



Hoofdstuk 4

Nationaal

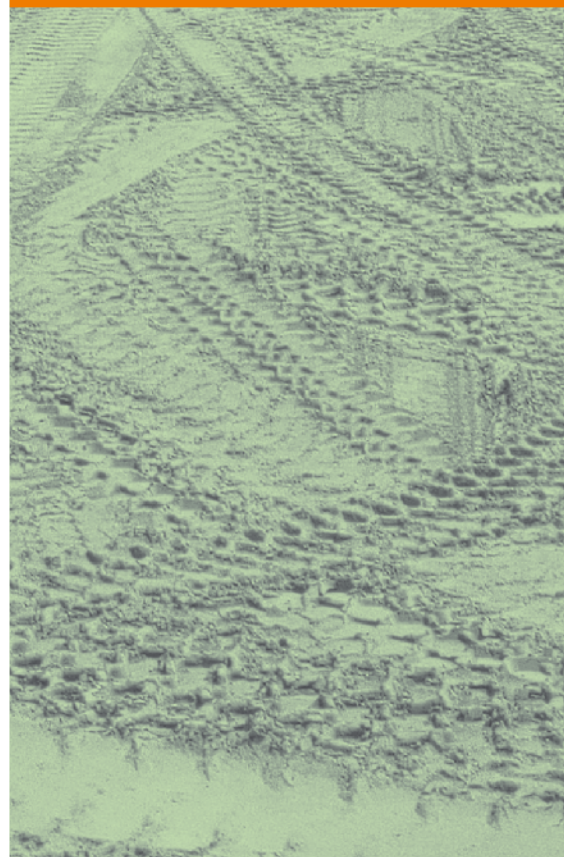


Levensduur Waterkeringen

Probleem

Als gevolg van onder andere klimaatontwikkeling loopt de geplande levensduur van waterkeringen, specifiek de grote stormvloedkeringen, terug. In de periodieke toetsing wordt met name aandacht besteed aan de veiligheid van de waterkering conform de wettelijke norm. Het betreft min of meer een momentopname. Daarbij ontstaat dus geen inzicht in hoe lang de waterkering nog mee kan gaan en hoe lang deze nog veilig is.

De verkenning dient een beeld op te leveren van de snelheid waarmee de levensduur terug loopt, onder welke condities, en zo ja of er sprake is van een toekomstig probleem. De verkenning wordt in 2010 afgerond.



Rampenbeheersing Overstromingen

Probleem

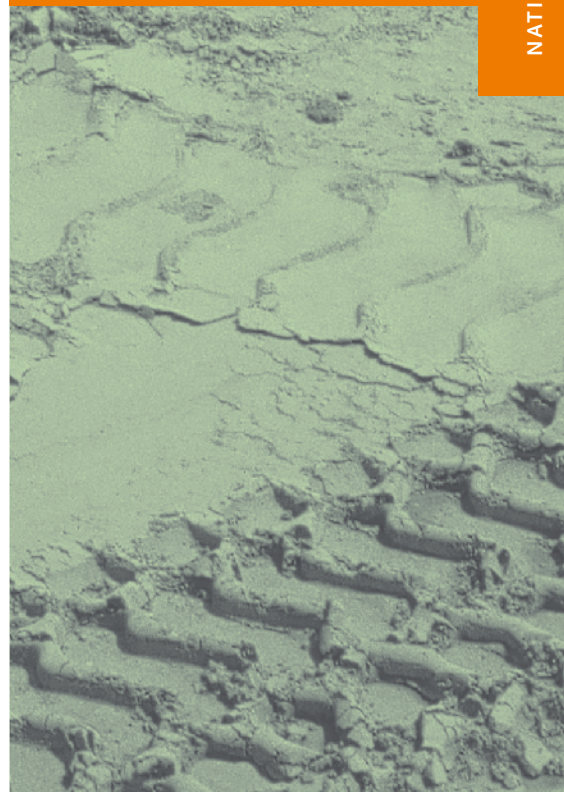
Nederland investeert veel in het voorkómen van overstromingen. De natuur laat zich echter niet leiden door normen. Extreme hoogwaterstanden en onverwacht falen van waterkeringen kunnen niet worden uitgesloten. Gezien de ernst van de mogelijke gevolgen heeft het kabinet in 2006 als doelstelling geformuleerd om, naast het beleid voor de keringen, ook beleid te formuleren voor het beheersen van de gevolgen van overstromingen, vooral door goed voorbereid te zijn.

In de periode 2007-2008 heeft de Taskforce Management Overstromingen (TMO) in opdracht van het kabinet een uitgebreid verbeterprogramma uitgevoerd, met als belangrijk onderdeel een grootschalige oefening. In het ontwerp Nationaal Waterplan wordt de lijn van het Kabinetstandpunt Rampenbeheersing Overstromingen (TK 27625, nr. 77) doorgetrokken. De beperking van de gevolgen van een eventuele overstroming door aanpassingen in ruimtelijke inrichting (fysieke

maatregelen, tweede laag) en door een adequate crisisbeheersing (organisatorische maatregelen, derde laag) zijn volwaardige lagen geworden binnen het concept van meerlaagsveiligheid; preventie vormt de eerste laag. Dit bestaat uit de optelsom van waterkeringen (duinen, dijken, dammen, deltawerken), ruimte voor de rivier en zandsuppleties.

In het ontwerp Nationaal Waterplan zijn voor de tweede en derde laag van de waterveiligheidsmaatregelen opgenomen, waaronder een aantal gebiedsgerichte verkenningen, onder meer voor Centraal - Holland en Oost - Brabant. Deze worden uiterlijk in 2011 afgerond. Voor de uitvoering van maatregelen voor de tweede en derde laag samen is € 190 mln beschikbaar.

Geïntegreerde planvorming per stroomgebied voor alle drie de lagen vindt plaats in de context van de zogeheten overstromingsrisicobeheerplannen die verplicht zijn vanuit de Europese Richtlijn Overstromingsrisico's.



Grensoverschrijdende verkenning maritieme toegankelijkheid kanaalzone Gent-Terneuzen, waaronder capaciteit binnenvaartsluis Terneuzen

ONDERWERP : waterkeren
FASE : verkenning
MINISTERIE : VenW

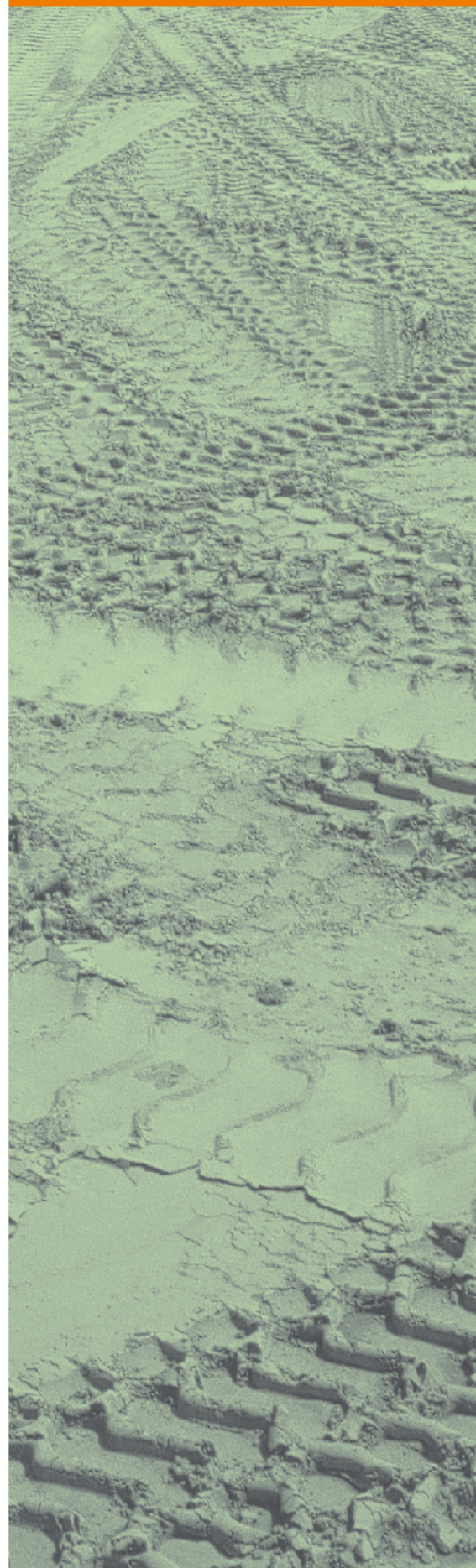
NATIONAAL

Probleem

Op grond van het Derde Memorandum van Overeenstemming tussen Vlaanderen en Nederland van 11 maart 2005, is besloten tot het uitvoeren van een gezamenlijke Vlaams-Nederlandse grensoverschrijdende verkenning met als doel: 'Verken de problematiek van de maritieme toegankelijkheid van de Kanaalzone Gent-Terneuzen, in het licht van de logistieke potentie van deze kanaalzone en de mogelijke oplossingsvarianten, zodat voorwaarden geschapen kunnen worden voor de wenselijke en noodzakelijke economische ontwikkeling van de Kanaalzone Gent-Terneuzen in het algemeen, en de havengebonden cluster van activiteiten in het bijzonder'.

De Kanaalzone Gent-Terneuzen is een trekker van de regionale economie in het grensgebied. Door ontwikkelingen in aantallen en afmetingen van zeeschepen wordt het sluiscomplex in Terneuzen door de zeescheepvaart als steeds groter knelpunt ervaren. Dit punt is vooral van belang voor de haven van Gent. Daarnaast komt, zoals aangegeven in de Nota

Mobiliteit, de maximum capaciteit van de sluisen te Terneuzen voor de binnenvaart in zicht. In de verkenning, opgeleverd maart 2009, zijn onder meer de mogelijkheden voor een 2^e zeesluis en alternatieven voor een nieuwe binnenvaartsluis onderzocht. De resultaten laten zien dat de diepe binnenvaartsluis (combisluis) en de kleine zeesluis het meest kansrijk zijn. Momenteel vinden nog aanvullende onderzoeken plaats om kennisleemtes aan te vullen; onderhandelingen ter voorbereiding van een Vlaams-Nederlands planstudiebesluit zijn gestart. Wanneer eind 2009 (streefdatum) een positief planstudiebesluit wordt genomen, zal deze vermoedelijk in 2010 worden gestart.



Budget Investerings Ruimtelijke Kwaliteit (BIRK)

ONDERWERP : integrale gebiedsopgaven
FASE : realisatie
MINISTERIE : VROM



Projecthistorie

Omschrijving	'05	'06	'07	'08	'09	'10
Algemeen						■

Probleem

Voor zowel het stedelijk als landelijk gebied dient volgens de Nota Ruimte gestreefd te worden naar versterking van de ruimtelijke kwaliteit. Er zijn fysieke barrières, die de gewenste (centrum)stedelijke ontwikkeling in de centra in stedelijke netwerken belemmeren, zowel in stedenbouwkundige als economische zin. In landelijk gebied zijn de zogenaamde Nationale Landschappen (inclusief de Hollandse Waterlinie) kwetsbaar, want de ontwikkeling stagneert in verband met de dreigende verrommeling.

Beschrijving oplossing

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

Tijdschema mijlpalen

Het afgeven van de BIRK-subsidiebeschikking markeert de start van de realisatie van het project. In 2007 zijn alle BIRK-projecten

in de uitvoeringsfase terechtgekomen. Het programma loopt tot 2010. De oplevering van de projecten vindt grosso modo plaats tussen 2012 en 2025.

Financiën

Taakstellend budget: € 418 mln.

Politiek / bestuurlijk

Convenanten: W4 Masterplan Leiderdorp, verlaagde kruising A4-HSL Hoogmade, Renkumse Beek, Hart voor Dieren, Spoorzone Delft en Verplaatsing TNO.

Moties/amendementen: de belangrijkste hadden betrekking op Hart voor Dieren (TK 28 880, nr. 24 van 21 mei 2003), Spoorzone Delft (zie onder andere motie Mastwijk van 15 december 2003, TK 29 200 XII, nr. 88) en A2 Maastricht (zie onder andere motie De Nereé tot Babberich van 12 november 2002, TK 28 600, nr. 59H).

