



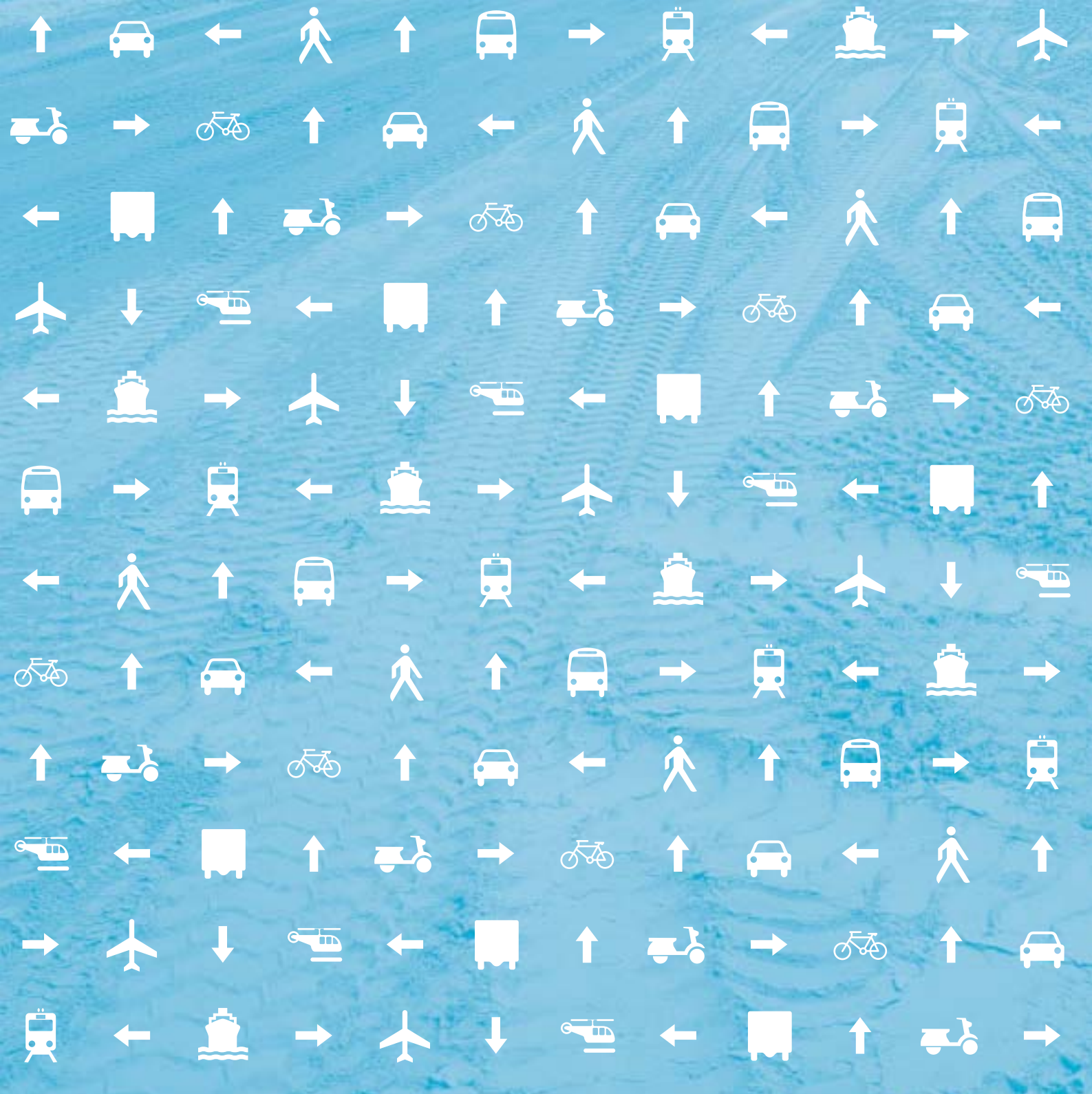
**mit**

verlenging 2011-2014

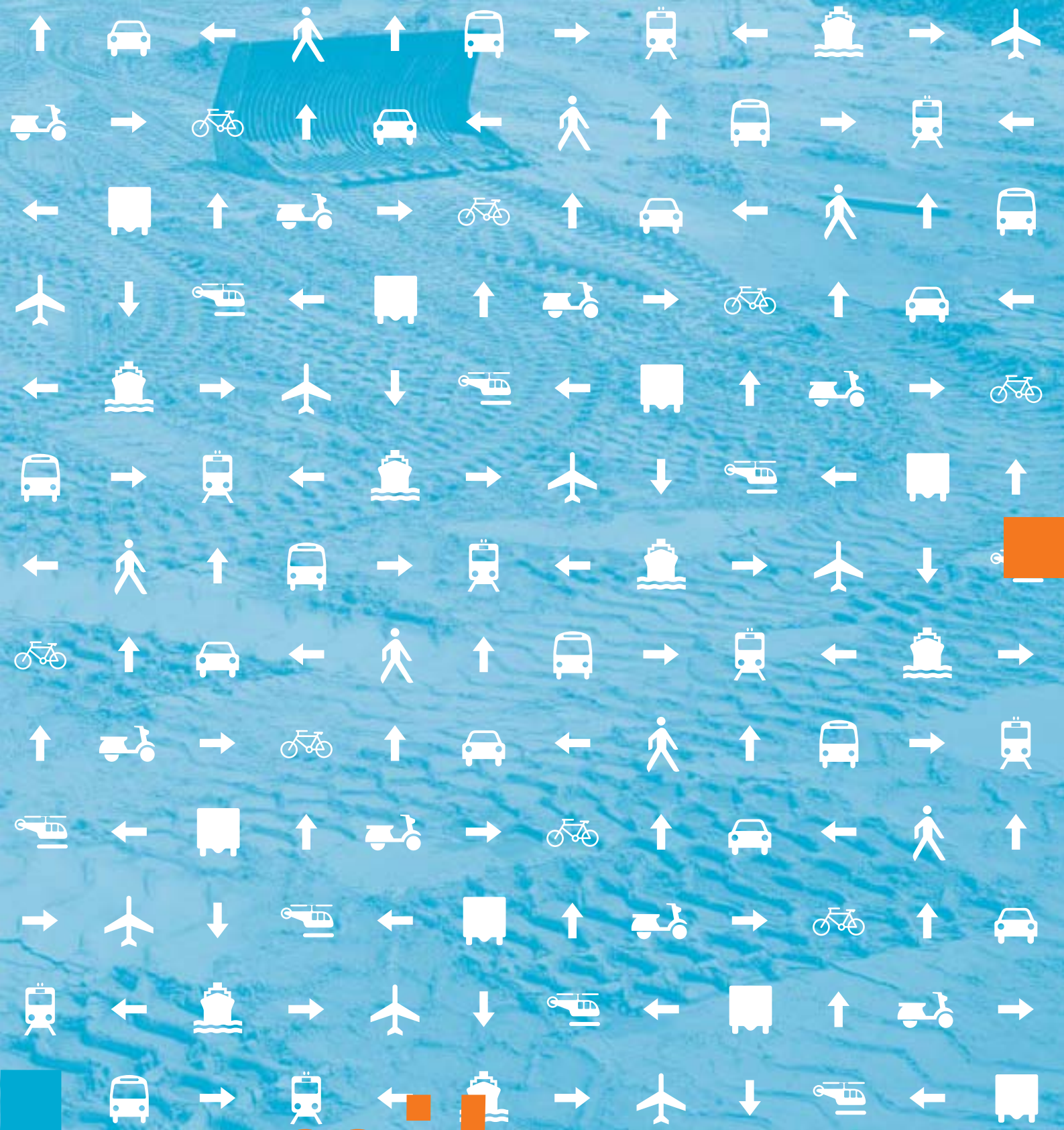
doorkijk 2015-2020



Ministerie van Verkeer en Waterstaat







**mit**

verlenging 2011-2014  
doorkijk 2015-2020



# Inhoudsopgave

## Hoofdstuk 1

### Waarom en hoe doortrekken van het MIT

1.1	Aanleiding	5
1.2	Aanpak	5
1.3	Ambities	6
	1.3.1 Hoofdwegen	6
	1.3.2 Railwegen	6
	1.3.3 Vaarwegen	6
1.4	Status en vervolgproces	6

## Hoofdstuk 2

### Financiering en maatregelen met budgettaire effecten

2.1	Financiering	7
	2.1.1 Hoofdstuk XII en Infrastructuurfonds	7
	2.1.2 Fonds Economische Structuurversterking	7
2.2	Maatregelen met budgettaire effecten	8
	2.2.1 Beprijzen	8
	2.2.2 Tol op wegenprojecten	8
	2.2.3 Doelmatiger aanbesteden en publiek-private samenwerking	9
	2.2.4 Succes van de maatregelen	9

## Hoofdstuk 3

### MIT 2011 - 2014: verlenging van de planperiode

3.1	Beheer en onderhoud	11
	3.1.1 Doorzetten beheer en onderhoud conform motto houwen voor bouwen	11
	3.1.2 Interdepartementaal Beleidsonderzoek en midterm review	11
3.2	Aanleg	12
	3.2.1 Doorloop	12
	3.2.2 Nieuwe hoofdwegen	12
	3.2.3 Consequenties nieuwe hoofdwegen voor categorie 2-projecten	13
	3.2.4 Spoortunnel Delft	13
3.3	Grote investeringsprojecten	13
3.4	Kwaliteit leefomgeving	14
3.5	Samenvatting verlenging MIT/SNIP 2011 - 2014	15

## Hoofdstuk 4

### MIT 2015 - 2020: een verkennende doorkijk

4.1	Inleiding	17
4.2	Financiële doorloop	17
	4.2.1 Beheer en onderhoud	17
	4.2.2 Aanleg en benutting	17
	4.2.3 Reservering grote regionale/lokale infrastructuurprojecten	17
	4.2.4 Kwaliteit leefomgeving	17
4.3	Gebiedsgerichte verkenning infrastructurele ontwikkelingen	18
	4.3.1 Noord-Nederland	18
	4.3.2 Oost-Nederland	18
	4.3.3 Noordvleugel Randstad	18
	4.3.4 Zuidvleugel Randstad	19
	4.3.5 Regio Utrecht - Amersfoort	19
	4.3.6 Zuidwest-Nederland	20
	4.3.7 Zuidoost-Nederland	20
4.4	Samenvatting doorkijk MIT/SNIP 2015 - 2020	20





## hoofdstuk 1

# Waarom en hoe doortrekken van het MIT

## 1.1 Aanleiding

Bij de Kamerbehandeling van het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) op 8 en 15 december 2003 heeft de minister van Verkeer en Waterstaat aangegeven dat bij de ontwerpbegroting 2005 een voorstel wordt gedaan voor de verlenging van de planperiode van het MIT voor de periode 2011 - 2014, waarbij ook een doorkijk naar de periode 2015 - 2020 wordt gegeven. Daarna is aan de Tweede Kamer via de brief over de hoofdlijnen van de Nota Mobiliteit (d.d. 28 mei 2004) aangegeven dat dit voorstel zal worden gekoppeld aan deel I van de PKB Nota Mobiliteit. Omdat sinds 2002 ook de waterkeren en de waterbeherenprojecten (SNIP-projecten) in het MIT zijn opgenomen, wordt in het vervolg ook wel gesproken over de verlenging en doorkijk van het MIT/SNIP. Met dit document wordt voldaan aan hetgeen door de Tweede Kamer is verzocht tijdens de MIT-behandeling in 2003 en wordt een reactie gegeven op de motie van Hofstra (29 200 HXII, nr. 99) over het gebruik van een langere planningstermijn voor het MIT. In die motie is ook verzocht om scenario's voor de voeding van het Infrastructuurfonds op te stellen. Hierop wordt in dit document ook ingegaan.

## 1.2 Aanpak

In dit document is het voorstel voor het verlenen van de planperiode van het MIT/SNIP opgenomen. Daarbij is onderscheid gemaakt tussen twee periodes, te weten de periode 2011 - 2014 (verlenging) en 2015 - 2020 (doorkijk). Dit onderscheid wordt ondermeer verklaard door het feit dat het kabinet voor de eerste periode heeft besloten over de inzet van middelen via met name het Fonds Economische Structuurversterking (FES).

In lijn met deze besluitvorming is een financieel belegd MIT/SNIP 2011 - 2014 opgesteld, waarbij er financiële reserveringen zijn gemaakt voor concrete projecten en programma's.

