | | | | | | | | | |
| Stations en stationsaanpassingen | | | | | | | | | | | | |
| Breda Centraal (t.b.v. NSP) | 55 | 59 | 20 | 9 | 13 | 5 | 4 | 3 | 0 | | 2015 | 2015 |

Financiële tabellen IenM | Bijlage II

Spoorwegen Personenvervoer Realisatie IF 13.03.01

| Projectomschrijving | TOTAAL | | BUDGET IN € MLN | | | | | | | | OPLEVERING | |
|--|--------------|-------|-----------------|------------|------------|------------|------------|------------|--------------|--------------|---------------|---------------|
| | huidig | vorig | t/m'11 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | later | huidig | vorig |
| Projecten Oost-Nederland | | | | | | | | | | | | |
| Utrecht-Arnhem-Zevenaar | | | | | | | | | | | | |
| Arnhem Centraal (t.b.v. NSP) | 107 | 106 | 73 | 13 | 11 | 6 | 6 | | | | 2011/14 | 2011/13 |
| Sporen in Arnhem | 281 | 275 | 254 | 26 | 2 | | | | | | 2011 | 2011 |
| Traject Oost uitv. convenant DMB ³⁾ | 236 | 205 | 6 | 5 | 15 | 26 | 38 | 29 | 37 | 79 | div. tot 2019 | div. tot 2019 |
| Overige projecten/lijdelen etc. | | | | | | | | | | | | |
| Hanzelijn | 1.038 | 1.080 | 856 | 74 | 42 | 6 | 12 | 12 | 28 | 10 | 2012 | 2012 |
| Regionale lijnen Gelderland | 3 | 0 | | 2 | 1 | | | | | | | |
| Projecten Noord-Nederland | | | | | | | | | | | | |
| Partiële spooruitbreiding Groningen-Leeuwarden | 5 | 5 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | | | | | |
| Sporendriehoek Noord-Nederland | 172 | 170 | 14 | 11 | 14 | 35 | 33 | 24 | 17 | 25 | div | div |
| Totaal ProRail Projecten | 8.111 | | 2.651 | 493 | 572 | 718 | 796 | 651 | 551 | 1.477 | | |
| Overige (niet ProRail) Projecten | | | | | | | | | | | | |
| Afdekking risico's spoorprogramma's | 39 | 39 | | 5 | 15 | 15 | 2 | | 2 | | n.v.t. | n.v.t. |
| Intensivering Spoor in steden (I) | 245 | 245 | 173 | 11 | 9 | 13 | 13 | 13 | 13 | | divers | divers |
| Spoorzone Ede | 41 | 41 | 2 | | | 19 | 13 | 8 | | | n.v.t. | n.v.t. |
| Totaal Overige (niet ProRail) Projecten | 324 | | 175 | 16 | 24 | 46 | 28 | 21 | 15 | 0 | | |
| Begroting (IF 13.03.01) | | | 509 | 596 | 764 | 824 | 672 | 566 | 1.477 | | | |

- 1) Van het totale budget zal ca. € 6 mln aan ProRail worden beschikt. De overige kosten zullen met name aan NS worden beschikt, voornamelijk tbv ombouw materieel, opleidingskosten en de ontwikkeling van een referentiesysteem.
- 2) De gereserveerde middelen voor het programma Fietsparkeren bij stations zijn inclusief de gereserveerde gelden voor stationstallingen tbv PHS (€ 96 mln) en OV SAAL (€ 11 mln).
- 3) Inclusief uitgaven mbt planuitwerkingen verantwoord op IF 13.05.01.

Spoorwegen Goederenvervoer Verkenning en planuitwerking IF 13.03.05

| BEDRAGEN IN € MLN | BUDGET | | KOSTENRAMING | | PLANNING | | | | | |
|---|--------------|------|--------------|------|----------|------|------|------|------|-----------|
| | taakstellend | min. | max. | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018-2028 |
| Projectomschrijving | | | | | | | | | | |
| VERPLICHT | | | | | | | | | | |
| Planuitwerking op realisatieprogramma IF 13.03.02 | 30 | | | | | | | | | |
| GEBONDEN | | | | | | | | | | |
| Projecten Nationaal | | | | | | | | | | |
| Aslastencluster III | 38 | | | | | | | ug | | |
| Europese ERMTS verbindingen | 6 | | | | | ug | | | | |
| Kleine projecten Goederenvervoer | 5 | | | | | | | | | |
| BESTEMD | 232 | | | | | | | | | |
| <i>Projecten in voorbereiding:</i> | | | | | | | | | | |
| - Overige projecten in voorbereiding | | | | | | | | | | |
| <i>Gesignaleerde risico's</i> | | | | | | | | | | |
| | 311 | | | | | | | | | |
| Begroting (IF 13.03.05) | 311 | | | | | | | | | |

Legenda
 ug uitvoering gereed

Financiële tabellen IenM | Bijlage II

Spoorwegen Goederenvervoer Realisatie IF 13.03.02

| Projectomschrijving | TOTAAL | | BUDGET IN € MLN | | | | | | | | OPLEVERING | |
|--|------------|-------|-----------------|-----------|-----------|------------|-----------|-----------|-----------|-----------|------------|-----------|
| | huidig | vorig | t/m'11 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | later | huidig | vorig |
| PRORAIL PROJECTEN | | | | | | | | | | | | |
| Uitgaven m.b.t. planuitwerking op IF 13.03.05 | | | | -6 | -3 | -3 | -2 | -2 | -5 | -8 | | |
| Projecten Nationaal | | | | | | | | | | | | |
| PAGE risico reductie | 18 | 18 | 7 | 1 | 1 | 2 | 3 | 3 | 1 | 0 | divers | divers |
| Optimalisering Goederencorridor Rotterdam-Genua ¹⁾ | 154 | 127 | 5 | 9 | 15 | 35 | 52 | 23 | 7 | 8 | 2013 e.v. | 2013 e.v. |
| Projecten Oost-Nederland | | | | | | | | | | | | |
| Uitvoeringsprogramma Goederenroute Elst-Deventer-Twente (NaNov) | 151 | 146 | 34 | 6 | 6 | 16 | 17 | 17 | 21 | 33 | divers | divers |
| Projecten Zuidwestelijke Delta | | | | | | | | | | | | |
| Geluidmaatregelen Zeeuwse lijn | 18 | 18 | 9 | 0 | 1 | 2 | 4 | 2 | | | 2011/14 | 2011/pm |
| Spoor aansluiting z ^e Maasvlakte achterlandverbinding ¹⁾ | 212 | 212 | | 2 | 30 | 60 | 26 | 28 | 28 | 39 | | |
| Overige projecten | | | | | | | | | | | | |
| Nazorg gereedgekomen projecten | 4 | 9 | 1 | 1 | 1 | 1 | | | | | divers | divers |
| Totaal ProRail Projecten | 527 | | 56 | 12 | 51 | 114 | 99 | 70 | 52 | 72 | 0 | 0 |
| Overige (niet ProRail) Projecten | | | | | | | | | | | | |
| Totaal Overige (niet ProRail) Projecten | | | | | | | | | | | | |
| Begroting (IF 13.03.02) | | | | 12 | 51 | 114 | 99 | 70 | 52 | 72 | | |

¹⁾ Inclusief uitgaven m.b.t. planuitwerkingen verantwoord op IF 13.03.05.