Marktbenadering

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

Verantwoordelijk

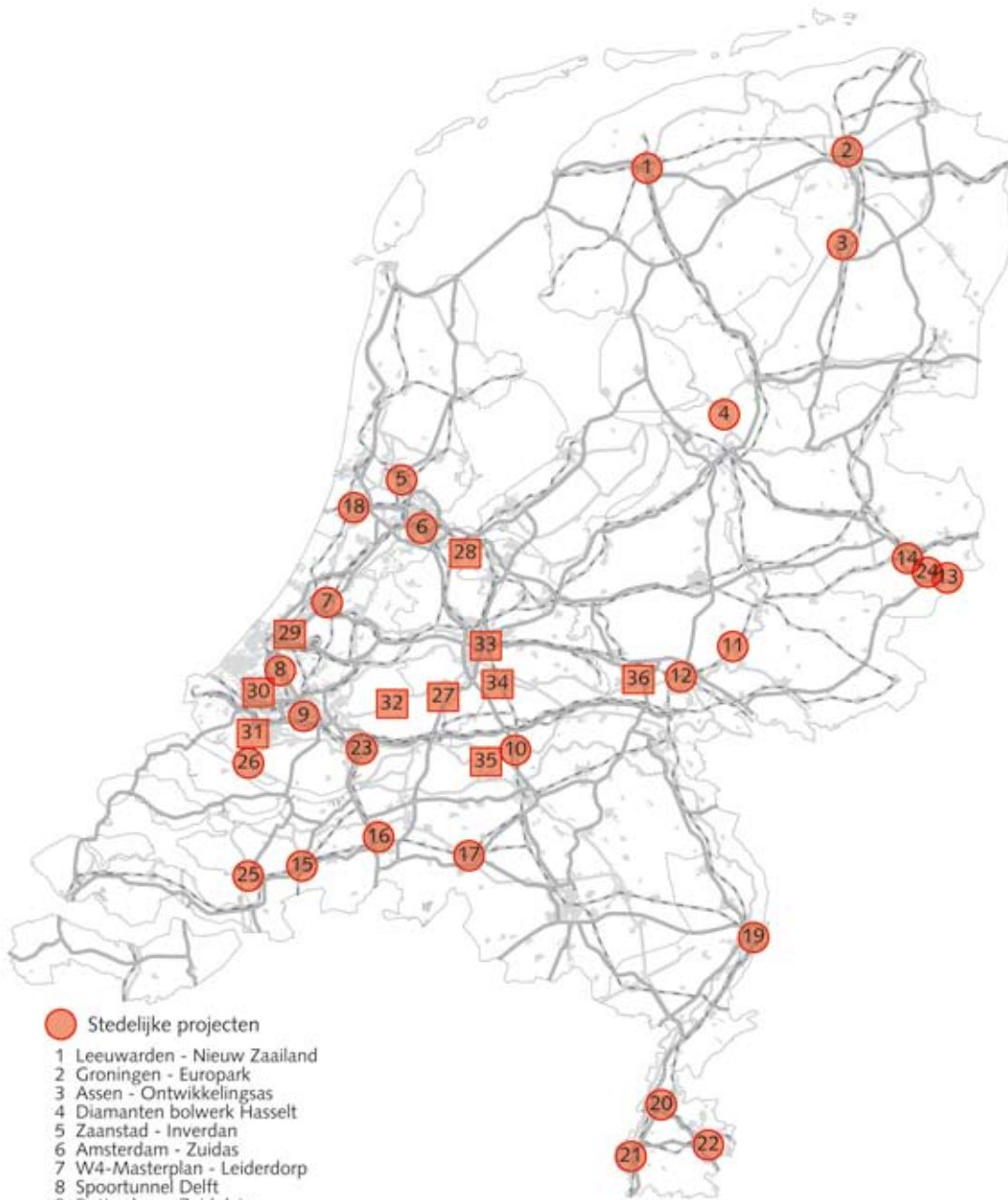
Voor de grondexploitatie zijn de gemeenten verantwoordelijk. Voor de vastgoedexploitatie zijn de marktpartijen verantwoordelijk.

Toelichting wijzigingen

2008: het programma is nieuw opgenomen in het MIRT.

Budget Investerings Ruimtelijke Kwaliteit (BIRK)

ONDERWERP : integrale gebiedsopgaven
 FASE : realisatie
 MINISTERIE : VROM



- Stedelijke projecten**
- 1 Leeuwarden - Nieuw Zaailand
 - 2 Groningen - Europark
 - 3 Assen - Ontwikkelingsas
 - 4 Diamanten bolwerk Hasselt
 - 5 Zaanstad - Inverdan
 - 6 Amsterdam - Zuidas
 - 7 W4-Masterplan - Leiderdorp
 - 8 Spoortunnel Delft
 - 9 Rotterdam - Zuidplein
 - 10 IJzergieterij Zaltbommel
 - 11 Hart voor Dieren
 - 12 Arnhem - Rijnboog
 - 13 Enschede - Muziekkwartier
 - 14 Hengelo - Hart van Zuid
 - 15 Emplacement Roosendaal
 - 16 Breda - Markoevers
 - 17 Tilburg - Spoorzone
 - 18 Haarlem - Spoorzone
 - 19 Emplacement - Venlo
 - 20 Emplacement - Sittard
 - 21 A2 - passage Maastricht
 - 22 Heerlen - Maankwartier
 - 23 Spoorzone Dordrecht
 - 24 Kennispark Twente
 - 25 Bergen op Zoom - Bergen Haven
 - 26 Verplaatsing TNO naar Cromstrijen

- Landelijke projecten**
- 27 Noord-Hollands Midden - Volgermeer
 - 28 Groene Hart - Ankeveense plassen/Naardermeer
 - 29 Verlaagde kruising A4-HSL Hoogmade
 - 30 Kwaliteitsimpuls Midden-Delfland
 - 31 Hoekse Waard - Vlietprogramma
 - 32 Hasco Schoonhoven
 - 33 NHW - Fort Vechten
 - 34 NHW - Ontwikkelingsprogramma Culemborg
 - 35 Aankoop kassen Bommelerwaard
 - 36 Renkumse Beek

0204-197-505

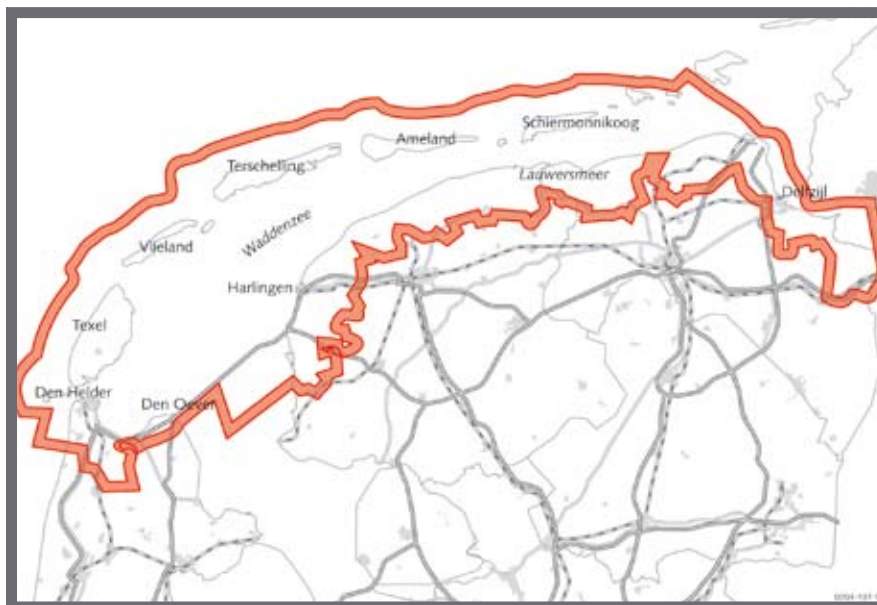


Waddenfonds

ONDERWERP : waddenfonds

FASE : realisatie

MINISTERIE : VROM



Projecthistorie

Omschrijving	'05	'06	'07	'08	'09	'10
Algemeen				■	■	

Probleem

De Waddenzee als natuurgebied en uniek open landschap staat onder druk.

Beschrijving oplossing

Het rijk heeft voor het Waddenfonds de volgende vier doelen vastgesteld:

- Het vergroten en versterken van de natuur- en landschapswaarden van het Waddengebied.
- Het verminderen of wegnemen van externe bedreigingen van de natuurlijke rijkdom van de Waddenzee.
- Een duurzame economische ontwikkeling en een substantiële transitie naar een duurzame energiehuishouding in het Waddengebied en direct aangrenzende gebieden.
- Het ontwikkelen van een duurzame kennis- en huishouding ten aanzien van het Waddengebied.

Projectvoorstellen kunnen door een ieder worden ingediend, indien die bijdragen aan ten minste één van de hierboven genoemde doelen. Projectvoorstellen scoren beter naarmate ze bijdragen aan meerdere doelen van het fonds.

Tijdschema mijlpalen

De Wet op het Waddenfonds is voor 20 jaar van kracht vanaf 9 juli 2007. Bij de tenders van 2008 en 2009 is de subsidieregeling opgesteld. De derde tender start in het najaar van 2009.

Financiën

In de periode van 2007 - 2026 is een bedrag beschikbaar van € 800 mln. Hiervan is € 122,4 mln uitgegeven aan de nadeelcompensatie van de kokkelvisserij.

In 2008 is € 40,5 mln beschikbaar gesteld (19 projecten).

In 2009 is € 27,7 mln beschikbaar gesteld (16 projecten).

Politiek / bestuurlijk

- De afspraken met de regio over de werking van het fonds zijn vastgelegd in de Wet op het Waddenfonds en in de ministeriële regeling.
- Projecten zullen nooit voor 100% gefinancierd worden uit het Waddenfonds: er is altijd sprake van cofinanciering. Hierbij spelen in de praktijk de provincies een belangrijke rol.
- In een door de Tweede Kamer aanvaarde motie is vastgelegd, dat de uiteindelijke besteding van de middelen aan het einde van de looptijd van het fonds dient uit te komen op 50% ecologie en 50% economie.

Marktbenadering

Vanaf 2009 kunnen ook alle voor het Waddenfonds relevante marktpartijen projectvoorstellen indienen.

Verantwoordelijk

De projectaanvragers zijn verantwoordelijk voor de realisatie van de projecten. VROM is verantwoordelijk voor de besteding van de gelden uit het Waddenfonds.

Toelichting wijzigingen

2008: het programma is nieuw opgenomen in het MIRT.

2010: in 2009 is de subsidieregeling uitgebreid met de hoofdstukken Milieu en met Onderzoek, Ontwikkeling en Innovatie. Vanaf de derde tender kunnen nu ook relevante projectvoorstellen worden ingediend op het gebied van milieu en energie en onderzoek en innovatie. Tevens kunnen nu ook marktpartijen projectvoorstellen indienen.

Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO)

ONDERWERP : natuur
FASE : realisatie
MINISTERIE : VenW



Projecthistorie

Omschrijving	'05	'06	'07	'08	'09	'10
Algemeen	■	■				

Probleem

Autowegen, spoorwegen en waterwegen met steile oevers zijn belangrijke oorzaken van versnippering van natuur en landschap. Deze kunnen een barrière vormen voor de verspreiding van dieren en planten. Door gebrek aan uitwisseling tussen populaties in verschillende gebieden en door het doodrijden van dieren is er een groot risico dat populaties in deelgebieden uitsterven waardoor het voortbestaan van soorten in gevaar kan komen. Het nemen van ontsnipperende maatregelen aan de rijksinfrastructuur is derhalve noodzakelijk om bij te dragen aan het in stand houden van soorten om zo de biodiversiteit in Nederland te waarborgen.

Beschrijving oplossing

Het Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO) is het beleidskader om versnippering, veroorzaakt door bestaande rijksinfrastructuur, op effectieve wijze op te lossen door maatregelen zoals ecoducten, faunatunnels of diervriendelijke oevers. Dit gebeurt door een gebiedsgerichte benadering waarbij samenwerking met provincies, uitvoerende diensten en terreinbeheerders centraal staat. In het MJPO zijn per provincie alle ontsnipperingsknelpunten opgenomen die een belangrijke belemmering zouden kunnen vormen voor de realisering van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Dit samenhangend landelijk netwerk van bestaande en te ontwikkelen natuurgebieden en de verbindingen daartussen, dient in 2018 voltooid te zijn. Tot de kern ervan behoren de Robuuste Verbindingen, de verbindingen tussen de grootschalige natuurgebieden.