Voor de periode 2015 - 2020 (de doorkijk) is de investeringsbehoefte meer globaal, waardoor er geen concreet ingevuld infrastructuurprogramma kan worden opgesteld. Uitgaande van de ambities uit de Nota Mobiliteit en van het waterbeleid (waterkeren en waterbeheren) is een inventarisatie gemaakt van de aan te pakken knelpunten in de periode 2015 - 2020. Daarbij is aangegeven welke acties er al in gang zijn gezet en welke acties de komende jaren nog moeten starten om op termijn te kunnen komen tot een compleet investeringsprogramma voor de infrastructuur, zowel ten behoeve van de mobiliteit als de waterhuishouding. De uiteindelijke besluitvorming over de invulling van het infrastructuurprogramma voor de periode 2015 - 2020 zal aan een volgend kabinet worden overgelaten.

Voor beide periodes is een dwarsverband aangebracht tussen de rijksambities in de Nota Ruimte (stedelijke netwerken), de Gebiedsgerichte Economische Perspectieven (economische kernzones) en de Nota Mobiliteit (kwaliteit infrastructuurnetwerken) en de ambities vanuit de regio. Daarbij is gebruik gemaakt van een indeling van het land in zeven regio's:

1. Noord-Nederland: Groningen, Friesland en Drenthe
2. Oost-Nederland: Gelderland en Overijssel
3. Noordvleugel Randstad: Noord-Holland en Flevoland
4. Zuidvleugel Randstad: Zuid-Holland

5. Utrecht - Amersfoort: Utrecht

6. Zuid-West Nederland: Zeeland en het westelijke deel van Noord-Brabant

7. Zuid-Oost Nederland: Oostelijke deel van Noord-Brabant en Limburg.

Bij het invullen van de verlenging en doorkijk van het MIT/SNIP binnen deze regio's is uitgegaan van de bestaande spelregels voor besluitvorming. Voor erkenning van verkeer- en vervoerknelpunten uit de Nota Mobiliteit en de mogelijke oplossing daarvan geeft het *MIT-spelregelkader* de juiste besluitvormingsprocedure. De MIT-spelregels\*1) gaan uit van een drietal fasen in de besluitvorming: verkenningfase, planstudiefase en realisatiefase. In elk van deze fasen dient de minister een of meerdere besluiten te nemen of een project doorstroomt in de besluitvormingsprocedure. In de verlenging van het MIT/SNIP voor de periode 2011 - 2014 en de doorkijk naar 2015 - 2020 zal worden aangegeven hoe Verkeer en Waterstaat omgaat met de in de Nota Mobiliteit gesignaleerde knelpunten. De lijn daarbij is dat voor volledig nieuwe knelpunten een MIT-verkenning, conform de uitgangspunten van de Verkenning Nieuwe Stijl wordt uitgevoerd. Voor knelpunten waarvoor in het huidige MIT tot en met 2010 al planstudies lopen worden de lopende studies voortgezet, eventueel met aanpassing van de scope daarvan (als het studiegebied van de huidige studies niet volledig overeenkomt met het bereik van de nieuwe knelpunten).

Naast de projecten uit de Nota Mobiliteit wordt in de verlenging en de doorkijk van het MIT/SNIP ook aandacht besteed aan waterprojecten

1) Over recente aanpassingen in dit spelregelkader is de Tweede Kamer in juni 2004 geïnformeerd.

(waterbeheeren en waterkeren). Voor deze projecten zijn de spelregels voor natte infrastructuurprojecten (SNIP) ontwikkeld. Deze spelregels kennen net als het MIT-spelregelkader een besluitvormingsprocedure bestaande uit een verkenningfase, planstudiefase en een realisatiefase. De exacte inrichting van deze fasen verschilt op een aantal punten van het MIT-spelregelkader. Voor een nadere toelichting hierop wordt verwezen naar het MIT/SNIP-Projectenboek.

### 1.3 Ambities

De ambities uit de Nota Mobiliteit en het waterbeleid zijn – zoals hierboven aangegeven – leidend voor het invullen van de verlenging en doorkijk van het MIT/SNIP. Voor het waterbeleid geldt dat primair wordt gestreefd naar het hebben en houden van een veilig en bewoonbaar land. Verder heeft het waterbeleid als doel het instandhouden en versterken van gezonde en veerkrachtige watersystemen, waarmee een duurzaam gebruik wordt gegarandeerd. Het waterbeleid is vastgelegd in een programma, waarvoor tot en met 2020 financiële reserveringen zijn gemaakt.

In de Nota Mobiliteit zijn voor de hoofdwegen, railwegen en vaarwegen de volgende ambities vastgelegd:

#### 1.3.1 Hoofdwegen

De ambitie ten aanzien van de hoofdwegen is het realiseren van een betrouwbare en acceptabele reistijd, waar de volgende streefwaarden voor gelden:

- Voor snelwegen is de gemiddelde reistijd in de spits maximaal anderhalf keer zo lang als de reistijd buiten de spits. Over een afstand van bijvoorbeeld vijftig kilometer is dit maximaal 45 minuten;
- Op stedelijke (ring)wegen en niet-autonellewegen, die onderdeel zijn van het hoofdwegenet, is de gemiddelde reistijd in de spits maximaal twee keer zo lang als buiten de spits. Over een afstand van bijvoorbeeld tien kilometer is dit maximaal 12 minuten.

Daarnaast is de ambitie om de betrouwbaarheid zodanig te verbeteren dat in 2020 95% van alle verplaatsingen in de spits op tijd is, dat wil zeggen

maximaal 20% óf 10 minuten vroeger of later dan de verwachte reistijd.

De ambities zijn vertaald naar de verlenging en doorkijk van het MIT. Daarbij is ook de mogelijkheid open gehouden om projecten met een potentieel gunstig maatschappelijk rendement (maar die niet voldoen aan de bovengenoemde streefwaarden) nader af te wegen.

#### 1.3.2 Railwegen

Ten aanzien van het spoor kiest de Nota Mobiliteit voor het inzetten waar het spoor goed in is: het verwerken van grote vervoerstromen in de spits van en naar de grootstedelijk gebieden en het verwerken van maatschappelijk waardevolle goederenstromen. Voor het personenvervoer per spoor wordt prioriteit gegeven aan de hoofdverbindingssassen met meer dan 40.000 reizigers.

Om de verwachte groei van het personen- en goederenvervoer per trein tot en met 2020 op te vangen is verhoging van de betrouwbaarheid van het gehele spoorsysteem de sleutel tot succes. Met uitvoering van het herstelplan spoor (1<sup>e</sup> en 2<sup>e</sup> fase \*2) wordt een punctualiteit van 89 - 91% bereikt met ingang van 2008. Voor het spoor geldt in de periode 2011 - 2020 de ambitie om deze punctualiteit van 89 - 91% vast te houden. Het huidige spoornetwerk heeft na uitvoering van het herstelplan spoor voldoende capaciteit om de verwachte groei van zowel het personen- als het goederenvervoer op te vangen en kan daarboven nog enige extra groei aan. Tot en met 2020 zal worden ingezet op structureel onderhoud, het nemen van benuttingsmaatregelen en het vervangen van verouderde infrastructuur. Hierbij ligt de prioriteit bij die baanvakken en stations die bijdragen aan de kerntaak van het spoor (het vervoeren van grote aantallen personen en vervoer op de strategische goederenroutes) en de kosteneffectiviteit van de investeringen.

Het rijk zal de komende jaren een vervangingsplan opstellen en de diverse onderdelen van het hoofd railnet nader analyseren om de kostendekningsgraad te verhogen. Tevens zal ProRail zo snel als mogelijk de onderhoudsstrategie toespitsen op de prioriteiten en benadering uit de Nota

Mobiliteit. De resultaten hiervan (over circa 2 à 3 jaar) zullen uiteindelijk in de concrete programmering van het onderhouds- en vervangingsprogramma van ProRail tot uitdrukking komen.

#### 1.3.3 Vaarwegen

De ambitie voor de rijksvaarwegen is het realiseren van betrouwbare reistijden voor de binnenvaart op de hoofdverbindingssassen in 2020. Dat doet het rijk door het achterstallig onderhoud weg te werken en het vervolgens voorkomen van nieuw achterstallig onderhoud door voldoende middelen te reserveren voor het reguliere onderhoud. Hierdoor kunnen de rijksvaarwegen preventief worden onderhouden ten behoeve van alle functies. Daarnaast wil het rijk de autonome groei van de huidige markten voor de binnenvaart faciliteren met dezelfde kwaliteit. Daar waar deze groei tot capaciteitsknelpunten op de rijksvaarwegen gaat leiden, zal het rijk in de periode tot en met 2020 benuttingsmaatregelen treffen. Een maatschappelijke kosten-batenanalyse zal een dergelijke investering moeten rechtvaardigen.

### 1.4 Status en vervolgproces

Artikel 4 van de Planwet Verkeer en Vervoer schrijft voor dat het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport ook geldt als het uitvoeringsprogramma van het nationale verkeer- en vervoerplan (zijnde de Nota Mobiliteit). De voorbereiding en de besluitvorming van het verlengde MIT/SNIP en de Nota Mobiliteit lopen daarom gelijk op. Het verlengde MIT/SNIP is echter geen onderdeel van de Planologische Kernbeslissing van de Nota Mobiliteit en zal deze procedure dan ook niet doorlopen. Wel zal het verlengde MIT/SNIP – vanwege de koppeling met de inhoud van de Nota Mobiliteit – onderdeel zijn van de geplande bestuurlijke overleggen over de Nota Mobiliteit.

Na de bestuurlijke overleggronde en de formele inspraakronde voor de Nota Mobiliteit zal deel III van de PKB worden vastgesteld. Bij die vaststelling (gepland in het voorjaar van 2005) zal ook een geactualiseerd beeld worden gegeven van het uitvoeringsprogramma van de Nota Mobiliteit, te weten de verlenging en doorkijk van het MIT/SNIP.

2) Over de inzet van de voor de 2<sup>e</sup> fase van het herstelplan gereserveerde middelen wordt definitief besloten als de concretisering en optimalisatie optimaal zijn uitgewerkt. Hiervoor wordt in 2006 een midterm review uitgevoerd.



## hoofdstuk 2

# Financiering en maatregelen met budgettaire effecten

In dit hoofdstuk wordt een beschrijving gegeven van de instrumenten voor financiering van de ambities uit de Nota Mobiliteit en van het waterbeleid voor de periode 2011 - 2020. De nadruk ligt daarbij op de zaken, die van belang zijn voor de verlenging/doorkijk van het MIT/SNIP. Ook wordt in dit hoofdstuk aandacht geschonken aan de in de Nota Mobiliteit opgenomen maatregelen met budgettaire effecten. Concreet gaat het daarbij om doelmatiger (en waar mogelijk innovatief) aanbesteden en PPS, tolheffing en beprijzing.

## 2.1 Financiering

### 2.1.1 Hoofdstuk XII en Infrastructuurfonds

Voor de financiering van het beheer en onderhoud, de benutting en de aanleg van droge en natte infrastructuur zijn het Infrastructuurfonds en een deel van hoofdstuk XII van de rijksbegroting de belangrijkste financieringsbronnen voor Verkeer en Waterstaat.

Op hoofdstuk XII worden met ingang van de begroting 2005 - 2009 de uitgaven voor de Brede Doeluitkering (bestaande uit de gebundelde doeluitkering, de middelen voor exploitatie van het openbaar vervoer en de middelen voor Duurzaam Veilig) verantwoord. De beschikbare budgetten

op hoofdstuk XII (voor wat betreft de BDU) zijn voor de periode 2011 - 2020 doorgetrokken met als basisjaar 2009. Daarbij wordt rekening gehouden met een reële groei van 2,1%. Dit leidt tot het beeld dat er voor de BDU circa € 18,3 miljard beschikbaar is in de periode 2011 - 2020, waarvan € 6,9 miljard in de periode 2011 - 2014. Omdat de uitgaven voor de BDU met ingang van de begroting 2005 - 2009 via hoofdstuk XII worden verantwoord, maken ze geen deel meer uit van het MIT/SNIP.

