

3e Voortgangsrapportage Tracé- en Spoedwetprojecten

Stand van zaken 31 december 2006

31 mei 2007

3e Voortgangsrapportage Tracé- en Spoedwetprojecten

Stand van zaken 31 december 2006

31 mei 2007

Inhoudsopgave

Samenvatting 4

1. Inleiding 6

- 1.1 Algemeen 6
- 1.2 Opbouw van de rapportage 6

2. Analyse voortgang tracéwetplichtige projecten 8

- 2.1 Totaaloverzicht tracéwetplichtige projecten 8
 - 2.1.1. Totaaloverzicht 8
 - 2.1.2. Toelichting oplevering van projecten 9
 - 2.1.3. Toelichting procedurele voortgang 10
- 2.2 Analyse verschillende oorzaken van vertraging 11
 - 2.2.1. Algemeen beeld 11
 - 2.2.2. Problematiek rond de luchtkwaliteit 11
 - 2.2.3. Andere oorzaken 12
- 2.3 Maatregelen / ontwikkelingen voor minimalisering vertraging / versnelling van projecten 14
 - 2.3.1. Luchtkwaliteit 14
 - 2.3.2. Aanleg in combinatie met uitvoering Beheer en Onderhoud 14
 - 2.3.3. Robuustheid van plannings 14
 - 2.3.4. Vervlechting 15
 - 2.3.5. Capaciteitsvraagstuk 15

3. Analyse voortgang spoedwetplichtige projecten 16

- 3.1 Voortgang van de projecten 16
- 3.2 Monitoring en gebruik Spoedwetprojecten 17

Bijlage 1: Voortgangsoverzicht tracéwetplichtige projecten 18

Bijlage 2: Gerealiseerde benuttingsmaatregelen ZSM 1 28

Samenvatting

Dit is de derde halfjaarlijkse voortgangsrapportage over de voortgang van tracéwetplichtige projecten. De rapportage beslaat de periode 1 juli 2006 tot en met 31 december 2006. Deze rapportage wordt gelijktijdig uitgebracht met de voorjaarsnota.

In deze voortgangsrapportage komen 47 tracéwetplichtige projecten aan de orde. Ten opzichte van de vorige rapportage (waarin gerapporteerd werd over 50 projecten) zijn de mutaties als volgt:

- Voor vier projecten is in de vorige voortgangsrapportage de procedure beëindigd.
- Van één project in de vorige voortgangsrapportage is de start van de procedure uitgesteld tot in 2007.
- Voor twee projecten zijn nieuwe tracéwetprocedures opgestart (RW33 Assen-Zuidbroek, A2 Meerakkerweg).

Naast de tracéwetplichtige projecten wordt in deze rapportage ook de voortgang van de *spoedwetplichtige* projecten weergegeven.

De verwachte opleveringsdatum is voor:

- 36 projecten gelijk;
- 11 projecten vertraagd t.o.v. de vorige voortgangsrapportage.

Van deze 11 projecten:

- Dient voor 3 projecten nog een nieuwe planning te worden vastgesteld.
- Is voor 5 projecten de vertraging minder dan een jaar.

In het vervolg van deze rapportage blijkt dat het aantal projecten dat in procedure is vertraagd, groter is. Echter, dit heeft dus alleen voor de genoemde 11 projecten gevolgen voor de oplevering.

Ten aanzien van de Spoedwetprojecten is de vertraging in de voortgang beperkt.

De belangrijkste oorzaken van vertraging zijn:

- Luchtkwaliteit is in de tweede helft van 2006 nog steeds een belangrijke oorzaak van vertragingen in tracéwetplichtige projecten. Nog steeds geldt dat voor een klein aantal projecten geen tracébesluit kan worden genomen vanwege normoverschrijding van luchtkwaliteit of het ontbreken van inzicht in de effecten van het project op de luchtkwaliteit. Het is niet mogelijk gebleken de opgelopen achterstand in te lopen, mede als gevolg van praktische problemen bij het laten uitvoeren van onderzoek luchtkwaliteit.

-
- Capaciteitsproblemen kunnen zich voordoen bij samenvallen van pieken in de werkbelasting van zowel rijkspersoneel (RWS) als de markt.
 - Voor een viertal projecten is er vertraging opgelopen als gevolg van politieke besluitvorming.

De volgende maatregelen zijn reeds in gang gezet en/of worden in gang gezet om verdere vertraging te beperken:

- Om verdere vertraging als gevolg van luchtproblematiek te beperken wordt de beschikbare luchtonderzoekscapaciteit maximaal benut. In overleg met Vrom is een aantal aanvullende acties ondernomen:
 - afspraken over de beschikbaarheid van bruikbare emissiecijfers en achtergrondcijfers;
 - verbetering van de kwaliteitsborging in het proces van luchtonderzoeken;
 - standaardiseren van luchtonderzoeken;
 - vergroten van expertise van medewerkers door luchtopleidingen.
- Met betrekking tot het capaciteitsvraagstuk bij Rijkswaterstaat en / of de markt wordt er gewerkt aan het ontwikkelen van verbeteringsmaatregelen op het gebied van capaciteit, personeel en organisatie die op iets langere termijn vruchten moeten gaan afwerpen in de doorlooptijd en de kwaliteit van planstudies. Hierbij moet onder meer worden gewerkt aan het optimaal benutten van de landelijk binnen V&W beschikbare capaciteit en het versterken van deze capaciteit. Ook mag verwacht worden dat de capaciteit in de advies- en ingenieursbureaus zal aantrekken als gevolg van de toenemende vraag naar producten in deze sector.

1. Inleiding

1.1 Algemeen

Inhoud en tijdstip van verschijnen

Deze voortgangsrapportage presenteert de stand van zaken van 31 december 2006 rond tracéwetplichtige projecten en projecten die de Spoedwet wegverbreding volgen. De voortgang over de kwartalen 3 en 4 van 2006 wordt beschouwd.

De voortgangsrapportage voor de tracéwetplichtige projecten betreft een wettelijk verplichte informatievoorziening aan de Staten-Generaal vanuit de Tracéwet.

Deze voortgangsrapportage is voor wat betreft de tijdstip van verschijnen en inhoud gekoppeld aan de voorjaarsnota. Als referentie voor de voortgang geldt de planning / stand van zaken zoals opgenomen in vorige voortgangsrapportage (zie hieronder).

De andere voortgangsrapportages van tracéwetprojecten HSL en Betuweroute worden niet in deze voortgangsrapportage betrokken, omdat hier separaat over wordt gerapporteerd.