Daarnaast draagt het MJPO bij aan de samenhang van de Natura 2000 gebieden. De kaart hiernaast geeft een overzicht van alle geïnventariseerde en van de tot 1 januari 2009 opgeloste knelpunten. De maatregelen aan de Robuuste Verbindingen worden geprogrammeerd via het Investeringsbudget Landelijk gebied (ILG). De overige ontsnipperingsmaatregelen worden jaarlijks geprogrammeerd en verantwoord in het Infrastructuurfonds.

Doelstelling

In 2018 zijn de belangrijkste barrières voor de EHS (inclusief de Robuuste Verbindingen) opgeheven, voor zover deze veroorzaakt zijn door rijkswegen, spoorwegen en rijkswaterwegen.

Financiën

Taakstellend budget: € 410 mln.
Het MJPO wordt gefinancierd door de ministeries van LNV en VenW. LNV zal tot en met 2018 een bedrag van circa € 160 mln beschikbaar stellen voor ontsnipperende maatregelen aan de rijksinfrastructuur, gelegen binnen de Robuuste Verbindingen. VenW reserveert voor deze periode voor ontsnipperende maatregelen aan de rijksinfrastructuur buiten de Robuuste Verbindingen € 250 mln.

Verantwoordelijk

Het MJPO is opgesteld door de departementen van VenW, LNV en VROM. Het ministerie van VenW is verantwoordelijk voor de uitvoering en neemt tevens het initiatief tot de jaarlijkse actualisatie van de programmering.

Toelichting wijzigingen

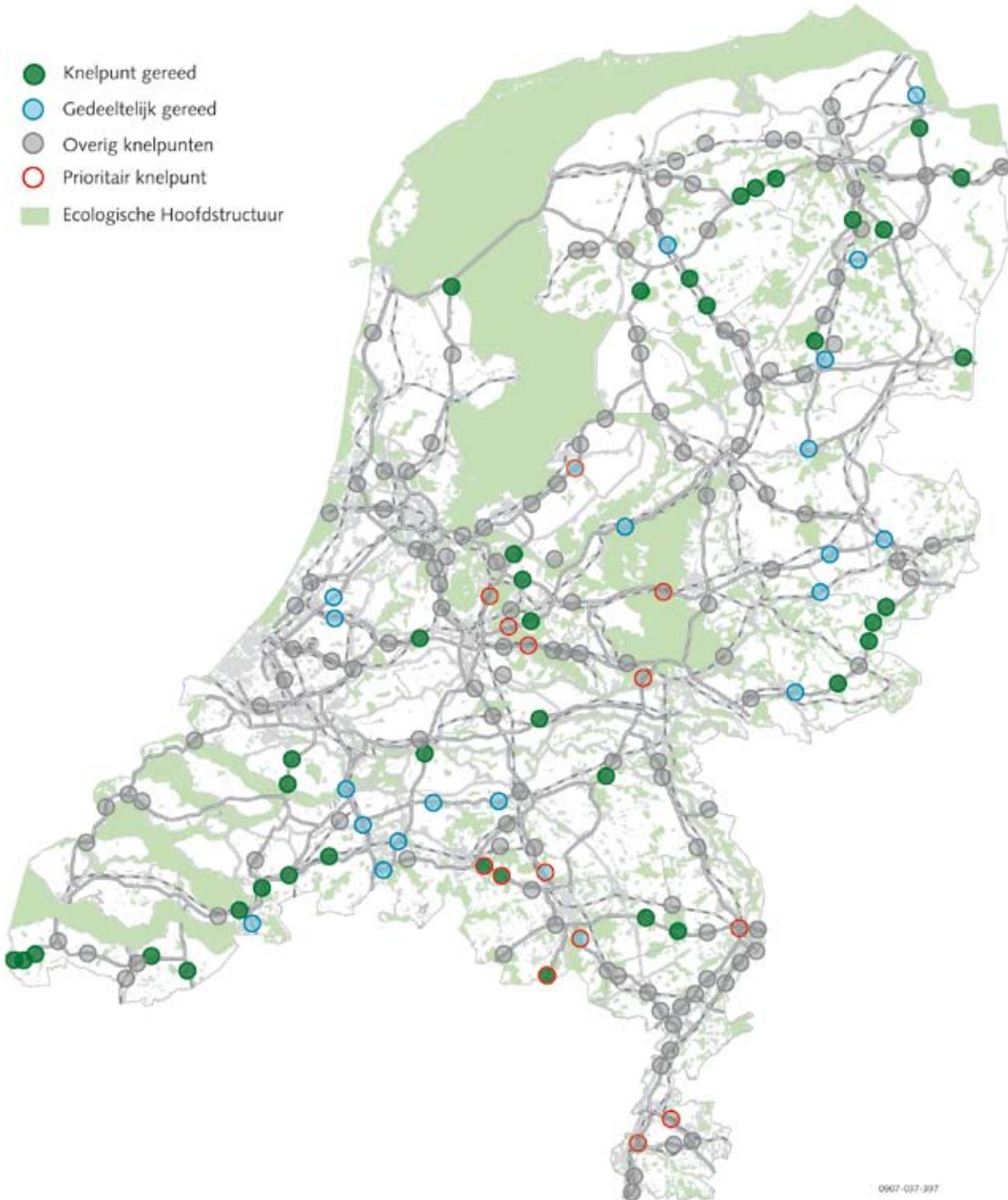
2005: programma is in 2004 aangeboden aan de Tweede Kamer. Er wordt gestart met uitvoeringsprogramma.

2006: programma is op 17 maart 2005 in de Tweede Kamer behandeld.

Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO)

ONDERWERP : natuur
FASE : realisatie
MINISTERIE : VenW

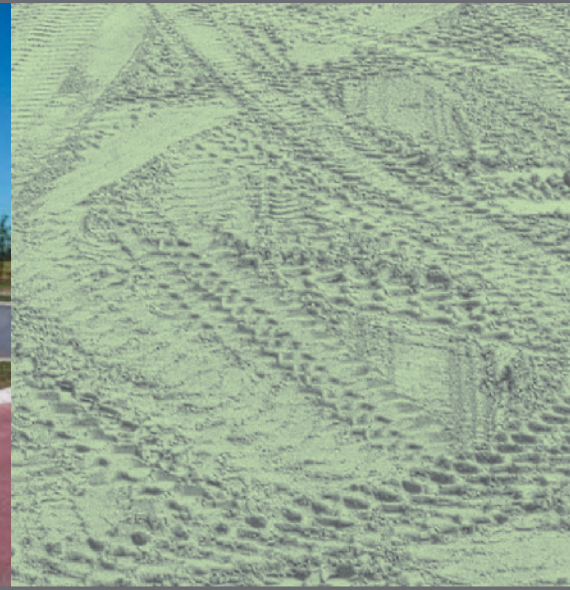
- Knelpunt gereed
- Gedeeltelijk gereed
- Overig knelpunten
- Prioritair knelpunt
- Ecologische Hoofdstructuur



Regionale en lokale verkeersveiligheidsmaatregelen

ONDERWERP : verkeersveiligheid
FASE : realisatie
MINISTERIE : VenW

NATIONAAL



Probleem

In het verkeer vallen nog altijd circa 750 doden en zo'n 18.000 ziekenhuisgewonden per jaar. De maatschappelijke kosten als gevolg van verkeersongevallen bedragen tussen de € 10,4 en € 13,6 miljard per jaar.

Beschrijving oplossing

In het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008-2020 zijn onder het motto 'van, voor en door iedereen' in overleg met alle betrokken partijen waaronder de decentrale overheden, de kaders gesteld voor het nationale verkeersveiligheidsbeleid. Dit plan is de uitwerking van het onderdeel 'Verkeersveiligheid op de Weg' in de Nota Mobiliteit.

De verantwoordelijkheid voor het integrale, regionale verkeersveiligheidsbeleid binnen de nationale kaders ligt bij de decentrale overheden. Zij kunnen gebiedsgerichte maatregelenpakketten voor hun eigen regio samenstellen; dit sluit aan bij de bevoegdheden die de overheden hebben als het gaat om ruimtelijke inrichting en verkeer. Daarnaast blijft het rijk doorgaan met (inter)nationaal beleid ter verbetering van de verkeersveiligheid. Het Actieprogramma Verkeersveiligheid 2009-2010 biedt een overzicht van activiteiten door de verschillende betrokken overheden in het kader van het Strategisch Plan. De activiteiten zijn te onderscheiden in:

- generieke activiteiten op het gebied van voertuig, gedrag, infrastructuur en onderzoek;
- activiteiten per aandachtsgebied. Deze aandachtsgebieden bestaan enerzijds uit groepen verkeersdeelnemers die extra

aandacht vragen, zowel slachtoffers als veroorzakers en anderzijds uit categorieën wegen en voertuigen.

Doelstelling

Een permanente verbetering van de verkeersveiligheid. De nationale doelstelling (maximaal 750 doden en 17.000 ziekenhuisgewonden in 2010) is evenredig doorvertaald naar de provincies en stadsregio's. De (aangescherpte) doelstelling voor 2020 is maximaal 500 doden en 12.250 ziekenhuisgewonden.

Financiën

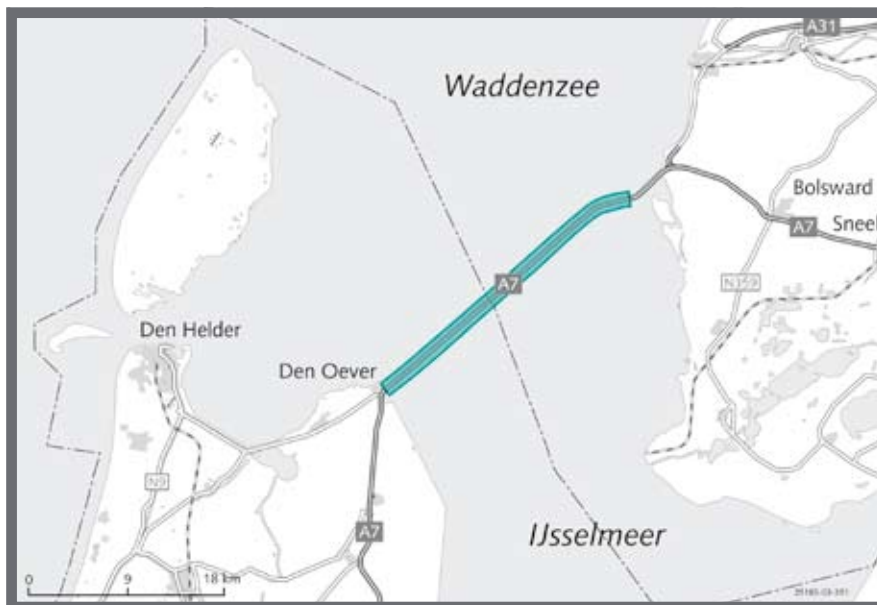
De beschikbare middelen worden via de BDU aan de decentrale overheden ter beschikking gesteld. Het uitgangspunt is dat zij tenminste eenzelfde bedrag daarbij leggen. Er is in de periode 2005 - 2010 via de BDU € 377 mln beschikbaar ten behoeve van decentraal verkeersveiligheidsbeleid en € 27 mln voor nationaal beleid, zoals het MPCV en de rijbewijspunten. Na 2010 is er in de Nota Mobiliteit gemiddeld € 80 mln gereserveerd.

Verantwoordelijk

VenW is samen met de decentrale overheden verantwoordelijk voor het verkeersveiligheidsbeleid en het behalen van de nationale verkeersveiligheidsdoelstelling.

