



INHOUDSOPGAVE

1	Inleiding	3
1.1	Programma Randstad Urgent	3
1.2	Samenhang van de projecten	3
2	Spelregels	5
2.1	Rollen, taken en verantwoordelijkheden	5
2.1.1	Bestuurlijke duo's	5
2.1.2	Bestuurders en programmaminister	5
2.1.3	Ambassadeurs	5
2.1.4	Maatschappelijke partijen en private partijen	6
2.1.5	Bestuurlijke afstemming op het niveau van de Randstad	6
2.2	Status van de bestuurlijke afspraken	6
2.2.1	Mandaat	6
2.1.2	Democratische controle	6
2.2.3	Niet in rechte afdwingbaar	7
2.2.4	Realistische planning	7
2.3	Faming en shaming	7
2.3.1	Faming	7
2.3.2	Shaming	7
2.3.3	De duo's aanspreken	8
2.3.4	Zo nodig doorzettingskracht	8
2.3.5	Commissie Elverding	10
2.3.6	Experimenteeruimte	10
2.4	Monitoring, rapportage en communicatie	10
2.5	Kosten en financiële dekking	10
2.6	Vervolgproces	10
3	Overzichten	11
A.	Overzichtskaart projecten	11
B.	Projectduo's, doel en planning besluiten	11
C.	Kosten en financiële dekking	11
4	De bestuurlijke afspraken	12
VW-M1	A4 Delft-Schiedam	13
VW-M2	Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere	15
VW-M3	A4 Schiphol	17
VW-M4	Flessenhalzen A4 en A12	19
VW-M5	Project Mainportcorridor Zuid (PMZ)	21
VW-M6	A13/A16	23
VW-M7	Planstudie Openbaar Vervoer Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad	25
VW-M8	Capaciteitsuitbreiding spoor Den Haag - Rotterdam	27
VW-M9	Kortetermijnmaatregelen ketenmobiliteit	29
VW-M10	Ontwikkelingsmogelijkheden lange termijn Schiphol en de luchthaven Lelystad	31

VW-M11	Draaischijf Nederland	33
VW-M12	Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR)	35
VW-M13	Ontsluiting Mainport Rotterdam (A15 MaVa)	37
VW-M14	Den Haag Internationale Stad	39
VW-M15	Verkenning tweede ontsluiting haven Rotterdam	43
VW-S1	Verkenning één OV-autoriteit voor de Randstad	45
VW-S2	Container Transferium Rotterdam	47
VW-S3	Toekomstagenda Markermeer-IJmeer	49
VW-S4	Groot Mijdrecht Noord	51
VW-S5	Aanpak zwakke schakels	53
VW-S6	Compartimentering Case 'Centraal Holland'	55
EZ-1	Hoeksche Waard of alternatieve locatie	57
EZ-2	Werkstad A4	59
EZ-3	Leiden Bioscience Park	61
LVN-1	Transitie Greenports	63
LVN-2	Haarlemmermeer	67
LVN-3	Ruggengraat voor natuur en recreatie (Natte As)	69
LVN-4	Mooi en Vitaal Delfland	71
VROM-1	Stadshavens Rotterdam	75
VROM-2	Duurzaam bouwen in de Noordvleugel Utrecht	77
VROM-3	Oude Rijnzone (inclusief Venster Bodegraven-Woerden)	81
VROM-4	Zuidplaspolder	83
VROM-5	Schaalsprong Almere 2030	85
VROM-6	Randstad 2040	87
OCW-1	Ruimte voor Kunst en Cultuur in de Randstad	89
5	Bijlage	91



1 INLEIDING

1.1 PROGRAMMA RANDSTAD URGENT

Centraal in het programma Randstad Urgent staat een vernieuwende en pragmatische aanpak. Per project is een bestuurlijke duo geformeerd. Twee bestuurders zijn samen verantwoordelijk voor het versnellen van de besluitvorming. Er zijn concrete afspraken gemaakt over welk besluit, stap of actie moet worden ondernomen om duidelijkheid te bieden over de realisatie van de voorgenomen projecten. Deze bestuurlijke afspraken vormen het hart van dit document. Een beknopte inleiding geeft aan welke rollen de betrokkenen hebben en wat de spelregels zijn.

Dit document bouwt voort op de tekst van het programma Randstad Urgent, dat in juni 2007 aan de Tweede Kamer is aangeboden.¹ In dat document is beschreven waarom het kabinet heeft besloten tot het starten van een programma om de Randstad te versterken. De bestuurlijke kracht van de Randstad wordt versterkt door een nieuwe en onconventionele aanpak om zo tot besluitvorming te komen over noodzakelijke verbeteringen in de Randstad. Ingrijpende projecten op het gebied van infrastructuur, natuur, recreatie, woonlocaties en waterberging zijn nu voorzien van bestuurlijke afspraken. Doel van deze aanpak is om de Randstad te laten uitgroeien tot een duurzame en internationale topregio. Daarvoor moet vooruitgang geboekt worden op drie thema's:

- Bereikbaarheid en economische dynamiek
- Kwaliteit van leven door een aantrekkelijk woon-, werk- en leefklimaat
- Klimaatbestendige delta

In het nu voorliggende document Afspraken Randstad Urgent worden de volgende zaken verder uitgewerkt:

- De werkwijze met de bestuurlijke duo's, inclusief de doorzettingskracht
- De afspraken per project met concrete stappen en mijlpalen
- De status van de afspraken en het mandaat van de ondertekenaars

1.2 SAMENHANG VAN DE PROJECTEN

Een belangrijke meerwaarde van het programma Randstad Urgent is dat de samenhang tussen projecten als uitgangspunt bij de selectie is genomen. Deze samenhang bestaat op verschillende niveaus. Zo kennen verschillende projecten thematische samenhang omdat ze bijdragen aan één van de drie hoofdogaven van het programma Randstad Urgent.

Ook is er samenhang op geografische schaal, waarbij meerdere hoofdogaven integraal bij elkaar komen. Tot slot is er bestuurlijke samenhang om goede keuzes te maken over meerdere projecten.

Thematische samenhang

Een voorbeeld van thematische samenhang is het wonen in de Randstad. In de Noordvleugel is er samenhang tussen de woonlocaties Almere, Utrecht en Haarlemmermeer. De regio Utrecht kan naar verwachting niet alle gewenste woningen accommoderen en daarom krijgt Almere met een additionele opgave te maken als

overloop uit de Noordvleugel Utrecht. En de woningbouwlocatie Haarlemmermeer kan op relatief korte termijn woningzoekers in de Randstad een huis bieden en Almere levert mogelijkheden op de middellange termijn. Ook op het gebied van werklocaties kan een thematische samenhang worden aangegeven. De werklocaties rond de Mainports hebben economische effecten op nationale schaal en vragen om goede ruimtelijke inpassing in de regio. Verder is er samenhang tussen de Mainports omdat zij vanwege hun afzonderlijke specialisatie een ander type bedrijven huisvesten.

Geografische samenhang

De bestuurlijke afspraken per project blijken naast hun thematische samenhang ook regionaal sterke dwarsverbanden te kennen. Een voorbeeld hiervan is Maasvlakte II dat het mogelijk maakt dat er meer containers worden afgehandeld. De A15 dreigt hierdoor extra belast te raken. Dit vraagt om oplossingen, waaronder uitbreiding van de A15. Daarnaast wordt gewerkt aan de aanleg van een containertransferium, zodat meer met de binnenvaart kan, met voordelen voor de luchtkwaliteit. Ook de oplossing van een tweede ontsluiting van de haven wordt verkend. Een nieuwe oeververbinding maakt het mogelijk dat bedrijven op Maasvlakte II personeel kunnen werven in de Haagse regio. De greenports Westland/Oostland zouden door deze nieuwe verbinding beter toegang krijgen tot de haven. Door het verplaatsten van meer bedrijven naar Maasvlakte II, ontstaat er ruimte voor woningbouw in Rotterdam (project Stadshavens). Als compensatie voor de aanleg van de Maasvlakte II wordt onder meer natuur ontwikkeld in het gebied Delfland. Al deze projecten en verkenningen zitten in het programma Randstad Urgent. Een ander voorbeeld is het cluster projecten rond de Schaalsprong Almere, waar sterke samenhang is met de Toekomstagenda IJmeer/Markermeer en de projecten om de bereikbaarheid via de weg en met het openbaar vervoer te verbeteren.