Tevens wordt via hoofdstuk XII een bijdrage uit de algemene middelen aan het Infrastructuurfonds gedaan. Op het Infrastructuurfonds worden de uitgaven voor droge en natte rijksinfrastructuur en de bijdrage van het rijk aan grote regionale/lokale infrastructuurprojecten verantwoord. Voor de bijdrage aan het Infrastructuurfonds wordt gerekend met een reële groei van 2,8%. Hiervan uitgaande is er in de periode 2011 - 2020 circa € 60,5 miljard beschikbaar, waarvan € 22,4 miljard in de periode 2011 - 2014. In dit beschikbare budget is rekening gehouden met opbrengsten uit de vervoersconcessie voor de HSL-Zuid. De opbrengsten bestaan uit een jaarlijks door de exploitant van de HSL-Zuid te betalen gebruikersbijdrage. Tegenover de opbrengsten staan ook uitgaven voor de rijks-overheid, omdat voor de HSL-Zuid jaarlijks een beschikbaarheidsvergoeding aan de Infraprovider moet worden betaald. Deze kosten zijn

meegenomen als beheer- en onderhoudskosten voor railwegen in de periode 2011 - 2020. Het verschil tussen de opbrengsten en uitgaven wordt vanaf 2016 tot en met 2020 ten gunste gebracht van het Fonds Economische Structuurversterking (FES). Hiermee is een bedrag van € 106 miljoen gemoeid.

De voeding van het Infrastructuurfonds is niet gekoppeld aan de opbrengsten uit autobelastingen. Met de motie Van Hijum/Hofstra (29 644, nr. 2) verzoekt de Tweede Kamer de regering te onderzoeken of een dergelijke koppeling er kan komen om zo de inkomstzekerheid voor infrastructuur te vergroten. De minister van Financiën zal separaat reageren op deze motie.

### 2.1.2 Fonds Economische Structuurversterking

Voor de financiering van de ambities uit de Nota Mobiliteit zijn ook de middelen, die via het Fonds Economische Structuurversterking (FES) in de periode 2011 - 2020 beschikbaar komen, van belang. Dit fonds wordt voornamelijk gevoed met aardgasbaten en de opbrengsten van verkoop van staatsdeelnemingen. Uit het fonds kunnen uitgaven worden gedaan voor investeringsprojecten van nationaal belang, die de economische structuur versterken. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen ruimtelijk-economische investeringen, investeringen in milieu/natuur en investeringen in kennis. Voor de periode 2011 - 2020



wordt op dit moment rekening gehouden met een bedrag van circa € 9,1 miljard in het ruimtelijk-economische domein van het FES (80%-domein)\*3), waarvan circa € 4,3 miljard neerslaat in de periode 2011 - 2014. Hiervan gaat reeds een bedrag van € 1,3 miljard naar het Project Mainportontwikkeling Rotterdam (zie hoofdstuk 3).

Het kabinet heeft voor de periode 2011 - 2014 besloten de overige middelen uit het ruimtelijk-economisch domein (€ 3 miljard) en een deel van het domein voor natuur/milieu van het FES (€ 350 miljoen) voorlopig te reserveren voor uitvoering van de Nota Mobiliteit en de Nota Ruimte. Voor uitvoering van de Nota Mobiliteit gaat het daarbij om een bedrag van € 2,45 miljard. Besluitvorming over formele toewijzing van FES-middelen in de periode 2015 - 2020 zal plaatsvinden door een volgend kabinet.

## 2.2 Maatregelen met budgettaire effecten

### 2.2.1 Beprijzen

In de Nota Mobiliteit heeft het kabinet aangegeven dat een andere manier van betalen voor het gebruik van de weg noodzakelijk is om de betrouwbaarheid te kunnen verbeteren, de reistijd te beperken en daarmee de economie te versterken. Een andere manier van betalen voor het gebruik van de weg is een kosteneffectief middel om de bereikbaarheid te verbeteren. Daarom treft het kabinet alle voorbereidingen om de invoering van beprijzen door een volgend kabinet mogelijk te maken. Het systeem dient effectief, efficiënt, robuust en maatschappelijk houdbaar te zijn. Dat vereist draagvlak. Niet alleen voor beprijzen in het algemeen, maar ook voor de uitwerking en dat is juist het punt waarop de ideeën uiteenlopen.

Het kabinet stelt het Platform Betalen voor Mobiliteit in om via overleg tussen maatschappelijke organisaties, andere overheden en

deskundigen tot maatschappelijk gedragen uitwerkingen van een andere manier van betalen voor het gebruik van de weg te komen. Het Platform rapporteert in het voorjaar van 2005 over zijn bevindingen. De inspraakreacties, de bevindingen van het Platform en het overleg met de andere overheden worden verwerkt in PKB deel III van de Nota Mobiliteit.

Invoering van prijsbeleid heeft invloed op de vraag naar automobilititeit. Door prijsbeleid in te voeren hoeven minder knelpunten via bouwmaatregelen opgelost te worden. Op dit moment wordt een vermindering van de bouwopgave voor wegen ingeschat op € 3 miljard à € 7 miljard, afhankelijk van de vorm en condities waaronder prijsbeleid wordt ingevoerd.

### 2.2.2 Tol op wegenprojecten

Tol op wegenprojecten wordt gezien als één van de mogelijkheden voor een deel van de financiering van de Nota Mobiliteit. Met de invoering van tol wordt beoogd extra inkomsten te genereren om wegen of kunstwerken (tunnels en bruggen) deels te bekostigen. Tolheffing biedt de mogelijkheid inkomsten te genereren, waarmee projecten eerder kunnen worden gerealiseerd. Voor de weggebruiker is het gunstig dat projecten eerder worden gerealiseerd, omdat daarmee de bereikbaarheid verbetert. Voor de overheid en het bedrijfsleven biedt tolheffing een ankerpunt voor publiek-private samenwerking om projecten efficiënter te realiseren. Het overdragen van risico's aan marktpartijen is dan ook een belangrijk aspect bij tol.

Onder de Wet Bereikbaarheid en Mobiliteit zijn tot op heden geen tolprojecten tot stand gebracht. Gelet op de behoefte tot uitbreiding van infrastructuur en het gegeven dat er beperkte financiële middelen ter beschikking staan (in relatie tot de ambities), wordt een wijzigingsvoorstel voor de WBM ingediend. Op basis van concrete projecten wordt onderzocht welke aanpassing van de WBM de mogelijkheid geeft om gunstige condities voor tol te creëren. Daarbij kan het gaan om de tariefstelling, voorwaarden aan de wijze van betalen en effecten van tolheffing elders op het

3) Dit bedrag is exclusief het verschil tussen opbrengsten voor de vervoersconcessie voor de HSL-Zuid en de uitgaven als gevolg van de beschikbaarheidsvergoeding aan de infraprovider. Hiermee is in de periode 2016 - 2020 een bedrag van € 106 miljoen gemeoid.

wegennetwerk, inclusief de mogelijkheden voor automobilisten om een andere route te kiezen. In de wet zal in elk geval de mogelijkheid opgenomen worden om tol te kunnen heffen op bestaande wegen.

De ontwikkelingen op het gebied van tol zullen verder worden gezien in relatie tot de ontwikkelingen bij beprijzing. Bij PKB deel III zullen de mogelijke opbrengsten van eventuele tolprojecten nader worden geconcretiseerd. Op dit moment wordt gedacht aan mogelijke opbrengsten bij de A6/A9 Schiphol - Almere, A4 Delft - Schiedam, A27 Merwedeburg/Hoge Snelweg, A4/A15 corridor, A2/A12/A27 Ring Utrecht en A10 Coentunnel.

### 2.2.3 Doelmatiger aanbesteden en publiek-private samenwerking

Met doelmatiger (en mogelijk meer innovatief) aanbesteden en publiek-private samenwerking wordt allereerst beoogd efficiencywinst te behalen door het gebruik van bepaalde contractvormen (zoals DBFM-contracten). Ten tweede wordt ernaar gestreefd extra middelen te genereren en/of een hogere kwaliteit van een project te realiseren door gebiedsontwikkeling en de opbrengsten daarvan voor de financiering van nieuwe projecten te gebruiken.

De nadruk zal de komende jaren met name moeten liggen op het creëren van een andere manier van samenwerken tussen markt en overheid. Risicoverdeling neemt hierbij een belangrijke plaats in. De manier waarop Verkeer en Waterstaat om denkt te gaan met aanbestedingsvormen en PPS is eerder aan de Tweede Kamer gemeld via de Kaderbrief PPS en Innovatief aanbesteden (kenmerk HW/Upps 2004/5862 d.d. 7 juli 2004) en bij antwoorden op kamervragen.

### 2.2.4 Succes van de maatregelen

De drie hierboven genoemde maatregelen geven een ambitie van Verkeer en Waterstaat weer om een sluitende financiering van de Nota Mobiliteit te krijgen. Mocht gedurende de uitvoering van de Nota Mobiliteit blijken dat de inzet op doelmatig

(en waar mogelijk innovatief) aanbesteden, PPS en betolling anders uitvalt of de geraamde effecten van prijsbeleid anders uitvallen, dan worden uitgaande van de thans beschikbare middelen knelpunten eerder of pas na 2020 aangepakt.





## hoofdstuk 3

# MIT 2011 - 2014: verlenging van de planperiode

In dit hoofdstuk wordt een overzicht gegeven van de zaken, die in het verlengde MIT/SNIP 2011 - 2014 zijn opgenomen. Het gaat daarbij om bestaande en nieuwe projecten en om programma's.

## 3.1 Beheer en onderhoud

### 3.1.1 Doorzetten beheer en onderhoud conform motto *houwen voor bouwen*

De Nota Mobiliteit heeft als ambitie het beheer en onderhoud van de netwerken voor hoofdwegen, railwegen en waterwegen – onder het motto *houwen voor bouwen* – op orde te brengen.

Op het gebied van hoofdwegen wordt gestreefd naar het verminderen van het aantal storingen, stremmingen en defecten, waardoor de betrouwbaarheid voor de gebruiker weer kan toenemen. Hiertoe worden niet alleen reguliere beheer- en onderhoudsmaatregelen getroffen, maar worden ook verkeersmanagementsystemen en kunstwerken vervangen.

Ten aanzien van de railwegen wordt ook gestreefd naar het verbeteren van de betrouwbaarheid. Om dit te bereiken worden niet alleen reguliere beheer- en onderhoudsmaatregelen (bijvoorbeeld het onderhoud aan bestaande infrastructuur) getroffen, maar worden ook vervangingsinvesteringen gedaan (zoals de vervanging

van systemen voor energievoorziening en beveiliging) en zullen maatregelen worden getroffen om de in het MIT tot en met 2010 opgenomen infrastructuur te onderhouden.

Voor de waterwegen tenslotte wordt ook gestreefd naar verbetering van de betrouwbaarheid, zodat uiteindelijk de aan- en afvoer van water en een veilige en betrouwbare afwikkeling van het scheepvaartverkeer gewaarborgd kunnen worden conform het Beheerplan voor de Rijkswateren (BPRW). Om dit te realiseren zullen na 2010 naast het treffen van reguliere beheer- en onderhoudsmaatregelen, ook taken uitgevoerd worden op het gebied van de Wet Verontreiniging Oppervlaktewateren. Verder zullen enkele grote onderhoudsprojecten uitgevoerd worden en zal door het rijk mogelijk een onderhoudsbijdrage geleverd moeten worden voor de provinciale Fries - Groningse kanalen.

Om het bovenstaande mogelijk te maken is er in de periode 2011 - 2014 in totaal een bedrag van circa € 10,2 miljard in het Infrastructuurfonds opgenomen voor het uitvoeren van het reguliere beheer en onderhoud en het inhalen van achterstanden bij het beheer en onderhoud op alle modaliteiten (inclusief de 2<sup>e</sup> fase van het herstelplan spoor na 2010). Hierin is ook een bedrag opgenomen voor het uitvoeren van vervangingsmaatregelen op het spoor. Voor het onderhoud aan de waterkeren is er tot slot een bedrag van € 400 miljoen gereserveerd in de periode 2011 -

2014. In totaal tellen de uitgaven voor beheer en onderhoud en vervanging op tot een bedrag van circa € 10,6 miljard in de periode 2011 - 2014.