Extra spuicapaciteit Afsluitdijk

ONDERWERP : waterkeren
FASE : planstudie (1)
MINISTERIE : VenW



Projecthistorie

Omschrijving	'05	'06	'07	'08	'09	'10
Tijdschema		■		■	■	■
Financiën			■			

Probleem

Het water uit het IJsselmeer wordt naar de Waddenzee afgevoerd via twee spuicomplexen in de Afsluitdijk (één bij Den Oever en één bij Kornwerderzand). In de winter wordt het streefpeil (NAP - 0.40 m) steeds vaker en steeds sterker overschreden. Het handhaven van het winterstreefpeil zal in de toekomst nog moeilijker worden. Dit als gevolg van toekomstige ontwikkelingen zoals zeespiegelstijging en toenemende rivierafvoeren. De capaciteit van de huidige spuisluisen zal in de toekomst ontoereikend worden. Bij de te verwachte relatieve zeespiegelstijging is het met de beschikbare spuicapaciteit niet mogelijk om het huidige peilbeheer voort te zetten en de veiligheid tegen overstroming in het IJsselmeergebied te handhaven. Naar verwachting zal een toenemend aantal dijkvakken vanaf 2010 niet meer aan de veiligheidseisen voldoen.

Beschrijving oplossing

De bouw van een nieuw spuisluisencomplex wordt voorbereid. De locatie in de Afsluitdijk en dimensionering van het spuicomplex worden bepaald door zowel de effecten op ecologische waarden van de Waddenzee en het IJsselmeer, als de effecten op de diverse gebruiksfuncties in de omgeving en de effectiviteit van de spuisluisen.

Een MER is in uitvoering.

Inpassing

De volgende inpassingsmaatregelen worden onderscheiden:

1. Vispassage.
2. Landschappelijke inpassing.

3. Mitigerende en compenserende maatregelen.

Tijdschema mijlpalen

Projectbesluit: 2012
Start realisatie: 2012
Oplevering: 2016

Financiën

Het taakstellend budget voor de uitvoeringsfase is nog niet vastgesteld. De raming van de projectkosten is afhankelijk van het te kiezen alternatief. Voor de uitvoering van dit project wordt voornamelijk rekening gehouden met een benodigd budget van € 243 mln. Voor de planstudie- en voorbereidingskosten is € 8 mln gereserveerd.

Politiek / bestuurlijk

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

Marktbenadering

In 2006 is een PPC uitgevoerd. Op basis daarvan is gekozen voor een DBM-contract. Bij de uitwerking daarvan is echter gebleken dat deze contractvorm niet realistisch is. De marktbenadering wordt daarom herzien en blijft zo dicht mogelijk bij de oorspronkelijke uitgangspunten.

Toelichting wijzigingen

2006: in verband met het nader uitwerken van de vormgeving en het grondonderzoek op locatie (nodig voor de MER) is besloten de planstudie met 2 jaar te verlengen. De projectkosten zijn aangepast vanwege verwachte aanbestedingsresultaten (€ -3 mln).

2007: de projectkosten zijn aangepast vanwege verwachte aanbestedingsresultaten (€ -3 mln).

2008: in 2007 is geconstateerd dat het eerder inschakelen van de markt voor uitvoering en vervlechten met de ruimtelijke besluitvormingsprocedure, niet realiseerbaar is. Hierdoor is projectbesluit en start realisatie vertraagd. De opleverdatum blijft 2013.

2009: het project is vertraagd door voortschrijdend inzicht in de projectplanning en discussie over de marktbenadering. Dit laatste heeft geleid tot een verschuiving naar een realistische opleverdatum en tevens tot een heroverweging van de aanbestedingsvariant.

2010: de mijlpalen voor het projectbesluit en start realisatie zijn verschoven, oplevering blijft echter 2016.

Ruimte voor de Rivier

ONDERWERP : waterkeren
FASE : planstudie (1)
MINISTERIE : VenW



Projecthistorie

Omschrijving	'05	'06	'07	'08	'09	'10
Algemeen	■	■	■			
Financiën						■

Probleem

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

Beschrijving oplossing

De Planologische Kern Beslissing (PKB) Ruimte voor de Rivier is definitief vastgesteld door de unanieme instemming van de Tweede Kamer op 7 juli 2006 en de Eerste Kamer op 19 december 2006. De PKB is vervolgens op 26 januari 2007 in werking getreden.

De PKB bestaat uit ongeveer 40 samenhangende maatregelen langs de IJssel, de Neder-Rijn, Lek, Waal en het benedenstroomse deel van de Maas. Deze maatregelen zijn noodzakelijk om in 2015 te voldoen aan het wettelijk vastgelegde beschermingsniveau in het Nederlandse rivierengebied. Voor de maatregelen zijn locatie en het soort maatregel (dijkverlegging, ontpoldering of uiterwaardvergraving) vastgelegd. Waar voorheen sprake was van dijkversterking, is nu in eerste instantie gekozen voor rivierversmalling. Hiermee wordt

invulling gegeven aan het hoofddoel van Ruimte voor de Rivier, namelijk water meer ruimte geven. In de PKB zijn onder andere de volgende maatregelen voorzien: langs de Waal zijn de dijkteruglegging Lent bij Nijmegen en de dijkverlegging Buitenpolder het Munnikenland in de nabijheid van Gorinchem gepland. Langs de Merwede gaat de voorkeur uit naar het ontpolderen van de Noordwaard in combinatie met de uiterwaardvergraving Avelingen. Langs de Bergsche Maas wordt de Overdiepsche Polder ontpolderd. Het pakket langs de Neder-Rijn/Lek bestaat uit ingrepen in zes uiterwaarden waaronder: Vianen-Hagestein, Doorwerth en Meinerswijk (Arnhem). Langs de IJssel is het voorstel een hoogwatergeul bij Veessen-Wapenveld aan te leggen in combinatie met drie dijkverleggingen. De maatregelen moeten uiterlijk in 2015 zijn uitgevoerd. Als gevolg van klimaatverandering zullen ook daarna investeringen nodig blijven. Het kabinet heeft daarom enkele gebieden gereserveerd om ook in de toekomst rivierversmalling mogelijk te maken.

Tijdschema mijlpalen

Start realisatie: 2007

Oplevering: 2015

Financiën

Taakstellend budget: € 2.323 mln voor zowel PKB als lopende projecten (incl. BLD-bijdrage € 218 mln).

Toelichting wijzigingen

2006: in april 2005 is de PKB deel I afgerond. Bij de besluitvorming over PKB deel I is besloten dat het budget met € 300 mln wordt verhoogd (€ 200 mln uit de reservering Noodoverloopgebieden 2011 - 2014 en € 100 mln uit de projectgebonden inkomsten en Europese subsidies).

2007: de PKB deel 4 is op 7 juli 2006 door de Tweede Kamer vastgesteld.

2008: PKB deel 4 is op 19 december 2006 vastgesteld door de Eerste Kamer en de PKB is op 26 januari 2007 in werking getreden.

2010: in verband met overheveling van het onderdeel dijkversterking Oude Maas naar het HWBP, is het taakstellend budget aangepast.

Ruimte voor de Rivier

ONDERWERP : waterkeren
 FASE : planstudie (1)
 MINISTERIE : VenW



- | | | |
|---|---|--|
| 1 Zomerbedverlaging Beneden - IJssel | 16 Uvw De Tollewaard | 27 Kribverlaging Waal Fort St. Andries |
| 2 Dijkverlegging Westenholte | 17 Obstakelverwijdering Machinistenschool Elst | 28 Kribverlaging Midden-Waal |
| 3 Uiterwaardvergraving (Uwv) Scheller en Oldeneler Buitenwaarden | 18 Dijkverbetering Lek/Betuwe/Tieler- en Culemborgerwaard | 29 Dijkteruglegging Lent |
| 4 Hoogwatergeul Veessen-Wapenveld | 19 Uvw Honswijkerwaarden, stuweiland Hagestein, Hagesteinse Uiterwaard en Heerenwaard | 30 Kribverlaging Waalbochten |
| 5 Uvw Bolwerksplas, Worp en Ossenwaard | 20 Dijkverbetering Lek/Alblasserwaard en de Vijfheerenlanden | 31 Obstakelverwijdering Suikerdam en polderkade naar de Zandberg |
| 6 Uvw Keizers- en Stobbenwaarden en Olsterwaarden | 21 Dijkverbetering Lek/Lopiker- en Krimpenwaard | 32 Extra uwv Millingerwaard |
| 7 Dijkverlegging Voorster Klei | 22 Dijkverbetering Oude Maas/Voorne Putten | 33 Berging op het Volkerak Zoommeer |
| 8 Dijkverlegging Cortenoever | 23 Dijkverbetering Oude Maas/Hoeksche Waard | 34 Ontpoldering Noordwaard (meestromend) |
| 9 Uvw Huissensche Waarden | 24 Uvw bedrijventerrein Avelingen | 35 Dijkverbetering Steurgat/Land van Altena |
| 10 Dijkverbetering Neder-Rijn/Arnhemse- en Velperbroek | 25 Uvw Brakelse Benedenwaarden en dijkverlegging Buitenpolder Het Munnikenland | 36 Dijkverbetering Bergsche Maas/Land van Altena |
| 11 Uvw Meinerswijk | 26 Kribverlaging Beneden Waal | 37 Kadeverlaging Biesbosch |
| 12 Dijkverbetering Neder - Rijn/Geldersche Vallei | | 38 Dijkverbetering Amer/Donge |
| 13 Uvw Doorwerthsche Waarden | | 39 Ontpoldering Overdiepsche Polder (meestromend) |
| 14 Dijkverbetering Neder - Rijn/Betuwe/ Tieler- en Culemborgerwaard | | |
| 15 Uvw Middelwaard | | |

Hoogwaterbeschermingsprogramma

ONDERWERP : waterkeren
FASE : realisatie (0)
MINISTERIE : VenW



Projecthistorie

Omschrijving	'05	'06	'07	'08	'09	'10
Algemeen		■				
MIT-fase		■				
Financiën			■	■	■	■

Probleem

Een stelsel van 3.599 km primaire waterkeringen beschermt Nederland tegen overstromingen door zee, rivieren en meren. Het op juiste sterkte houden van deze waterkeringen is van groot belang voor het handhaven van de gewenste veiligheid tegen overstromen.

Beschrijving oplossing

In de Wet op de waterkering is een vijfjaarlijks verplichte veiligheidstoets voor primaire waterkeringen door beheerders opgenomen (90% van de primaire waterkeringen is in beheer bij waterschappen, 9% bij Rijkswaterstaat en 1% bij derden, onder andere gemeenten), waarbij wordt bezien of waterkeringen nog aan de vereisten voldoen. Als dit niet zo is, dienen maatregelen te worden genomen zoals dijkversterking of rivierverruiming. De eerste toetsingronde heeft plaatsgevonden tussen 1996 en 2001, (rapport: De veiligheid van de primaire waterkeringen in Nederland). De tweede toetsingronde is in september 2006 aan de Tweede Kamer gerapporteerd (TK, 18106, nr. 177).

Uitvoeringsprogramma

Op basis van de beide toetsingrondes, is een planning gemaakt voor benodigde verbeteringswerken. Deze zijn opgenomen in het Hoogwaterbeschermingsprogramma dat is vastgesteld door de staatssecretaris van VenW; het ontwerpprogramma is opgesteld samen met het Interprovinciaal Overleg en de Unie van Waterschappen. Hierin is ook de versterking van de zwakke schakels Nederlandse kust opgenomen.

Doelstelling

De doelstelling is dat de verbeteringswerken uit de eerste toetsingronde in 2010 en de tweede ronde in 2015 (met uitzondering van de Afsluitdijk) en de zwakke schakels Nederlandse kust gereed zijn.

Financiën

Voor verbeteringswerken die voortkomen uit de wettelijke veiligheidstoetsing is tot 2020 € 1.789 mln beschikbaar (inclusief de zwakke schakels Nederlandse kust en BLD-bijdrage € 30 mln). Het kabinet heeft in het kader van het beleidsprogramma 'Samen werken, samen leven' binnen de enveloppe 'Water en kust' voldoende aanvullende middelen gereserveerd (conform inzichten medio 2007) om dit geactualiseerde programma volledig te kunnen uitvoeren. Deze reservering à € 1.160 mln, wordt in tranches naar de VenW-begroting worden overgeboekt. In de voorliggende IF-begroting 2010 is de 2^e tranche van € 98 mln (incl. korting) opgenomen. Als gevolg van het aanvullende beleidsakkoord is een taakstelling van € 62 mln verwerkt. Hiervoor wordt de Houtribdijk getemporeerd.