Bestuurlijke samenhang

In de bestuurlijke afspraken is per project aangegeven welke samenhang bestaat met andere projecten binnen het programma Randstad Urgent. Soms zijn ook samenhangen beschreven met projecten buiten het programma Randstad Urgent. Voor bestuurders is samenhang tussen projecten van belang. Zij willen evenwicht bereiken tussen verschillende doelstellingen, die met de projecten worden nagestreefd. Daarbij gaat besluitvorming vaak makkelijker als meerdere projecten tegelijkertijd worden beschouwd om zo integraal een afweging te maken. De bestuurlijke duo's worden door het programmeerteam ondersteund om bij de voortgang van hun project de samenhang met andere projecten goed voor ogen te houden.

Anders betalen voor Mobiliteit

Anders Betalen voor Mobiliteit is niet als een project in Randstad Urgent opgenomen omdat het landelijk wordt ingevoerd. Wel vertoont een aantal projecten van het programma Randstad Urgent samenhang met het project Anders Betalen voor Mobiliteit (ABvM). Zo is soms de heffing van tol nodig om een project te kunnen financieren. De invoering van ABvM en de mogelijkheden voor tol zijn dan randvoorwaardelijk voor de totstandkoming van de projecten. Ook wordt er bij de ramingen van de toekomstige verkeersintensiteiten in de studies rekening gehouden met de invoering van ABvM.

De relatie met ABvM is met name belangrijk voor de volgende projecten:

- Planstudie A13/A16 Rotterdam
- Project Mainport Corridor Zuid
- Draaischijf Nederland
- Verkenning tweede ontsluiting haven Rotterdam
- Weguitbreiding Schiphol- Amsterdam – Almere
- Ontsluiting Mainport Rotterdam (A15 Maasvlakte – Vaanplein)

¹ Tweede Kamer, vergaderjaar 2006–2007, 31 089, nr. 1



2 SPELREGELS

2.1 ROLLEN, TAKEN EN VERANTWOORDELIJKHEDEN

Inleiding

In dit hoofdstuk worden de rollen, taken en verantwoordelijkheden van de verschillende betrokken partijen beschreven.

2.1.1 BESTUURLIJKE DUO'S

Per project zijn bestuurlijke duo's geformeerd. In hoofdstuk drie is hiervan het overzicht gegeven. Bij de decentrale overheden en aan rijkszijde is enthousiast gereageerd om van start te gaan met de nieuwe aanpak met projectduo's. In de gesprekken met de bestuurders klonk de hoop door om bij een aantal projecten, waar bestuurlijke impasses ervaren zijn, daadwerkelijk tot besluitvorming te komen.

2.1.2 BESTUURDERS EN PROGRAMMAMINISTER

In Randstad Urgent van juni 2007 is beschreven wat de rolverdeling binnen het rijk is van de programmaminister en de vakminister of staatssecretaris. De kern hiervan is dat de vakminister (VenW, VROM, LNV, OCW en EZ) of staatssecretaris (VenW) verantwoordelijk is voor de inhoudelijke aansturing van een project, samen met de regionale bestuurder. De programmaminister is verantwoordelijk voor inhoud, coördinatie van het programma en de communicatie met de Tweede Kamer over de voortgang van het programma als geheel. Het projectduo is samen verantwoordelijk voor de bestuurlijke afstemming rond het project. Zo zorgt de regionale bestuurder voor afstemming met betrokken decentrale overheden. Het duo kan op haar verantwoordelijkheden worden aangesproken. Daarbij geldt het adagium "afspraak is afspraak".

2.1.3 AMBASSADEURS

Nieuw in de aanpak van het programma Randstad Urgent is de ambassadeur. Per project is een ambassadeur benoemd. In hoofdstuk drie is hiervan het overzicht gegeven. De taak van deze ambassadeur is om het projectduo scherp te houden, zodat er met voldoende tempo goede besluiten worden genomen. De ogen van een buitenstaander dwingen het projectduo/trio om slagvaardig te zijn en niet te vervallen in de valkuil van bestuurlijke drukte. De ambassadeurs zijn geen actieve bestuurders bij een project, maar zijn afkomstig vanuit verschillende maatschappelijke groeperingen of bedrijfsleven. Ze kennen vanuit hun huidige of vroegere functie wel het reilen en zeilen van de besluitvorming in de verschillende politieke arena's en hebben de kennis, de ervaring en de netwerken om voortgang te boeken.

De ambassadeurs communiceren (in afstemming met de projectorganisatie) met maatschappelijke organisaties, zodat het draagvlak onder deze partijen bij de besluitvorming en uitvoering vergroot wordt. En op deze wijze worden opvattingen en meningen van maatschappelijke partijen bekend bij de projectorganisatie. Daarbij waken ze ervoor dat onnodige extra bestuurlijke drukte ontstaat of wordt gecreëerd. De ambassadeurs zullen bovendien jaarlijks een recensie schrijven over de voortgang van het project.

Randstad Gezant

Om de programmaminister te ondersteunen, is naast de programma-organisatie ook een zogenaamde Randstad Gezant benoemd. Hij/zij heeft als taak het signaleren en benutten van kansen dan wel het opheffen van knelpunten met betrekking tot Randstad Urgent. Hij brengt hiervoor de relevante partijen bij elkaar: overheid, markt en maatschappelijke organisaties. De Randstad Gezant heeft een bestuurlijke achtergrond en een goed netwerk. De heer Bruno Bruins is bereid gevonden deze rol op zich te nemen.

2.1.4 MAATSCHAPPELIJKE PARTIJEN EN PRIVATE PARTIJEN

De projecten hebben tot doel om maatschappelijke problemen op te lossen of kansen te pakken, die de Randstad versterken. En daarmee zullen de projecten invloed hebben op de burgers van de Randstad. Vrijwel alle projecten leiden tot aanleg van huizen, infrastructuur, natuur e.d. op een bepaalde locatie. Verschillende maatschappelijke groeperingen krijgen hiermee te maken en willen invloed op de besluitvorming hebben. Met het programma Randstad Urgent wordt geluisterd naar de meningen van maatschappelijke partijen om zo een goede afweging te kunnen maken over alternatieven en varianten binnen een project.

Bij de uitvoering zijn zonder uitzondering private partijen betrokken. Banken, projectontwikkelaars, bouwbedrijven en verschillende dienstverleners helpen met de realisatie van de projecten. Vaak zijn er bij deze partijen ook interessante ideeën, die in het planvormende stadium benut kunnen worden om meer kwaliteit bij een project te realiseren en tegen een lagere prijs. Bij Randstad Urgent zullen private partijen tijdig worden betrokken om deze ideeën mee te nemen. Bij een aantal projecten is PPS (publiek private samenwerking) een uitgangspunt.