Vorige voortgangsrapportage

Op 13 oktober 2006 is in de vorm van de brief (DGP/WV/u.06.02724) de voortgang van de tracéwetplichtige projecten tot en met juni 2006 gemeld. In deze brief is tevens aangegeven dat er overgegaan wordt op een halfjaarlijks ritme van de voortgangsrapportage.

Vernieuwing voortgangsrapportage: opname spoedwet projecten

Vanaf deze voortgangsrapportage vormt de voortgangsmelding over de projecten die de Spoedwet wegverbreding volgen een integraal onderdeel van de rapportage. Het betreft de categorie ZSM 1 projecten.

1.2 Opbouw van de rapportage

In hoofdstuk 2 is een analyse opgenomen van de voortgang van de tracéwetplichtige projecten. In deze analyse is informatie opgenomen over de verschillende oorzaken van vertragingen dan wel versnellingen in de procedure. Ook wordt ingegaan op de maatregelen om vertragingen te minimaliseren en waar mogelijk projecten te versnellen. Tenslotte worden enige relevante gerelateerde ontwikkelingen gepresenteerd die van invloed zijn op de voortgang van projecten.

In Hoofdstuk 3 wordt de voortgang gepresenteerd van de projecten die de Spoedwet wegverbreding volgen (ZSM 1).

In de bijlage van deze rapportage is per landsdeel een overzicht opgenomen van alle tracéwetplichtige projecten. Per project is de planning van de belangrijkste mijlpalen opgenomen. In de tabellen is te zien welke projecten procedureel volgens planning verlopen en van welke projecten de planning is bijgesteld ten opzichte van de vorige voortgangsrapportage. Indien een vertraging is opgelopen, is aangegeven welke oorzaak hieraan ten grondslag ligt, en of de procedurele vertraging consequenties heeft voor de opleveringsdatum van het betreffende project.

2. Analyse voortgang tracéwetplichtige projecten

2.1 Totaaloverzicht tracéwetplichtige projecten

Alle projecten zijn vanuit twee invalshoeken geanalyseerd.

In de eerste plaats is gekeken naar de voortgang van de projecten tot aan de verwachte *opleverdatum*. Dit is inclusief de realisatiefase na alle formele tracéwetbesluiten.

In de tweede plaats is de voortgang van de *procedure* geanalyseerd tot aan het onherroepelijk geworden Tracébesluit. Voor de voortgang van de procedure is naar de volgende mijlpalen gekeken:

- Startnotitie
- Richtlijnen
- Trajectnota/MER
- Standpunt
- Ontwerp tracébesluit of OTB/MER
- Tracébesluit

Op bovenstaande mijlpalen wordt door Verkeer en Waterstaat gestuurd gedurende de tracéwetprocedure. Hiermee wordt inzicht gegeven in de regie van de projecten. Een verschuiving van een mijlpaal in de procedure leidt niet noodzakelijkerwijs tot een vertraging van de oplevering.

2.1.1. Totaaloverzicht

Het totaal aantal beschouwde procedures is 47. Het betreft:

- 30 wegenprojecten die de reguliere tracéwetprocedure doorlopen
- 12 wegenprojecten die de verkorte tracéwetprocedure doorlopen
- 2 spoorprojecten
- 3 water- / vaarwegprojecten

Noot:

In deze rapportage wordt gerapporteerd over projecten waarvoor de tracéwetprocedure loopt, projecten in verkenningfase of in realisatie worden niet beschouwd.

In de vorige voortgangsrapportage kwamen 50 projecten aan de orde, in deze voortgangsrapportage zijn dit er 47. Ten opzichte van de vorige rapportage zijn de volgende wijzigingen opgetreden:

- Voor 4 projecten is de procedure beëindigd (hierover is in de vorige voortgangsrapportage gerapporteerd).
- Van 1 project is de start van de procedure uitgesteld tot in 2007 (A9 omlegging Badhoevedorp).

- Voor 2 projecten zijn nieuwe tracéwetprocedures opgestart (RW33 Assen-Zuidbroek, A2 Meerakkerweg).

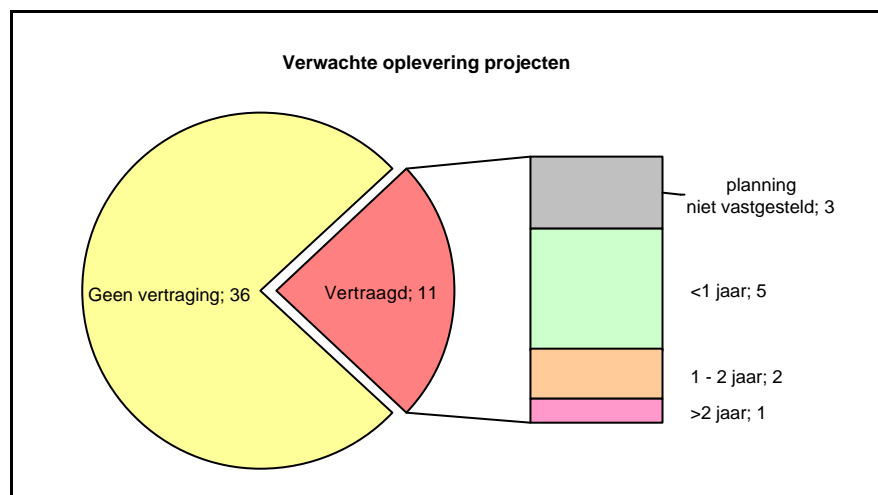
De navolgende paragrafen en figuren presenteren het overzicht van de voortgang van de projecten. De figuren zijn gebaseerd op de gegevens over de projecten die zijn opgenomen in *bijlage 1* van deze rapportage.

2.1.2. Toelichting oplevering van projecten

Wanneer gekeken wordt naar de verwachte opleveringsdatum van de projecten, dan blijkt dat naar huidige inzichten van de 47 projecten:

- 36 projecten conform planning verlopen;
- 11 projecten vertraagd zijn t.o.v. de vorige voortgangsrapportage;

Figuur 2 geeft een overzicht van de verwachte oplevering van projecten en de daarbij verwachte optredende vertragingen.



Figuur 2: Verwachte oplevering projecten t.o.v. vorige VGR.

Van de 11 vertraagde projecten:

- Zijn 3 projecten vertraagd waarbij een nieuwe planning nog niet is vastgesteld (N61 Kanaalkruising Sluiskil, A2 Den Bosch Eindhoven, A10 Zuidas),
- Zijn 5 projecten minder dan 1 jaar vertraagd,
- Zijn 2 projecten tussen 1 en 2 jaar vertraagd (A12 Woerden – Oudenrijn en A4 Delft – Schiedam),
- Is 1 project meer dan 2 jaar vertraagd (A12 Maarsbergen Veenendaal).