Verantwoordelijk

De verbeteringswerken worden uitgevoerd door de beheerder en voor 100% gefinancierd door het rijk. Dit is conform de nieuwe financieringsregeling die verankerd is in de Wet op de waterkering.

Toelichting wijzigingen

2006: in februari 2005 is het hoogwaterbeschermingsprogramma 2003-2004 vastgesteld. In juli 2005 is het hoogwaterbeschermingsprogramma 2005 vastgesteld. Het project is van de planstudiefase overgegaan naar de realisatiefase.

2007: het budget is verhoogd door toevoeging van € 200 mln uit planstudie overige steenzetting, € 100 mln exogene financiering ministerie van Financiën, € 70 mln uit de aanbestedingsresultaten, € 50 mln als gevolg van amendement van het lid Snijder-Hazelhoff (30300A, nr. 18, vergaderjaar 2005 - 2006) en € 5 mln in verband met afwikkeling HWB-projecten. De projectkosten zijn aangepast vanwege aanbestedingsresultaten (€ -3 mln).

2008: het budget is verhoogd door toevoeging van € 745 mln uit de Zwakke schakels Nederlandse kust.

2009: budgetverhoging 1e tranche ad € 120 mln.

2010: budgetverhoging 2^e tranche ad € 98 mln. Aanvullend hierop is het budget aangepast door Aanvullend Beleidsakkoord (- € 62 mln) en de overheveling uit Ruimte voor de Rivier voor dijkversterking Oude Maas (+ € 4 mln).

Innovatie Delta technologie

ONDERWERP : waterkeren
FASE : realisatie (0)
MINISTERIE : VenW



Projecthistorie

Omschrijving	'05	'06	'07	'08	'09	'10
MIRT-fase					■	
Financiën					■	■

Probleem

Cijfers over arbeidsproductiviteit in Nederland laten zien dat het niveau hoog is, maar ook dat de groei hiervan achterblijft in relatie tot vergelijkbare economieën. Om dit te keren moet de Nederlandse economie vernieuwen en innovatiever worden, ook vanwege de vergrijzing en de toenemende krapte op de arbeidsmarkt. Innovaties zijn eveneens nodig om de toekomstige waterproblemen te kunnen aanpakken en waterkansen volledig te kunnen benutten.

Beschrijving oplossing

Om innovatie te bevorderen wordt de concurrentiekracht van Nederland versterkt en maatschappelijke vraagstukken aangepakt via het project Nederland Ondernemend Innovatieland (NOI). Daarvoor worden programma's gestart rond o.a. energie, zorg, veiligheid én water. Deze programma's zijn gericht op het aanpakken van knelpunten die vernieuwing en het oplossen van maatschappelijke vraagstukken in de weg staan. Binnen het project NOI is gestart met de uitvoering van de maatschappelijke innovatieagenda water (MIA Water). Deze bestaat uit projecten en programma's die innovaties op het gebied van water moeten bevorderen.

Tijdschema mijlpalen

Projectbesluit: begroting 2008 (sept. 2007)
Start realisatie: 2008
Oplevering: 2012

Financiën

Het kabinet heeft in het Coalitieakkoord een budget toegekend voor het programma Innovatie Deltatechnologie. De totale omvang voor dit programma is € 40 mln en zal in tranches naar de VenW-begroting worden overgeboekt. In de voorliggende begroting is de 1^e tranche van € 15 miljoen euro opgenomen. Het budget voor dit project is opgenomen onder 'Overige onderzoeken en kleine projecten'.

Politiek / bestuurlijk

De vrijgave van de 2^e tranche (€ 25 mln) is goedgekeurd door de ministerraad en zal in de loop van 2009 beschikbaar komen. Op basis van het kabinetsbesluit is een korting verwerkt van bijna € 1 mln.

Marktbenadering

Beide opgestarte programma's 'Building with Nature' en 'Flood Control 2015' zijn initiatieven vanuit de markt en omarmd door de overheid.

Toelichting wijzigingen

2009: project is nieuw in de realisatie. De eerste tranche financiële middelen is in de VenW-begroting opgenomen.

2010: de tweede tranche financiële middelen is vrijgegeven.

Nadere uitwerking rivierengebied (NURG)

ONDERWERP : waterkeren
FASE : realisatie (0)
MINISTERIE : VenW



Projecthistorie

Omschrijving	'05	'06	'07	'08	'09	'10
Financiën		■	■	■		

Probleem

Het steeds verder afnemen van het natuurareaal in Nederland heeft ertoe geleid dat er beleid is vastgesteld om een robuuste Ecologische Hoofdstructuur (EHS) te ontwikkelen. Daarnaast is er een taakstelling voor het herstel en beheer van waterhuishoudkundige systemen opgenomen in de derde en vierde Nota Waterhuishouding. De uiterwaarden zijn een essentieel onderdeel van de EHS. LNV en VenW hebben gezamenlijk afgesproken 7.000 ha nieuwe natuur te realiseren in de uiterwaarden van de Rijntakken en de bedijkte Maas. Dit is de zogenaamde NURG afspraak.

Beschrijving oplossing

De aankoop van landbouwgronden in de uiterwaarden en de inrichting hiervan als natuur draagt in belangrijke mate bij aan de realisatie van de EHS. Het beheer van deze natuurgebieden in de uiterwaarden wordt gedaan door natuurbeherende instanties als Staatsbosbeheer, Natuurmonumenten en de provinciale landschappen. Natuurontwikkeling is nadrukkelijk gekoppeld aan veiligheid in het rivierengebied, zoals tot uiting is gekomen bij het dijkversterkingprogramma eind jaren '90 en wordt beoogd met de rivierverruimende maatregelen in het kader van Ruimte voor de Rivier. Zo is in de PKB Ruimte voor de Rivier (december 2006) een aantal NURG projecten opgenomen waarvan de realisatie ook een essentiële bijdrage levert aan de veiligheid in het rivierengebied.

Tijdschema mijlpalen

Oplevering: 2015

Financiën

Taakstellend budget: € 134 mln (incl. BLD-bijdrage € 14 mln). NURG wordt gefinancierd door LNV en VenW. De kern van de afspraken met betrekking tot de gezamenlijke financiering is dat LNV en VenW ieder voor 50% de kosten van grondverwerving en van inrichting voor natuurontwikkeling gekoppeld aan veiligheid op zich nemen. In geval de toekomstige in te richten gebieden naar een particuliere natuurbeheerorganisatie gaan, dragen LNV en VenW ieder voor 25% bij aan de inrichtingskosten, de overige kosten worden in dat geval door de provincie betaald. Het VenW budget is onderdeel van 'Maatregelen i.r.t. rivierverruiming'.

Politiek / bestuurlijk

Convenanten: in oktober 1997 is een samenwerkingsovereenkomst gesloten tussen de ministeries van VenW en LNV waarin afspraken zijn vastgelegd voor gezamenlijke onderling afgestemde aanpak en financiering van projecten gericht op veiligheid en natuurontwikkeling in de uiterwaarden. De totale taakstelling die is gekoppeld aan de overeenkomst bedraagt 7.000 ha natuurontwikkeling in 2015. De samenwerkingsafspraken tussen VenW en LNV is in 2000 verlengd in de samenwerkingsovereenkomst Veiligheid en Natte Natuur.

Verantwoordelijk

Wat betreft de realisatie van natuurontwikkelingsprojecten in de rijkswateren is erop rijksniveau sprake van een gedeelde verantwoordelijkheid van LNV en VenW.

Toelichting wijzigingen

2006: de projectkosten zijn aangepast vanwege aanbestedingsresultaten (€ -1 mln).

2007: de projectkosten zijn aangepast vanwege aanbestedingsresultaten (€ -1 mln).

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

Onderzoeksprogramma Waterveiligheid

ONDERWERP : waterkeren
FASE : realisatie (0)
MINISTERIE : VenW



Projecthistorie

Omschrijving	'05	'06	'07	'08	'09	'10
Algemeen				■		
Financiën						■

Probleem

Een stelsel van 3.599 km primaire waterkeringen beschermt Nederland tegen overstromingen door zee, rivieren en meren. Het vergroten van inzicht in de belastingen op die keringen, de sterkte van die keringen, de kansen dat deze keringen bezwijken en de mogelijke gevolgen van bezwijken is van belang voor de veiligheid tegen overstromen.

Beschrijving oplossing

Om de kennis op het gebied van de veiligheid tegen overstromen te vergroten zijn 3 projecten gestart: Deze projecten zijn van belang voor het handhaven van de gewenste veiligheid tegen overstromingen (uitvoering van de Wet op de waterkering) en voor de verkenning naar de actualisatie van het beschermingsbeleid tegen overstromingen.

Doelstelling

Doelstelling van dit onderzoeksprogramma is het vergroten van de veiligheid tegen overstromingen door enerzijds het verbeteren van de kennis over de sterkte van en de belastingen op de waterkering en anderzijds het vergroten van het inzicht in de overstromingsrisico's. Om bij de volgende toetsronde (2011-2016) de actuele belasting op de waterkering te kennen wordt het project Hydraulische Randvoorwaarden uitgevoerd. De Hydraulische Randvoorwaarden zijn noodzakelijk voor het uitvoeren van de toetsing conform de Wet op de waterkering. Het project Sterkte en Belastingen Waterkeringen (SBW) wordt uitgevoerd om kennisleemten op het gebied van de sterkte van en de belasting op waterkeringen

in te vullen. De resultaten uit SBW zullen worden verwerkt in het Voorschrift Toetsen op Veiligheid en in de Hydraulische Randvoorwaarden voor zowel de vierde toetsronde als daarna. De aard van dit project maakt een langjarige doorlooptijd noodzakelijk. Het project loopt dan ook tot 2016. Het inzicht in de overstromingsrisico's in Nederland wordt vergroot door het project Veiligheid Nederland in Kaart (VNK-2). Dit project berekent landsdekkend de kansen, gevolgen en risico's van overstromingen. Het project levert feitelijke informatie aan die gebruikt wordt voor verschillende beleidstrajecten, zoals de uitwerking van Waterveiligheid 21ste eeuw (WV21), rampenbeheersing en risicokaarten. Ook kan de ontwikkelde methode gebruikt worden voor het prioriteren van maatregelen.

Financiën

Het beschikbare budget voor dit programma is € 168 mln (incl. BLD-bijdrage € 32 mln). Dit budget is opgenomen onder 'Overige onderzoeken en kleine projecten'.

Verantwoordelijk

De projecten SBW en HR worden 100% gefinancierd door het rijk. Het project VNK-2 wordt gefinancierd door het rijk, de Unie van Waterschappen en het Interprovinciaal Overleg.

Toelichting wijzigingen

2008: dit programma is nieuw opgenomen in het MIRT.

2009: het budget is opgehoogd onder gelijktijdige ophoging van de ontvangsten (t.b.v. uitvoering werken derden).

Innovatieprogramma Kaderrichtlijn Water

ONDERWERP : waterbeheren

FASE : realisatie (0)

MINISTERIE : VenW



Projecthistorie

Omschrijving	'05	'06	'07	'08	'09	'10
Algemeen						■

Probleem

De Kaderrichtlijn Water (KRW) richt zich op de verbetering van de ecologische en chemische waterkwaliteit. De onnatuurlijke inrichting van onze wateren en de belasting van het water met milieuschadelijke stoffen uit de landbouw, de afvalwaterketen en verkeer en vervoer, vormen hierbij hardnekkige knelpunten.

Beschrijving oplossing

Voor de aanpak van deze knelpunten is het Innovatieprogramma KRW ontwikkeld. De hoofddoelstelling van het innovatieprogramma is de verbetering van de kosten-batensaldo's van een aantal maatregelen voor de KRW en de vergroting van de mate van doelrealisering van de KRW. Nevendoelstelling is de verbetering van de concurrentiepositie van de Nederlandse watersector.

Het innovatieprogramma geeft een financiële impuls aan innovaties die het meest effectief bijdragen aan deze doelstellingen. De beleidsinzet is dat succesvolle innovaties van het programma vanaf 2012 gaan renderen in de vorm van slimme, kosteneffectieve maatregelen voor de uitvoering van de KRW (input voor de tweede en derde generatie stroomgebied-beheerplannen).