2.1.5 BESTUURLIJKE AFSTEMMING OP HET NIVEAU VAN DE RANDSTAD

In het kader van Randstad Urgent zorgen de bestuurlijke duo's voor afstemming per project. Daarnaast komen de projecten uit Randstad Urgent en hun onderlinge samenhang aan de orde in het halfjaarlijkse MIRT-overleg, of zo nodig vaker. De agenda van dit bestuurlijk overleg wordt met name bepaald door de voortgang van de 35 projecten. Het nieuwe karakter van het MIRT-overleg (van MIT naar MIRT) brengt met zich mee dat de agenda de komende tijd verder zal worden verbreed met naast financiële onderwerpen ook inhoudelijke vraagstukken op het gebied van ruimte (bijvoorbeeld de verstedelijkingsopgaven).

Raad van Advies Randstad Urgent

De Raad van Advies adviseert rechtstreeks aan de Programmaminister. De Raad van Advies bestaat uit de vier commissarissen van de Koningin en de burgemeesters van de vijf grote steden in de Randstad (inclusief Almere). De leden van de Raad brengen gevraagd en ongevraagd advies uit over de strategische vraagstukken rondom de Randstad. Als voorzitters van hun colleges kunnen zij zorgdragen dat strategische vraagstukken rondom de Randstad op elkaar worden afgestemd (coördinatie), bijvoorbeeld de relatie met eerdere adviezen van o.a. de OESO. Minimaal twee keer per jaar overlegt de Programmaminister met de Raad van Advies over de voortgang van het programma Randstad Urgent en de 'State of the Randstad'.

2.2 STATUS VAN DE BESTUURLIJKE AFSPRAKEN

2.2.1 MANDAAT

De projectduo's hebben als verantwoordelijkheid dat de besluitvorming goed en tijdig plaatsvindt. Binnen de duo's is er onderscheid te maken in het mandaat, waarmee de bestuurders opereren. De ministers tekenen de bestuurlijke afspraken vanuit hun bevoegdheid als minister. Regionale bestuurders tekenen voor de meeste projecten op persoonlijke titel. De projecten kennen vaak een regionale schaal, die gemeente- of provinciegrens overstijgend is en daarmee een andere schaal kennen dan het bestuursrechtelijk mandaat. Een dergelijk mandaat is ook niet per se nodig omdat de rol van het duo is de besluitvorming in de juiste gremia te versnellen. Er zijn enkele uitzonderingen, waarbij de regionale bestuurder wel mandaat heeft gevraagd en gekregen. Zie hiervoor verder de individuele contracten. De projectduo's zorgen ervoor dat de voorgenomen besluiten besproken worden in de diverse bestuursorganen.

2.2.2 DEMOCRATISCHE CONTROLE

De volksvertegenwoordigers die in de gemeenteraden, Provinciale Staten en de Tweede Kamer hun bestuurders controleren, spelen vanzelfsprekend een belangrijke rol in Randstad Urgent. Op al deze drie bestuursniveaus komt Randstad Urgent aan de orde. De projectduo's moeten tijdig hun voorgenomen besluiten aan de volksvertegenwoordigers voorleggen om hun instemming te kunnen verkrijgen. Zij kunnen de besluiten

bekrachten of vernietigen en zorgen zo voor democratisch legitimatie.

2.2.3 NIET IN RECHTE AFDWINGBAAR

De bestuurlijke afspraken van de 35 projecten hebben tot doel het transparant maken van de te nemen stappen en het sturen hierop om zo de besluitvorming te versnellen. De opgenomen afspraken bevatten stappen en acties van het duo om besluiten te laten nemen. Deze te nemen stappen zijn zo geformuleerd dat duidelijk is wie de stappen moet nemen, wanneer deze stap genomen moet zijn en waarover het te nemen besluit moet gaan. Op deze wijze is goed te toetsen of de besluitvorming tijdig en juist verloopt. In veel gevallen zijn naast de duopartners ook andere bestuurders (bestuursorganen) verantwoordelijk voor de besluitvorming. Zo zal het kabinet over een aantal projecten besluiten moeten nemen. In andere gevallen zijn besluiten nodig van colleges van GS en B&W. In strikt juridische zin kan het duo niet gebonden zijn aan het tijdig nemen van de besluiten omdat meerdere bestuurders daarbij betrokken zijn. Het duo heeft geen mandaat om zelf de besluiten te nemen. Wel zal het duo de besluitvorming goed voorbereiden in overleg met bestuurders in de regio en bij het rijk, zodat in de bevoegde gremia besluiten genomen kunnen worden. De status van deze bestuurlijke afspraken is om die reden dan ook een inspanningsverplichting. De duo's zullen hun uiterste best doen om ervoor te zorgen dat bestuurders (bestuursorganen) op tijd de afgesproken besluiten nemen. In de slotbepalingen is bij elk project opgenomen dat de geformuleerde afspraken 'niet in rechte afdwingbaar' zijn. Dit betekent dat de projectduo's niet voor de rechter gedaagd kunnen worden.

2.2.4 REALISTISCHE PLANNING

Het hart van de bestuurlijke afspraken wordt gevormd door de dienstregeling met daarin de te zetten stappen en de mijlpalen. De planning van de te nemen stappen, vaak besluiten van het kabinet of Provinciale Staten, is opgenomen. Bij de meeste stappen is het mogelijk om data te noemen, waarop deze naar verwachting genomen kunnen worden. Het bleek niet in alle gevallen eenvoudig om data aan te geven, zeker niet voor stappen, die verder in de toekomst liggen. Er zijn allerlei factoren van invloed op de planning van complexe projecten. Denk hierbij bijvoorbeeld aan de mogelijkheden voor beroep en bezwaar, die in verschillende wettelijke procedures zijn opgenomen. De projectduo's zullen sturen op de planning, maar er kunnen onvoorziene omstandigheden zijn, waardoor het onmogelijk is om de planning te handhaven.

2.3 FAMING EN SHAMING

2.3.1 FAMING

Om versnelling van besluitvorming te bewerkstelligen, is de daadkracht van de projectduo's cruciaal. Om deze daadkracht te stimuleren, worden instrumenten van de wortel en stok gehanteerd. Bij Randstad Urgent spreken we over 'faming' en 'shaming'. Anders dan in de Nederlandse cultuur gebruikelijk is, worden complimenten gegeven voor projectduo's die prestaties leveren. De projectduo's, die de besluitvorming voor hun projecten conform de bestuurlijke afspraken weten te realiseren, zullen bij de jaarlijkse Randstadconferentie in het zonnetje worden gezet. Ook zal er gebruik worden gemaakt van hun ervaringen om projecten op stoom te houden voor andere projecten. In die zin zal hun leiderschap goed worden benut en gewaardeerd. De 'faming' is ook van toepassing op ambassadeurs, die erin slagen hun rol goed te vervullen, bijvoorbeeld door een stem te zijn vanuit de samenleving.

2.3.2 SHAMING

Uitgangspunt bij Randstad Urgent is 'afpraak is afspraak'. Rijk en regio spreken elkaar daarop aan. Te trage besluitvorming en het missen van afgesproken mijlpalen gaat niet ongemerkt voorbij. De achterblijvende projectduo's worden door de programmaminister aangewezen en aangesproken: 'naming and shaming'. De duo's moeten aangeven wat de oorzaken van de vertraging zijn. En vervolgens hoe zij de blokkades tijdig kunnen opruimen. Het projectduo moet concreet maken welke acties zij onderneemt om de besluitvorming weer op de rails te krijgen. Bij voorkeur met een aanpak waarbij versneld wordt zodat het niet-genomen besluit

snel wordt genomen en volgende besluiten weer op schema komen te liggen. De programmaminister is bij een aantal projecten als vakminister de bestuurder vanuit het rijk in het projectduo. Ook deze projecten krijgen met 'shaming' te maken, als ze niet goed verlopen. Vanwege de dubbele pet kan de minister dit niet zelf doen. De ambassadeurs van deze projecten en de Raad van Advies zullen deze rol vervullen.