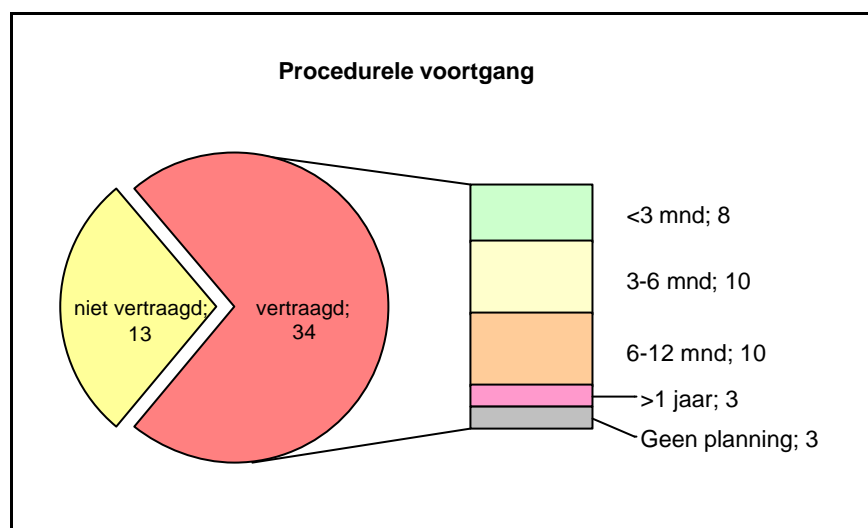
Een nadere toelichting staat opgenomen in bijlage 1.

2.1.3. Toelichting procedurele voortgang

Wanneer gekeken wordt naar de procedurele voortgang van de projecten, dan blijkt dat naar huidige inzichten van de 47 projecten:

- o 13 projecten conform planning verlopen;
- o 34 projecten procedureel vertraagd zijn;

Figuur 3 geeft een overzicht van de verwachte duur van de optredende vertragingen in de procedures.



Figuur 3: Procedurele voortgang t.o.v. vorige VGR.

Van de 34 projecten die procedureel zijn vertraagd, zijn (zie figuur 2):

- o 8 minder dan 3 maanden vertraagd;
- o 10 tussen de 3 en 6 maanden vertraagd;
- o 10 tussen de 6 en 12 maanden vertraagd;
- o 3 langer dan één jaar vertraagd (A2 Oudenrijn – Everdingen (noordelijk traject), N61 Hoek-Schoondijke en A12 Woerden – Oudenrijn);
- o van 3 de vertragingduur onbekend vanwege het nog niet vastgesteld zijn van een nieuwe planning (N61 Kanaalkruising Sluiskil, A2 Den Bosch - Eindhoven, A10 Zuidas).

Noot: 31 van de 34 procedureel vertraagde projecten betreffen wegenprojecten, de overige projecten betreffen:

- o Verdieping van de Westerschelde
- o Zuid Willemsvaart, gedeelte Maas Den Dungen
- o Lekkanaal 3^{de} kolk Beatrixsluis

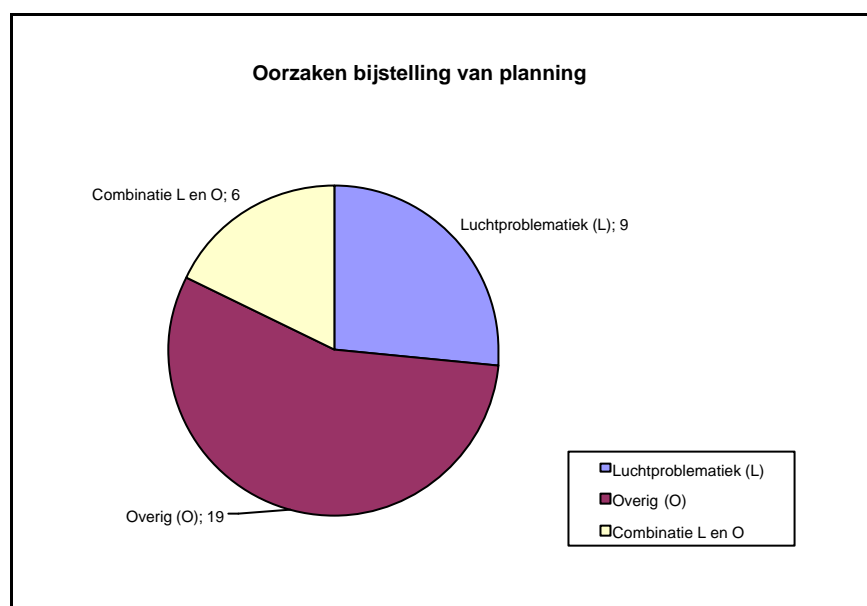
Een nadere toelichting staat opgenomen in bijlage 1.

2.2 Analyse verschillende oorzaken van vertraging

In het navolgende wordt een analyse weergegeven van verschillende oorzaken van vertraging van de projecten.

2.2.1. Algemeen beeld

Figuur 4 presenteert een overzicht van de oorzaken van bijstelling van de planning van projecten.



Figuur 4: Oorzaken van bijstelling planning van projecten

De volgende oorzaken van bijstelling van planning komen uit de analyse naar voren:

- Problematiek rond de luchtkwaliteit;
- Overig
 - Capaciteitsvraagstuk Rijkswaterstaat en / of markt
 - Vertraging in de besluitvorming
 - Bekostiging / dekking
 - Beperking van de verkeershinder (gefaseerd uitvoeren van projecten in dezelfde regio)
 - Robuuster maken van de planningsrisico's
- Combinaties van bovenstaande.

In de navolgende paragrafen wordt nader ingegaan op de verschillende oorzaken van de vertragingen.

2.2.2. Problematiek rond de luchtkwaliteit

Luchtkwaliteit was in de tweede helft van 2006 nog een belangrijke oorzaak van vertragingen in tracéwetplichtige projecten. Voor een belangrijk aantal projecten kon geen tracébesluit worden genomen vanwege normoverschrijding van luchtkwaliteit of het ontbreken van

inzicht in de effecten van het project op de luchtkwaliteit. Paragraaf 2.3.1 gaat nader in op beheersmaatregelen / stand van zaken.

De vertragingen door de problematiek van de luchtkwaliteit hebben in

het algemeen de volgende achtergronden:

1. De definitieve wijze van berekening van de emissiecijfers 2006 kwamen pas in september 2006 i.p.v. maart 2006 vrij, waardoor luchtonderzoeken voor een groot aantal projecten niet tijdig plaats kon vinden. Nieuwe emissiecijfers konden door TNO pas in oktober in het model verwerkt worden, waarbij het model tevens is aangepast aan de nieuwe meet- en regelvoorschriften.
2. De licentiebureaus bleken vervolgens nog problemen te hebben met het aangepast model. TNO heeft deze problemen per 15 december kunnen oplossen.