Regionale/lokale infrastructuur Verkenning en planuitwerking IF 14.01.02

| BEDRAGEN IN € MLN | BUDGET | | | KOSTENRAMING | | PLANNING | | | | | |
|--|---------------------|--------------|------|--------------|------|----------|------|------|------|------|-----------|
| | Projectomschrijving | taakstellend | min. | max. | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018-2028 |
| VERPLICHT | | | | | | | | | | | |
| Projecten Zuidvleugel | | | | | | | | | | | |
| Haaglanden/ Den Haag, Rotterdamsebaan | 228 | | | | | pb | uo | | | | ug |
| Parallelstructuur A12/A20, Gouweknoop | 109 | | | | pb | uo | | | | ug | |
| Rijn-Gouwelijn West (onderdeel van HOV netwerk Zuid-Holland Noord) ¹⁾ | 46 | | | | pb | uo | | | | ug | |
| Projecten Brabant | | | | | | | | | | | |
| Eindhoven Helmond, voltooiing verkeersruit (T-structuur) | 259 | | | | | pb | uo | | | | ug |
| Projecten Utrecht | | | | | | | | | | | |
| Utrecht, tram naar De Uithof | 110 | | | | | | | | | | ug |
| GEBONDEN | | | | | | | | | | | |
| Projecten Noordwest-Nederland | | | | | | | | | | | |
| Ombouw Amstelveenlijn (reservering) | 75 | | | | | pb | | uo | | | |
| BESTEMD | | | | | | | | | | | |
| 390 | | | | | | | | | | | |
| Projecten in voorbereiding | | | | | | | | | | | |
| Projecten Noordwest-Nederland | | | | | | | | | | | |
| HOV Amstelveen | | | | | | | | | | | |
| Overige projecten in voorbereiding | | | | | | | | | | | |
| variabel | | | | | | | | | | | |
| Gesignaleerde risico's: | | | | | | | | | | | |
| Totaal programma planuitwerking en verkenning | | | | | | | | | | | |
| 1.217 | | | | | | | | | | | |
| Nog niet met maatregelen belegde Taakstelling Aanleg uhv BA | | | | | | | | | | | |
| -157 | | | | | | | | | | | |
| Begroting IF 14.01.02 | | | | | | | | | | | |
| 1.060 | | | | | | | | | | | |

1) zie voor het projectonderdeel Rijn-Gouwelijn Oost het realisatieprogramma.

Legenda

| | |
|--------|-----------------------------------|
| pb | projectbesluit |
| uo | uitvoeringsopdracht (beschikking) |
| ug | uitvoering gereed |
| uhv BA | uit hoofde van Begrotingsakkoord |

Regionale/lokale infrastructuur Realisatie IF 14.01.03

| Projectomschrijving | TOTAAL | | BUDGET IN € MLN | | | | | | | | OPLEVERING | |
|--|--------------|-------|-----------------|------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------------|-----------------|
| | huidig | vorig | t/m'11 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | later | huidig | vorig |
| Projecten Noordwest-Nederland | | | | | | | | | | | | |
| N201 | 178 | 178 | 147 | 31 | | | | | | | 2013 | 2012 |
| Noord/Zuidlijn Noord-WTC ¹⁾ | 1.173 | 1.168 | 879 | 56 | 29 | 90 | 63 | 34 | 22 | | 2017 | 2017 |
| Projecten Zuidvleugel | | | | | | | | | | | | |
| Beneluxmetro (excl. Bodemsanering) ³⁾ | 660 | 660 | 658 | 2 | | | | | | | 2010/13 | 2010/13 |
| HOV netwerk Zuid-Holland Noord (voorheen Rijn-Gouwelijn Oost) ⁵⁾ | 150 | 149 | 0 | 73 | | | | | 4 | 73 | 2016 | 2015 |
| Randstadrail (incl. voorbereidingskosten en aanlanding RR op Den Haag HSE ^{2),4)} | 890 | 888 | 854 | 36 | | | | | | | 2006 2012/16 | 2006 2009/12 |
| Projecten Oost-Nederland | | | | | | | | | | | | |
| Nijmegen 2 ^e stadsbrug | 71 | 71 | 17 | 30 | 24 | | | | | | 2013 | 2013 |
| Totaal realisatieprogramma | 3.123 | | 2.556 | 228 | 53 | 90 | 63 | 34 | 26 | 73 | | |
| Begroting (IF 14.01.03) | | | | 228 | 53 | 90 | 63 | 34 | 26 | | | |

1) Deels investeringsimpuls 1998.

2) Mijlpaal 2013 betreft aanlanding metro Den Haag CS.

3) Deels investeringsimpuls 1994.

4) Exclusief BTW en inclusief € 38 mln HSE, € 1,6 mln voor aanlanding HSL op Den Haag Centraal en € 102.450,- voor evaluatie Rotterdam.

5) In het HOV netwerk Zuid-Holland Noord moet het onderdeel Rijn-Gouwelijn West (zie planuitwerkingsoverzicht) worden opgenomen.

Financiële tabellen IenM | Bijlage II

Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn Realisatie IF 14.03

BUDGET IN € MLN

| Projectomschrijving | kosten | totaal rijk | t/m'11 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018-2020 | totaal regio ¹⁾ |
|--|--------|--------------|------------|------------|-----------|------------|-----------|------------|------------|------------|----------------------------|
| Projecten Noord-Nederland | | | | | | | | | | | |
| 114.03.01 Concrete bereikbaarheidsprojecten ^{2) 3)} | 1.415 | 577 | 18 | 42 | 29 | 128 | 38 | 138 | 95 | 89 | 200 |
| 14.03.02 Regionaal Mobiliteitsfonds | | 531 | 212 | 52 | 0 | 0 | 0 | 59 | 52 | 156 | 370 |
| 14.03.03 Ruimtelijk economisch programma | | 142 | 0 | 15 | 16 | 16 | 16 | 16 | 16 | 47 | 100 |
| Begroting (IF 14.03) | | 1.249 | 230 | 109 | 45 | 144 | 54 | 212 | 163 | 292 | 670 |
| Overige afspraken | | | 0 | | | | | | | | |
| LMCA Spoor: spoordriehoek ⁴⁾ | | 167 | 14 | 11 | 14 | 34 | 29 | 24 | 17 | 24 | |
| Totaal rijksbijdrage Noord-Nederland | | 1.416 | 244 | 120 | 59 | 178 | 83 | 236 | 180 | 316 | |

1) Bijdrage regio zijn prijspeil 2007.

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.

Hoofdvaarwegen Verkenning en planuitwerking IF 15.03.02 en 15.05.02

| BEDRAGEN IN € MLN | BUDGET | | | KOSTENRAMING | | PLANNING | | | | | |
|---|---------------------|--------------|------|--------------|-------|----------|-------|------|------|------|-----------|
| | Projectomschrijving | taakstellend | min. | max. | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018-2028 |
| VERPLICHT | | | | | | | | | | | |
| Realisatieuitgaven op IF 15.03.01 m.b.t. planuitwerkingsprojecten | -4 | | | | | | | | | | |
| Projecten Noordwest-Nederland | | | | | | | | | | | |
| Zeetoeegang IJmond | 574 | | | | pn | pb | | | | | ug |
| Projecten Utrecht | | | | | | | | | | | |
| Lekkanaal/3 ^e kolk Beatrixsluis | 213 | | | | | tb | | uo | | | ug |
| Projecten Zuidwestelijke Delta | | | | | | | | | | | |
| Grote zeesluis in het kanaal Gent-Terneuzen | 168 | | | | | | | | | | ug |
| Max. bijdrage aan Vlaanderen kanaalaanpassingen t.b.v. zeesluis | 150 | | | | | | | | | | |
| Projecten Limburg | | | | | | | | | | | |
| Maasroute, modernisering fase 2, verbreding Julianakanaal | 31 | | | | uo | | | | | ug | |
| Projecten Noord-Nederland | | | | | | | | | | | |
| Vaarweg Lemmer-Delfzijl fase 2 | 99 | | | | | | | | | | ug |
| Verdieping vaarweg Harlingen-Kornwerderzand (Boontjes) | 5 | | | | pb/uo | ug | | | | | |
| Verruiming vaarweg Eemshaven-Noordzee | 42 | | | | | | tb | | | ug | |
| GEBONDEN | | | | | | | | | | | |
| Projecten Noordwest-Nederland | | | | | | | | | | | |
| Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Amsterdam-Lemmer | 6 | | | | | | | | | | ug |
| Lichter en buitenhaven IJmuiden | 63 | | | | pn | | pb/uo | | | ug | |
| Vaarweg IJsselmeer-Meppel | 35 | | | | | | | | | | ug |
| Projecten Zuidvleugel | | | | | | | | | | | |
| Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Beneden-Lek | 3 | | | | | uo | | | ug | | |
| Capaciteitsuitbreiding overnachtingplaatsen Merwedede | 28 | | | | | pn/pb | uo | | | ug | |
| Verkeerssituatie splitsing Hollandsch Diep-Dordtsche Kil | 9 | | | | | | | | | | ug |
| Projecten Oost-Nederland | | | | | | | | | | | |
| Bovenloop IJssel (IJsselkop tot Zutphen) | 36 | | | | | | | | | | ug |
| Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen IJssel | 27 | | | | | pb | | uo | ug | | |
| Toekomstvisie Waal | 128 | | | | | | | | | | ug |
| Verruiming Twentekanal fase 2 en cap. uitbreiding sluis Eefde | 95 | | | | pn | pb/uo | | | | ug | |
| Overige projecten | | | | | | | | | | | |
| Bijdrage aan agentschap t.b.v. planuitwerkingen | 75 | | | | | | | | | | |