2.3.3 DE DUO'S AANSPREKEN

De reden van de vertraging is belangrijk. Als bijvoorbeeld de bottleneck bij het rijk ligt, dan kan de vakminister of de programmaminister collega's in het kabinet hierop aanspreken. Als de bottleneck bij bijvoorbeeld een gemeente ligt, dan wordt die gemeente daarop aangesproken door de regionale bestuurder.

Het effect van het aanspreken van de achterblijvers wordt sterker als meer partijen dat doen. De ambassadeurs zijn hiervoor belangrijk. Zij zijn spraakmakende figuren uit verschillende geledingen van de maatschappij en kunnen de duo's ter verantwoording roepen. Ook wordt veel verwacht van raden- en statenleden. Zij zullen hun bestuurder scherp moeten houden op besluitvaardigheid.

2.3.4 ZO NODIG DOORZETTINGSKRACHT

Alle bestuurders moeten in hun denken het belang van de Randstad voorop zetten. Indien blijkt dat er onvoldoende medewerking is en er geen goede argumenten zijn om besluitvorming vooruit te schuiven, dan kan doorzettingskracht worden gebruikt. Daarbij kunnen juridische en niet-juridische instrumenten worden ingezet. Bij niet-juridische instrumenten kan het bijvoorbeeld gaan om conflictbemiddeling (mediation) of het gebruik van een versnellingskamer.

Bij doorzettingsinstrumenten wordt in de praktijk gedoeld op de juridische instrumenten die 'hogere overheden' instaat stellen om besluiten van 'lagere overheden' te overrulen, dan wel in de plaats van deze overheid een besluit te nemen, vanuit het idee dat daarmee een project sneller gerealiseerd zal worden. In het kader van Randstad Urgent gaat het met name om de Tracéwet, de Wet Ruimtelijke Ordening en taakverwaarlozing.

Tracéwet

De Tracéwet wet stelt de ministers van VenW en VROM gezamenlijk in staat om te besluiten over een infrastructuurproject, zonder dat de lagere overheden hier nog aan te pas hoeven te komen. Op grond van het tracébesluit zelf kan met de bouw van het project een aanvang worden gemaakt. De Tracéwet kent rechtstreeks beroep in één instantie (ABRvS), het instellen van beroep heeft geen schorsende werking en de rechter is op termijn gesteld.

(Nieuwe) Wet Ruimtelijke Ordening

De nieuwe Wro maakt het planologisch mogelijk dat 'eigen' projecten gerealiseerd kunnen worden, ondanks het feit dat een vigerend gemeentelijk bestemmingsplan zich tegen dat project verzet en het gemeentebestuur niet aan herziening van dat plan wil meewerken. De nieuwe Wro bevat o.a. het provinciale of rijksinpassingsplan met het projectbesluit en specifieke aanwijzingen van de provincie en het rijk. In de nieuwe Wet ruimtelijke ordening krijgen provincie en het rijk de bevoegdheid om een voorkeursrecht te vestigen, bijvoorbeeld bij verwerving van gronden.

Taakverwaarlozing

Het instrument van taakverwaarlozing biedt mogelijkheden voor Gedeputeerde Staten om taken over te nemen van een gemeente, die een bepaalde taak niet of niet naar behoren uitvoert.

2.3.5 COMMISSIE ELVERDING

Bij veel projecten in het programma Randstad Urgent is het eerste idee om een project uit te voeren al jaren geleden ontstaan. Vervolgens is er met vele partijen gesproken of er draagvlak voor een project bestaat, maar is de uitvoering nog niet gestart. Vaak is het definitieve besluit om een project uit te voeren niet genomen. Er zijn tal van procedurele stappen te nemen om tot een definitief besluit te komen. Met als gevolg dat het probleem dat langer blijft bestaan dan nodig is. Dit tot ergernis van betrokken burgers en bestuurders. Bij grote infrastructurele projecten duurt besluitvorming relatief lang en dit was aanleiding voor de Tweede Kamer om in 2006 de motie Rutte/Verhagen te aanvaarden.² Deze motie roept op tot een nieuwe inspanning om vele procedures te vereenvoudigen, te versnellen en te bundelen en daarmee de invoering van een éénbesluitregeling mogelijk te maken. Ter uitvoering van de motie wordt de commissie 'snelle besluitvorming infrastructuur' opgericht, onder leiding van de heer Elverding. Deze commissie onderzoekt de mogelijkheden om de juridische procedures aan te passen om zo snellere besluiten mogelijk te maken. Dit zal behulpzaam zijn bij het starten van procedures voor met name nieuwe projecten.

2.3.6 EXPERIMENTEERRUIMTE

Randstad Urgent vraagt vanbetrokken partijen een cultuuromslag om versnelling van de besluitvorming mogelijk te maken. Het juiste recept van snelle en goede besluitvorming kent niemand. De aanpak van Randstad Urgent is nieuw en experimenteel. Het kan ook 'business as unusual' worden genoemd. De projectduo's krijgen de ruimte om hun, vaak reeds vastgelopen, projecten met een nieuwe aanpak vlot te trekken. Er wordt experimenteer-ruimte gegeven om op onorthodoxe wijze projecten tot uitvoering te brengen. Daarbij hoeven niet alle bestaande procedures gevolgd te worden, maar kan een ander proces gekozen worden binnen de wettelijke kaders.

2.4 MONITORING, RAPPORTAGE EN COMMUNICATIE

De programmaminister legt verantwoording af aan de Tweede Kamer over de voortgang van het programma Randstad Urgent. Hij stelt daarvoor samen met de minister van VROM een jaarlijkse 'Randstadbrief' op. In de Randstadbrief brengen zij namens het kabinet de korte- en lange termijn aspecten van de Randstad onder de aandacht van de Tweede Kamer. Hieronder vallen in ieder geval de voortgang van de 35 projecten/verkenningen en de ontwikkelingen in de Randstad op het gebied van bereikbaarheid en woon-, werk- en leefklimaat. Een dergelijke brief bevordert de integraliteit van een kamerbehandeling doordat het de Vaste Kamercommissies van VROM en VenW uitnodigt gezamenlijk te vergaderen. De verzending van deze brief wordt gekoppeld aan de jaarlijkse Randstadconferentie. Ook is goedkeuring van de besluiten nodig bij Provinciale Staten en gemeenteraden. Deze volksvertegenwoordigers zullen ook tijdig de besluiten voorgelegd krijgen.

Voor goede voortgang van Randstad Urgent is het nodig dat er goed wordt gecommuniceerd tussen de projectduo's, de ambassadeurs, de programmaorganisatie en de projectleiders bij rijk en regio. Ook andere geïnteresseerde partijen moeten eenvoudig toegang hebben tot het functioneren van het programma en de projecten. Daarom is de site www.randstadurgent.nl in de lucht met daarop de benodigde informatie. Daarnaast worden regelmatig nieuwsbrieven uitgebracht.

2.5 KOSTEN EN FINANCIËLE DEKKING

In hoofdstuk 3 is een overzicht gegeven van de financiële aspecten van de projecten. Voor veel projecten, die al ver zijn uitgewerkt, is bekend wat de geraamde investeringskosten zijn. Echter, een aantal projecten is nog in een verkenningsfase en daarvan is nog niet bekend wat de beste aanpak is. Om die reden zijn de kosten nog niet aan te geven. De opgenomen kosten zijn inclusief BTW, met uitzondering van het project Mainport Corridor Zuid. Voor het Nota Ruimte Budget geldt dat er rekening gehouden wordt met eventuele bijdragen aan het BTW-compensatiefonds.