In het algemeen geldt ook dat de projecten die vanwege verslechtering van de luchtkwaliteit niet konden worden uitgevoerd (de zogenaamde rode projecten) vanwege krappe personeelsbezetting stop zijn gezet. Er is voorrang gegeven aan de projecten die wel door konden gaan (de zogenaamde groene projecten). Na het verschijnen van wat gunstigere emissiecijfers in september 2006 zijn de projecten weer hervat.

Opgemerkt wordt dat bij alle vertragingen ook altijd moet worden bekeken of de overige gegevens nog actueel zijn. Zo ontstaan gemakkelijk secundaire vertragingen (bijvoorbeeld door geactualiseerde verkeersgegevens).

2.2.3. Andere oorzaken

Andere oorzaken hebben m.n. betrekking op:

- Capaciteitsvraagstuk Rijkswaterstaat en / of markt
- Vertraging in de besluitvorming
- Bekostiging / dekking
- Beperking van de verkeershinder (gefaseerd uitvoeren van projecten in dezelfde regio)
- Robuuster maken van de planningsrisico's
- Fouten bij modelberekeningen (zoals A4 Delft – Schiedam)

Capaciteitsvraagstuk Rijkswaterstaat en / of markt

Capaciteitsproblemen kunnen zich voordoen bij samenvallen van pieken in de werkbelasting van zowel rijks personeel als de markt. Mede vanwege de overgang die Rijkswaterstaat doormaakt naar een andere werkwijze (meer doen met minder mensen) is er weinig rek in de capaciteit. Afwijkingen in de planning die gemakkelijk ontstaan bij het onvoorspelbare dossier lucht en onverwachte extra werkzaamheden (als gevolg van lucht of bestuurlijke afspraken) kunnen in veel gevallen, mede met behulp van extra marktinzet, nog worden opgevangen, maar dit lukt niet altijd zonder vertraging. Waar mogelijk zijn vertragingen vanwege capaciteitsproblemen beperkt gebleven doordat voorrang gegeven is aan projecten die geen problemen hadden met de luchtkwaliteit (zie ook paragraaf 2.2.2).

Vertraging in de besluitvorming

Voor een viertal projecten is er vertraging opgelopen in de besluitvorming door het kabinet. Het betreft:

- N31 Leeuwarden: vertraging in de besluitvorming van het Standpunt
- N50 Ramspol – Ens: herziening van het Standpunt op verzoek van de Tweede Kamer
- Schiphol – Amsterdam – Almere: uitstel besluitvorming door het kabinet over fase 1 van de planstudie
- A4 Dinteloord Bergen op Zoom: In bestuurlijk overleg is overeengekomen een nieuw Standpunt op te stellen.

Beperking van de verkeershinder

De komende jaren komen m.n. in de regio Utrecht veel werken aan de rijkswegen ten uitvoer. Naast het regulier onderhoud lopen in deze regio een aantal reguliere MIT-projecten (o.a. A2 Amsterdam-Utrecht), ZSM 1 en ZSM 2 -projecten (A1/A27/A28/A12) en groot onderhoud aan kunstwerken / bruggen samen. De besluitvorming van de meeste projecten ligt al enige tijd stil vanwege de problemen rondom de luchtkwaliteit. Nu de procedures weer verder gaan, komt een aantal projecten min of meer gelijktijdig in de procedure- en uitvoeringsfase terecht. Omdat Rijkswaterstaat, op basis van verkeerskundige analyses, de komende jaren grote verkeersproblemen voorziet in het gehele netwerk indien alle nu geplande (deels langdurige) werkzaamheden gelijktijdig doorgang gaan vinden, dient er prioritering van de projecten plaats te vinden. Dit betekent dat een aantal projecten later in uitvoering komt dan gepland ten tijde van de de vorige voortgangsrapportage.

Robuustere planningen

De ZSM en MIT planningen voor een aantal planstudies zijn robuuster gemaakt (haalbaarheid mijlpalen 85%). Doordat de risico's beter in beeld zijn gebracht worden nu relatief veel vertragingen gemeld. Hiermee wordt echter beoogd de toekomstige meldingen van vertragingen te kunnen beperken (zie ook par. 2.3.3).

2.3 Maatregelen / ontwikkelingen voor minimalisering vertraging / versnelling van projecten

2.3.1. Luchtkwaliteit

Met de brief van 25 oktober 2006 (Kamerstuknummer 29385 nr. 9) is de Tweede Kamer geïnformeerd over de voortgang rond het dossier luchtkwaliteit in relatie tot MIT/ZSM projecten. Uit deze brief komt het volgende perspectief naar voren.

Dankzij de voortgang in de voorbije periode kan inmiddels ca. 80% van alle MIT- en ZSM-projecten bestempeld worden als projecten die in het geheel niet of niet in betekenende mate leiden tot verslechtering van luchtkwaliteit. Dit is met name het geval voor bijna alle ZSM-projecten en voor de minder complexe MIT-projecten. Deze projecten kunnen conform huidige planning, al dan niet voorzien van –tijdelijke- luchtmaatregelen, in procedure worden gebracht op basis van het vigerende Besluit Luchtkwaliteit 2005. Uiteraard wordt beoogd met deze projecten op korte termijn zo veel mogelijk concrete voortgang te boeken. Daartoe wordt de beschikbare luchtonderzoekscapaciteit maximaal benut. In overleg met Vrom is een aantal aanvullende acties ondernomen:

- afspraken over de beschikbaarheid van bruikbare emissiecijfers en achtergrondcijfers;
- verbetering van de kwaliteitsborging in het proces van luchtonderzoeken
- standaardiseren van luchtonderzoeken;
- vergroten van expertise van medewerkers door lucht-opleidingen.

2.3.2. Aanleg in combinatie met uitvoering Beheer en Onderhoud

De directe aanleiding is de motie De Krom. Deze motie bepleit het achterstallig onderhoud aan de wegen zo veel mogelijk te combineren met een vergroting van beschikbare rijstroken.

Met de brief van 12 februari 2007 (Kamerstuknummer 30800A nr. 51) is de Tweede Kamer geïnformeerd dat waar mogelijk momenteel al onderhoudswerkzaamheden met wegbuitbreidingen gecombineerd worden. Dit beperkt de verkeershinder en levert tevens kostenbesparing/ efficiency winst op.

Als voorwaarden gelden hierbij dat voor het aanleggen van een extra rijstrook de wettelijke (tracé/spoedwet)-procedures doorlopen zijn, de financiële middelen uit het MIT beschikbaar zijn en de geluidmaatregelen eveneens worden uitgevoerd.