### 3.1.2 Interdepartementaal Beleidsonderzoek en midterm review

In het hierboven genoemde budget is rekening gehouden met de mogelijkheden van doelmatig en waar mogelijk innovatief aanbesteden en het differentiëren binnen de programma's op basis van het economisch rendement. Per saldo neemt daarmee het effect van de inzet van de beschikbare middelen toe. De besluitvorming over het uiteindelijke beslag dat het totale beheer- en onderhoudsbudget in de periode 2011 - 2014 zal leggen op de beschikbare middelen is afhankelijk van de uitkomsten van de monitoring en evaluatie van de voortgang van de plannen van aanpak uit 2003. Deze zogenaamde *midterm review* zal in 2006 worden opgeleverd. Naast de feitelijke ontwikkeling van de beheer- en onderhoudsachterstanden zijn ook de uitkomsten van een Interdepartementaal Beleidsonderzoek (IBO) Beleid en onderhoud input voor de midterm review. Het IBO, dat in 2005 opgeleverd moet worden, zal de vraag naar het maatschappelijke rendement van beheer en onderhoud verder uitwerken en beantwoorden, zodat in de toekomst de besluitvorming rond de uitgaven voor beheer en onderhoud van de rijksinfrastructuur beter kan plaatsvinden. Centrale vraagstelling van het IBO is hoe de besluitvorming over (beleid en

uitvoering van) onderhoud van infrastructuur beter onderbouwd kan worden, zodat

- een goede prioriteitstelling – zoveel mogelijk rekening houdend met het (maatschappelijk) nut van infrastructuur – bevordert wordt en;
- de aanwending van onderhoudsgelden zo doelmatig mogelijk plaatsvindt.

Ook hierbij dient opgemerkt te worden dat als de inzet op doelmatig en waar mogelijk innovatief aanbesteden anders uitvalt, knelpunten – uitgaande van de thans beschikbare middelen – eerder of pas na 2020 worden aangepakt.

## 3.2 Aanleg

### 3.2.1 Doorloop

Een aantal projecten uit het huidige MIT/SNIP tot en met 2010 heeft een financiële doorloop na 2010. Deze doorloop is gebaseerd op de begroting 2005 - 2009, waarin de besluitvorming over doelmatiger aanbesteden (ingevuld via structurele verlaging van budgetten op het Infrastructuurfonds) is verwerkt. In de doorloop zijn zowel projecten opgenomen die voor 2010 starten als projecten die – als gevolg van de herprioritering naar aanleiding van het Hoofdlijnenakkoord 2003 – pas na 2010 starten. Het programma voor de waterprojecten (waterkeren/waterbeheren) is een programma dat al tot en met 2020 gevuld is met financiële reserveringen. De afspraken uit dit programma zijn eveneens opgenomen als doorloop. Verder is in de doorloop rekening gehouden met een reservering voor het programma regionaal/lokaal van circa € 0,7 miljard. Hieruit zal ondermeer het rijksdeel voor de financiering van het oostelijk deel van de Rijn-Gouwelijn worden opgenomen (in totaal € 140 miljoen). Tot slot is in de doorloop voor de periode 2011 - 2014 ook een reservering van € 151 miljoen opgenomen voor het project N31 Haak om Leeuwarden. Over de Haak zijn afspraken gemaakt bij de MIT-behandeling op 8 en 15 december 2003, die nu worden nagekomen. Naar aanleiding van de motie Hofstra (29 200 XII, nr. 100) is de toezegging gedaan dat de financiële consequenties van de N31 zoveel mogelijk zouden worden meegenomen in het verlengde

MIT/SNIP. Overigens geldt voor de N31, dat het project formeel pas beoordeeld kan worden als de Trajectnota/MER gereed is. Afhankelijk van de Trajectnota (die is voorzien voor najaar 2004) zal worden bezien hoe precies met de financiële reservering zal worden omgegaan.

In totaal is met de doorloop van het huidige MIT/SNIP in de periode 2011 - 2014 een bedrag gemoeid van € 8,4 miljard. Een totaaloverzicht van de projecten die een financiële doorloop na 2010 kennen is opgenomen in bijlage 1.

### 3.2.2 Nieuwe hoofdwegen

In de Nota Mobiliteit wordt voor het hoofdwegenprogramma een extra aanlegprogramma voorzien, bovenop de doorloop. Een analyse naar de knelpunten op de weg (conform de streefwaarden van 1,5x en 2x de reistijd op respectievelijk doorgaande snelwegen en ringwegen) voor de periode 2011 - 2020 levert een bouwopgave op (inclusief benutting) van circa € 21,5 miljard \*4), rekening houdend met de effecten van doelmatiger (en waar mogelijk innovatief) aanbesteden en tol. Met introductie van prijsbeleid zou dit bedrag – afhankelijk van de vorm en condities van prijsbeleid – mogelijk teruggebracht kunnen worden met € 3 à 7 miljard \*5). Dit betekent dat er ook met prijsbeleid bouwmaatregelen getroffen moeten worden om te voldoen aan de ambities uit de Nota Mobiliteit. "Mocht blijken dat de inzet op doelmatiger aanbesteden, PPS, tol en beprijzen anders uitvalt, zullen knelpunten – uitgaande van de thans beschikbare middelen – eerder of pas na 2020 worden aangepakt."

Voor de periode 2011 - 2014 is het de intentie te starten met de uitvoering van een flink aantal projecten ter oplossing van enkele grote knelpunten. Het gaat hierbij om knelpunten, die (1) vanuit verkeer- en vervoerkundige optiek urgent zijn om aan te pakken, (2) beleidsmatig en verkeer- en vervoerkundig robuust zijn (dat wil zeggen, dat de aanleg van nieuwe infrastructuur hier altijd aan de orde zal zijn, zelfs al zou een vorm van prijsbeleid zijn ingevoerd) en (3) zich bevinden op de hoofdverbindingssassen uit de Nota Ruimte en daarbinnen grotendeels op de triple A-wegen.

Voor het aanpakken van deze knelpunten is in de periode 2011 - 2014 een bedrag van circa € 2,85 miljard beschikbaar, waarvan € 2,45 miljard via voorlopige reserveringen uit het FES en € 0,4 miljard via het Infrastructuurfonds. Hieronder worden de knelpunten benoemd en wordt voor de betreffende regio's aangegeven welke acties nu gestart worden om een begin van de oplossing van de knelpunten mogelijk te maken. Voor de afronding hiervan zullen ook in de periode 2015 - 2020 financiële middelen benodigd zijn. Een concrete toedeling van het beschikbare budget zal plaatsvinden als de oplossingen nader zijn uitgewerkt.

#### Noordvleugel Randstad

- A2 Amsterdam - Utrecht (ook koppeling met regio Utrecht - Amersfoort)  
Actie: Voortzetten bestaande planstudie A2 Holendrecht - Oudenrijn en mogelijk aanpassen van de scope.
- Schiphol - Almere (inclusief Hollandse Brug)  
Actie: Voortzetten bestaande planstudie Schiphol - Almere (inclusief Hollandse Brug).

#### Zuidvleugel Randstad

- A15 Maasvlakte - Vaanplein  
Actie: Voortzetten bestaande planstudie A15 Maasvlakte - Vaanplein en mogelijk aanpassen van de scope.

Op dit moment is in het MIT tot en met 2010 een bedrag voor de A15 opgenomen van € 526 miljoen. Dit bedrag is onvoldoende om het totale project te financieren. Er zijn aanvullende middelen nodig om de problematiek op de A15 op te lossen. Tegelijkertijd wordt voor de aanpak van de totale corridor A15 en A4 (zowel gedeelte Hoogvliet - Klaaswaal als het gedeelte Dinteloord - Bergen op Zoom) een onderzoek uitgevoerd naar de mogelijkheden van PPS. Afhankelijk van de uitkomsten daarvan, zal worden bezien hoe de aanpak en financiering van de gehele corridor eruit zou kunnen zien. Daarbij zullen dan de beschikbare middelen voor de A15 Maasvlakte - Vaanplein en de A4 Dinteloord - Bergen op Zoom\*6) worden betrokken.

4) Dit bedrag is inclusief de directe uitvoeringskosten (duu's).

5) Voor de periode 2011 - 2014 wordt op dit moment geen rekening gehouden met een mogelijk effect van prijsbeleid. Dit betekent dat de mogelijke effecten zich allemaal in de periode 2015 - 2020 zullen voordoen. Afhankelijk van de discussies over prijsbeleid kan dit veranderen.



- A4 Den Haag - Leiden  
Actie: Voortzetten bestaande planstudie A4 De Hoek - Prins Clausplein en mogelijk aanpassen van de scope.

#### Regio Utrecht - Amersfoort

- A2/A12 Zuidwest Ring Utrecht en A27 Oost Ring Utrecht  
Actie: Starten van een gebiedsgerichte verkenning voor de verkeer- en vervoerproblematiek rondom Utrecht. Daarbij is in ieder geval de verwachting dat er op de Zuidwest Ring en de Oost Ring infrastructuurmaatregelen getroffen moeten worden in de periode 2011 - 2014. Om uitvoering daarvan mogelijk te maken zal vóór of bij het uitkomen van deel III van de PKB Nota Mobiliteit een besluit tot planstudie moeten worden genomen voor deze projecten.
- A27 Lunetten - Hooipolder (ook koppeling met regio Zuidwest-Nederland)  
Actie: Starten van een planstudie als vervolg op de verkenning A27 Breda - Utrecht.



### 3.2.3 Consequenties nieuwe hoofdwegen voor categorie 2-projecten

In het huidige MIT/SNIP is bij het hoofdwegenprogramma een overzicht met categorie 2-projecten opgenomen. Het gaat hierbij om projecten, waarvoor tot en met 2010 geen financiële middelen zijn gereserveerd, maar waarvoor wel planstudies worden uitgevoerd. Ten behoeve van de verlenging en doorkijk van het MIT/SNIP is dit overzicht geactualiseerd.

Van drie categorie 2-projecten in het huidige MIT/SNIP is het de intentie de uitvoering in de periode 2011 - 2014 te starten. De bestaande planstudies voor deze projecten zullen worden voortgezet, mogelijk met aanpassing van de scope. Het gaat om A15 Maasvlakte - Vaanplein, A2 Holendrecht - Oudenrijn (vanaf nu A2 Amsterdam - Utrecht) en de N31 Haak om Leeuwarden. Voor deze drie projecten is een financiële reservering opgenomen in het verlengde MIT/SNIP.

Naast deze drie categorie 2-projecten (die zijn opgenomen in het verlengde MIT/SNIP) zijn er ook categorie 2-projecten, die gekoppeld kunnen

worden aan de doorkijk van het MIT/SNIP voor de periode 2015 - 2020. De manier waarop met die projecten wordt omgegaan, komt aan bod in hoofdstuk 4.

Een deel van de categorie 2-projecten kan niet direct gekoppeld worden aan de verlenging en de doorkijk van het MIT/SNIP. Op basis van de huidige kennis zijn deze projecten in de periode tot en met 2020 niet nodig om een verkeer- en vervoerknelpunt op basis van de ambities van de Nota Mobiliteit op te lossen. De projecten zullen daarom nader worden bezien in relatie tot de verlenging en doorkijk. Concreet gaat het om A1 Barneveld - Deventer, A1 Deventer - Hengelo, A2 Leenderheide - Budel en A7 Zuidelijke Ringweg Groningen fase 2. Voor de A28 Hattemerbroek - Zwolle - Meppel en kortsluiting A28/A32 gaat het om de verdere uitbreiding na afronding van de ZSM-maatregelen.

### 3.2.4 Spoortunnel Delft

Het kabinet heeft voor de periode 2011 - 2014 geen reservering opgenomen voor het project

Spoortunnel Delft. Het project vormt geen verkeer- en vervoerknelpunt op basis van de Nota Mobiliteit en krijgt – mede door de budgettaire spanning in deze periode – geen prioriteit.

## 3.3 Grote investeringsprojecten

In december 2003 heeft het kabinet enkele besluiten genomen over vier grote investeringsprojecten, te weten Project Mainportontwikkeling Rotterdam, Noordvleugel, Zuiderzeelijn en de Noodoverloopgebieden. De Tweede Kamer is hierover in februari 2004 geïnformeerd. Nadien heeft het kabinet nog aanvullende besluiten genomen over (een deel van) deze projecten. Al deze kabinetsbesluiten zijn verwerkt in de verlenging en doorkijk van het MIT/SNIP. Hieronder worden ze per investeringsproject kort samengevat:

#### Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR)

Gezien het nationale belang van de mainport Rotterdam heeft het kabinet op 19 december 2003 besloten om financieel bij te dragen aan het oplossen van het ruimtetekort van de

6) Voor dit project is een bedrag van € 61 miljoen in het MIT tot en met 2010 gereserveerd.

7) Hierbij kan worden gedacht aan de A15 Maasvlakte - Vaanplein. Bij de besluitvorming over de A15 zal de post "ontsluitende infrastructuur" worden betrokken, mede in relatie tot de anderszins beschikbare / beschikbaar te stellen bedragen voor de A15.