Financiële tabellen IenM | Bijlage II

Hoofdvaarwegen Verkenning en planuitwerking IF 15.03.02 en 15.05.02

| BEDRAGEN IN € MLN | BUDGET | | | KOSTENRAMING | | | PLANNING | | | |
|---|--------------|------|------|--------------|------|------|----------|------|------|-----------|
| | taakstellend | min. | max. | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018-2028 |
| Projectomschrijving | | | | | | | | | | |
| BESTEMD | | | | | | | | | | |
| Projecten in voorbereiding | 596 | | | | | | | | | |
| Projecten Zuidwestelijke Delta | | | | | | | | | | |
| Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Rijn-Scheldeverbinding | | | | | | | | | | ug |
| Capaciteit Volkeraksluizen | | | | | | | | | | ug |
| Kreekraksluizen | | | | | | | | | | |
| Projecten Brabant | | | | | | | | | | |
| BERZOB, verbetering tot beperkt klasse IV | | | | | | | | | | |
| Projecten Oost-Nederland | | | | | | | | | | |
| Verkenning IJssel fase 2 | | | | | | | | | | |
| Gesignaleerde risico's | | | | | | | | | | |
| Projecten Noord-Nederland | | | | | | | | | | |
| Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Lemmer-Delfzijl | | | | | | | | | | |
| Overige projecten | | | | | | | | | | |
| Beheer, Onderhoud en Vervanging nieuwe aanleg (LCC) | | | | | | | | | | |
| Totaal programma planuitwerking en verkenning | 2.381 | | | | | | | | | |
| Nog niet met maatregelen belegde Taakstelling aanleg uhv BA | -112 | | | | | | | | | |
| Begroting 15.03.02 | 2.269 | | | | | | | | | |
| Nog niet met maatregelen belegde Taakstelling BenO uhv BA | -56 | | | | | | | | | |

Legenda

| | |
|--------|-----------------------------------|
| pb | projectbesluit |
| uo | uitvoeringsopdracht (beschikking) |
| ug | uitvoering gereed |
| uhv BA | uit hoofde van Begrotingsakkoord |

Hoofdvaarwegen Realisatie IF 15.03.01

| Projectomschrijving | TOTAAL | | BUDGET IN € MLN | | | | | | | | | OPLEVERING | |
|---|--------------|-------|-----------------|------------|------------|------------|------------|-----------|-----------|-----------|-----------|------------|--|
| | huidig | vorig | t/m'11 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | later | huidig | vorig | |
| Projecten Nationaal | | | | | | | | | | | | | |
| Dynamisch Verkeersmanagement | 87 | 87 | 7 | 29 | 31 | 20 | | | | | 2014 | 2013 | |
| Quick Wins Binnenhavens | 97 | 103 | 52 | 23 | 10 | 8 | 3 | 1 | | | eind 2012 | 2011/13 | |
| Projecten Noordwest-Nederland | | | | | | | | | | | | | |
| Amsterdam-Rijnkanaal, verwijderen keersluis Zeeburg | 14 | | 1 | 2 | 4 | 5 | 2 | | | | 2015 | | |
| De Zaan (Wilhelminasluis) | 13 | 13 | 10 | | | 3 | | | | | 2015 | 2014 | |
| Verbeteren vaargeul IJsselmeer Amsterdam-Lemmer | 13 | 16 | 12 | | 1 | | | | | | na 2011 | na 2011 | |
| Walradar Noordzeekanaal | 26 | 26 | 15 | 8 | 3 | | | | | | 2012 | 2012 | |
| Projecten Utrecht | | | | | | | | | | | | | |
| Lekkanaal, verbreding kanaalzijde en uitbreiding ligplaatsen | 16 | 17 | 8 | | | | 2 | 2 | 2 | 2 | na 2013 | na 2013 | |
| Projecten Zuidvleugel | | | | | | | | | | | | | |
| Verbreding Maasgeul | 2 | | | 2 | | | | | | | 2012 | | |
| Projecten Brabant | | | | | | | | | | | | | |
| Wilhelminakanaal Tilburg | 76 | 74 | | 2 | 15 | 32 | 27 | | | | 2016 | 2016 | |
| Zuid-Willemsvaart; Maas-Veghel | 421 | 417 | 91 | 91 | 95 | 60 | 25 | 35 | 24 | | 2015 | 2015 | |
| Zuid-Willemsvaart; renovatie middendeel klasse II | 52 | 55 | 50 | 2 | | | | | | | 2008 | 2008 | |
| Zuid-Willemsvaart; vervanging sluizen 4, 5 en 6 | 70 | 78 | 53 | 1 | | 16 | | | | | 2011 | 2011 | |
| Projecten Limburg | | | | | | | | | | | | | |
| Bouw 4 ^e sluiscolk Ternaaien | 9 | 9 | 9 | | | | | | | | 2015 | | |
| Maasroute, modernisering fase 2 | 636 | 601 | 227 | 104 | 70 | 65 | 55 | 50 | 40 | 25 | in 2018 | | |
| Projecten Oost-Nederland | | | | | | | | | | | | | |
| Vaarweg Meppel-Ramspol (keersluis Zwartsluis) | 51 | 51 | 1 | 3 | 12 | 19 | 14 | 1 | 1 | | 2015 | 2015 | |
| Projecten Noord-Nederland | | | | | | | | | | | | | |
| Vaarweg Lemmer-Delfzijl fase 1; verbetering tot klasse Va | 279 | 247 | 151 | 11 | 26 | 27 | 33 | | 14 | 17 | 2015 | 2014 | |
| Verruiming vaarweg Eemshaven-Noordzee | 4 | 4 | 4 | | | | | | | | - | - | |
| Overige projecten | | | | | | | | | | | | | |
| Amendement ligplaatsen | 6 | | | 6 | | | | | | | divers | | |
| Duurzame havens | 5 | 5 | 1 | 2 | 1 | 1 | | | | | 2014 | 2012 | |
| Kleine projecten | 92 | 92 | 92 | | | | | | | | nvt | nvt | |
| Ligplaatsvoorzieningen | 3 | 4 | 3 | | | | | | | | 2007 | 2007 | |
| Walradarsystemen | 29 | 36 | 13 | 1 | 1 | 8 | 3 | 3 | | | divers | divers | |
| Afronding | | | | -3 | -2 | | 1 | | | 1 | | | |
| Totaal uitvoeringsprogramma | 2.001 | | 800 | 284 | 267 | 264 | 165 | 92 | 81 | 45 | | | |
| Realisatieuitgaven op IF 15.03.01 m.b.t. planuitwerkingsprojecten | | | | 4 | | | | | | | | | |
| Begroting (IF 15.03.01) | | | 288 | 267 | 264 | 165 | 92 | 81 | 45 | | | | |