2.3.3. Robuustheid van planningen

De ZSM- en MIT-planning is voor een aantal projecten robuuster gemaakt (haalbaarheid mijlpalen 85%). Als gevolg van bijzondere gebeurtenissen kunnen mijlpalen nog altijd opschuiven, endogene risico's die nu in beeld zijn, zijn in de planningen opgenomen. In

principe betekent dit dat deze plannings nu realistischer zijn en de kans op vertragingen hiermee in het vervolg beperkt is.

2.3.4. Vervlechting

Door eerder aan te besteden (voordat het Tracébesluit onherroepelijk is geworden, met andere woorden voordat de Raad van State een definitieve uitspraak heeft gedaan) worden voordelen beoogd in kwaliteit, kosten en doorlooptijd, en kunnen procedurele vertragingen mogelijk deels weer worden ingelopen. Dit betekent overigens niet dat de aannemers voor het onherroepelijk worden van de besluiten aan de weg kunnen gaan werken (met de schop in de grond). Alle voorbereidende werkzaamheden kunnen wel voor die tijd plaats vinden. Aannemers krijgen ook meer vrijheid om de taak optimaal uit te voeren en bonussen als zij eerder opleveren dan de vooraf voorziene oplevermoment.

Noot: aanbesteden voor het definitief worden van het Tracébesluit brengt ook risico's met zich mee in het geval dat het Tracébesluit nog wijzigt door beroep, bezwaar of interventies uit de kamer. De vertraging die dan op kan treden, kan groter zijn.

2.3.5. Capaciteitsvraagstuk

Het komende jaar is sprake van een piek aan onderzoeken en besluiten die grote inzet van de mensen zal blijven vragen. Dit enerzijds vanuit de luchtonderzoeken die nu doorgang kunnen vinden, anderzijds vanuit de afspraken die zijn gemaakt in de bestuurlijke overleggen van oktober 2006 b.v. Ring Utrecht (A27/A28/A1) en Rotterdam A13 - A16. Als gevolg hiervan blijft het punt van de capaciteit van V&W-personeel voorlopig kwetsbaar. Alle zeilen worden bijgezet, met maximale inschakeling van de markt, waar men ook tegen de grenzen van de capaciteit aan loopt.

Tegelijkertijd wordt gewerkt aan het ontwikkelen van verbeteringsmaatregelen op het gebied van capaciteit, personeel en organisatie die op iets langere termijn vruchten moeten gaan afwerpen in de doorlooptijd en de kwaliteit van planstudies. Hierbij moet onder meer worden gewerkt aan het optimaal benutten van de landelijk binnen V&W beschikbare capaciteit en het versterken van deze capaciteit. Ook mag verwacht worden dat de capaciteit in de advies- en ingenieursbureaus zal aantrekken als gevolg van de toenemende vraag naar producten in deze sector.

3. Analyse voortgang spoedwetplichtige projecten

3.1 Voortgang van de projecten

Voortgang realisatie Spoedwetprojecten

Zoals in de vorige rapportage reeds is gemeld, bleek de oorspronkelijke doelstelling om tot 2007 een capaciteitsvergroting van de rijkswegen te hebben gerealiseerd door aanleg van 310 kilometer spits-, plus- en bufferstroken, door de luchtproblematiek na de uitspraken van de Raad van State, niet realiseerbaar. Tot en met eind 2006 is 115 kilometer aan spitsstroken gerealiseerd. Door nadere problemen ten aanzien van de luchtkwaliteit (zie 2.2.2) wordt thans verwacht dat eind 2007 circa 132 kilometer beschikbaar zal zijn. Het laatste spoedwetproject zal in 2012 worden opgeleverd. Dit is twee jaar later ten opzichte van de vorige voortgangsrapportage (die rapporteerde over de eerste twee kwartalen van 2006). Dat heeft enerzijds te maken met de luchtkwaliteit (door vertragingen veroorzaakt door luchtproblematiek komen projecten tegelijkertijd in de uitvoeringsfase, zie 2.2.3), anderzijds met de planning van de aanleg en het groot onderhoud. Dit speelt met name in de "driehoek" A27 (Utrecht-Eemnes), A1 (Eemnes-Hoevelaken), A28 (Utrecht-Hoevelaken) in relatie tot de A12 (Utrecht-Maarsbergen-Veenendaal). Met name in noordelijke en oostelijke richting zal er gewerkt gaan worden aan een capaciteitsuitbreiding van deze wegen, op de A12 zelfs in beide richtingen. De A27/A28 en A12 functioneren voor elkaar als omleidingroute. Het rijksbeleid is om niet gelijktijdig grootschalig aan omleidingroutes te werken omdat dan met name de kwetsbaarheid, zeker bij calamiteiten, van het totale verkeersnetwerk te groot wordt. Daarom moest er bij deze projecten geprioriteerd worden. Dit betekent dat de planning van een aantal van de bovengenoemde projecten naar achteren verschuift (zie bijlage 1).

Voortgang procedures Spoedwetprojecten

In de tweede helft van 2006 is de plusstrook op het traject A27 Gorinchem - Noordeloos opengesteld. In april 2007 is de spitsstrook op het traject A13 Zestienhoven - Delft opengesteld. De wegaanpassingsbesluiten van de trajecten A7 Zaanstad - Purmerend en A12 Zoetermeer - Gouda zijn eind 2006 genomen, maar hadden een vertraging van drie maanden. Door luchtproblematiek (zie 2.2.2) zijn de wegaanpassingsbesluiten van de trajecten A12 Woerden - Gouda en A12 Utrecht - Maarsbergen vertraagd. Dit wordt deels veroorzaakt door de verwachte overschrijding van luchtkwaliteit waardoor de studies zijn geparkeerd. Deze besluiten kunnen niet binnen de gestelde termijn genomen worden.

Voortgang geluidsplannen

De Spoedwet wegverbreding biedt de mogelijkheid om voor een aantal projecten geluidsmaatregelen te treffen na het wegaanpassingsbesluit. Daarvoor wordt twee jaar na het onherroepelijk worden van het wegaanpassingsbesluit een zogenaamd geluidplan vastgesteld. De volgende geluidsplannen zijn onherroepelijk geworden voor 1 januari 2007:

- A12 Pr. Clausplein-Voorburg
- A50 Heteren-Valburg

De volgende geluidsplannen gaan na 1 januari 2007 de inspraak in:

- A50 Arnhem-Beekbergen
- A1 Beekbergen-Deventer
- A4 Leidschendam- Prins Clausplein
- A13 Zestienhoven-Delft
- A20 Capelle-Terbregseplein
- A27 Gorinchem-Noordeloos

Om volledig aan de eisen van de Wet Geluidhinder te voldoen, bleek het nodig om bij de zes bovenstaande geluidsplannen een extra kwaliteitsslag te maken. Hierdoor is het niet mogelijk gebleken deze plannen voor het sluiten van de overgangstermijn van de oude Wet Geluidhinder vast te stellen. De geluidsplannen worden aangepast naar de nieuwe Wet Geluidhinder, die 1 januari 2007 van kracht werd, en zullen tweede helft van 2007 vastgesteld worden.