Tijdschema mijlpalen

Oplevering: 2012

Financiën

Voor de uitvoering van het Innovatieprogramma is € 75 mln beschikbaar. Dit geld wordt verdeeld via twee tenderregelingen. SenterNovem voert deze regelingen uit. De

eerste tenderregeling, met een subsidieplafond van € 35 mln, is medio 2008 gepubliceerd in de Staatscourant. De regeling voor de tweede tender wordt in de tweede helft van 2009 gepubliceerd (subsidieplafond € 40 mln).

Inschrijvingen die met de meeste innovatiekracht en beste kosteneffectiviteit de knelpunten aanpakken, krijgen een financiële bijdrage. De eerste tenderregeling heeft ruim negentig innovatievoorstellen opgeleverd. Circa veertig hiervan krijgen een financiële bijdrage.

Politiek / bestuurlijk

- Het programma draagt bij aan een haalbare en betaalbare uitvoering van de KRW. Doordat tevens een bijdrage wordt geleverd aan de verbetering van het doelbereik van de KRW, vermindert het risico op ingebrekestellingsprocedures door de Europese Commissie.
- Het programma bevordert het maatschappelijk en bestuurlijk draagvlak (waterschappen, provincies en gemeenten) voor de uitvoering van de KRW.
- Het innovatieprogramma is tevens van belang om te komen tot een doorbraak bij de aanpak van diffuse bronnen, waaronder nutriëntenpilots voor de aanpak van landbouwemissies, zoals vormgegeven in het Uitvoeringsprogramma diffuse bronnen waterverontreiniging (TK 30535, nr. 13, december 2007).

Verantwoordelijk

Het ministerie van VenW is verantwoordelijk; Senter-Novem, een agentschap van het ministerie van EZ, voert de regeling uit.

Toelichting wijzigingen

2010: dit programma is nieuw in het MIRT opgenomen.

Landelijke proef Grootschalige Verwerking Baggerspecie (GVB)

ONDERWERP : waterbeheren
FASE : realisatie (0)
MINISTERIE : VenW



Projecthistorie

Omschrijving	'05	'06	'07	'08	'09	'10
Financiën	■	■				

Probleem

Voor verwerking van vervuilde baggerspecie wordt al jaren gezocht naar een antwoord op de vraag wat wel of niet kan en tegen welke prijs. Begin 2003 is gekozen voor een landelijke proef Grootschalige Verwerking Baggerspecie. Deze moet inzicht geven in de condities die noodzakelijk zijn om te komen tot een structurele grootschalige verwerking van vervuilde baggerspecie. Onder andere op basis van resultaten van de proef kan het beleid voor het storten en verwerken van vervuilde waterbodems worden heroverwogen.

Beschrijving oplossing

De basisopzet van de proef is dat de overheid een aanbodgarantie van vervuilde baggerspecie geeft en dat de markt verantwoordelijk is voor verwerking en afzet van de geproduceerde bouwstof. Voor de aanbodgarantie wordt uitgegaan van de saneringsprojecten en nautische baggerprojecten die in de periode 2004-2008 uitgevoerd worden. Als randvoorwaarde geldt dat binnen het taakstellend budget minimaal 500.000 m³ vervuilde baggerspecie verwerkt wordt tot bouwstof en in de markt wordt afgezet. De marktpartijen is gevraagd zoveel mogelijk te verwerken met een minimum verwerkingspercentage van 50% aan depotbesparing. Rijkswaterstaat spant zich in om optimale voorwaarden te scheppen voor het slagen van de proef, onder andere door het stimuleren van de afzet van de bouwstoffen in eigen werken. De aanbesteding van de verwerkingsproef heeft in maart 2004 plaatsgevonden.

Tijdschema mijlpalen

Projectbesluit: 2003
Start realisatie: 2004
Oplevering: 2009

Financiën

Taakstellend budget: € 22 mln (incl. BLD-bijdrage € 3 mln).

Politiek / bestuurlijk

Moties: met het project wordt invulling gegeven aan de motie Herrebrugh (TK 26401, nr. 16). De motie verzoekt de regering om met spoed te komen tot een grootschalige praktijkproef voor de verwerking van vervuilde baggerspecie.

Toelichting wijzigingen

2005: de aanbesteding is goedkoper uitgevallen doordat niet op het volledige aanbod aan de baggerspecie is ingeschreven. Het beschikbaar budget van GVB is daardoor met € 10 mln verlaagd ten gunste van de regeling SUBBIED.

2006: de projectkosten zijn aangepast vanwege aanbestedingsresultaten (€ -1 mln).

Natte Natuurprojecten IJsselmeergebied

ONDERWERP : waterbeheren

FASE : realisatie (0)

MINISTERIE : VenW

NATIONAAL



Projecthistorie

Omschrijving	'05	'06	'07	'08	'09	'10
Algemeen						■

Probleem

Ontwikkelingen in de afgelopen decennia hebben er voor gezorgd dat de natuurlijk gradiënt tussen land en water is afgenomen. Tevens is geconstateerd dat het IJsselmeergebied relatief weinig ondiepe oeverzones, ondiepten en buitendijkse moerassen kent.

Beschrijving oplossing

Doel van het totaal aan projecten is het realiseren van circa 3000 ha (830 ha van Natuurontwikkeling IJsselmonding hierin begrepen) grootschalige kenmerkende natte natuur in en langs de grote wateren van het IJsselmeergebied. Deze natuurgebieden bieden mogelijkheden voor recreatief medegebruik en vormen de invulling van de Ecologische Infrastructuur in dit gebied.

Tijdschema mijlpalen

Start realisatie: 2002

Oplevering: 2011

Financiën

Taakstellend budget: € 33 mln. (incl € 2,3 mln BLD-bijdrage)

Bijdrage van derden: € 1,88 mln (provincies, gemeenten en overige).

Politiek / bestuurlijk

In 2000 is de samenwerkingsovereenkomst 'Veiligheid en Natte Natuur' door de staatssecretarissen van LNV en VenW getekend waarin onder ander is opgenomen dat in en langs het IJsselmeergebied gezamenlijk investeringen worden gepleegd om het ecologische functioneren en het met medegebruik van de recreatie in het gebied te versterken.

Toelichting wijzigingen

2008: dit programma is nieuw opgenomen in het MIRT.

Regeling Specifieke eenmalige uitkering baggerwerkzaamheden bebouwd gebied (SUBBIED)



Projecthistorie

Omschrijving	'05	'06	'07	'08	'09	'10
MIRT-fase		■				
Financiën			■			

Probleem

Veel gemeenten in Nederland hebben een waterbodemp probleem. Op tal van plaatsen vormt de bagger in toenemende mate een probleem voor de scheepvaart, de waterhuishouding, de veiligheid of de kwaliteit van de leefomgeving. Ondanks de wens van de gemeenten de bagger bij voorkeur zo snel mogelijk te verwijderen, is het afgelopen decennium in de stedelijke wateren vrijwel alleen het hoogst noodzakelijke baggerwerk uitgevoerd. Oorzaken hiervan zijn onder meer de steeds stijgende kosten van het baggerwerk en een tekort aan bestemmingsmogelijkheden voor de vrijkomende baggerspecie.

Beschrijving oplossing

Met de regeling Specifieke eenmalige uitkering baggerwerkzaamheden bebouwd gebied (SUBBIED) wordt beoogd een impuls te geven aan het inlopen van de achterstand met betrekking tot onderhoudsbaggerwerkzaamheden in bebouwd gebied. Het gaat dus om een inhaalslag. Over de totstandkoming van de regeling is overleg gepleegd met onder meer de Unie van Waterschappen, het IPO en de VNG. Gemeenten dan wel waterschappen kunnen op grond van deze regeling éénmalig een uitkering ontvangen als bijdrage in een deel van de uitvoeringskosten. Het ministerie van VenW vergoedt maximaal éénderde van de kosten. Er is 30% meer aan financiële bijdragen aangevraagd dan gehonoreerd kon worden op basis van de het beschikbare uitkeringsbudget.

Tijdschema mijlpalen

Oplevering: 2011

Financiën

Taakstellend budget € 120 mln.

Politiek / bestuurlijk

Door het bestuurlijk overleg Tienjarensce-nario waterbodems is een bestuurlijk advies uitgebracht over de aanpak van de waterbodemp roblematiek in Nederland. In lijn met dit bestuurlijk advies heeft het kabinet besloten € 147 mln in te zetten voor het inlopen van achterstanden in het noodzakelijke baggerwerk. De SUBBIED-regeling maakt hier deel van uit. De regeling is gepubliceerd op 19 maart 2003 in de Staatscourant en aangepast in 2004 en 2005.

Toelichting wijzigingen

2005: in de voortgangsrapportage over het Tienjarensce-nario Waterbodems (Tweede Kamer, vergaderjaar 2003-2004, 26401, nr. 37) is aangekondigd dat het de intentie is de waterbodemmiddelen daar in te zetten waar de behoefte het grootst is. In het kader hiervan is het subsidieplafond van SUBBIED met € 20 mln verhoogd tot € 100 mln ten laste van de beschikbare waterbodemmiddelen voor de stimulering van de verwerking van baggerspecie (landelijke proef grootschalige verwerking baggerspecie (GVB) en de tijdelijke stimuleringsregeling verwerking baggerspecie (SVB). De Kamer is hierover op 12 juli 2004 geïnformeerd (TK 26401, nr 39).

2006: subsidieplafond van SUBBIED is (om dezelfde reden als vorig jaar) met € 20 mln verhoogd tot € 120 mln ten laste van de mid-delen voor SVB (Staatscourant 8 juli 2005).

Synergieprogramma Kaderrichtlijn Water

ONDERWERP : waterbeheren

FASE : realisatie (0)

MINISTERIE : VenW



Projecthistorie

Omschrijving	'05	'06	'07	'08	'09	'10
Algemeen						■

Probleem

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

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

Beschrijving oplossing

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

worden gemaakt; er is door de synergieprojecten sprake van een efficiënter ruimtegebruik en minder overlast, omdat werkzaamheden gecombineerd worden uitgevoerd. Daarnaast kan deze aanpak op termijn leiden tot kostenbesparing omdat werkzaamheden in één keer goed, dat wil zeggen robuust en klimaatbestendig, worden uitgevoerd.

Tijdschema mijlpalen

Start programma: 2010

Oplevering: 2015

Financiën

Voor de uitvoering van de synergieregeling is een budget van € 116 mln gereserveerd. Hiervan is € 20 mln beschikbaar voor projecten in het stedelijk gebied. Voor projecten in het landelijk gebied is € 95 mln beschikbaar. Financiering hiervan loopt via het Investeringsbudget Landelijk Gebied (ILG).

Politiek / bestuurlijk

- Het Synergieprogramma KRW draagt bij aan een haalbare en betaalbare uitvoering van de KRW.
- Het Synergieprogramma KRW bevordert het maatschappelijk en bestuurlijk draagvlak (waterschappen, provincies en gemeenten) voor de uitvoering van de KRW.

Toelichting wijzigingen

2010: dit programma is nieuw in het MIRT opgenomen.