Financiële tabellen IenM | Bijlage II

Project Mainportontwikkeling Rotterdam Realisatie IF 17.06

| Projectomschrijving | TOTAAL | | BUDGET IN € MLN | | | | | | | | OPLEVERING | |
|---|--------------|-------|-----------------|------------|-----------|-----------|----------|----------|----------|-----------|------------|-------|
| | huidig | vorig | t/m'11 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | later | huidig | vorig |
| Project Mainportontwikkeling Rotterdam | | | | | | | | | | | | |
| Uitvoeringsorganisatie ¹⁾ | 24 | 25 | 17 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | | pm |
| 750 ha | 30 | 30 | 30 | | | | | | | | pm | 2021 |
| Groene verbinding | 31 | 31 | 31 | | | | | | | | 2011 | 2011 |
| Bestaand Rotterdams Gebied (BRG) | | | | | | | | | | | 2021 | 2021 |
| Landaanwinning | | | | | | | | | | | | |
| Voorfinanciering FES monitoringsprogramma | 2 | 2 | 2 | | | | | | | | 2007 | 2007 |
| Voorfinanciering FES natuurcompensatie | 113 | 113 | 71 | 6 | 5 | 5 | 4 | 3 | 2 | 17 | pm | pm |
| Landaanwinning | 742 | 735 | 379 | 363 | | | | | | | 2013 | 2013 |
| BTW Buitencontour | 138 | 137 | 69 | 69 | | | | | | | 2013 | 2013 |
| Onvoorzien | 70 | 69 | 1 | 13 | 44 | 12 | | | | | pm | pm |
| Totaal | 1.150 | | 600 | 452 | 50 | 18 | 5 | 4 | 3 | 18 | | |
| Begroting (IF 17.06) | | | | 452 | 50 | 18 | 5 | 4 | 3 | 18 | | |

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 uitvoeringsorganisatie.

Ruimte voor de Rivier Realisatie DF 01.01.03

| Projectomschrijving | TOTAAL | | BUDGET IN € MLN | | | | | | | | OPLEVERING | |
|--------------------------------------|--------------|-------|-----------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|-----------|------------|-------|
| | huidig | vorig | t/m'11 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | later | huidig | vorig |
| Project Ruimte voor de Rivier | | | | | | | | | | | | |
| Projecten Nationaal | | | | | | | | | | | | |
| Projectbudget Ruimte voor de Rivier | 2.180 | 2.158 | 686 | 155 | 158 | 334 | 350 | 234 | 206 | 58 | 2015 | 2015 |
| Totaal | 2.180 | | 686 | 155 | 158 | 334 | 350 | 234 | 206 | 58 | | |
| Begroting (DF 01.01.03) | | | | | 158 | 334 | 350 | 234 | 206 | | | |

Maaswerken Realisatie DF 01.01.04

| Projectomschrijving | TOTAAL | | BUDGET IN € MLN | | | | | | | | OPLEVERING | |
|--------------------------------|------------|-------|-----------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------------------|-----------------------|
| | huidig | vorig | t/m'11 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | later | huidig | vorig |
| Projecten Maaswerken | | | | | | | | | | | | |
| Projecten Nationaal | | | | | | | | | | | | |
| Grensmaas | 146 | 72 | 28 | 38 | 3 | 14 | 19 | 19 | 3 | 23 | 2017/24 | 2022 |
| Zandmaas | 397 | 397 | 220 | 15 | 15 | 20 | 21 | 21 | 20 | 65 | 2017/20 ¹⁾ | 2017/20 ¹⁾ |
| Totaal | 543 | | 248 | 52 | 18 | 34 | 40 | 40 | 23 | 88 | | |
| Begroting (DF 01.01.04) | | | | 52 | 18 | 34 | 40 | 40 | 23 | | | |

1) De feitelijke oplevering wordt voorzien in de periode 2017/2020. Het bereiken van de hoogwaterdoelstellingen wordt in 2015 gehaald. 2020 betreft de oplevering van de sluitstukades.

Hoogwaterbeschermingsprogramma Realisatie DF 01.01.01/02

| Projectomschrijving | TOTAAL | | BUDGET IN € MLN | | | | | | | | OPLEVERING | |
|-----------------------------------|--------------|-------|-----------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|-------------|-------------|
| | huidig | vorig | t/m'11 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | later | huidig | vorig |
| Project HWBP-2 | | | | | | | | | | | 2020 | 2020 |
| Projecten Nationaal | | | | | | | | | | | | |
| HWBP-2 Rijksprojecten | 199 | 72 | 3 | 11 | 8 | 10 | 5 | 30 | 70 | 63 | | |
| HWBP-2 Waterschapsprojecten | 2.910 | 3.071 | 614 | 109 | 172 | 285 | 291 | 416 | 178 | 845 | | |
| Overige projectkosten | 43 | 43 | 8 | 5 | 6 | 6 | 4 | 4 | 4 | 8 | | |
| Totaal | 3.151 | | 625 | 124 | 185 | 300 | 299 | 450 | 251 | 917 | | |
| Begroting (DF 01.01.01/02) | | | | | 185 | 300 | 299 | 450 | 251 | | | |

Betuweroute Realisatie IF 17.02

| Projectomschrijving | TOTAAL | | BUDGET IN € MLN | | | | | | | | OPLEVERING | |
|--------------------------------|--------------|-------|-----------------|-----------|----------|----------|----------|------|------|-------|-------------|-------------|
| | huidig | vorig | t/m'11 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | later | huidig | vorig |
| Betuweroute | | | | | | | | | | | 2007 | 2007 |
| Reguliere SVV-middelen | 932 | 719 | 901 | 14 | 5 | 6 | 6 | | | | | |
| 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 | 4.895 | | 4.864 | 14 | 5 | 6 | 6 | | | | | |
| Begroting (IF 17.02.01) | | | | 14 | 5 | 6 | 6 | | | | | |

Hogesnelheidslijn Realisatie IF 17.03

| Projectomschrijving | TOTAAL | | BUDGET IN € MLN | | | | | | | | OPLEVERING | |
|---|--------------|--------------|-----------------|-----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------------|----------------|
| | huidig | vorig | t/m'11 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | later | huidig | vorig |
| HSL-Zuid (IF 17.03.01) | 5.973 | 6.074 | 5.895 | 25 | | | | | | | 2008/09 | 2008/09 |
| - Reguliere SVV middelen (incl. FES BOR) | 2.505 | 2.505 | 2.452 | | | | | | | | | |
| - FES regulier | 1.710 | 1.710 | 1.710 | | | | | | | | | |
| - Privaat | 940 | 940 | 940 | | | | | | | | | |
| - EU-ontvangsten | 193 | 193 | 193 | | | | | | | | | |
| - Ontvangsten derden | 108 | 106 | 106 | 2 | | | | | | | | |
| - Risicoreservering | 517 | 519 | 494 | 23 | | | | | | | | |
| HSL-Zuid spoorwegen (17.03.02) | 113 | 115 | 113 | | | | | | | | | |
| HSL-Zuid hoofdwegen (17.03.03) | 1.018 | 1.012 | 1.018 | | | | | | | | | |
| Totaal (excl. reeks Infraprovider) | 7.104 | | 7.026 | 25 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | |
| Begroting (IF 17.03) | | | | 25 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | |

Financiële tabellen IenM | Bijlage II

Intermodaal vervoer Realisatie IF 18.03

| Projectomschrijving | TOTAAL | | BUDGET IN € MLN | | | | | | | | OPLEVERING | |
|--------------------------------------|-----------|-------|-----------------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|------------|--------|
| | huidig | vorig | t/m'11 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | later | huidig | vorig |
| Multi- en intermodaal vervoer | | | | | | | | | | | | |
| SOIT | 20 | 20 | 19 | 1 | | | | | | | divers | divers |
| Container Transferium Alblasserdam | 6 | 6 | 0 | 5 | 1 | | | | | | 2013 | 2013 |
| Totaal | 26 | | 19 | 6 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | |
| Ruimte voor planuitwerking | | | | 0 | 2 | 2 | 3 | | | | | |
| Begroting (IF 18.03.01) | | | | 6 | 3 | 2 | 3 | 0 | 0 | 0 | | |

Voortgangsrapportage over Tracéwetplichtige projecten (periode januari-juni 2012)

In deze halfjaarlijkse voortgangsrapportage is de voortgang opgenomen van Tracéwetplichtige projecten en één Spoedaanpakproject waarover nog besluitvorming plaatsvindt. De halfjaarlijkse rapportage beslaat de periode van 1 januari 2012 tot en met 30 juni 2012, met als referentie de voorgaande voortgangsrapportage over de periode 1 juli 2011 tot en met 31 december 2011, die in juni 2012 aan de Tweede Kamer is toegezonden (Kamerstuk 29385, nr. 71 d.d. 15 juni 2012).