Rotterdamse haven en aan de verbetering van de leefomgeving in de regio Rijnmond. Naast de voorgenomen deelname van het rijk in het Havenbedrijf Rotterdam is op 25 juni 2004 een kabinetsbesluit genomen over de maximale rijksbijdrage aan de uitvoering van de drie deelprojecten (landaanwinning, 750 hectare natuur- en recreatiegebied en Bestaand Rotterdams Gebied). De afspraken op hoofdlijnen zijn vastgelegd in het bestuursakkoord PMR tussen Rijk, provincie Zuid-Holland, Stadsregio Rotterdam, gemeente Rotterdam en het Havenbedrijf Rotterdam.

Ook wordt bestudeerd of – en zo ja welke – eventuele aanpassingen wanneer nodig zouden kunnen zijn om een goede bereikbaarheid van de Rotterdamse Havens via de achterlandverbindingen in de toekomst voldoende veilig te stellen.

Een belangrijk deel van de Rijksbijdrage aan PMR zal worden verantwoord op het Infrastructuurfonds, waaronder de bijdrage ad € 1.300 miljoen die vanuit het FES voor PMR beschikbaar is gesteld. Deze budgettaire effecten zijn betrokken bij het opstellen van het MIT tot en met 2014 en de doorkijk tot en met 2020.

#### Zuiderzeelijn

Het betreft hier de geplande rijksinvestering van maximaal € 2,73 miljard (NCW 2010, prijspeil 2002), die is herbevestigd door het kabinet in het kader van de Nota Ruimte. Voor de Zuiderzeelijn wordt een geïntegreerde tracé/m.e.r.-aanbestedingsprocedure doorlopen. De eerste fase van deze procedure is de prijsvraag voor marktpartijen. Nadat de resultaten van de prijsvraag bekend zijn wordt in 2006 een go/no go beslissing genomen voor het al dan niet vervolgen van de geïntegreerde procedure. Bij dit besluit worden alle alternatieven van de Zuiderzeelijn betrokken. De Zuiderzeelijn geeft ook input aan de samenhangende besluiten die in 2006 voor een aantal projecten in de Noordvleugel worden genomen (zoals de Zuidas, de planstudie Schiphol - Almere en een review op de verstedelijkingsopgave Almere).

Voor het starten van de prijsvraag zal het rijk met de decentrale overheden in het Noorden (provincies Groningen, Friesland, Drenthe en Flevoland

en de halteplaatsgemeenten) een Samenwerkingsovereenkomst sluiten. Hierin worden afspraken gemaakt omtrent de gezamenlijke verantwoordelijkheid voor de ontwikkeling van de Zuiderzeelijn, inclusief het leveren van een substantiële financiële bijdrage van de regio. De ondertekening van de Samenwerkingsovereenkomst vindt plaats nadat deze in de Tweede Kamer is besproken, waarbij de Tweede Kamer de resultaten van de Tijdelijke Commissie Infrastructuur (TCI) heeft kunnen betrekken (planning eind 2004). Ook met de Noord-Hollandse partijen worden in deze periode afspraken gemaakt over samenwerking.

Op dit moment wordt rekening gehouden met rijksinvesteringen in de periode 2009 tot en met 2016. In de periode 2011 - 2014 gaat het om ruim € 2 miljard via het Infrastructuurfonds.

#### Noordvleugel (planstudie Schiphol - Almere inclusief Hollandse Brug)

Tot de start van een planstudie is besloten in relatie tot de Nota Ruimte (inclusief raming van de middelen). In de periode 2011 - 2020 wordt – als onderdeel van de totale bouwopgave uit de Nota Mobiliteit – rekening gehouden met een bedrag van € 4,5 miljard, dat benodigd is voor de oplossing van wegnelpunten in de Noordvleugel. Voor de periode 2011 - 2014 is een voorlopige reservering in het FES gemaakt van € 2 miljard. Deze reservering maakt onderdeel uit van de totale FES-reservering voor de aanleg van nieuwe wegen à € 2,45 miljard. In 2006 zal een besluit genomen worden over de hoofdvarianten uit de planstudie Schiphol - Almere en over de voorlopige reservering.

#### Noodoverloopgebieden

In het kader van de Nota Ruimte worden ruimtelijke reserveringen gepleegd voor de noodoverloopgebieden. Deze vormen één van de alternatieven in de Rampenbeheersingsstrategie Rijn en Maas. Bij een definitief besluit hierover worden alle mogelijkheden in beschouwing genomen, te weten noodoverloopgebieden, compartimenteren, veiligheidsnormen verhogen, maatregelen in het internationale stroomgebied van de Rijn en de Maas buiten Nederland en het verder nemen van orga-

nisatorische maatregelen. In 2006 neemt het kabinet dit definitieve besluit in samenhang met de Planologische Kernbeslissing (PKB) Ruimte voor de Rivier. Vooruitlopend op dit besluit heeft het kabinet een financiële reservering van € 500 miljoen in het Infrastructuurfonds gemaakt, waarvan € 400 miljoen ten laste van de periode 2011 - 2014.

### 3.4 Kwaliteit leefomgeving

In het kader van de kwaliteit van de leefomgeving wordt in de periode 2011 - 2020 ingezet op het wegwerken van knelpunten op het gebied van geluid, lucht en versnippering van het landschap. Verder worden ook inpassingsmaatregelen getroffen bij de aanleg van nieuwe wegen.

Voor het realiseren van de Europese richtlijn met betrekking tot luchtkwaliteit is een bedrag van € 300 miljoen ingepland in het Infrastructuurfonds voor de periode 2011 - 2014. Recente inzichten geven aan dat de huidige prognoses van de luchtkwaliteit nog veel onzekerheden bevatten. Zoals in de Nota Mobiliteit is opgenomen, is het van belang onzekerheidsmarges in de prognoses te reduceren om te komen tot een goede beoordeling van ontwikkelingen in de lokale luchtkwaliteit. Hiertoe zal het ministerie van VROM samen met Verkeer en Waterstaat en de lokale overheden zich inzetten voor een breed gedragen gestandaardiseerde reken- en meetsystematiek voor de lokale luchtkwaliteit, aansluitend bij de Europese wetgeving.

In navolging van de Nota Ruimte worden geluidsknelpunten boven de 70dB bij railwegen en boven de 65dB bij hoofdwegen aangepakt. Van 2011 tot en met 2020 is hiermee circa € 650 miljoen gemoeid, waarvan € 300 miljoen is ingepland in het Infrastructuurfonds in de periode 2011 - 2014.

Op het gebied van leefbaarheid zijn ook middelen gereserveerd voor uitvoering van het meerjarigenprogramma ontsnippering. Deze middelen zijn voor de hoofdwegen en vaarwegen opgenomen in het budget voor beheer en onderhoud en voor spoor in het budget voor aanleg.

Tot slot is er in de ramingen voor de extra bouwopgave voor wegen rekening gehouden met het nemen van inpassingsmaatregelen, waarbij

wordt voldaan aan de huidige wettelijke en beleidsmatige vereisten. Intensiveringen en aanvullingen op die inpassing zijn niet meegenomen. Als daarvan sprake is, dan zal per project bekeken moeten worden wat de maatschappelijke kosten en baten zijn, waarbij geldt dat de vrager van de intensiveringen/aanvullingen ook de financiering daarvan regelt (veroorzakersprincipe).

### 3.5 Samenvatting verlenging MIT/SNIP 2011 - 2014

In onderstaand schema wordt samengevat hoe de verlenging van het MIT/SNIP er financieel uitziet.

In bijlage 2 is een meer gedetailleerd overzicht gegeven van de verlenging (en de doorkijk).

## Financiën verlenging MIT/SNIP 2011 - 2014 (in € miljard)

<b>Beschikbaar</b>	<b>26,1</b>
• Infrastructuurfonds	22,4
• Fonds Economische Structuurversterking	3,8
<b>Uitgaven (conform ambities Nota Mobiliteit en waterbeleid)</b>	<b>26,1</b>
• Beheer en onderhoud wegen	3,1
• Beheer en onderhoud railwegen (inclusief 2 <sup>e</sup> fase herstelplan spoor en kosten Infraprovider HSL-Zuid)	4,3
• Beheer en onderhoud waterwegen	2,7
• Beheer en onderhoud waterkeren	0,4
• Aanleg huidig MIT (inclusief Rijn-Gouwelijn en N31 Haak om Leeuwarden)	6,3
• Aanleg huidig SNIP	2,1
• Aanleg wegen: Nieuwe projecten inclusief Schiphol - Almere (Noordvleugel)	2,9
• Aanleg megaprojecten: Zuiderzeelijn	2,0
• Aanleg megaprojecten: Project Mainportontwikkeling Rotterdam	1,2
• Aanleg waterkeren: Noodoverloopgebieden	0,4
• Leefbaarheid (lucht en geluid)	0,6
<b>Saldo Infrastructuurfonds en Fonds Economische Structuurversterking</b>	<b>0,0</b>





# MIT 2015 - 2020: een verkennende doorkijk

## 4.1 Inleiding

Voor de periode 2015 - 2020 is geïnventariseerd wat de investeringsbehoefte is op basis van de ambities uit de Nota Mobiliteit en van het waterbeleid (waterkeren en waterbeheren). Voor de Nota Mobiliteit wordt daarbij primair ingezet op de ambities die in de periode vóór 2015 nog niet zijn gerealiseerd. Gezamenlijk met de bestuurlijke partners ligt er de uitdaging voor Verkeer en Waterstaat om op basis van deze inventarisatie via een gebiedsgerichte aanpak een concreet en financieel gedekte doorkijk voor het investeringsprogramma voor de periode 2015 - 2020 te ontwikkelen. Dit kabinet bereidt daarbij de doorkijk voor, maar laat de besluitvorming over aan het volgende kabinet.

## 4.2 Financiële doorloop

### 4.2.1 Beheer en onderhoud

Ook in de periode 2015 - 2020 geldt het motto "houwen voor bouwen". In lijn met dat motto is er een bedrag van circa € 20,6 miljard in het Infrastructuurfonds opgenomen voor het uitvoeren van het reguliere beheer en onderhoud en het inhalen van achterstanden bij het beheer en onderhoud van hoofdwegen, railwegen en waterwegen. Hierin is ook een bedrag opgenomen voor het uitvoeren van vervangingsmaatregelen op het spoor. Voor het beheer en onderhoud van waterkeren is in de periode 2015 - 2020 een bedrag van circa € 700 miljoen in het Infrastructuurfonds gereserveerd.

In het bovenstaande budget is rekening gehouden met de mogelijkheden van doelmatig en waar mogelijk innovatief aanbesteden en het differentiëren binnen de programma's op basis van het economisch rendement. Per saldo neemt daarmee het effect van de inzet van de beschikbare middelen toe. Mocht de bovenstaande inzet anders uitvallen, dan zullen knelpunten - uitgaande van de thans beschikbare middelen - eerder of pas na 2020 worden aangepakt.

### 4.2.2 Aanleg en benutting

Het investeringsprogramma ligt voor de periode 2015 - 2020 al voor een deel vast. Op het gebied van waterinfrastructuur zijn ondermeer reserveringen gemaakt tot en met 2020 voor de Maaswerken, de Oosterschelde, de Zwakke Schakels Nederlandse Kust en de Verbetering primaire waterkeringen (naar aanleiding van de wettelijke veiligheidstoetsing). Verder heeft het kabinet een financiële reservering van € 500 miljoen in het Infrastructuurfonds gemaakt voor de Noodoverloopgebieden. Hiervan komt een bedrag van € 100 miljoen ten laste van de periode 2015 - 2020.

Ook voor de andere infrastructuurnetwerken zijn er projecten, die vóór 2015 zijn gestart en waarvan de financiële verplichtingen ook na 2015 doorlopen. Het overzicht van projecten met een financiële doorloop na 2010 is opgenomen in bijlage 1.

Naast de financiële doorloop van projecten uit het

huidige MIT/SNIP zullen in de periode 2015 - 2020 financiële middelen benodigd zijn voor de afronding van de aanpak van knelpunten op de weg, waarmee in de periode 2011 - 2014 een begin wordt gemaakt.

In de periode 2015 - 2020 zijn verder middelen gereserveerd voor het treffen van benuttingsmaatregelen op het gebied van vaarwegen en voor de aanpak van knelpunten op de weg, die in de periode 2011 - 2014 geen prioriteit hebben gekregen. In paragraaf 4.3 wordt aangegeven welke acties de komende jaren gestart moeten worden om de oplossing van deze knelpunten in de periode 2015 - 2020 mogelijk te maken.