3.2 Monitoring en gebruik Spoedwetprojecten

Monitoring effect geopende spitstroken

Met de benuttingsmaatregelen uit de spoedwet is beoogd dat de filezwaarte op de betreffende trajecten aanzienlijk vermindert. Voor opengestelde spitsstroken worden de effecten op de filezwaarte gemonitord. Van projecten die langer dan een jaar zijn opengesteld is een gevalideerde monitoring beschikbaar. Zoals ik u al eerder heb gemeld is voor de spitsstroken bij Eindhoven de filezwaarte met meer dan 30% gedaald. Gelet op het karakter en doel van de bufferstroken A4/A12, Leidschendam – Prins Clausplein en Prins Clausplein – Voorburg en de spitstrook A50, Heteren – Valburg is op deze trajecten de daling van filezwaarte kleiner.

In de eerste helft van 2007 worden de resultaten verwacht van onder andere de A50 Arnhem-Beekbergen en A1 Beekbergen-Deventer (zuidbaan) en in de tweede helft van 2007 de resultaten van de A20 Capelle-Terbregseplein en A1 (noordbaan).

Gebruik spitsstroken

Op dit moment wordt er onderzoek gedaan naar het openstellingsregime van spitsstroken. Er wordt onder meer gekeken naar de juridische en financiële haalbaarheid van het verruimen van de mogelijke openingstijden van spitsvoorzieningen. De resultaten van dit onderzoek zullen binnenkort aan de Tweede Kamer gemeld worden.

Bijlage 1: Voortgangsoverzicht tracéwetplichtige projecten

.....

Toelichting gebruikte afkortingen:

- SN: Startnotitie
- RL: Richtlijnen
- TN/MER: Trajectnota/MER
- SP: Standpunt
- GSP: Gewijzigd Standpunt
- OTB of OTB/MER: Ontwerp tracébesluit
- TB: Tracébesluit

1.1 Landsdeel Noord

Projectnaam	Laatst bereikte mijlpaal	Mijlpalen volgens VGR 2006	Mijlpalen volgens nieuwe planning	Reden aanpassing planning	Oplevering vertraagd?
N31 Zurich-Harlingen	TB Q1 2005	-	-	Tracéwet-procedure afgerond (project is naar de realisatiefase gegaan)	-
RW31 Leeuwarden (Haak om Leeuwarden)	SP Q4 2006	SP Q3 2006 OTB 2007 TB 2008	OTB Q3 2007 TB 2008	Overig <ul style="list-style-type: none"> Vertraging van besluitvorming SP 	Nee
RW33 Assen-Zuidbroek	Nieuw project	Nieuw project	SN Q1 2007 OTB 2009 TB 2009	-	-

1.2 Landsdeel Oost

Projectnaam	Laatst bereikte mijlpaal	Mijlpalen volgens VGR 2006	Mijlpalen volgens nieuwe planning	Reden aanpassing planning	Oplevering vertraagd?
A28 Hattemmerbroek-Zwolle-Meppel (ZSM2)	RL Q4 2005	OTB Q4 2006 TB 2007	OTB Q2 2007 TB 2008	Luchtproblematiek <ul style="list-style-type: none"> Benodigde aanpassing TNO model Overig <ul style="list-style-type: none"> Robuuster maken van de planning 	Ja
N34 Omleiding Ommen	TB Q1 2006	Geen referentie		Tracéwet-procedure afgerond (project is naar de realisatiefase gegaan)	-
A50 Ewijk-Valburg	SP Q4 2005	OTB Q4 2006 TB Q3 2007	OTB Q2 2007 TB 2007	Luchtproblematiek: <ul style="list-style-type: none"> Aanloopproblemen met licentiebureaus Overig: <ul style="list-style-type: none"> Capaciteitsvraagstuk 	Nee

N18 Varsseveld-Enschede	RL Q3 2005	TN/MER Q1 2007 SP 2007 OTB 2008 TB 2009	TN/MER Q3 2007 SP 2007 OTB 2008 TB 2009	Overig: <ul style="list-style-type: none"> Door prioritering van luchtonderzoek t.b.v. Zuid-Willemsvaart zijn mijlpalen verschoven. Ter visie legging TN/MER is vertraagd omdat realisatieovk.met de regio nog niet gesloten is. 	Nee
A50 Valburg-Grijsoord (ZSM2)	SP Q4 2005	OTB 2006 TB 2006	OTB Q1 2007 TB 2007	Luchtproblematiek <ul style="list-style-type: none"> Aanloopproblemen met licentiebureaus 	Nee
A12 Waterberg-Velperbroek (ZSM2)	SP Q4 2001	OTB Q4 2006 TB Q4 2007	OTB Q2 2007 TB 2007	Overig: <ul style="list-style-type: none"> Scopewijziging van eerder standpunt 2x2 met plusstrook naar 2x3-verbreding Luchtproblematiek: <ul style="list-style-type: none"> Disclaimer emissiecijfers, aanpassing model, aanloopproblemen met licentiebureaus) 	Nee

Projecten met Bijgestelde planning openstelling	Openstelling volgens VGR Q1 / Q2 2006	Nieuwe planning
A28 Hattermerbroek-Zwolle-Meppel (ZSM2)	2009	2010