Algemeen beeld

Per 1 januari 2012 is de nieuwe Tracéwet in werking getreden. In de wet staat aangegeven dat de Tweede Kamer halfjaarlijks een rapportage ontvangt over de voortgang op de projecten. Na de inwerkingtreding van de wet zijn nog geen startbeslissingen voor verkenningen genomen. De Kamer wordt na de zomer geïnformeerd over de projecten die onder de overgangsbepalingen van deze nieuwe Tracéwet vallen. In de volgende voortgangsrapportage wordt de stand van zaken integraal verwerkt.

Spoedaanpak

Deze voortgangsrapportage betreft 23 projecten waarvan 22 Tracéwetplichtige projecten en 1 Spoedaanpakproject. In het vierde kwartaal 2012 is het wegaanpassingsbesluit voor de A28 Utrecht-Amersfoort gepland. Verder doet de Raad van State dit jaar uitspraak over het tracébesluit voor de A2 Den Bosch-Eindhoven, dat in 2011 is vastgesteld.

Tracéwetplichtige projecten

Ten opzichte van de vorige voortgangsrapportage is de definitieve planning voor 20 projecten stabiel. Bij 2 projecten is de besluitvorming vertraagd en bij 1 project heeft de verschuiving van de planning effect op de openstelling.

De verschuivingen in de planning komen door:

- Doorwerking van het Begrotingsakkoord in de planning.
- Nieuwe besluitvorming tot TB als gevolg van een negatieve uitspraak van de Raad van State.
- Aanpassingen aan een Standpunt als gevolg van overleg met de Tweede Kamer.

Behaalde mijlpalen

In de eerste twee kwartalen van 2012 zijn 4 besluiten vastgesteld, waarvan 3 definitieve besluiten.

De volgende projecten zijn opengesteld in de eerste helft van 2012:

- A74 Venlo (Q1 2012)
- A2 Amsterdam - Utrecht (Q2 2012)
- A12 Gouda-Woerden (Q2 2012)
- A27/A28 Lunetten-Rijnsweerd (Q2 2012)
- A12 Waterberg-Velperbroek (Q2 2012)

De volgende Tracébesluiten zijn in de eerste helft van 2012 vastgesteld:

- A9 Omlegging Badhoevedorp
- N33 Assen (zuid)-Zuidbroek
- Sporen in Arnhem

De volgende Ontwerp Tracébesluiten zijn in de eerste helft 2012 vastgesteld:

- A6/A7 Joure

Er zijn in de eerste helft van 2012 geen wegaanpassingsbesluiten en ontwerp aanlegbesluiten vastgesteld.

Analyse voortgang projecten

In totaal zijn er 22 projecten die vallen onder de Tracéwet. Het betreft:

- 11 hoofdwegenprojecten die de verkorte Tracéwetprocedure doorlopen;
- 4 hoofdwegenprojecten die de uitgebreide Tracéwetprocedure doorlopen;
- 4 spoorwegprojecten die de verkorte Tracéwetprocedure doorlopen;
- 1 spoorwegproject dat de uitgebreide Tracéwetprocedure doorloopt;
- 2 vaarwegprojecten die de verkorte Tracéwetprocedure doorlopen.

Eén project valt onder de Spoedwet.

Ten opzichte van de vorige rapportage waarin 24 projecten werden behandeld, zijn de volgende wijzigingen opgetreden:

- 1 hoofdwegenproject (A2 Maasbracht-Geleen) is niet meer opgenomen in deze voortgangsrapportage.

De A2 Maasbracht-Geleen is in de realisatie fase en wordt derhalve niet meer in de voortgangsrapportage vermeld. Momenteel wordt de startbeslissing voor de A2 't Vonderen-Keerensheide voorbereid. Dit betreft een deel van het traject A2 Maasbracht-Geleen.

Analyse MIRT projecten

Ten opzichte van de vorige voortgangsrapportage is de definitieve planning voor 20 projecten stabiel. Bij 2 projecten is de besluitvorming vertraagd. Voor 1 project heeft de verschuiving van de planning effect op de openstelling.

Hoofdwegprojecten:

- A27/A1 Utrecht Noord-knooppunt Eemnes-aansluiting Bunschoten: vanwege doorwerking van het Begrotingsakkoord verschuift de start realisatie met 1 jaar.
- A1 Beekbergen-Apeldoorn Zuid: vanwege doorwerking Begrotingsakkoord verschuift de openstelling met 1 jaar.
- A12/A15 Bereikbaarheid regio Arnhem-Nijmegen: de planning is geactualiseerd op basis van (gewijzigd) Standpunt naar aanleiding van overleg met de Tweede Kamer.
- N31 Harlingen: de omgevingswerkzaamheden beginnen in 2013. De openstelling blijft ongewijzigd.

Voortgangsrapportage Tracéwetprojecten | Bijlage III

Spoorwegprojecten:

- Sporen in Utrecht (tracédeel Amsterdam-Rijnkanaal-Utrecht CS): de planning is aangepast op basis van de beschikking voor actualisatie van de planuitwerking naar aanleiding van uitspraak Raad van State over TB van aanliggend tracédeel (Utrecht CS-Houten).
- Goederenverbinding Antwerpen-Roergebied (IJzeren Rijn): in afwachting van overleg met België en Duitsland.

Vaarwegprojecten:

- Lekkanaal/3e kolk Beatrixsluis: op 27 februari 2012 is een voorkeursbeslissing voor de 3e kolk genomen.

Voortgangsoverzicht Tracéwetprojecten (eerste helft 2012)

Toelichting gebruikte afkortingen:

- SN: Startnotitie
- VK: Voorkeursbeslissing
- RL: Richtlijnen
- TN/MER: Trajectnota/Milieueffectrapportage
- SP: Standpunt
- (O)TB: (Ontwerp) Tracébesluit
- (O)WAB: (Ontwerp) Wegaanpassingsbesluit
- R: Realisatie

Noordwest-Nederland

| Projectnaam | Laatst bereikte mijlpaal | Mijlpalen volgens VGR Q3/Q4 2011 | Mijlpalen volgens nieuwe planning | Toelichting | Maatregel Aantal km |
|-------------------------------------|--------------------------|----------------------------------|-----------------------------------|--|--------------------------------|
| Hoofdwegen | | | | | |
| A9 Omlegging Badhoevedorp | TB Q2 2012 | TB Q2 2012 R 2013-2017 | R Q4 2013-2017 | - | Asw 2x2 wordt asw 2x3 12 km |
| A10 Amsterdam Zuidas (spoor en weg) | VK Q3 2012 | - | TB 2015 R vanaf 2015 | Nieuwe planning is opgesteld n.a.v. de voorkeursbeslissing. Het project betreft weg- en spoorinfrastructuur. | - |

Utrecht

| Projectnaam | Laatst bereikte mijlpaal | Mijlpalen volgens VGR Q3/Q4 2011 | Mijlpalen volgens nieuwe planning | Toelichting | Maatregel Aantal km |
|--|--------------------------|--|--|--|---|
| Hoofdwegen | | | | | |
| A2/A12/A27 Ring Utrecht | RL Q2 2009 | OTB/MER 2014 TB 2014 R 2016-2023 | OTB/MER 2014 TB 2014 R 2016-2023 | - | Asw 2x4 wordt asw 2x7 en asw 2-3-3-2 wordt asw 3x3 114,8 km |
| A28 Utrecht-Amersfoort (Spoedaanpak) | OWAB Q1 2011 | WAB Q4 2012 R 2011-2013 | WAB Q4 2012 R 2011-2013 | - | Aanleg plusstroken/extra rijstroken, 2x2 wordt 2x3 51,6 km |
| A27/A1 Utrecht Noord-knooppunt Eemnes-aansluiting Bunschoten | OTB/MER Q4 2010 | TB Q1 2013 R 2015-2017 | TB Q1 2013 R 2016-2018 | Vanwege doorwerking van het Begrotingsakkoord verschuift de realisatie met 1 jaar. | A1: asw 2x2 wordt asw 2x4 A27: 2x2 wordt 2x3 26 km |
| A1/A28 Knooppunt Hoevelaken | RL Q2 2009 | OTB/MER 2016 TB 2016 R 2017-2020 | OTB/MER 2016 TB 2016 R 2017-2020 | - | Asw 2x2/deels met spits- en plusstrook wordt 2x4/deels 2x3 82,8 km |