Vervolgens is in het overzicht per project aangegeven hoe de huidige financiële dekking is. Deze is onderverdeeld naar rijk, regio en privaat. De dekking voor projecten die aan rijkszijde door Rijkswaterstaat worden getrokken, zijn inclusief de BLD-bijdrage (baten-lastendienst). In een aantal gevallen is de dekking op dit moment niet geregeld en is er een tekort. Ook is bij enkele projecten bewust geen bedrag genoemd en staat er 'pm' omdat er nog onderhandeld wordt tussen rijk en regio over hun bijdragen. Vervolgens is aangegeven welke bronnen er zijn om dit tekort te kunnen dekken. Ook hier is weer aangegeven dat rijk, regio en privaat voor dekking kunnen zorgen. De bronnen van rijkszijde zijn: MIRT (inclusief reeds gereserveerde gelden voor de Zuiderzeelijn), de enveloppen voor beleidsintensivering van het coalitieakkoord en het Nota Ruimtebudget. In de bestuurlijke afspraken is per project aangegeven hoe en wanneer de besluitvorming plaatsvindt over de dekking. Duidelijk is dat, als een project financieel niet gedekt wordt, het geen doorgang kan vinden. Dit kan ertoe leiden dat een project uit Randstad Urgent wordt gehaald. Vervolgens moet bezien worden hoe het probleem, waar het project zich op richtte, op een andere wijze kan worden beperkt of opgelost.

Op de bijgevoegde CD-ROM met de bestuurlijke afspraken is soms tekstueel informatie opgenomen over de financiering. De cijfers over de kosten, dekking en mogelijke dekkingsbronnen zijn niet altijd herhaald. Het financiële overzicht in hoofdstuk drie een complete inventarisatie.

2.6 VERVOLGPROCES

Het programma Randstad Urgent is nu de bestuurlijke afspraken zijn opgesteld in volle gang. Er is gestart met 35 projecten, die voor de Randstad van belang zijn. Deze worden voortvarend opgepakt. Mocht bij de uitwerking blijken dat de projecten de problemen onvoldoende oplossen, de kosten in verhouding met de baten te hoog zijn of de financiering van een project niet rondkomt, dan kan een project worden afgevoerd.

Omdat de agenda van Randstad Urgent dynamisch is, kunnen de komende jaren andere projecten worden toegevoegd. Er kunnen nieuwe problemen of kansen worden gesignaleerd, waarvoor oplossingen nodig zijn. Zo is het te verwachten dat uit een aantal van de verkennende studies in Randstad Urgent uitkomsten komen, die tot nieuwe projectvoorstellen kunnen leiden. Een voorbeeld hiervan is compartimentering van de Randstad, waarin gekeken wordt naar de klimaatbestendigheid van de Randstad en welke maatregelen nodig kunnen zijn om schade door overstroming te beperken. De ambitie van dit kabinet om het spoor met 5% te laten groeien, laat zien dat op het vlak van het openbaar vervoer veel moet gebeuren. Voor de Randstad is goed openbaar vervoer een belangrijke voorwaarde om de bereikbaarheid te verbeteren en bij te dragen aan een beter woon-, werk- en leefklimaat. Het is te verwachten dat op basis van de LMCA spoor en regionaal OV (Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse; dit najaar beschikbaar) nieuwe voorstellen komen voor openbaar vervoer. Ook zullen de resultaten van de Lange Termijnvisie Randstad 2040, die voor het zomerreces 2008 aan de Tweede Kamer worden aangeboden, nieuwe inzichten opleveren om projecten te formuleren. De nieuwe projectvoorstellen worden gewogen met de selectiecriteria, zoals die in Randstad Urgent van juni 2007 zijn opgenomen.

² Kamerstukken 2006/07, 30 800, nr. 22



3 OVERZICHTEN

Hierachter zijn de volgende overzichten opgenomen:

- A. Overzichtskaat projecten
- B. Projectduo's, doel en planning besluiten³
- C. Kosten en financiële dekking

³ In het overzicht is een beknopte toelichting van het project opgenomen. De volledige beschrijving in de bestuurlijke afspraken is leidend.



4 DE BESTUURLIJKE AFSPRAKEN

Hierachter zijn de hoofdpunten van de 35 bestuurlijke afspraken opgenomen.

Op de bijgevoegde CD-ROM staan de volledige teksten, waaronder de uitgebreide projectomschrijving.

A. OVERZICHTSKAART PROJECTEN

RANDSTADURGENT



- VW-M1 A4 Delft-Schiedam
- VW-M2 Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere
- VW-M3 A4 Schiphol
- VW-M4 Flessenhalzen A4 en A12
- VW-M5 Project Mainportcorridor Zuid (PMZ)
- VW-M6 A13/A16
- VW-M7 Planstudie Openbaar Vervoer Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad
- VW-M8 Capaciteitsuitbreiding spoor Den Haag - Rotterdam
- VW-M9 Kortetermijnmaatregelen ketenmobiliteit
- VW-M10 Ontwikkelingsmogelijkheden lange termijn Schiphol en de luchthaven Lelystad
- VW-M11 Draaischijf Nederland
- VW-M12 Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR)
- VW-M13 Ontsluiting Mainport Rotterdam (A15 MaVa)
- VW-M14 Den Haag Internationale Stad
- VW-M15 Verkenning tweede ontsluiting haven Rotterdam
- VW-S1 Verkenning één OV-autoriteit voor de Randstad
- VW-S2 Container Transferium Rotterdam
- VW-S3 Toekomstagenda Markermeer-IJmeer
- VW-S4 Groot Mijdrecht Noord
- VW-S5 Aanpak zwakke schakels
- VW-S6 Compartimentering Case 'Centraal Holland'
- EZ-1 Hoeksche Waard of alternatieve locatie
- EZ-2 Werkstad A4
- EZ-3 Leiden Bioscience Park
- LNV-1 Transitie Greenports
- LNV-2 Haarlemmermeer
- LNV-3 Ruggengraat voor natuur en recreatie (Natte As)
- LNV-4 Mooi en Vitaal Delfland
- VROM-1 Stadshavens Rotterdam
- VROM-2 Duurzaam bouwen in de Noordvleugel Utrecht
- VROM-3 Oude Rijnzone (inclusief Venster Bodegraven-Woerden)
- VROM-4 Zuidplaspolder
- VROM-5 Schaalsprong Almere 2030
- VROM-6 Randstad 2040
- OCW-1 Ruimte voor Kunst en Cultuur in de Randstad