### 4.2.3 Reservering grote regionale/lokale infrastructuurprojecten

In de Nota Mobiliteit is voor de periode 2015 - 2020 rekening gehouden met een reservering van € 1 miljard voor de realisatie van grote regionale/lokale infrastructuurprojecten. Ten aanzien van de rijksbijdrage voor deze projecten geldt dat de concrete financiële besluiten pas in latere jaren worden genomen. Een onderverdeling naar concrete projecten is daarmee op dit moment niet te maken.

### 4.2.4 Kwaliteit leefomgeving

Om de kwaliteit van de leefomgeving op peil te houden en te verbeteren is er na 2014 circa € 350 miljoen noodzakelijk voor de aanpak van

geluidsknelpunten. Na 2014 zal – uitgaande van de huidige prognoses – naar verwachting wel zijn voldaan aan de normen voor de luchtkwaliteit. Het Meerjarenprogramma Ontsnippering zal tot en met 2018 worden uitgevoerd om de doorsnijdingen in de Ecologische Hoofdstructuur (veroorzaakt door rijksinfrastructuur) aan te pakken. Dit programma wordt bekostigd door de ministeries van Verkeer en Waterstaat en Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit gezamenlijk.

### 4.3 Gebiedsgerichte verkenning infrastructurele ontwikkelingen

In deze paragraaf wordt een beschrijving gegeven van de infrastructurele ontwikkelingen in de eerder genoemde zeven regio's. Daarbij zal een overzicht worden gegeven van de acties waarover (de komende jaren) nog definitieve besluiten moeten worden genomen. Het gaat hierbij zowel om projecten en programma's als om potentiële verkenningen onder verantwoordelijkheid van het rijk en initiatieven van de regio.

Voor de hoofdwegen en vaarwegen kunnen de ontwikkelingen en acties redelijk in beeld worden gebracht. De spoorsector treft afhankelijk van de daadwerkelijke vervoerontwikkeling tijdig maatregelen om capaciteitsknelpunten met benuttingsmaatregelen aan te pakken. Daarbij staat een netwerkbenadering voorop, gezien de logistieke en exploitatieve samenhang van het hoofdtrainnet. Daarom worden er in de hierronder aangegeven regionale indeling geen railprojecten genoemd, anders dan de doorloop van reeds in het MIT opgenomen railprojecten en de Zuiderzeelijn.

#### 4.3.1 Noord-Nederland

##### Hoofdwegen

De kwaliteit van de weginfrastructuur is in 2015 goed op orde volgens de normen uit de Nota Mobiliteit. De afspraken van Langman zijn dan nagekomen en de knelpunten op de hoofdwegen zijn opgelost. De A28 Zwolle - Meppel is op orde na de maatregelen in het kader van ZSM.

##### Railwegen

Lopende projecten met mogelijke realisatie in periode 2015 - 2020:

- Zuiderzeelijn.

##### Vaarwegen

De vaarweg Lemmer - Delfzijl is een belangrijke nationale hoofdverbindingssas tussen de Randstad en Friesland en Groningen. De capaciteitsknelpunten en de knelpunten bij de bruggen in de vaarweg Lemmer - Delfzijl moeten worden aangepakt. Daarnaast zal naar verwachting in deze periode de capaciteit van de sluis bij Lemmer een knelpunt gaan vormen, omdat deze dan niet meer voldoet aan het streefbeeld voor acceptabele wachttijden.

De ligplaatscapaciteit bij sluis Lemmer is in de huidige situatie al een knelpunt, omdat er niet kan worden voldaan aan de regelgeving voor vaartijden. Vanwege de drukte voor de oversteek van het IJsselmeer en de interactie met recreatievaart zal dit probleem bij de verwachte groei van het verkeer toe blijven nemen.

Te starten (vervolg)acties met mogelijke realisatie in periode 2015 - 2020:

- (Vervolg) Planstudie Lemmer - Delfzijl;
- Verkenning capaciteitsknelpunten sluis Lemmer (kolk en ligplaatsen).

#### 4.3.2 Oost-Nederland

##### Hoofdwegen

De kwaliteit van de weginfrastructuur is in 2015 goed op orde. Wel zal worden bezien of de zuidkant van het Knooppunt Arnhem - Nijmegen (A73) een probleem gaat vormen. Daarnaast heeft de regio de wens om de A12 door te trekken naar de A15. Voor deze verbinding is een ruimtelijke reservering in de Nota Ruimte gemaakt.

Te starten acties met mogelijke realisatie in periode 2015 - 2020:

- Verkenning zuidelijk deel van het Knooppunt Arnhem - Nijmegen (A73);
- Verkenning door de regio naar nut en noodzaak van een verbinding tussen de A12 en de A15. Verkeer en Waterstaat zal op basis van

de uitkomsten bezien of er mogelijkheden bestaan om dit project financieel te ondersteunen.

##### Vaarwegen

De hoofdvaarwegen de IJssel en Twentekanal zijn belangrijke hoofdverbindingssassen tussen de Randstad, Noord-Nederland en de economische regio's in het oosten.

Te starten acties met mogelijke realisatie in periode 2015 - 2020:

- Verkenning capaciteitsknelpunten bij sluis Eefde in het Twentekanaal;
- \* Verkenning naar capaciteitsknelpunten bij twee spoorbruggen en naar het vaarwegprofiel van de IJssel;
- \* Verkenning naar capaciteitsknelpunten bij de bruggen en naar het vaarwegprofiel van de Twentekanal;
- Verkenning ligplaatscapaciteit Kampen.

#### 4.3.3 Noordvleugel Randstad

##### Hoofdwegen

In deze regio zal het programma Noordvleugel bepalend zijn voor de projecten die in deze periode zullen worden uitgevoerd. Daarnaast zal worden bezien of de knelpunten op het hoofdwegenet buiten het studiegebied van de planstudie Schiphol - Almere in deze periode aangepakt kunnen en zullen worden.

Lopende projecten met mogelijk realisatie in periode 2015 - 2020:

- Planstudies in het kader van het programma Noordvleugel, mede gekoppeld aan de Zuiderzeelijn.

Te starten acties met mogelijke realisatie in periode 2015 - 2020:

- Verkenning A7 Amsterdam - Hoorn;
- Verkenning A8/A9 Amsterdam Alkmaar.

##### Vaarwegen

Met de uitvoering van het MIT tot en met 2010 zijn de meeste knelpunten in de regio in eerdere jaren opgelost. De capaciteitsproblemen rond Amsterdam en Lelystad zullen echter blijven

bestaan en rond Breukelen zijn op grond van capaciteitsberekeningen in de nabije toekomst zelfs nieuwe capaciteitstekorten te verwachten, evenals problemen met de vaartijdenregelgeving.

Te starten acties met mogelijke realisatie in periode 2015 - 2020:

- Verkenning ligplaatscapaciteit Amsterdam - Rijnkanaal en vaarweg Amsterdam - Lemmer.

#### **Zeepoort IJmond**

Te starten acties met mogelijke realisatie in periode 2015 - 2020:

- Studie door de regio naar de varianten voor de Zeepoort IJmond. Verkeer en Waterstaat zal op basis van de uitkomsten bezien of financiële ondersteuning van het Rijk aan de orde is.

#### **4.3.4 Zuidvleugel Randstad**

In de Zuidvleugel is nog een aantal verkeer- en vervoerknelpunten op de rijksinfrastructuur op te lossen. In het kader van het programma Zuidvleugel zullen de verschillende rijksprioriteiten interdepartementaal en in samenhang worden bekeken en beoordeeld. De rijksprioriteiten die in de periode 2015 - 2020 mogelijk door Verkeer en Waterstaat zullen worden aangepakt zijn hieronder opgenomen. Daarnaast is het regionale Platform Zuidvleugel voornemens om een integrale verkenning op te starten naar de Stedenbaan in de Zuidvleugel volgens de beleidsregels over de Verkenning Nieuwe Stijl van het ministerie van Verkeer en Waterstaat.

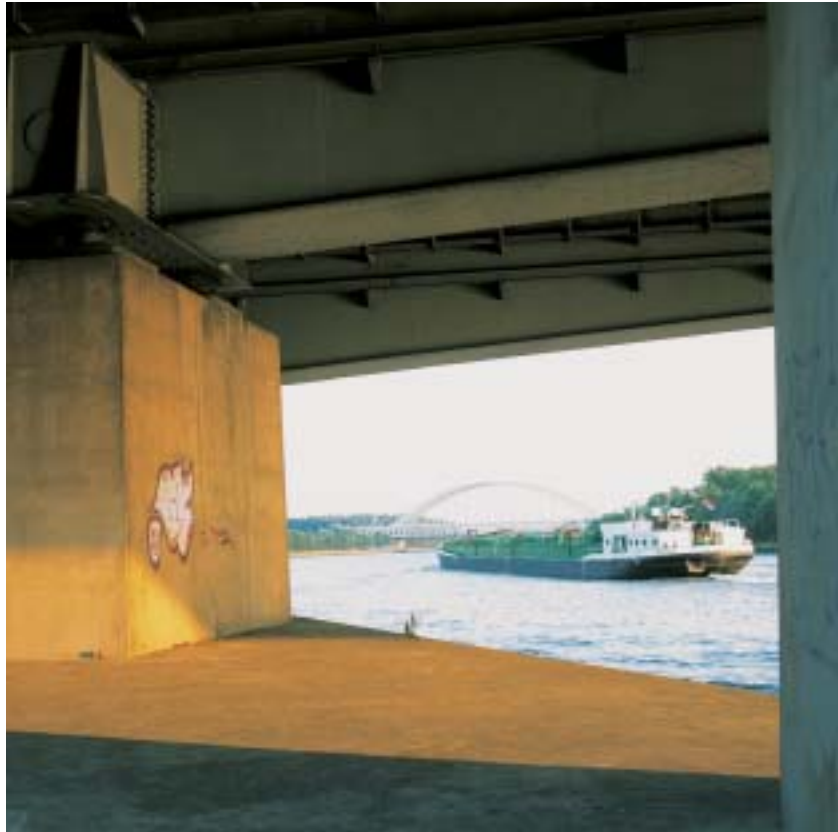
#### **Hoofdwegen**

Lopende projecten met mogelijke realisatie in periode 2015 - 2020:

- Planstudie A13 - A16.

Te starten acties met mogelijke realisatie in periode 2015 - 2020:

- Verkenning A12 Den Haag - Gouda;
- Verkenning naar de mogelijkheden van een PPS voor de financiering van de A4-Zuid (Hoogvliet - Klaaswaal) in samenhang met de A4 Dinteloord - Bergen op Zoom en A15 Maasvlakte - Vaanplein (zie ook hoofdstuk 3).



Indien noodzakelijk kan realisatie ook voor de periode 2015 - 2020 spelen;

- Verkenning A20 Maassluis - Kethelplein.

#### **Integrale MIT-verkenning Zuidvleugel (Stedenbaan)**

Verkeer en Waterstaat zal een besluit nemen over (onderdelen van) de integrale Verkenning Zuidvleugel in relatie tot het nationale infrastructuurprogramma en in lijn met het geldende MIT-spelregelkader. Het tijdstip van dit besluit is afhankelijk van het gereed komen van de verkenning door de regio (Platform Zuidvleugel).

#### **Vaarwegen**

Naast de ontwikkelingen rond de Maasvlakte zijn er geen andere knelpunten voorzien op de rijksvaarwegen in deze regio. Wel zal de komst van een containerterminal in Alphen aan den Rijn waarschijnlijk leiden tot een groei van de containerstromen over de provinciale hoofdvaarweg de Gouwe. Een verkenning naar mogelijk toekomstige capaciteitsproblemen op de Gouwe is de verantwoordelijkheid van de provincie Zuid-Holland.

#### **4.3.5 Regio Utrecht - Amersfoort**

#### **Hoofdwegen**

Het wegennet rondom Utrecht is het hart van de nationale rijkswegenstructuur en heeft grote economische belangen. De verkeerskundige problemen zijn zeer groot en de oplossing is complex.

Te starten acties met mogelijke realisatie in periode 2015 - 2020:

- Starten van een gebiedsgerichte verkenning voor de verkeer- en vervoerproblematiek rondom Utrecht. Daarbij is in ieder geval de verwachting dat er op de Zuidwest Ring en de Oost Ring infrastructuurmaatregelen getroffen moeten worden in de periode 2011 - 2014. Om uitvoering daarvan mogelijk te maken zal vóór of bij het uitkomen van deel III van de PKB Nota Mobiliteit een besluit tot planstudie moeten worden genomen voor deze projecten;
- Planstudie A1 Amsterdam - Amersfoort als vervolg op de categorie 2-planstudie A1 Eemnes - Barneveld, waarbij scope van die studie wordt aangepast.