1.3 Landsdeel West

Projectnaam	Laatst bereikte mijlpaal	Mijlpalen volgens VGR 2006	Mijlpalen volgens nieuwe planning	Reden aanpassing planning	Oplevering vertraagd?
N50 Ramspol-Ens	GSP 2006	OTB Q3 2006 TB 2007	OTB Q3 2007 TB 2007	Overig: <ul style="list-style-type: none"> Het SP is tweemaal herzien op 	Nee

				verzoek van Tweede Kamer	
A2 Holendrecht-Oudenrijn (2x5)	SP Q2 2006	SP Q2 2006 OTB Q4 2006 TB Q2 2007	OTB Q2 2007 TB Q1 2008	Overig: <ul style="list-style-type: none"> Door samenloop realisatie 2x4 rijstroken en planstudie 2x5 rijstroken is inhaalslag luchtonderzoek geweest. 	Nee
A2 Oudenrijn-Deil (noordelijk traject)	SP Q3 2003	OTB Q2 2006 TB Q1 2007	OTB Q3 2007 TB 2008	Overig: <ul style="list-style-type: none"> Capaciteitsprobleem m.b.t. verkeerskundigen 	Nee
A2 Oudenrijn-Deil (zuidelijk traject)	OTB Q3 2006	OTB Q2 2006 TB Q1 2007	TB Q2 2007	Luchtproblematiek <ul style="list-style-type: none"> In OTB is bepaald dat voor het TB nieuwe luchtonderzoeken dienden te worden uitgevoerd. 	Nee
N9 Koedijk-De Stolpen	TB Q4 2006	OTB 2006 TB Q4 2006		Tracébesluit is genomen. Besluit tot TB onherroepelijk ligt bij RvS.	-
A10 Zuidas Amsterdam	RL	OTB Q2 2008 TB Q4 2008	-	Overig: <ul style="list-style-type: none"> Lopende Tracéwetprocedure is gestopt. Er wordt een structuurvisie opgesteld op basis waarvan de planstudie gestart kan worden. 	-
Schiphol-Amsterdam-Almere	RL	TN/MER Q4 2007 SP 2008 OTB 2008 TB 2009	TN/MER Q4 2007 SP 2008 OTB 2009 TB 2010	Overig: <ul style="list-style-type: none"> Uitstel besluitvorming Kabinet over fase 1 van de planstudie 	Nee
A10 2e Coentunnel	WOTB Q4 2006	OTB Q2 2006 TB Q4 2006	TB Q1 2007	Luchtproblematiek <ul style="list-style-type: none"> Vertraging door uitvoering onderzoek naar meest efficiënte maatregelenpakket voor behalen luchtkwaliteitsnormen 	Nee
A5 Westrandweg	SP	OTB Q3 2006 TB Q1 2007	OTB Q1 2007 TB 2007	Luchtproblematiek: <ul style="list-style-type: none"> Zie 2^{de} Coentunnel, project is 	Nee

				hieraan gekoppeld.	
A9 Omlegging Badhoevedorp	Nieuw project	SN Q1 2007	SN Q1 2007 TN/MER 2008 OTB 2010 TB 2010	-	-
A4 Burgerveen-Leiden	TB Q1 2006	UB Q4 2006	-	-	-
A4 Delft-Schiedam	SN Q1 2004	TN/MER Q4 2006 SP Q1 2007 OTB Q2 2007 TB Q1 2008	TN/MER Q2 2007 SP 2007 OTB 2008 TB 2009 UB 2010	Overig <ul style="list-style-type: none"> Omissie in verkeerskundige berekeningen, Tweede Kamer is reeds op de hoogte gesteld 	Ja
N11 Leiden/ Zoeterwoude- Alphen a/d Rijn	RL	TN/MER Q2 2007 OTB Q4 2007 TB 2008	OTB/MER Q2 2007 TB 2008	-	-
A12 Maarsbergen- Veenendaal (ZSM2)	SN Q3 2001	OTB Q1 2007 TB Q3 2007	OTB Q1 2008 TB 2008	Overig: <ul style="list-style-type: none"> Beperking van de verkeershinder (fasering i.v.m. samenhang spoedwetprojecten op A27 en A28 om daarmee parallelle oost/westverkeer op dit wegennet optimaal te houden.) Luchtproblematiek: <ul style="list-style-type: none"> Disclaimer emissiecijfers, Aanpassing model, Aanloopproblemen met licentiebureaus. 	Ja
A1 Eemnes- Eembrugge (ZSM2)	RL Q1 2006	OTB Q4 2006 TB Q2 2007	OTB Q3 2007 TB 2008	Luchtproblematiek: <ul style="list-style-type: none"> Disclaimer emissiecijfers, aanpassing model, aanloopproblemen met licentiebureaus 	Nee
A28 Den Dolder-	SN Q4 2006	SN Q2 2006	OTB Q1 2008	Luchtproblematiek:	Nee

De Uithof (ZSM2)		RL 2006 OTB 2007 TB 2008	TB 2008	<ul style="list-style-type: none"> Dit was een rood project dat stop is gezet vanwege krappe personele bezetting. 	
A12 Woerden-Oudenrijn (ZSM2)	SN Q4 2005	OTB Q4 2006 TB Q3 2007	OTB Q1 2008 TB 2008 UB 2009	<p>Luchtproblematiek:</p> <ul style="list-style-type: none"> Dit was een rood project dat stop is gezet vanwege krappe personele bezetting. <p>Overig:</p> <ul style="list-style-type: none"> Vervolgens is besloten dit project gelijk te schakelen met ZSM 2 A12 Gouda – Woerden (dit betekende nieuwe verkeerscijfers en nieuw lucht en geluidsonderzoek) 	Ja
A27 Lunetten-Rijnsweerd (Ring Utrecht) (ZSM2)	SN Q4 2006	OTB Q1 2007 TB Q3 2008	OTB Q4 2007 TB 2008 UB 2009	<p>Luchtproblematiek:</p> <ul style="list-style-type: none"> Dit was een rood project dat stop is gezet vanwege krappe personele bezetting. n.a.v. nieuwe emissie- en achtergrondcijfers is besloten het project te hervatten – aanloopproblemen met licentiebureaus. 	Nee
A12 Gouda-Woerden (ZSM2)	SN Q1 2006	OTB Q1 2008 TB Q3 2008	TN/MER Q3 2007 OTB 2008 TB 2008 UB 2008	<p>Luchtproblematiek:</p> <ul style="list-style-type: none"> Dit was een rood project dat stop is gezet vanwege krappe personele bezetting (capaciteitsvraagstuk). n.a.v. nieuwe emissie- en achtergrondcijfers is besloten het project te hervatten – aanloopproblemen met licentiebureaus. 	Nee
A15 Papendrecht-Gorinchem (ZSM2)	RL Q2 2006	OTB Q2 2007 TB Q4 2007	OTB Q4 2007 TB 2008	<p>Overig:</p> <ul style="list-style-type: none"> Scopewijziging: de studie is op 	Nee

			UB 2008	basis van inspraak op de startnotitie uitgebreid waardoor nieuwe verkeerscijfers (en daarmee ook het lucht- en geluidsonderzoek) nodig waren.	
A15 Maasvlakte-Vaanplein	GSP 2005	OTB Q2 2007 TB Q1 2008	OTB Q2 2007 TB 2008 UB 2008	-	-
A13/A16 Rotterdam	RL	TN/MER 2008 SP 2008 OTB 2009 TB 2009	TN/MER Q1 2009 OTB 2010 TB 2010	Overig: • Capaciteitsvraagstuk	Nee
Spoor					
Hanzelijn	TB 2003	OTB Q4 2006 TB Q1 2007	OTB 2006 TB 2007	-	-
Vaarwegen					
Lekkanaal/3de kolk beatrixsluis	RL 2000	TN/MER Q3 2006 OTB 2008 TB 2008	TN/MER Q3 2007 OTB 2008 TB 2008	Overig (wijziging bestemmingsplan en actualisatie MER)	Nee