B. PROJECTDUO'S, DOEL EN PLANNING BESLUITEN

RANDSTADURGENT



		PROJECTDUO		AMBASSADEUR	DOEL (VERKORT)	TOELICHTING PER PROJECT	KERNBESLUITEN 2007-2008	KERNBESLUITEN 2009-2011
		Rijk	Regio					
VW-M1	A4 Delft-Schiedam	Eurlings	Van Engelshoven-Huls	Wientjes	Oplossen van problemen rond bereikbaarheid, leefbaarheid (inclusief externe veiligheid) en verkeersveiligheid tussen Rotterdam en Den Haag.	Gezien de verwachte groei van het autoverkeer zullen de bereikbaarheids- en verkeersveiligheids- en leefbaarheidsproblemen op de A13 tussen Rotterdam en Den Haag verder toenemen. Door de benodigde uitbreiding van weginfrastructuur te koppelen aan hoogwaardige landschappelijke en stedenbouwkundige inpassing zal de verkeerskundige en leefomgevingskwaliteit in het gebied verbeteren. Daarmee zal het economisch functioneren van het Zuidelijk deel van de Randstad verbeteren.		Standpunt ministers n.a.v. Trajectnota/MER: 2009 Tracébesluit: 2010
VW-M2	Weguitbreiding Schiphol - Amsterdam - Almere	Eurlings	Mooij	Wientjes	Uitbreiden van de wegcapaciteit in de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere, inclusief bijbehorende groenblauwe maatregelen.	Een goede bereikbaarheid (spoor en weg) van de Noordvleugel is van belang voor het economisch functioneren van het gebied. Dat geldt met name voor de corridor Schiphol - Amsterdam - Almere, waar nu al files staan en economische en ruimtelijke ontwikkelingen de bereikbaarheid over de weg en het spoor verder onder druk zetten. Het kabinet heeft onlangs gekozen voor een uitbreiding van de wegen A6, A1, A9 en A10-Oost. In fase 2 van de planstudie worden de plannen verder uitgewerkt. Aan de realisatie van de wegen is een pakket van groen-blauwe maatregelen gekoppeld, om het bijzondere landschap tussen Amsterdam en het Gooi/Flevoland open, divers en groen te houden en de recreatieve mogelijkheden ervan te versterken.	Kabinetbesluit over uitbreiding en inpassing van de wegen op de corridor A1, A6, A9 en A10-oost: okt 2007 Standpunt Ministers n.a.v. Trajectnota/MER: juni 2008	Uitvoering groen-blauw programma: 2008-2013 Tracébesluit(en): vanaf dec 2009 Uitvoeringsbesluit(en): vanaf 2010
VW-M3	A4 Schiphol	Eurlings	Mooij	Stadig	Ontwikkelen en afwegen van maatregelen op de A4 en het provinciale wegnet ten zuiden van Schiphol.	Het knooppunt van rijks- en provinciale wegen rond Schiphol is van groot belang voor de onderlinge verbondenheid van Mainports en Greenports en voor de aantrekkelijkheid van dit gebied als vestigingsplaats voor bedrijven. In deze verkenning wordt onderzocht op welke wijze bereikbaarheid in dit deel van de Randstad ook op de lange termijn kan worden gegarandeerd. Dit is noodzakelijk vanuit het oogpunt van de versterking van de internationale concurrentiepositie van de Randstad.	Besluit start planstudie (Go/no go): 2e kwartaal 2008	Besluit over N207: 4e kwartaal 2008 Richtlijnen studie: 3e kwartaal 2009 Keuze alternatief: 2011
VW-M4	Flessenhalzen A4 en A12	Eurlings	Veldhuijzen	Stadig	Verbeteren van de doorstroming op de A4 en de A12 door een extra rijstrook te creëren op die delen van het traject waar een rijstrook minder is dan op de rest van het traject.	De A4 en de A12 zijn belangrijke verbindende schakels in de Randstad tussen de stadsregio's Amsterdam - Den Haag/Rotterdam en Den Haag - Utrecht. Op delen van het traject zijn minder rijstroken dan op de rest van het traject (discontinuïteiten oftewel flessenhalzen in het verkeersnetwerk). Hierdoor wordt de doorstroming van het verkeer belemmerd en ontstaan veel files. Door op deze delen op korte termijn extra rijstroken te realiseren verminderen de files en neemt de betrouwbaarheid van de reistijden toe. Hierdoor verbetert zowel de bereikbaarheid van de Randstad als geheel alsook de regionale bereikbaarheid.	Gewijzigd tracébesluit A4 Leiderdorp: 1e kwartaal 2008 Wegaanpassingsbesluit A12 Woerden => Gouda: 2e kwartaal 2008 Tracébesluit A12 Woerden-Oudernij: 4e kwartaal 2008 NB Voorbehoud: Na het vaststellen van de methodiek voor luchtkwaliteitsonderzoek zullen de gevolgen voor de planning duidelijk worden van de uitspraak van de RvS inzake de A4 Burgerveen-Leiden.	Tracébesluit A12 Gouda => Woerden: 1e kwartaal 2009 Openstelling extra rijstroken A12: vanaf 2010 Openstelling extra rijstroken noordelijk deel A4 (Burgerveen): 2010
VW-M5	Project Mainportcorridor Zuid (PMZ)	Eurlings	Van Heijningen	Stroink	Verbeteren van de bereikbaarheid én de verbonden leefbaarheid/leefomgeving in de corridor Rotterdam - Antwerpen via andere, nieuwe institutionele verhoudingen tussen overheid en marktpartijen.	Tussen Rotterdam en Antwerpen wordt een aanzienlijke toename in vrachtovervoer en personenverkeer voorzien. Nog deze winter wordt onderzoek gedaan naar nut en noodzaak van de A4-Zuid in de Hoeksche Waard tussen Beneluxplein en Klaaswaal. Duidelijk is dat de beschikbare publieke middelen tekortschieten om aanleg van deze schakel in de A4 te financieren. Daarom wordt uitgegaan van private financiering. PMZ is aangewezen als kansrijk project voor publiek-private samenwerking (PPS).	Aanvangsbeslissing Tracéwetprocedure (Go/no go): 2e kwartaal 2008 Convenant Mainportcorridor Zuid: 2e kwartaal 2008 Go/no go besluit marktvraag PPS-verband: 4e kwartaal 2008	Besluit tot gunning exploitatie: 4e kwartaal 2009 Start PPS: 2010 (concessie of joint venture)
VW-M6	A13/A16	Eurlings	Baljeu	?	Oplossen van de gesignaleerde verkeersknelpunten op de A13 bij Overschie en de A20 tussen Kleinpolderplein en Terbregseplein en op het onderliggende wegnet en verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving rond de genoemde wegvakken.	De aansluiting tussen de A13 Berkel en Rodenrijs en het Terbregseplein (samenkomen A16 en A20) is op dit moment kwalitatief onvoldoende, zowel vanuit het oogpunt van verkeer en vervoer, als vanuit het oogpunt van leefomgeving. De A13/A16 verbetert de bereikbaarheid van het noordelijk deel van de Rotterdamse regio en verbetert de kwaliteit van de leefomgeving rond de A13 bij Overschie en rond de A20 (tussen Kleinpolderplein en Terbregseplein). De A13/A16 is van belang voor de economische ontwikkeling van (het zuidelijk deel van) de Randstad.	Vaststellen van de Variantennota door Bevoegd Gezag: eind 2007	Standpunt n.a.v. Trajectnota/MER: 2009 Tracébesluit en Betaalpuntbesluit: 2010 Start realisatie: 2012-2014
VW-M7	Planstudie Openbaar Vervoer Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad	Eurlings	Herrema	Van Nieuwenhoven	Uitbreiden en verbeteren van het openbaar vervoer in de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad.	Ook de komende decennia wordt een forse groei in reizigersstromen op de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad verwacht. Tot de scope van de Planstudie OV SAAL behoren enerzijds maatregelen die genomen moeten worden op het (bestaande) spoor in de corridor. Anderzijds gaat het om OV-maatregelen die op de lange termijn (2030) nodig zijn om een oplossing te bieden voor knelpunten die ontstaan als gevolg van de ontwikkeling van geplande ruimtelijke ontwikkelingen bij Schiphol, Almere en de Zuidas. Deze OV-maatregelen zijn niet beperkt tot het spoor, maar betreffen ook andere modaliteiten (zowel op de hoofdinfrastructuur als het onderliggend openbaar vervoer).	Besluitvorming over no regret pakket en uitbreiding Flevolijn, inclusief financiering: nov 2007 Besluitvorming over opdracht fase 2, inclusief financiële reservering: nov 2007	Uitvoering no regret pakket: 2009-2013 Vaststellen maatregelen middellange termijn, inclusief financiering: 2009. Besluiten oplossingsrichtingen lange termijn (w.o. Umeerverbinding): 2009.