Voortgangrapportage Tracéwetprojecten | Bijlage III

| Projectnaam | Laatst bereikte mijlpaal | Mijlpalen volgens VGR Q3/Q4 2011 | Mijlpalen volgens nieuwe planning | Toelichting | Maatregel Aantal km |
|--|--------------------------|--|--|--|------------------------|
| Spoorwegen | | | | | |
| Sporen in Utrecht (tracé-deel Amsterdam-Rijnkanaal-Utrecht CS) | OTB Q2 2008 | OTB 2012 TB 2014 R 2012-2018 | OTB Q3 2013 TB 2014 R 2012-2018 | Planning is aangepast op basis van beschikking voor actualisatie van de plan-uitwerking, n.a.v. uitspraak Raad van State over TB van aanliggend tracédeel (Utrecht CS-Houten). | - |
| Sporen in Utrecht (tracé-deel Utrecht CS - Houten) | TB Q2 2009 | TB Q3-2012 R vanaf 2009 | TB Q3-2012 R vanaf 2009 | - | - |
| Vaarwegen | | | | | |
| Lekkanaal/3 ^e kolk Beatrixsluis | VK Q1 2012 | OTB/MER 2013 TB 2014 R 2015-2020 | OTB/MER Q 4 2013 TB 2014 R 2015-2020 | Op 27 februari 2012 is een voorkeursbeslissing voor de 3 ^e kolk genomen. | - |

Zuidvleugel

| Projectnaam | Laatst bereikte mijlpaal | Mijlpalen volgens VGR Q3/Q4 2011 | Mijlpalen volgens nieuwe planning | Toelichting | Maatregel Aantal km |
|----------------------------------|--------------------------------|--|---|-------------|---|
| Hoofdwegen | | | | | |
| A13/A16/A20 Rotterdam | TN/MER Q3 2009 | SP Q3 2012 OTB/MER 2013 TB 2014 R 2015-2020 | SP Q3 2012 OTB/MER Q3 2013 TB 2014 R 2015-2020 | - | Aanleg asw 2x2 44 km |
| Spoorwegen | | | | | |
| 4-sporigheid Rijswijk-Delft Zuid | Aanvangsbeslissing 9 dec. 2011 | OTB/MER 2014 TB 2014/2015 R 2017-2020 | OTB/MER 2014 TB 2014/2015 R 2017-2020 | | Uitbreiding van 2 naar 4 sporen, incl. seinoptimalisatie bij Delft Zuid 5,8 km |

Brabant

| Projectnaam | Laatst bereikte mijlpaal | Mijlpalen volgens VGR Q3/Q4 2011 | Mijlpalen volgens nieuwe planning | Toelichting | Maatregel Aantal km |
|----------------------|--------------------------|---|---|-------------|--|
| Hoofdwegen | | | | | |
| A27 Houten-Hoopolder | RL Q3 2008 | OTB/MER 2014 TB 2015 R vanaf 2016 | OTB/MER 2014 TB 2015 R vanaf 2016 | - | Asw 2x2/deels 2x3 wordt asw 2x3/deels 2x4/deels 4x2 Afhankelijk van de definitieve oplossing tussen de 37,4 en 95,8 km. |

Limburg

| Projectnaam | Laatst bereikte mijlpaal | Mijlpalen volgens VGR Q3/Q4 2011 | Mijlpalen volgens nieuwe planning | Toelichting | Maatregel Aantal km |
|--|--------------------------|----------------------------------|-----------------------------------|--|------------------------|
| Spoorwegen | | | | | |
| Goederenverbinding Antwerpen-Roergebied (IJzeren Rijn) | TN/MER Q2 2001 | OTB PM TB PM R PM | - | In afwachting van overleg met België en Duitsland. | - |

Oost-Nederland

| Projectnaam | Laatst bereikte mijlpaal | Mijlpalen volgens VGR Q3/Q4 2011 | Mijlpalen volgens nieuwe planning | Toelichting | Maatregel Aantal km |
|---|--------------------------|---|--|--|---|
| Hoofdwegen | | | | | |
| A1 Beekbergen-Apeldoorn Zuid | SN Q4 2009 | OTB/MER Q4 2012 TB 2013 R 2014-2015 | OTB/MER Q4 2012 TB Q3 2013 R 2014-2016 | Vanwege doorwerking Begrotingsakkoord verschuift de openstelling met 1 jaar. | Asw 2x2 wordt asw 2x2+weefvak 3 km |
| A12/A15 Bereikbaarheid regio Arnhem-Nijmegen (onder andere A15) | SP Q1 2012 | - | OTB Q4 2013 TB 2014 R 2015-2018 | Planning geactualiseerd op basis van (gewijzigd) Standpunt. | Nieuwe A15 asw 2x2 rijstroken 12 km + verbreding bestaande A15 asw van 2x1 naar 2x2 rijstroken 7 km en verbreding bestaande A12 asw van 2x2 naar 2x3 rijstroken 12 km |
| N18 Varsseveld-Enschede | OTB Q4 2011 | TB Q4 2012 R 2015-2018 | TB Q4 2012 R 2015-2018 | - | Aanleg aw 2x1/deels 2x2 en aw 1x2 wordt 2x2 45 km |
| N35 Zwolle-Wijthmen | SN Q4 2010 | OTB/MER 2013 TB 2013 R 2014-2015 | OTB/MER Q2 2013 TB Q4 2013 R 2014-2015 | - | Aw 1x2 wordt aw 2x2 20 km |
| Spoorwegen | | | | | |
| Sporen in Arnhem | TB Q2 2012 | TB Q2 2012 R 2007-2012 | R 2007-2012 | | Uitbreiding van het station Arnhem met een 4 ^e perron, aanleg van nieuwe 2 perronsporen en vervanging van de traverse; aanleg van een vrije kruising aan de westzijde; aanpassing van het emplacement aan de west- en oostzijde; aanpassing van het opstelemplacement Arnhem Berg. 3 km |

Voortgangsrapportage Tracéwetprojecten | Bijlage III

Noord-Nederland

| Projectnaam | Laatst bereikte mijlpaal | Mijlpalen volgens VGR Q3/Q4 2011 | Mijlpalen volgens nieuwe planning | Toelichting | Maatregel Aantal km |
|---|--------------------------|--|---|---|--|
| Hoofdwegen | | | | | |
| A6/A7 Joure | OTB Q2 2012 | OTB Q2 2012 TB 2013 R 2013-2015 | TB Q1 2013 R 2013 -2015 | - | Ongelijkvloerse kruising 5,8 km |
| A7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2 | - | OTB Q4 2012 TB 2013 R 2014-2019 | OTB Q4 2012 TB Q3 2013 R 2014-2019 | - | asw 2x2 wordt 2x3 18,4 km |
| N31 Harlingen | OTB Q4 2011 | TB Q3 2012 R 2012-2017 | TB Q3 2012 R 2014-2017 | Omgevingswerkzaamheden beginnen in 2013. Openstelling blijft ongewijzigd. | Aw 1x2 wordt aw 2x2 6 km |
| N33 Assen (zuid) - Zuidbroek | TB Q2 2012 | TB Q2 2012 R 2013-2015 | R 2013-2015 | - | Aw 2x1 wordt aw 2x2 73,8 km |
| Spoorwegen | | | | | |
| Verruiming vaarweg Eemshaven Noordzee | - | OTB/MER 2013 TB 2014 R 2015-2016 | OTB/MER Q4 2013 TB 2014 R 2015-2016 | - | - |