#### 4.3.6 Zuidwest-Nederland

##### Hoofdwegen

De kwaliteit van de weginfrastructuur is in 2015 goed op orde volgens de normen uit de Nota Mobiliteit. Zo worden de knelpunten op de A16 in de periode tot en met 2010 aangepakt. Voor de periode daarna zal bezien worden hoe de nieuwe knelpunten op de A58 kunnen worden opgelost.

Te starten acties met mogelijke realisatie in periode 2015 - 2020:

- Verkenning A58 Breda - Roosendaal;
- Verkenning A2 Utrecht - Den Bosch.

##### Vaarwegen

De kwaliteit van de internationale hoofdverbinding Rotterdam - Antwerpen is in 2015 weliswaar goed op orde, maar door de sterke groei de komende jaren zal de capaciteit van een aantal sluisen op deze verbinding in de periode 2015 - 2020 steeds sterker onder druk komen te staan. Uitbreiding van de capaciteit lijkt dan nodig om de kwaliteit te handhaven. De nationale hoofdverbindingssassen Wilhelminakanaal en Zuid-Willemsvaart voldoen ook na het huidige MIT niet aan de streefbeeld voor efficiënt en betrouwbaar vervoer.

Te starten acties met mogelijke realisatie in periode 2015 - 2020:

- Verkenning capaciteitsknelpunt Kreekraksluisen;
- Verkenning capaciteitsknelpunt Volkeraksluisen;
- Verkenning capaciteitsknelpunt sluis bij Terneuzen;
- Verkenning capaciteitsknelpunt sluis St Andries;
- Verkenning capaciteitsknelpunt ligplaatsen bij de Krammersluis en sluis Engelen;
- Planstudie Bereikbaarheid Zuidoost Brabant over water (ten behoeve van Wilhelminakanaal en Zuid-Willemsvaart) als vervolg op de bestaande verkenning BERZOB.

#### 4.3.7 Zuidoost-Nederland

In deze regio bevindt zich één van de programma's zoals benoemd in de uitvoeringsagenda van de Nota Ruimte, te weten de Brainport. De coördinatie van dit programma is ondergebracht bij het ministerie van Economische Zaken. Verkeer en Waterstaat zal via de afgesproken programma-aanpak zijn bijdrage aan dit programma leveren.

##### Hoofdwegen

De kwaliteit van de weginfrastructuur is in 2015 goed op orde volgens de normen uit de Nota Mobiliteit. Na het gereed komen van de nieuwe A73, zal er een knelpunt in Limburg op de A2 kunnen ontstaan, doordat de A2 en de A73 bij Maasbracht samenkomen.

Te starten acties met mogelijk realisatie in periode 2015 - 2020:

- Planstudie A2 Maasbracht - Geleen als vervolg op de categorie 2-planstudies A2 Grathem - Urmond en A2/A76 Urmond - Kerensheide - Hoensbroek, waarbij de scope van die studies wordt aangepast.

Verder wordt een verkenning gestart naar het mogelijk op termijn ontstaan van knelpunten in de bereikbaarheid van de Tradeport Venlo.

##### Vaarwegen

De kwaliteit van de nationale hoofdverbinding Rotterdam - Maastricht en verder is na het lopende Maasroute project vrijwel op orde. In de periode na 2014 zullen door groei van containervaart mogelijk enkele vaste bruggen ten zuiden van Born een toenemend knelpunt vormen voor 4-laagscontainervaart.

Te starten acties met mogelijke realisatie in periode 2015 - 2020:

- Verkenning capaciteitsknelpunten bruggen Born - België.

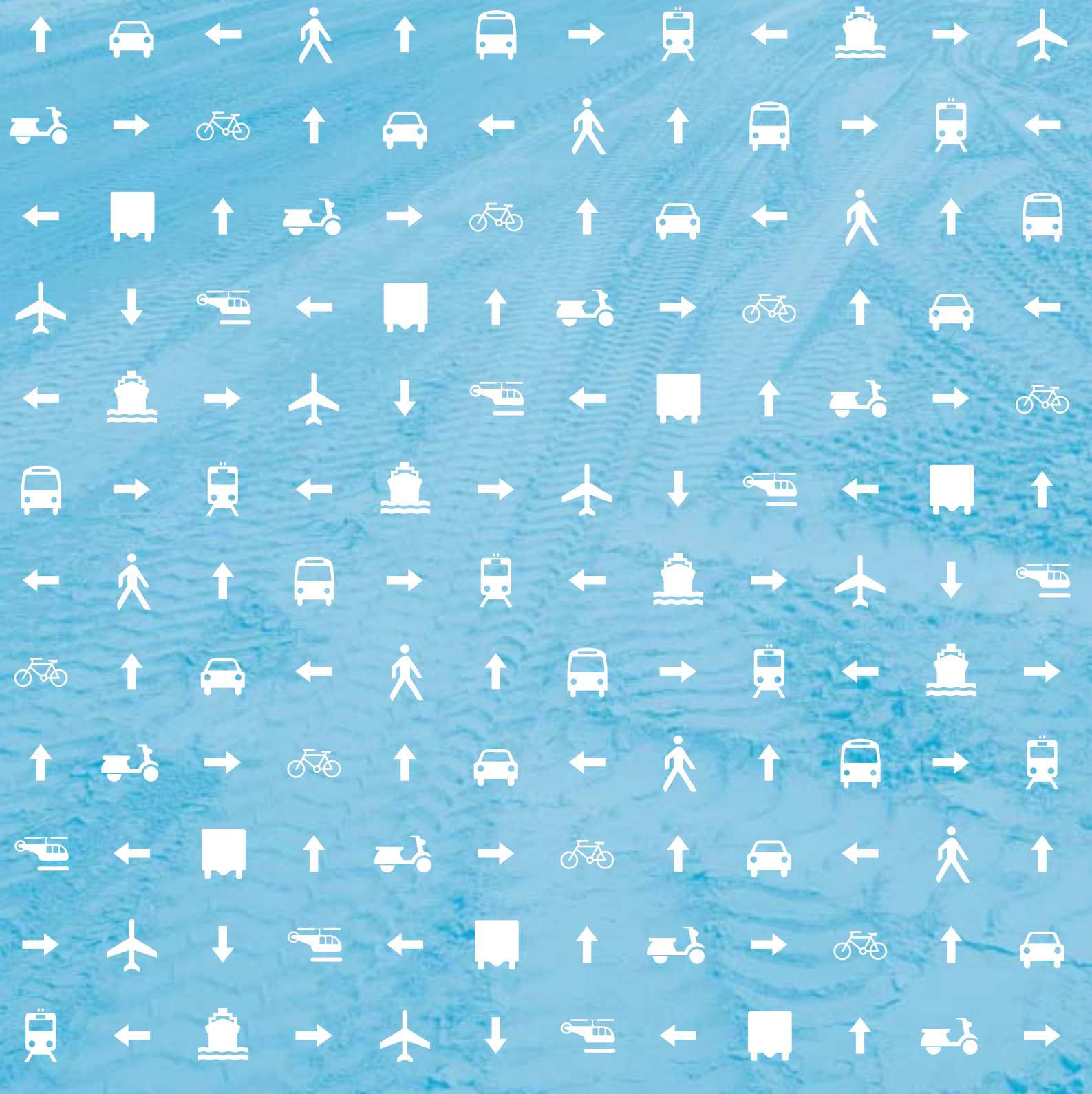
#### 4.4 Samenvatting doorkijk MIT/SNIP 2015 - 2020

In bijgaand schema wordt samengevat hoe de doorkijk van het MIT/SNIP er financieel uitziet. In bijlage 2 is een meer gedetailleerd overzicht gegeven van de doorkijk (en de verlenging).

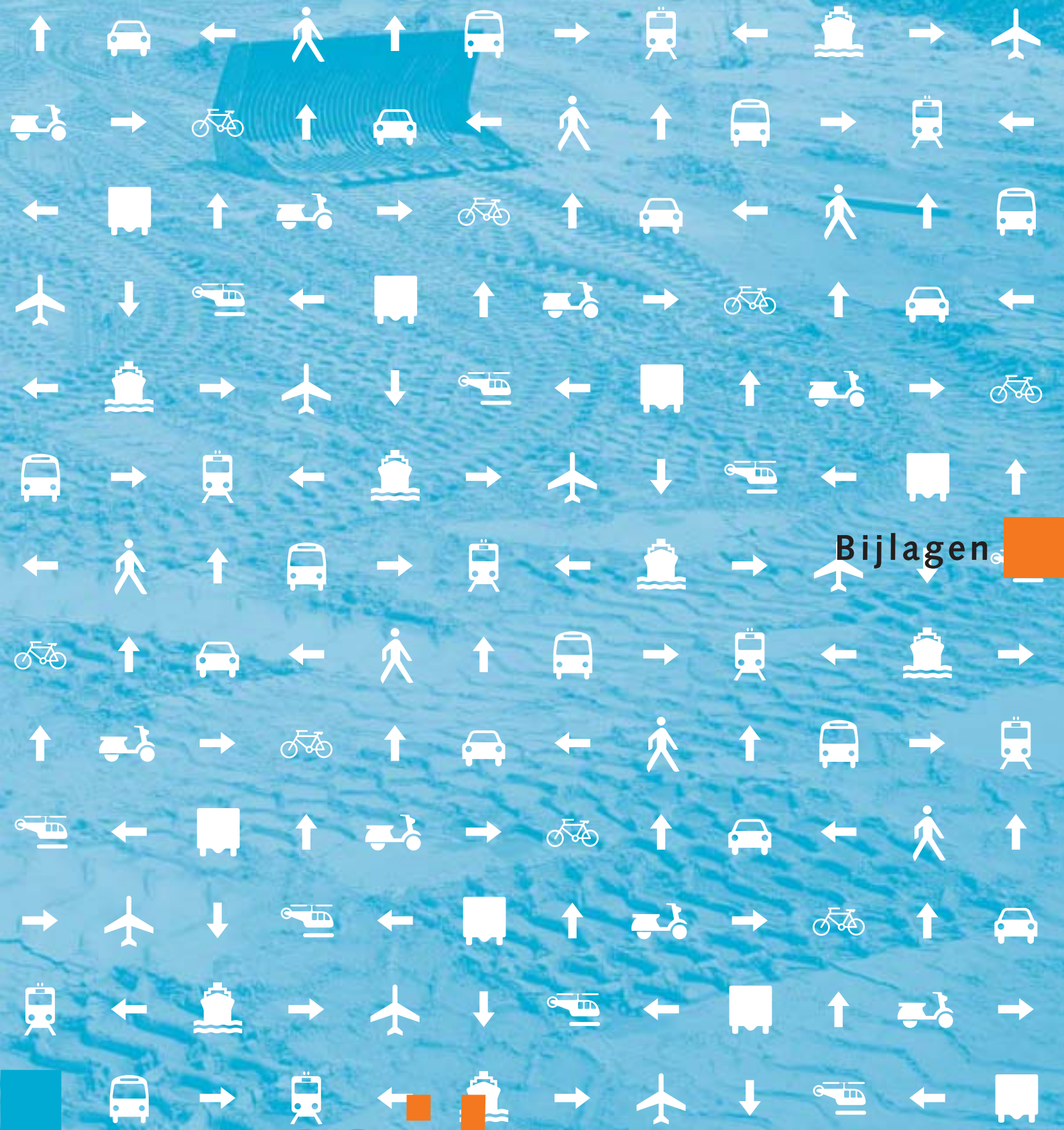
# Financiën doorkijk MIT/SNIP

## 2015 - 2020 (in € miljard)

<b>Beschikbaar</b>	<b>42,2</b>
• Infrastructuurfonds	38,1
• Fonds Economische Structuurversterking	4,1
<b>Uitgaven (conform ambities Nota Mobiliteit en waterbeleid)</b>	<b>40,2 à 44,2</b>
• Beheer en onderhoud wegen	6,9
• Beheer en onderhoud railwegen (inclusief kosten Infraprovider HSL-Zuid)	9,0
• Beheer en onderhoud waterwegen	4,7
• Beheer en onderhoud waterkeren	0,7
• Aanleg huidig MIT	2,6
• Aanleg huidig SNIP	1,2
• Aanleg wegen: Nieuwe projecten en doorloop van in 2011 - 2014 gestarte nieuwe projecten	18,6
• Effect prijsbeleid	-3,0 à -7,0
• Aanleg vaarwegen: Benutting	1,2
• Aanleg megaprojecten: Zuiderzeelijn	0,7
• Aanleg megaprojecten: Project Mainportontwikkeling Rotterdam	0,2
• Aanleg waterkeren: Noodoverloopgebieden	0,1
• Aanleg grote regionale/lokale infrastructuurprojecten	1,0
• Leefbaarheid (geluid)	0,4
<b>Saldo Infrastructuurfonds en Fonds Economische Structuurversterking</b>	<b>-2,0 à 2,0</b>