VW-M8	Capaciteitsuitbreiding spoor Den Haag - Rotterdam	Eurlings	Verkerk	Oosterwijk	Baanvak Den Haag - Rotterdam geschikt maken om te voldoen aan de toenemende vraag naar spoorvervoer en tegelijkertijd de kwaliteit van het openbaar vervoer verbeteren.	Dit project betreft het beter benutten van het bestaande hoofdtraject, het verbeteren van de ketenmobiliteit en ruimtelijke ontwikkeling. En besluitvorming over het al dan niet uitbreiden naar vier sporen, voor het geheel of delen van het baanvak Den Haag - Rotterdam.	Besluit start planstudie/opname MIRT (Go/no go): december 2007 Besluit over viersporig uitgraven spoortunnel Delft: uiterlijk februari 2008	Afronding planstudie: 2010
VW-M9	Korte termijnmaatregelen ketenmobiliteit	Eurlings	Lubbinge	Brouwer	Uitvoeren van maatregelen die het gebruik van het openbaar vervoer en de fiets aantrekkelijker maken en die bijdragen aan een betere aansluiting van fiets en auto op het OV en van OV op OV.	Er wordt te weinig gebruik gemaakt van de beschikbare en potentiële capaciteit van het openbaar vervoer en de fiets. Dit wordt mede veroorzaakt door de problemen die de reiziger ondervindt bij zijn overstap tussen de verschillende vervoersmodaliteiten. Dit project richt zich op het uitvoeren van maatregelen die bijdragen aan een betere ketenmobiliteit (met name dankzij een naadloze aansluiting van modaliteiten binnen een reis) en daarmee de kracht van de OV-keten bevorderen. Door verbetering aan te brengen in de onderlinge afstemming zal het OV- en het fietsgebruik toenemen waarmee een bijdrage wordt geleverd aan een duurzame bereikbaarheid van de Randstad.	Selecteren eerste tranche projecten: december 2007 Vaststellen budget eerste tranche, go/no go besluit: maart 2008 Vaststellen totale selectie van maatregelen, inclusief financiering: mei 2008	Uitvoering: 2008-2011
VW-M10	Ontwikkelingsmogelijkheden lange termijn Schiphol en de luchthaven Lelystad	Eurlings	Asscher	Alders	Consolideren en versterken internationale concurrentiepositie van de mainportregio Schiphol op de lange termijn in balans met het vergroten van de kwaliteit van de leefomgeving en de mogelijkheden voor gebruik van de ruimte rond de luchthaven.	Het is voor de Randstad van groot belang dat de internationale concurrentiepositie van de mainportregio Schiphol op de lange termijn geconsolideerd en versterkt wordt, in goede balans met de kwaliteit van de leefomgeving en de mogelijkheden voor gebruik van de ruimte rond de luchthaven. Dit project richt zich op de voorbereiding van en advisering over een beleidskeuze over de lange termijn ontwikkeling Schiphol en omgeving, in samenhang met de mogelijkheden voor uitplaatsing naar Lelystad.	Voorbereiden besluit over herconfiguratietoepassing Schiphol: maart 2008 Voorbereiden besluit over mogelijke uitbreidingen van luchthaven Lelystad: maart 2008	Integrale afweging mogelijkheden voor uitplaatsing: zomer 2009 Kabinetstandpunt: dec 2009
VW-M11	Draaischijf Nederland	Eurlings	Ekkers	De Jager	Realiseren van een effectief en efficiënt verkeer- en vervoersnetwerk in de regio Utrecht.	Het vaststellen en realiseren van een optimale mix aan maatregelen (m.b.t. weg, OV, fiets, goederenvervoer en mobiliteitsmanagement) ter verbetering van de bereikbaarheid van de regio Utrecht voor personen- en goederenvervoer. Deze additionele mix aan maatregelen is nodig om te kunnen voldoen aan de in de Nota Mobiliteit gestelde streefwaarden 2020.	Vaststellen no-regret maatregelen: eind 2007 Vaststellen integrale maatregelpakketten: eind 2008	Ontwerp Tracébesluiten: begin 2010 (bij verkorte procedure) Vaststellen Tracébesluiten: eind 2010 (bij verkorte procedure) Start uitvoering: deze kabinetsperiode
VW-M12	Project Mainport Rotterdam (PMR)	Eurlings	Harbers	Schaap	Versterken van de mainport Rotterdam door het ruimtetekort voor haven- en industriële activiteiten in het Rotterdamse havengebied op te lossen. Verbeteren van de leefomgeving in Rijnmond.	PMR voorziet in economische ontwikkeling, en tegelijkertijd in versterking van de kwaliteit van de leefomgeving in Rijnmond. Maasvlakte 2 is een unieke kans om Rotterdam verder te laten uitgroeien tot de Noordwest Europese hub met deepsea-faciliteiten en daarmee behoud van marktaandeel en een grotere aantrekkingskracht als vestigingsplaats. De leefbaarheid in het Rijnmond gebied krijgt een impuls door de ontwikkeling van 750 hectare natuur- en recreatiegebied en de leefbaarheidsprojecten in het kader van het deelproject Bestaand Rotterdam Gebied.	Start landaanwinning 2e Maasvlakte: vanaf tweede helft 2008	Start tweede ronde projecten Bestaand Rotterdam Gebied (BRG): vanaf tweede helft 2009 Start aanleg 1e deelproject 750 ha natuur- en recreatiegebied: vanaf tweede helft 2009
VW-M13	Ontsluiting Mainport Rotterdam (A15 MaVa)	Eurlings	Baljeu	?	Verbeteren van de ontsluiting van mainport Rotterdam door aanpassing van A15 Maasvlakte - Vaanplein.	De A15 in de huidige vorm heeft onvoldoende capaciteit om het verkeer nu en in de toekomst adequaat te verwerken. De bereikbaarheid van de aanwezige economische centra en mainport Rotterdam (met name voor het deel tussen Spijkenisse en Vaanplein) komt hierdoor in gevaar. De voorgenomen aanpassingen van de A15 vinden plaats op de trajecten Maasvlakte - Beneluxplein (ombouwen naar stadsautosnelweg en uitbreiding van aantal rijstroken) en Beneluxplein - Vaanplein (uitbreiding van aantal rijstroken).	Bestuurovereenkomst: jan 2008 Ontwerp-tracébesluit: 1 mei 2008 Tracébesluit: eind 2008 NB Voorbehoud: Na het vaststellen van de methodiek voor luchtkwaliteitsonderzoek zullen de gevolgen voor de planning duidelijk worden van de uitspraak van de RvS inzake de A4 Burgerveen-Leiden.	Uitvoering 2010-2015
VW-M14	Den Haag Internationale Stad	Eurlings	Smit	?	Verbeteren van het vestigingsklimaat van Den Haag voor internationale organisaties, vergroten van de ruimtelijke kwaliteit, verbeteren van de auto-ontsluiting van strategische locaties en van de doorstroming op het rijkswegnent.	Keuze tussen de Internationale Ring Den Haag of het Trekvielttracé als prioritair infrastructuurproject alsmede versterking van de ruimtelijke kwaliteit van de belangrijkste kanszones in Den Haag: Binckhorstgebied, het World Forum gebied en Scheveningen.	Bepalen van prioritaire infrastructuur en voorbereiding planstudie: okt 2007 Besluiten tot opname in het MIRT: voorjaar 2008 Reservering financiële middelen infrastructuur: medio 2008 Vaststellen financiële bijdrage Nota Ruimte budget - Scheveningen: najaar 2008	N.a.v. planstudie definitieve keuze over ontwerp en financiering: voorjaar 2009 Vaststellen financiële bijdrage Nota Ruimte budget - World Forum: medio 2009
VW-M15	Verkenning tweede ontsluiting haven Rotterdam	Eurlings	Baljeu	Huis in 't Veld	Verkennen van de aanpak van problemen in de bereikbaarheid van de Zuidwesthoek van de Randstad en haven van Rotterdam.	In de netwerkanalyse Zuidvleugel zijn knelpunten geconstateerd voor de bereikbaarheid van de Zuidwesthoek van de Randstad en het havengebied van Rotterdam. Hiervoor zijn verschillende infrastructurele oplossingen denkbaar. De Verkenning Tweede Ontsluiting bestaat uit een drietal vooronderzoeken. De resultaten uit deze onderzoeken leveren de bouwstenen voor een gezamenlijk advies over het nemen van een MIRT-intake besluit en (bij een positief besluit) de start van een MIRT-verkenning.	Besluit tot start Verkenning (go/no go): oktober 2007 Vaststellen uitkomsten verkenning: eind 2008	Besluit tot start Planstudie (go/no go): medio 2009