Synergieprogramma Kaderrichtlijn Water

ONDERWERP : waterbeheren
FASE : realisatie (0)
MINISTERIE : VenW

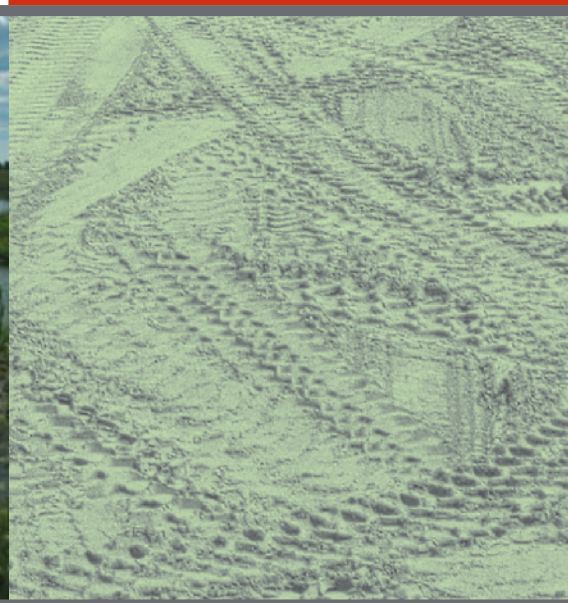
NATIONAAL

● Synergieprogramma KRW



0907-017-949

Tijdelijke regeling bestrijding regionale wateroverlast



Probleem

Op 2 juli 2003 is het Nationaal Bestuursakkoord Water ondertekend door rijk, provincies, gemeenten en waterschappen met als doel samen de waterproblematiek in Nederland aan te pakken. Het akkoord heeft tot doel om in de periode tot 2015 het watersysteem in Nederland op orde te krijgen en te houden. Het gaat daarbij om het aanpakken van de gevolgen van de zeespiegelstijging, bodemdaling en een veranderend klimaat. Om deze problemen te bestrijden zijn maatregelen nodig, met als uitgangspunt het eerst vasthouden, dan bergen en vervolgens afvoeren van water.

Beschrijving oplossing

Het kabinet heeft een eenmalige impuls van € 100 mln beschikbaar gesteld om een snelle start van de uitvoering van maatregelen tegen wateroverlast te bevorderen.

De 'tijdelijke regeling eenmalige uitkering bestrijding regionale wateroverlast' is met ingang van 1 april 2004 opengesteld.

Op 1 juli 2004 is het volledige budget vastgelegd in beschikkingen aan 43 gemeenten en 24 waterschappen. In de gehonoreerde aanvragen zijn 307 projecten opgenomen. De nadruk in de projecten ligt op het vasthouden en bergen van overtollig water.

Tijdschema mijlpalen

De projecten zullen allemaal in 2007 gestart zijn en naar verwachting in 2011 gerealiseerd.

Doelstelling

De regeling beoogt maatregelen gericht op het bestrijden van regionale wateroverlast door waterschappen en gemeenten te stimuleren.

Financiën

Taakstellend budget is € 100 mln (uitkeringsplafond € 97 mln).

Verantwoordelijk

De regeling valt onder de begroting van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. De uitvoering wordt gedaan door Senter Novem, een agentschap van het ministerie van Economische Zaken.

Tijdelijke Subsidieregeling Verwerking Baggerspecie (SVB)

ONDERWERP : waterbeheren

FASE : realisatie (0)

MINISTERIE : VenW



Projecthistorie

Omschrijving	'05	'06	'07	'08	'09	'10
Financiën	■	■	■			

Probleem

In de afgelopen jaren is de aandacht voor de verwerking van baggerspecie tot bouwstof toegenomen. Het beleid is erop gericht om, in lijn met het algemene afvalstoffenbeleid, het storten van baggerspecie te beperken door stimulering van de verwerking van verontreinigde baggerspecie. Dit sluit ook aan bij het beleid voor de bouwgrondstoffenvoorziening. Nuttige toepassing van (bouwstoffen uit) baggerspecie betekent immers dat minder primaire bouwgrondstoffen als zand, grind en klei hoeven te worden gewonnen. Voor verontreinigde baggerspecie geldt dat met name de marktomstandigheden (aanbod, prijsverschil met storten etc.) vooralsnog een belemmering zijn om op grotere schaal verwerkingscapaciteit te realiseren als reëel alternatief voor het storten van baggerspecie. Door een tijdelijke financiële impuls in de vorm van een subsidieregeling wordt beoogd deze belemmering zoveel mogelijk weg te nemen.

Beschrijving oplossing

Doel van de regeling is het stimuleren van de marktontwikkelingen voor verwerken van baggerspecie tot bouwstof en het opdoen van kennis en ervaring, zodat uiteindelijk minder baggerspecie wordt gestort. Dit gebeurt door middel van een financiële impuls om verwerking van baggerspecie aantrekkelijker te maken. Voor de regeling komt alleen de verwerking van de ernstiger vervuilde baggerspecie (klassen 3 en 4) in aanmerking. Met uitzondering van de reeds op grote schaal in de uitvoeringspraktijk geïmplementeerde zandscheidingstechniek worden geen

verwerkingstechnieken uitgesloten. In de opzet van de regeling is er voor gekozen de financiële impuls het grootst te laten zijn voor de meest verontreinigde baggerspecie. De regeling is tot stand gekomen in nauw overleg met betrokken marktpartijen en gepubliceerd in de Staatscourant van 19 juli 2002.

Tijdschema mijlpalen

Oplevering: 2010

Financiën

Beschikbaar budget: € 6 mln.

Politiek / bestuurlijk

Moties: met de regeling wordt deels invulling gegeven aan de motie Herrebrugh (TK 26401, nr. 16) over de verwerking van vervuilde baggerspecie.

Toelichting wijzigingen

2005: er is slechts op bescheiden schaal gebruik gemaakt van de regeling. Halverwege de looptijd is minder dan 10% van het beschikbare subsidieplafond voor de SVB belegd met aanvragen. Met ingang van september 2004 is daarom het subsidieplafond voor SVB met € 10 mln verlaagd ten gunste van de regeling SUBBIED.

2006: subsidieplafond van SVB is met € 20 mln verlaagd ten gunste van de regeling SUBBIED, omdat er weinig aanvragen SVB zijn gedaan.

2007: het budget is verlaagd met € 5 mln op grond van het kabinetsstandpunt Sanering Waterbodems.

Verbeterprogramma Waterkwaliteit Rijkswateren

ONDERWERP : waterbeheren
FASE : realisatie (0)
MINISTERIE : VenW



Projecthistorie

Omschrijving	'05	'06	'07	'08	'09	'10
MIRT-fase					■	
Financiën				■	■	

Probleem

De opgave vanuit de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) is het verbeteren van de chemische en ecologische kwaliteit van grond- en oppervlaktewater. Uiterlijk in 2027 moet de natuurlijke situatie zo goed mogelijk zijn benaderd, waarbij de KRW rekening houdt met het maatschappelijke gebruik van water. Zogenaamde onomkeerbare ingrepen hoeven daarom niet ongedaan gemaakt te worden. De problemen die worden aangepakt betreffen onder meer de slechte passeerbaarheid van stuwen, gemalen en warmtekrachtcentrales; het ontbreken van geleidelijke overgangen tussen water en land; een beperkte uitwisseling tussen hoofdstroom en geulen in de uiterwaarden; de gevoeligheid van de Noordzeekustzone en Waddenzee voor afwenteling van stofstromen vanuit de rivieren en kuststroming. In de Delta, het IJsselmeergebied en de kustzone is algenbloei een belangrijk aandachtspunt. Ook zijn op een aantal plekken saneringen nodig.

Beschrijving oplossing

Deze knelpunten kunnen voor een groot deel worden weggenomen door inrichtingsmaatregelen in het watersysteem. Het betreft een mix aan maatregelen gericht op de vispasbaarheid, helder en schoon water, herstel van habitats en het herstel van de natuurlijke dynamiek.

Tijdschema mijlpalen

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

Financiën

Voor de uitvoering van het programma is tot en met 2020 € 728 mln (incl. BLD-bijdrage € 110 mln) gereserveerd. Als gevolg van het aanvullende beleidsakkoord is een taakstelling van € 148 mln verwerkt. Deze taakstelling wordt gerealiseerd door het stopzetten van projecten uit het saneringsprogramma 2009 - 2013 die nog niet beschikt zijn op ernst en spoedeisendheid.

Voor een financiële impuls voor KRW-maatregelen in de Rijkswateren is in het coalitieakkoord in totaal € 340 mln gereserveerd, waarvan € 50 mln in het FES staat gereserveerd.

Politiek / bestuurlijk

Het maatregelenpakket en de onderbouwing voor de rijkswateren wordt opgenomen in het Beheerplan Rijkswateren (BPRW). Dit gaat december 2008 de inspraak in. Definitieve vaststelling van het BPRW vindt – conform de KRW – uiterlijk december 2009 plaats, tegelijk met de Stroomgebiedbeheerplannen.

Toelichting wijzigingen

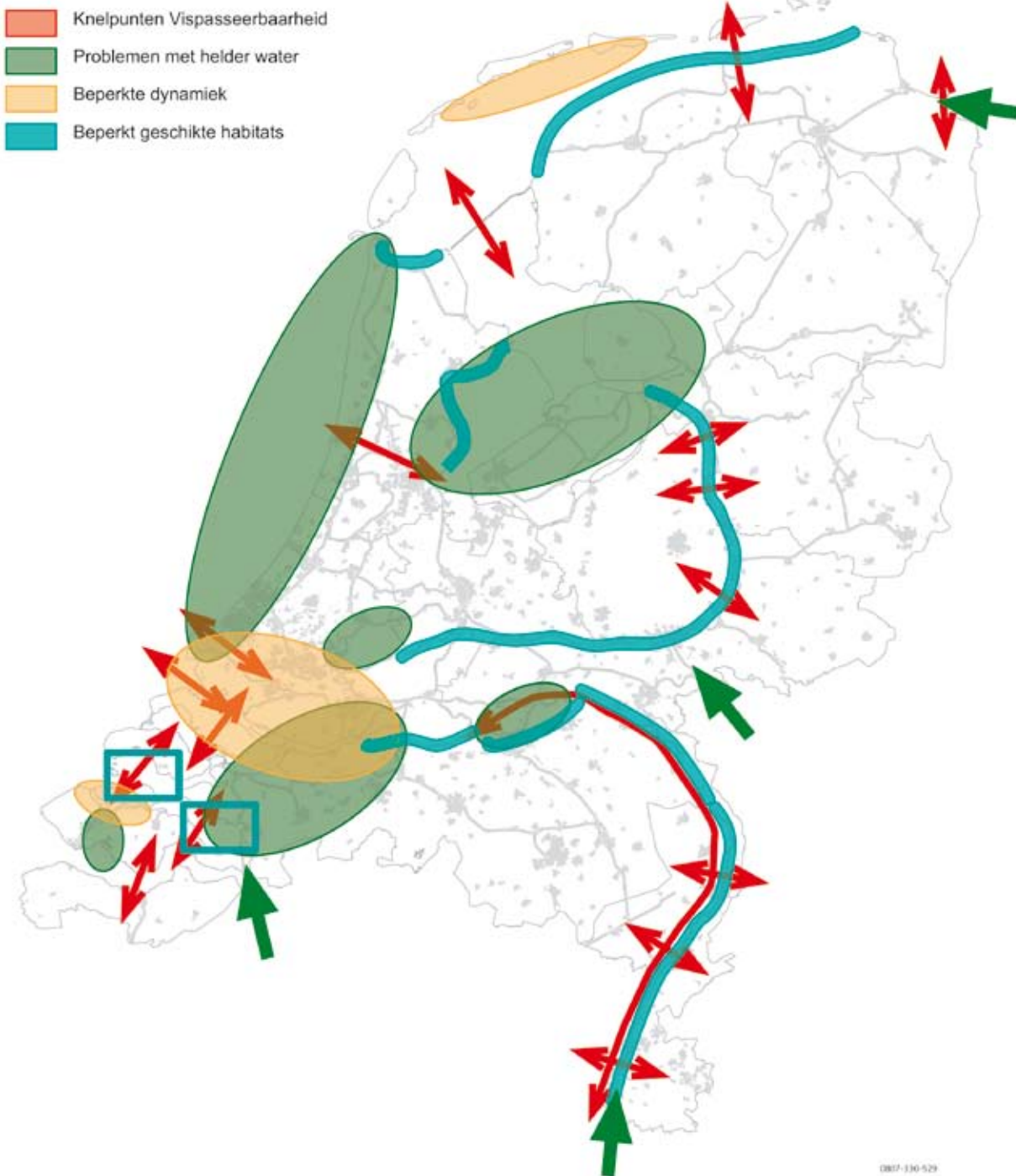
2009: dit verbeterprogramma is een samenvoeging van bestaande programma's, voortvloeiend op de inwerkingtreding van de Kaderrichtlijn Water. Het betreft de programma's: Sanering waterbodems en Herstel en Inrichting (incl. Peilbesluit Veerse Meer en reserveringen voor de uitvoering van de planstudies Beekmonding Maas, Slibproblematiek Markermeer en Ecologisch herstel Eem- en Goomeer), Haringvliet de Kier en de Vispassages Grave en Borgharen.