Projecten met Bijgestelde planning openstelling	Openstelling volgens VGR Q1 / Q2 2006	Nieuwe planning
A4 Delft-Schiedam	2013	2015
A12 Maarsbergen-Veenendaal (ZSM2)	2012	2015
A12 Woerden-Oudenrijn (ZSM2)	2008	2010

1.4 Landsdeel Zuid

Projectnaam	Laatst bereikte mijlpaal	Mijlpalen volgens VGR 2006	Mijlpalen volgens nieuwe planning	Reden aanpassing planning	Oplevering vertraagd?
N61 Hoek-	SP	OTB Q2 2006	OTB Q3 2007	Luchtproblematiek:	Ja

Schoondijke		TB Q1 2007	TB 2007	<ul style="list-style-type: none"> Aanloopproblemen met licentiebureaus Overig: <ul style="list-style-type: none"> Noodzaak tot herijking verkeerscijfers 	
N61 Kanaalkruising Sluiskil	TN	SP Q3 2006 OTB Q1 2007	Geen planning	Overig: <ul style="list-style-type: none"> Financiering nog niet rond Het betreft een project van provincie Zeeland	Ja
A2 Den Bosch-Eindhoven	Geen	SN Q3 2006 RL Q4 2006 TN/MER Q4 2007 OTB 2007 TB 2008	Geen planning	Overig <ul style="list-style-type: none"> Besluitvorming moet nog plaatsvinden voor de onderlinge relatie tussen de lopende verkorte en reguliere procedure op hetzelfde traject. 	Ja
A4 Dinteloord-Bergen op Zoom	SP	TN/MER Q1 2006 OTB Q3 2006 TB Q1 2008	OTB Q3 2007 TB 2008 UB 2008	Overig: <ul style="list-style-type: none"> In bestuurlijk overleg 2006 is overeengekomen een nieuw Standpunt op te stellen 	Nee
A2 Meerakkerweg	SN	Nieuw	RL Q2 2007 TN/MER 2007 OTB 2008 TB 2008	-	-
A74 Venlo	SP	OTB Q2 2006 TB Q1 2007	OTB Q1 2007 TB 2007	Luchtproblematiek: <ul style="list-style-type: none"> Vertraging door uitvoering onderzoek naar meest efficiënte maatregelenpakket voor behalen luchtkwaliteitsnormen 	Nee
A2 Maasbracht-Geleen	SN	Geen referentie	RL Q1 2007 OTB 2008 TB 2009	-	-
A2 Spitsstrook St	SN	OTB Q4 2006	OTB Q1 2007	-	-

Joost		TB Q2 2007	TB 2007		
A58 Batadorp-Oirschot (ZSM2)	SN Q4 2006	SN Q2 2006 RL Q4 2006 OTB Q2 2007 TB Q4 2007	RL Q2 2007 OTB 2007 TB 2008	Overig: • Capaciteitsvraagstuk	Ja
A2 Leenderheide-Budel (Valkenswaard) (ZSM2)		SN Q3 2006 RL Q4 2006 OTB Q2 2007 TB Q4 2007	SN Q2 2007 RL 2007 TB 2008	Overig: • Capaciteitsvraagstuk	Ja
A2 Passage Maastricht	SN 2004	OTB 2009 TB 2010	OTB Q1 2010 TB 2010	Overig: • Vertraging in consortievormingsproces.	Nee
DGW					
Verdieping Westerschelde	RL 2006	OTB Q1 2007 TB Q2 2007	OTB Q3 2007 TB 2008	Overig: • De milieueffectrapportage is uitgelopen in de onderzoeksfase	Ja
Vaarwegen					
Zuid-Willemsvaart, ged. Maas- Den Dungen	SP Q1 2006	OTB Q3 2006 TB Q4 2006	TB Q4 2007	Overig: • Aanvullend luchtkwaliteitonderzoek is benodigd.	Nee
Spoor					
Goederenverbinding Antwerpen - Roergebied	TN/MER 2001	Geen referentie	OTB Q1 2009 TB 2009	-	Nee

Projecten met Bijgestelde planning openstelling	Openstelling volgens VGR Q1 / Q2 2006	Nieuwe planning
N61 Hoek-Schoondijke	2011	2012
N61 Kanaalkruising Sluiskil	2011	pm, afhankelijk van financiering
A2 Den Bosch-Eindhoven (Regulier)	2020	pm, afhankelijk van besluitvorming of het en

		regulier of ZSM project betreft
A58 Batadorp-Oirschot (ZSM2)	2009	2010
A2 Leenderheide-Budel (Valkenswaard) (ZSM2)	2009	2010
Verdieping Westerschelde	2007	2008

Bijlage 2: Gerealiseerde benuttingsmaatregelen ZSM 1

Spitsstrook, plusstrook en bufferstrook					
Rijk swe g	Strook	Hecto- meter van	Hecto- meter naar	Lengte (indicatief)	Locatie
In 2004					
2	Spitsstrook	156	164	8,0	Welschap - kp. De Hogt
2	Spitsstrook	164	156	8,0	kp. De Hogt - Welschap
50	Spitsstrook	158,7	155,9	2,8	Heteren - kp. Valburg
67	Spitsstrook	18	24	6,0	De Hogt - kp. Leenderheide
67	Spitsstrook	24	18	6,0	kp. Leenderheide – De Hogt
30,8 km					
In 2005					
4	Bufferstrook	44	46,3	2,3	Aansl. Leidschendam - Pr. Clausplein
12	Bufferstrook	6,4	5	1,4	Pr. Clausplein - Voorburg
3,7 km					
In 2006					
1	Plusstrook	88,1	108,6	15,5 *)	Beekbergen - Deventer oost
1	Plusstrook	108,6	88,1	15,5 *)	Deventer oost - Beekbergen
20	Bufferstrook	38,9	34,5	4,4	Capelle a/d IJssel - Terbregseplein
27	Plusstrook	37,3	43	5,7	Gorinchem - Noordeloos
50	Spitsstrook	183,3	203	19,7	Arnhem centrum - Beekbergen
50	Spitsstrook	203	183,3	19,7	Beekbergen - Arnhem centrum
80,5 km					

*) Op deze trajecten is voor een klein aantal tussenliggende kilometers geen wegaanpassing noodzakelijk.