C. KOSTEN EN FINANCIËLE DEKKING

RANDSTADURGENT



	IN € MLN.	KOSTEN INVESTERING			DEKKING			TEKORT	MOGELIJKE DEKKING		
					rijk	regio	privaat		rijk	regio	privaat
VW-M1	A4 Delft-Schiedam	641			VenW 581	IODS 60	0	0			
VW-M2	Weguitbreiding Schiphol - Amsterdam - Almere										
	Aanleg weg	3.362 incl A9 (1.592 ex A9)			3.101	261	0	0			
	Groen/blauw	148			116	16		16		pm	
VW-M3	A4 Schiphol	380			0	80	0	300	MIRT	regio	pm
VW-M4	Flessenhalzen A4 en A12										
	- A4 Burgerveen - Leiden	689			VenW 626 VROM 24	39		0			
	- A12 Den Haag-Gouda, A12 vernieuwd op weg	359			VenW 183	165	11	0			
	- A12 Utrecht-west, benutting (=Woerden-Gouda en Woerden Oudenrijn)	121			VenW 121			0			
	- A12, Gouda Woerden	pm			VenW zsm-programma	1		0			
VW-M5	Project Mainportcorridor Zuid (PMZ)	1.300			0			1.300	MIRT: 0 evt. bestaand B&O budget	pm	exploitatie A4 corridor o.a. tol
VW-M6	A13/A16	pm			VenW 650	0	tol 350	pm	MIRT	pm	pm
VW-M7	Planstudie Openbaar Vervoer Schiphol - Amsterdam - Almere - Lelystad										
	- Korte termijn: no regret (ex Flevolijn)	315 (ex B&I)			0			315	Zuiderzeelijn	0	0
	- Korte termijn: aanvulling met Flevolijn	435 (ex B&I)			0			435	Zuiderzeelijn		
	- Fase 2: MLT en LT	pm						pm	Zuiderzeelijn en/of MIRT	pm	pm
VW-M8	Capaciteitsuitbreiding spoor Den Haag - Rotterdam	pm			0			pm	Envelop OV en/of MIRT	pm	pm
VW-M9	Korte termijnmaatregelen ketenmobiliteit	pm			0			pm	Enveloppe OV	Co-financiering	0
VW-M10	Ontwikkelingsmogelijkheden lange termijn Schiphol en de luchthaven Lelystad	0									
VW-M11	Draaischijf Nederland										
	Wegennet	1.700-2.900			0			1.700-2.900	MIRT	BDU en regio begrotingen	pm tol
	Openbaar vervoer	max. 100			0			max. 100	0		
	Mobiliteitsmanagement en de fiets	max. 100			0			max. 100	0		
VW-M12	Project Mainport Rotterdam (PMR)	4149 (pp 2005)			1.484	275	HBR 2.300 overig 91	0	0	0	0
VW-M13	Ontsluiting Mainport Rotterdam (A15 MaVa)	pm			VenW 1.294 + pm onderhoud	0	0	0			
VW-M14	Den Haag Internationale Stad										
	Keuze Trekviethacé	750			0	143	0	607	MIRT	225 + pm	pm
	Keuze Internationale Ring	660 - 1.200			0			660 - 1.200	MIRT	225 + pm	?
	Scheveningen Boulevard en haven (ruimte. kwal.)	359			0	12	0	347	NRB	pm	
	World Forumgebied	40			0	15	0	25	NRB	pm	
VW-M15	Verkenning tweede ontsluiting haven Rotterdam (vooronderzoek)	pm			0	0	0	pm	0	0	tol
VW-S1	Verkenning één OV-autoriteit voor de Randstad	0									
VW-S2	Container Transferium Rotterdam	pm			0	0	kosten aanleg transferium	ontsluitende infra	pm	pm	pm
VW-S3	Toekomstagenda Markermeer/IJmeer										
	Inrichting IJmeer/Markermeer	pm			0			pm	begrotingen VenW, LNV, envelop, NRB	pm	pm
	Pilot Natuurontwikkeling	25			LNV	0	0	0			
VW-S4	Groot Mijdrecht Noord	pm			0	Waterschap 23	0	pm	NRB	Provincie Utrecht res. 23; ILG, gemeente	pm
VW-S5	Aanpak zwakke schakels kust	196			VenW: 170	26	0	0 (zie ook project Den Haag int. stad)			
VW-S6	Compartmentering 'centraal Holland'	0									
EZ-1	Hoeksche Waard of alternatieve locatie										
	Keuze locatie Hoeksche Waard	pm			Rerservering NR	0	0	0			
	Keuze alternatieve locatie	pm			0	0	0		pm	pm	pm
EZ-2	Werkstad A4	350			0	0	200	150	Envelop	subsidies	exploitatie
EZ-3	Leiden BioScience	38			0	8	0	30	Envelop	pm	0
LNV-1	Transitie Greenports										
	Herstructurering Greenports (versnelproject)	pm			pm	143	pm	pm	NRB		
	Integrale gebiedsontwikkelingen (Westland Oostland)	352			0			352	NRB en IODS	pm	pm
	Integrale gebiedontw. Duin- Bollenstreek	250			0			250	pm	pm	pm
	Duurzame energie en water	40-50			0			40-50	LNV begroting t/m 2010 VROM-begroting na 2010	pm	pm
LNV-2	Haarlemmermeer	pm			0			pm	NRB en ILG	BDU en pm	verevening
LNV-3	Ruggengraat voor natuur en recreatie in het Groene Hart (Natte As)	pm			33 voor kruising met A1	0	0	pm	NRB	ILG 120 mln. Prog. Groene Hart	0
LNV-4	Mooi en vitaal Delfland	pm			0			pm	NRB	ILG, Groenfonds Midden Delfland, Fonds DOP-NOAP, Brouwerakkoord, Hoogheemraadschap, en IODS	pm
VROM-1	Stadshavens Rotterdam	pm			0	279	0	pm	NRB, Topper en pm	gem. R'dam	HbR
VROM-2	Duurzaam bouwen in de Utrechtse regio	pm			0			pm	pm	pm	pm
VROM-3	Oude Rijnzone (inclusief Venster Bodegraven - Woerden)	80 - 150			0			80 - 150	NRB en Topper	gemeenten en prov.	verevening
VROM-4	Zuidplaspolder				0						
	Infrastructuur: parallelstructuur A12/A20	pm			0			pm	MIRT	Prov. MJP infra	
	Restveen, Gr. Waterparel, Zuidplas Noord	pm			0			pm	NRB	pm	verevening
VROM-5	Schaalsprong Almere 2030	20			2-8	0	0	12-18	NRB	pm	pm
VROM-6	Visie Randstad 2040	0									
OCW-1	Ruimte voor Kunst en Cultuur in de Randstad	pm			0	0	0		bestaande middelen		