Index

| | |
|--|-----|
| A | |
| 1 ^e Tranche Actieprogramma Wegen (Beleidskader Benutten) | 42 |
| A1 zone, gebiedsgerichte verkenning (inclusief corridor Apeldoorn-Deventer-Azelo) | 270 |
| A1 Beekbergen-Apeldoorn Zuid | 272 |
| A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere | 108 |
| A2 Holendrecht-Oudenrijn | 142 |
| A2 Maasbracht-Geleen | 244 |
| A2 Passage Maastricht | 245 |
| A2/A76 Maatregelenpakket Limburg | 246 |
| A4 Burgerveen-Leiden | 165 |
| A4 Delft-Schiedam | 166 |
| A4 Dinteloord-Bergen op Zoom | 224 |
| A6/A7 Knooppunt Joure | 301 |
| A7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2 | 302 |
| A9 Omlegging Badhoevedorp | 109 |
| A10 Tweede Coentunnel/A5 Westrandweg/N200 Halfweg | 110 |
| A12 Ede-Grijsoord | 273 |
| A12/A15 Bereikbaarheid regio Arnhem-Nijmegen | 274 |
| A12/A20 Parallelstructuur Gouweknoop | 176 |
| A13/A16/A20 Rotterdam | 164 |
| A15 Maasvlakte-Vaanplein | 167 |
| A27 Houten-Hooipolder | 223 |
| A27/A1 Utrecht Noord-knooppunt Eemnes-aansluiting Bunschoten | 138 |
| A28 Utrecht-Amersfoort | 139 |
| A28/A1 Knooppunt Hoevelaken | 140 |
| A50 Ewijk-Valburg | 277 |
| A58 Sint Annabosch-Galder | 222 |
| Afsluitdijk | 104 |
| AKI-plan en veiligheidsknelpunten | 60 |
| Almere Weerwaterzone | 103 |
| Amsterdam CS, Cuypershal | 114 |
| Amsterdam CS, fietsstalling | 115 |
| Amsterdam Zuidas | 112 |
| Amsterdam-Rijnkanaal (verwijderen keersluis Zeeburg) | 124 |
| Arnhem Centraal (t.b.v. Nieuw Sleutelproject) | 280 |
| As Leiden-Katwijk (Integrale Benadering Holland Rijnland) | 158 |
| Aslastenclusters I, II, III | 75 |
| B | |
| Bedrijventerrein De Westelijke Dordtse Oever | 188 |
| Bilthoven, spoorwegovergang Soestdijkseweg | 143 |
| Bijdrage Container Transferium Alblisserdam | 187 |
| Bouw vierde sluiscolk Ternaaijen | 250 |
| Bovenloop IJssel (IJsselkop tot Zutphen) | 286 |
| Brainport Eindhoven | 230 |
| Breda Centraal (t.b.v. Nieuw Sleutelproject) | 225 |
| Budget Investerings Ruimtelijke Kwaliteit (BIRK) | 28 |
| C | |
| Capaciteit Julianasluis Gouda | 183 |
| Capaciteit Volkeraksluizen | 210 |
| Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Amsterdam-Lemmer | 120 |
| Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Beneden-Lek | 181 |

| | |
|---|-----|
| Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen IJssel | 287 |
| Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen in de Rijn/Scheldeverbinding | 211 |
| Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Lemmer-Delfzijl | 309 |
| Capaciteitsuitbreiding overnachtingplaatsen Merwedede | 180 |
| Centraal Station Twente/Hart van Zuid Hengelo | 267 |

D

| | |
|---|-----|
| De Zaan (Wilhelminasluis) | 125 |
| Den Haag CS (t.b.v. Nieuw Sleutelproject) | 169 |
| Den Haag CS, perronsporen 11 en 12 | 170 |

E

| | |
|--|-----|
| Ecologische Hoofdstructuur | 84 |
| Eindhoven/Helmond, voltooiing verkeersruut (T-structuur) | 226 |
| ERTMS Amsterdamse haven-Betuweroute | 71 |
| ERTMS Rotterdam-Antwerpen | 72 |
| ERTMS-pilot Amsterdam-Utrecht en ERTMS expertisecentrum | 61 |
| Extra Spuicapaciteit Afsluitdijk | 105 |

F

| | |
|----------------------------|----|
| Fietsparkeren bij stations | 62 |
|----------------------------|----|

G

| | |
|--|-----|
| Gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum | 240 |
| Goederenroute Elst-Deventer-Twente (NaNOV) | 284 |
| Goederenverbinding Antwerpen-Roergebied (IJzeren Rijn) | 74 |
| Greenport Aalsmeer (en omgeving) | 129 |
| Greenport Boskoop | 190 |
| Greenport Duin- en Bollenstreek | 191 |
| Greenport Venlo (Klavertje 4) | 253 |
| Greenport Zuid-Hollands Glasdistrict (Westland-Oostland) | 192 |
| Grensmaas | 242 |
| Grensoverschrijdend Spoorvervoer | 56 |
| Grote zeesluis in kanaal Gent-Terneuzen | 212 |

H

| | |
|---|-----|
| Haaglanden/Den Haag, Rotterdamsebaan | 175 |
| Hanzelijn | 281 |
| Herstel Steenbekledingen Oosterschelde en Westerschelde | 203 |

I

| | |
|--|-----|
| IJsseldelta (Kampen) | 264 |
| IJsselsprong (Zutphen) | 266 |
| Impuls Dynamisch Verkeersmanagement Vaarwegen | 79 |
| Integrale verkenning Legger Vlieland en Terschelling | 300 |
| Intensivering Spoor in Steden, fase 1 en fase 2 | 63 |

K

| | |
|-----------------|----|
| Kleine Stations | 64 |
|-----------------|----|

L

| | |
|---|-----|
| Lekkanaal, verbreding kanaalzijde/uitbreiding ligplaatsen | 148 |
| Lekkanaal/3 ^e kolk Beatrixsluis | 147 |
| Lichtereren Buitenhaven IJmuiden | 121 |

M

| | |
|---|-----|
| Maas (baggeren en kunstwerken) | 252 |
| Maasroute, modernisering fase 2 | 251 |
| Maasroute, modernisering fase 2 (verbreding Julianakanaal (aanvulling III)) | 249 |
| Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPG) | 52 |
| Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO) | 54 |
| Mooi en Vitaal Delfland | 193 |

N

| | |
|---|-----|
| N11 Leiden/Zoeterwoude-Alphen a/d Rijn | 168 |
| N18 Varsseveld-Enschede | 275 |
| N31 Harlingen (Traverse Harlingen) | 303 |
| N31 Leeuwarden (Haak om Leeuwarden) | 305 |
| N33 Assen (zuid)-Zuidbroek | 304 |
| N35 Verkenning Nijverdal-Wierden | 271 |
| N35 Zwolle-Wijthmen | 276 |
| N35 Zwolle-Almelo (traverse Nijverdal) | 278 |
| N50 Ens-Emmeloord | 107 |
| N50 Ramspol-Ens | 111 |
| N61 Hoek-Schoondijke | 207 |
| N62 Kanaalkruising Sluiskil | 209 |
| N201 | 118 |
| Nadere uitwerking rivierengebied (NURG) | 32 |
| Natte bruggen | 83 |
| Natuurcompensatieproject Perkpolder | 206 |
| Natuurlijker Markermeer/IJmeer (NMIJ) | 106 |
| Nieuw Hoogwaterbeschermingsprogramma | 31 |
| Nieuwe Hollandse Waterlinie | 87 |
| Nijmegen omarmt de Waal (Waalfront) | 268 |
| Nijmegen, 2 ^e stadsbrug | 285 |
| Noord-Zuidlijn (Noord-WTC) | 119 |

O

| | |
|---|-----|
| Ombouw Amstelveenlijn (hoogwaardige tramverbinding) | 117 |
| Optimalisering goederencorridor Rotterdam-Genua | 76 |
| OV Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad | 113 |