Bijlagen

**mit**

verlenging 2011-2014  
doorkijk 2015-2020



# Bijlage 1

## Overzicht MIT/SNIP met financiële doorloop na 2010 \* 1)

### Doorloop MIT

Hoofdwegen inclusief duu's	Uitvoeringsperiode
A15 Maasvlakte - Vaanplein	2008 - 2015
A2 Everdingen - Deil / Zaltbommel - Empel	2004 - 2010
A2 Holendrecht - Oudenrijn (CAU)	2002 - 2012
A2 Oudenrijn - Deil	2005/2007 - 2010/2011
A2 Tangenten Eindhoven	2006 - 2011
A2 Tunnel Maastricht	2007 - 2012
N35 Zwolle - Almelo in samenhang met N34 Omleiding Ommen	2007 - 2013
A4 Burgerveen - Leiden	2002 - 2011
A50 Ewijk - Valburg - Grijsoord	2008 - 2011
A59 Rosmalen - Geffen (terugbetaling voorfinanciering)	Terugbetaling voorfinanciering na 2010
A7 Rondweg Sneek	2009 - 2013
N31 Haak om Leeuwarden (conform motie en toezegging)	Rijksbijdrage is ingepland voor periode 2011 - 2014
N57 Veersedam - Middelburg	2006 - 2010
N61 Hoek - Schoondijke	2007 - 2010
A4 Delft - Schiedam	2008 - 2012
Coentunnel/WRW/N200	2007 - 2012
Tunnels	Aflossing na 2010

### Doorloop MIT

Vaarwegen/waterbeheeren inclusief duu's	Uitvoeringsperiode
Amsterdam - Rijnkanaal, verwijderen keersluis Zeeburg	na 2010
Bovenloop IJssel	na 2010
Burgemeester Delenkanaal Oss	na 2010
De Zaan	na 2010
Integrale inrichting veluwerandmeren	2002 - 2012
Lekkanaal/3 <sup>e</sup> kolk Beatrixsluis	na 2010
Maasroute, modernisering fase 2	2005 e.v.
Reservering project Herstel en Inrichting	nvt
Sanering waterbodems	divers
Saneringsdepots	2007 - 2010
Speciedepot Maasdaal	na 2008
Twentekanaal (planstudiedeel)	na 2010
Vaarroute Ketelmeer (planstudiedeel)	na 2010
Vaarweg Lemmer - Delfzijl (planstudiedeel)	2006 - 2011
Vaarweg Meppel - Ramspol (Keersluis Zwartsluis)	2009 - 2012
Waal, toekomstvisie (planstudiedeel)	2006 - 2012
Walradarsystemen	nvt
Wilhelminakanaal Tilburg	2007 - 2011
Zuid - Willemsvaart, gedeelte Maas - Berlicum / Den Dungen + afbouw gedeelte Den Dungen - Veghel	2008 e.v.

*Doorloop MIT*

Railwegen	Uitvoeringsperiode
Amsterdam Zuidas WTC/4-sporig + keersporen	2007 - 2011
Arnhem 4 <sup>e</sup> perron	2003 - 2007/2010
Arnhem West vrije kruising	2006 - 2010
Aslasten cluster III	2010 - 2015
Fietsenstalling Amsterdam CS	2005/2008 - 2006/2010
Goederenroute Elst - Deventer - Twente (NaNOV)	2010 - 2015
Goederenroute Rotterdam - Noord Nederland	2009 - 2013
Hanzelijn	2006 - na 2012/2013
HSL-Oost (productuitgaven via 03.03.02)	pm
IJzeren Rijn	pm
Integrale spooruitbreiding Amsterdam - Utrecht	2000 - 2006
Kleine stations	divers
Ontsnippering	divers
Utrecht Centraal (ten behoeve van Nieuw Sleutelproject)	2006 - 2010
Regionet	2007 - 2010
Roosendaal/Antwerpen (VERA)	2009 - 2015
Spooraansluiting 2 <sup>e</sup> Maasvlakte	na 2010
Vleuten - Geldermalsen 4/6 sporig inclusief 1 <sup>e</sup> fase Randstadspoor	2003 - na 2010

*Doorloop MIT*

Regionaal/lokaal	Uitvoeringsperiode
Rijn-Gouwelijn (rijksbijdrage)	Rijksbijdrage is ingepland voor periode 2011 - 2014
Overige grote regionale/lokale infrastructuurprojecten	divers

*Doorloop SNIP*

Waterkeren	Uitvoeringsperiode
Aanleg waterkeren	divers

1) De financiële doorloop van het MIT/SNIP is gebaseerd op de begroting 2005 - 2009.

# Bijlage 2

## Verlenging 2011 - 2014 en doorkijk 2015 - 2020 in relatie tot Nota Mobiliteit

(in € miljoen)

### BESCHIKBAAR

Bron	2011	2012	2013	2014	2011 - 2014	2015 - 2020	Totaal	Nota Mobiliteit
Infrastructuurfonds *1)	5.359	5.510	5.665	5.825	22.359	38.144	60.503	55.700
Fonds Economische Structuurversterking ten behoeve van Nota Mobiliteit *2)	960	960	915	915	3.750	4.050	7.800	6.500
Hoofdstuk XII ten behoeve van de Brede Doeluitkering (BDU) *3)	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	18.300
<b>Totaal</b>	<b>6.319</b>	<b>6.470</b>	<b>6.580</b>	<b>6.740</b>	<b>26.109</b>	<b>42.194</b>	<b>68.303</b>	<b>80.500</b>

### PROGRAMMA

Hoofdwegen	2011	2012	2013	2014	2011 - 2014	2015 - 2020	Totaal	Nota Mobiliteit
Beheer en onderhoud	748	770	791	814	3.123	6.858	9.981	10.000
Aanleg doorloop (inclusief N31 Haak om Leeuwarden)	1.118	846	453	306	2.723	1.720	4.443	4.400
Aanleg nieuw		317	928	1.638	2.883	18.617	21.500	21.500
Effecten prijsbeleid						-5.088	-5.088	-3.000 à 7.000
<b>Subtotaal</b>	<b>1.866</b>	<b>1.933</b>	<b>2.172</b>	<b>2.758</b>	<b>8.729</b>	<b>22.107</b>	<b>30.836</b>	<b>28.900 à 32.900</b>

Railwegen	2011	2012	2013	2014	2011 - 2014	2015 - 2020	Totaal	Nota Mobiliteit
Beheer en onderhoud (inclusief verkeersleiding, 2 <sup>e</sup> fase herstelplan spoor en kosten Infraprovider)	1.102	1.091	1.077	1.077	4.347	9.041	13.388	13.400
Aanleg doorloop (inclusief HSL Oost en IJzeren Rijn)	743	609	396	177	1.925	91	2.016	2.100
<b>Subtotaal</b>	<b>1.845</b>	<b>1.700</b>	<b>1.473</b>	<b>1.254</b>	<b>6.272</b>	<b>9.132</b>	<b>15.404</b>	<b>15.500</b>

Vaarwegen en waterbeheeren	2011	2012	2013	2014	2011 - 2014	2015 - 2020	Totaal	Nota Mobiliteit
Beheer en onderhoud	655	673	691	710	2.729	4.736	7.465	7.500
Aanleg doorloop (inclusief bij herprioritering naar na 2010 geschoven projecten)	292	279	234	222	1.027	692	1.719	1.700
Aanleg nieuw (benutting)						1.194	1.194	1.200
<b>Subtotaal</b>	<b>947</b>	<b>952</b>	<b>925</b>	<b>932</b>	<b>3.756</b>	<b>6.622</b>	<b>10.378</b>	<b>10.400</b>

Waterkeren *1)	2011	2012	2013	2014	2011 - 2014	2015 - 2020	Totaal	Nota Mobiliteit
Beheer en onderhoud	100	103	106	109	418	719	1.137	nvt
Aanleg waterkeren (WB21)	555	547	506	477	2.085	1.202	3.287	nvt
Noodoverloopegebieden	50	50	150	150	400	100	500	nvt
<b>Subtotaal</b>	<b>705</b>	<b>700</b>	<b>762</b>	<b>736</b>	<b>2.903</b>	<b>2.021</b>	<b>4.924</b>	<b>nvt</b>

Regionaal/lokaal	2011	2012	2013	2014	2011 - 2014	2015 - 2020	Totaal	Nota Mobiliteit
Aanleg doorloop (inclusief Rijn-Gouwelijn Oost)	159	159	159	160	637	60	697	700
Reservering projecten ≥ € 112,5 / € 225 miljoen						1.000	1.000	1.000
Brede Doeluitkering (BDU) *3)	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	18.300
<b>Subtotaal</b>	<b>159</b>	<b>159</b>	<b>159</b>	<b>160</b>	<b>637</b>	<b>1.060</b>	<b>1.697</b>	<b>20.000</b>

Megaprojecten	2011	2012	2013	2014	2011 - 2014	2015 - 2020	Totaal	Nota Mobiliteit
Project Mainportontwikkeling Rotterdam *4)	360	360	315	150	1.185	227	1.412	nvt
Zuiderzeelijn	287	516	624	600	2.027	675	2.702	2.700
<b>Subtotaal</b>	<b>647</b>	<b>876</b>	<b>939</b>	<b>750</b>	<b>3.212</b>	<b>902</b>	<b>4.114</b>	<b>2.700</b>

Leefbaarheid	2011	2012	2013	2014	2011 - 2014	2015 - 2020	Totaal	Nota Mobiliteit
Geluid	75	75	75	75	300	350	650	700
Lucht	75	75	75	75	300	0	300	300
<b>Subtotaal</b>	<b>150</b>	<b>150</b>	<b>150</b>	<b>150</b>	<b>600</b>	<b>350</b>	<b>950</b>	<b>1.000</b>

#### SAMENVATTING

Totaal	2011	2012	2013	2014	2011 - 2014	2015 - 2020	Totaal	Nota Mobiliteit
Beschikbaar	6.319	6.470	6.580	6.740	26.109	42.194	68.303	80.500
Programma	6.319	6.470	6.580	6.740	26.109	42.194	68.303	78.500 à 82.500

SALDO	0	0	0	0	0	0	0	0

- 1) Het verschil tussen de bedragen voor het Infrastructuurfonds in de verlenging/doorkijk MIT en de Nota Mobiliteit wordt verklaard door het feit dat het waterbeleid (€ 4.924 miljoen) niet in de Nota Mobiliteit is opgenomen, maar wel in het MIT.
- 2) Het verschil tussen de bedragen voor het FES in de verlenging/doorkijk MIT en de Nota Mobiliteit wordt verklaard door het feit dat de middelen uit het FES voor Project Mainportontwikkeling Rotterdam (€ 1.300 miljoen) niet in de Nota Mobiliteit zijn meegenomen, maar wel in het MIT.
- 3) Het verschil tussen de bedragen voor hoofdstuk XII van de rijksbegroting in de verlenging/doorkijk MIT en de Nota Mobiliteit wordt verklaard door het feit dat de uitgaven voor de BDU (€ 18.300 miljoen) wel in de Nota Mobiliteit zitten, maar niet in het MIT.
- 4) Het verschil tussen de uitgaven voor Project Mainportontwikkeling Rotterdam in de verlenging/doorkijk MIT en de Nota Mobiliteit wordt verklaard door het feit dat deze uitgaven (€ 1.412 miljoen) niet in de Nota Mobiliteit zijn meegenomen, maar wel in het MIT.



# colofon

**UITGAVE** Ministerie van Verkeer en Waterstaat

**DRUKWERK** Drukkerij Groen  
Thieme Grafimedia Groep

**PRODUCTIE EN  
DTP-OPMAAK** Etcetera  
Grafische Producties, Den Haag

**VORMGEVING** AXII vormgeving en  
multimediatechnische Producties, Den Haag

**FOTOGRAFIE** Tineke Dijkstra Fotografie, Den Haag

Deze uitgave is te raadplegen en te downloaden via  
[www.notamobiliteit.nl](http://www.notamobiliteit.nl) en via  
[www.mitprojectenboek.nl](http://www.mitprojectenboek.nl)