P

| | |
|--------------------------|----|
| PAGE risicoreductie | 77 |
| Programma Beter Benutten | 44 |

| | | | |
|---|-----|--|-----|
| Programma Hoog Frequent Spoorvervoer | 58 | Traject Oost | 283 |
| Programma Kleine Functiewijzigingen | 66 | Tweede Hoogwaterbeschermingsprogramma | 36 |
| Project Mainportontwikkeling Rotterdam | 186 | Twentekanalen, verruiming (fase 2) en capaciteitsuitbreiding sluis Eefde | 289 |
| Project Reistijdverbetering | 67 | | |
| Punctualiteits-/capaciteitsknelpunten 2 ^e fase | | | |
| Herstelplan Spoor | 68 | | |
| | | U | |
| Q | | Uitvoeringsprogramma Geluid Emplacementen (UPGE) | 78 |
| Quick scan Decentraal Spoor: Nijmegen-Roermond | 247 | Utrecht, tram naar de Uithof | 146 |
| Quick scan Decentraal Spoor: Noord-Nederland | 306 | Utrecht Centraal (t.b.v. Nieuw Sleutelproject, VINEX) | 144 |
| Quick scan Decentraal Spoor: Oost-Nederland | 279 | | |
| Quick Wins Binnenhavens | 80 | | |
| | | V | |
| R | | Vaarweg IJsselmeer-Meppel | 122 |
| Randstadrail, fase 1 | 177 | Vaarweg Lemmer-Delfzijl, fase 1 | 312 |
| Regionet, fase 1 | 116 | Vaarweg Lemmer-Delfzijl, fase 2 | 310 |
| Regiospecifiek Pakket (RSP) Zuiderzeelijn | 307 | Vaarweg Meppel-Ramspol (keersluis Zwartsluis) | 290 |
| Renovatie stuwensembles in Nederrijn en Lek | 269 | Verbeteren vaargeul IJsselmeer (Amsterdam-Lemmer) | 126 |
| Rijk-Regioprogramma Amsterdam-Almere-Markermeer (RRAAM) | 102 | Verbeterprogramma Waterkwaliteit Rijkswateren | 40 |
| Rijn-Gouwelijn Oost | 178 | Verbreiding Maasgeul | 185 |
| Rijn-Gouwelijn West | 179 | Verdieping vaarweg Harlingen-Kornwerderzand (Boontjes) | 311 |
| Rijswijk-Schiedam (inclusief spoorcorridor Delft) | 171 | Verkeerssituatie Splitsing Hollandsch Diep-Dordtsche Kil | 182 |
| Ring Utrecht | 141 | Verkenning Grevelingen | 204 |
| Rotterdam Centraal (t.b.v. Nieuw Sleutelproject) | 172 | Verkenning Haaglanden | 160 |
| Rotterdam Vooruit | 159 | Verruiming vaarwegen Eemshaven-Noordzee | 313 |
| Rotterdam-België/Zeeland (renovatie o.a. Volkeraksluizen en baggeren) | 213 | Vleuten-Geldermalsen (inclusief Randstadspoor, fase 1) | 145 |
| Ruimte voor de Rivier | 34 | Volkerak Zoommeer | 205 |
| Ruimtelijk mobiliteitspakket Maastricht-Noord | 248 | | |
| | | W | |
| S | | Walradar Noordzeekanaal | 127 |
| Sloelijn + Geluidsmaatregelen Zeeuwse Lijn | 208 | Walradarsystemen | 82 |
| Spooraansluitingen Tweede Maasvlakte | 174 | Westelijke Veenweiden, fase 1 en fase 2 | 90 |
| Sporen in Arnhem | 282 | Westflank Haarlemmermeer | 128 |
| Sporendriehoek Noord-Nederland | 308 | Wilhelminakanaal Tilburg | 228 |
| Stadshavens Rotterdam, fase 1 | 162 | | |
| Sterke regio's: Brabant | 231 | Z | |
| Sterke regio's: Oost-Nederland | 291 | Zandhonger Oosterschelde | 202 |
| Sterke regio's: Zuidvleugel | 189 | Zandmaas | 243 |
| Stimuleringsregeling duurzame ontwikkeling glastuinbouw (Stidug) | 88 | Zeetoegang IJmond | 123 |
| Subsidieprogramma Zeehaven Innovatie | | ZSM 1 Spoedwetprojecten en ZSM 2 Benuttingsprogramma | 47 |
| Project voor duurzaamheid (ZIP) | 81 | Zuidplaspolder | 163 |
| Synergieprogramma Kaderrichtlijn Water | 38 | Zuid-Willemsvaart, omleggen en opwaarderen (Maas-Veghel) | 229 |
| | | | |
| T | | | |
| Tilburg Noordwesttangent | 227 | | |
| Toegankelijkheid Spoor | 70 | | |
| Toekomstvisie Waal | 288 | | |

the \mathbb{R}^n is a linear space over \mathbb{R} with the usual addition and scalar multiplication. The inner product is defined by

$$(x, y) = \sum_{i=1}^n x_i y_i \quad (1)$$

where $x = (x_1, \dots, x_n)$ and $y = (y_1, \dots, y_n)$ are vectors in \mathbb{R}^n . The norm of a vector x is defined by

$$\|x\| = \sqrt{(x, x)} = \sqrt{\sum_{i=1}^n x_i^2} \quad (2)$$

and the distance between two vectors x and y is defined by

$$d(x, y) = \|x - y\| = \sqrt{\sum_{i=1}^n (x_i - y_i)^2} \quad (3)$$

where $x = (x_1, \dots, x_n)$ and $y = (y_1, \dots, y_n)$ are vectors in \mathbb{R}^n . The distance between two points x and y in \mathbb{R}^n is defined by

$$d(x, y) = \sqrt{\sum_{i=1}^n (x_i - y_i)^2} \quad (4)$$

where $x = (x_1, \dots, x_n)$ and $y = (y_1, \dots, y_n)$ are points in \mathbb{R}^n . The distance between two points x and y in \mathbb{R}^n is defined by

$$d(x, y) = \sqrt{\sum_{i=1}^n (x_i - y_i)^2} \quad (5)$$

where $x = (x_1, \dots, x_n)$ and $y = (y_1, \dots, y_n)$ are points in \mathbb{R}^n . The distance between two points x and y in \mathbb{R}^n is defined by

$$d(x, y) = \sqrt{\sum_{i=1}^n (x_i - y_i)^2} \quad (6)$$

where $x = (x_1, \dots, x_n)$ and $y = (y_1, \dots, y_n)$ are points in \mathbb{R}^n . The distance between two points x and y in \mathbb{R}^n is defined by

$$d(x, y) = \sqrt{\sum_{i=1}^n (x_i - y_i)^2} \quad (7)$$

where $x = (x_1, \dots, x_n)$ and $y = (y_1, \dots, y_n)$ are points in \mathbb{R}^n . The distance between two points x and y in \mathbb{R}^n is defined by

$$d(x, y) = \sqrt{\sum_{i=1}^n (x_i - y_i)^2} \quad (8)$$

where $x = (x_1, \dots, x_n)$ and $y = (y_1, \dots, y_n)$ are points in \mathbb{R}^n . The distance between two points x and y in \mathbb{R}^n is defined by

$$d(x, y) = \sqrt{\sum_{i=1}^n (x_i - y_i)^2} \quad (9)$$

where $x = (x_1, \dots, x_n)$ and $y = (y_1, \dots, y_n)$ are points in \mathbb{R}^n . The distance between two points x and y in \mathbb{R}^n is defined by

$$d(x, y) = \sqrt{\sum_{i=1}^n (x_i - y_i)^2} \quad (10)$$

where $x = (x_1, \dots, x_n)$ and $y = (y_1, \dots, y_n)$ are points in \mathbb{R}^n . The distance between two points x and y in \mathbb{R}^n is defined by

$$d(x, y) = \sqrt{\sum_{i=1}^n (x_i - y_i)^2} \quad (11)$$

where $x = (x_1, \dots, x_n)$ and $y = (y_1, \dots, y_n)$ are points in \mathbb{R}^n . The distance between two points x and y in \mathbb{R}^n is defined by

$$d(x, y) = \sqrt{\sum_{i=1}^n (x_i - y_i)^2} \quad (12)$$