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

Verbeterprogramma Waterkwaliteit Rijkswateren

ONDERWERP : waterbeheren
FASE : realisatie (0)
MINISTERIE : VenW

NATIONAAL





ZSM 1 Spoedwetprojecten ZSM 2 Benuttingsprogramma



Projecthistorie

Omschrijving	'05	'06	'07	'08	'09	'10
MIRT-fase						
Tijdschema					■	
Financiën		■	■	■	■	■

Probleem

De Spoedwetprojecten zijn bekende bereikbaarheidsknelpunten in doorgaande verbindingen, met name op belangrijke schakels in de Randstad.

Het Benuttingsprogramma ZSM 2 is een vervolg op de Spoedwetprojecten (ZSM 1). De trajecten zijn bekende bereikbaarheidsknelpunten in de doorgaande verbindingen, knooppunten en aansluitingen. De knelpunten vragen om een voortvarende aanpak.

Beschrijving oplossing

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

Tijdschema mijlpalen

Start realisatie: vanaf 2004

Oplevering: vanaf 2005

Financiën

Taakstellend budget € 2.207 mln (voor ZSM 1 en ZSM 2). Dit is inclusief BLD-bijdrage € 360 mln.

Het budget is verhoogd met € 4 mln als gevolg van de volgende wijzigingen:

- Extra bijdrage provincie Zuid-Holland t.b.v. A20 Knooppunt Gouwe (aansl. Moordrecht) + € 4 mln.

Toelichting wijzigingen

2006: er heeft een overheveling Coenplein naar planstudie Tweede Coentunnel plaats gevonden à € 13 mln. Budget ZSM 2 is verhoogd door toevoeging A12 Maarsbergen-Veenendaal (€ 110 mln, prijspeil 2002). Het budget van ZSM 1 en ZSM 2 is voorts aangepast vanwege inpassing BLD-bijdrage (€ 209 mln).

2007: budget ZSM 2 is verlaagd met € 14 mln (A28 Zwolle - Meppel) door overboeking naar project N34 Ommen.

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

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

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

ZSM 1 Spoorwetprojecten

ONDERWERP : hoofdwegen
FASE : planstudie (1)
MINISTERIE : VenW

A. Wegaanpassingen van structurele aard

NR.	WEGNR.	PROJECT	MAATREGEL	RIJSTROKEN			START	OPL.
				VAN	NAAR	WAB		
1	A9	Aansluiting Velsen - Raasdorp ¹⁾	spitsstrook en knpt.	2x2	2x3	2010	2010	2011
2	A9	Knpt. Raasdorp - Knpt. Badhoevedorp ¹⁾	spits- en weefstrook	1x2	1x3	2010	2010	2011
3	A7	Zaanstad - Purmerend	spitsstrook	1x2	1x3			Gereed
4	A12	Zoetermeer - Zevenhuizen	plusstrook	2x2	2x3	2006	2008	2009
5	A12	Zevenhuizen - Gouda	plusstrook	2x2	2x3	2006	2008	2009
6	A12	Woerden - Gouda ¹⁾	plusstrook	1x3	1x4	2009	2009	2010
7	A12	Utrecht - Bunnik ¹⁾	extra rijstrook	2x3	2x4	2009	2010	2013
8	A12	Bunnik - Driebergen ¹⁾	plus- en rijstrook	2x2	2x4	2009	2010	2013
9	A12	Driebergen - Maarsbergen ¹⁾	plusstrook	2x2	2x3	2009	2010	2013
10	A12	Veenendaal - Ede	plus- en weefstrook	2x2	2x3			Gereed
11	A9	Holendrecht - Diemen ¹⁾	spitsstrook	2x2	2x3	2009	2009	2010
12	A1	't Gooi ¹⁾	spitsstrook	2x2	2x3	2010	2010	2011
13	A1/6	Muiderberg - Almere Stad West ¹⁾	spitsstrook	1x3	1x4	2009	2010	2011
14	A1	Diemen - Muidenberg ¹⁾	wisselstrook	1x1	1x2	2009	2010	2011

B. Wegaanpassingen van semi-permanente aard ²⁾

NR.	WEGNR.	PROJECT	MAATREGEL	RIJSTROKEN			START	OPL.
				VAN	NAAR	WAB		
15	A4	Knpt. Badhoevedorp - Knpt. Nieuwe Meer ¹⁾	spits- en weefstrook	2x3	2x4	2010	2010	2011
16	A10 zuid	Knpt. Nieuwe Meer - Knpt. Amstel ¹⁾	spits- en weefstrook	2x3	2x4	2010	2010	2011
17	A2/A27	Everdingen - Lunetten ¹⁾	spits- en weefstrook	1x2	1x3	2010	2010	2010
18	A28	Utrecht - Leusden-Zuid ³⁾	spitsstrook	1x2	1x3			
19	A28	Leusden-Zuid - Knpt. Hoevelaken ³⁾	plusstrook en knpt.	1x2	1x3			
20	A1	Hoevelaken - Barneveld zuidbaan ¹⁾	spitsstrook	1x2	1x3			Gereed
21	A27	Utrecht Noord - Knpt. Eemnes ⁴⁾	plusstrook	1x2	1x3			
22	A27	Gorinchem - Noordeloos	plusstrook	1x2	1x3			Gereed
23	A4	Leidschendam - Prins Clausplein	bufferstrook	1x3	1x4			Gereed
24	A12	Prins Clausplein - Voorburg	bufferstrook	1x4	1x5			Gereed
25	A13	Zestienhoven - Delft Zuid	spitsstrook	1x3	1x4			Gereed
26	A20	Terbregseplein	bufferstrook	1x4	1x5			Gereed
27	A8/A10	Coenplein ⁵⁾	spits en bufferstrook	1x2	1x3			
28	A1	Knpt. Watergraafsmeer - Knpt. Diemen ¹⁾	bufferstrook	2x3	2x4	2009	2010	2011
29	A50/A1	Arnhem Centrum - Knpt. Beekbergen	spitsstrook	2x2	2x3			Gereed
30	A50/A1	Knpt. Beekbergen - Deventer Oost	plusstrook	2x2	2x3			Gereed
31	A50/A1	Heteren - Valburg	spitsstrook	1x2	1x3			Gereed
32	A2	Knpt. Vught - Knpt. Ekkersweijer ⁶⁾	spitsstrook	2x2	2x3			

C. Wegaanpassingen van tijdelijke aard

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

1) Project is onderdeel van de Spoedaanpak Wegen.

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

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

4) Project vervalt. Verbreding van A27 is opgenomen in de planstudie A27/A1/Utrecht - knooppunt Eemnes - Amersfoort.

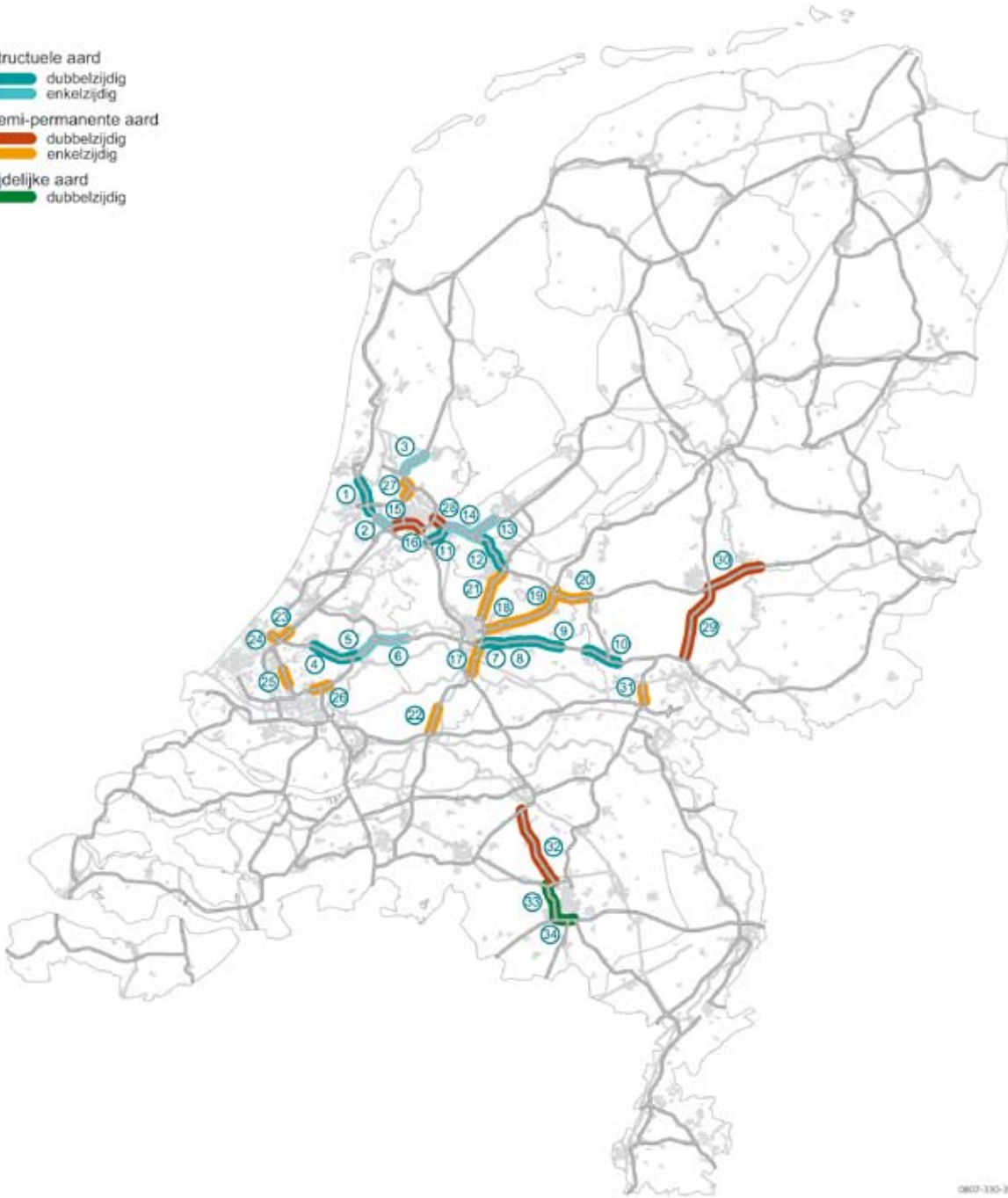
5) Project is uit de spoorwet gehaald en overgeheveld naar het project A10 Tweede Coentunnel.

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

ZSM 1 Spoodwetprojecten

ONDERWERP : hoofdwegen
FASE : planstudie (1)
MINISTERIE : VenW

- structuele aard
 - dubbelzijdig
 - enkelzijdig
- semi-permanente aard
 - dubbelzijdig
 - enkelzijdig
- tijdelijke aard
 - dubbelzijdig



0807-130-194

ZSM 2 Benuttingsprogramma

ONDERWERP : hoofdwegen
FASE : planstudie (1)
MINISTERIE : VenW

Projecten ZSM 2

NR.	WEGNR.	PROJECT	MAATREGEL	RIJSTROKEN			START	OPL.
				VAN	NAAR	TB		
1	A1	Laren - Eemnes ¹⁾						
2	A1	Eemnes - Eembrugge ²⁾		1x2	1x3			
3	A1/A28	Knooppunt Hoevelaken ³⁾	extra rijstrook	1x2	1x3			
4	A1/A35	Azelo - Buren	weefstrook	1x2	1x3			Gereed
5	A2	Leenderheide - Valkenswaard ⁴⁾	extra rijstrook	1x2	1x3	2010	2010	2011
6	A6	Knpt. Emmeloord en aansl. 4, 5 en 10	verb. aansluitingen	nvt	nvt			Gereed
7	A20	Knpt. Gouwe (aansluiting Moordrecht)	verpl. aansluiting	nvt	nvt	2008	2010	2014
8	A12	Gouda - Woerden ⁴⁾	extra rijstrook	1x3	1x4	2010	2011	2014
9	A12	Woerden - Knooppunt Oudenrijn ⁴⁾	extra rijstrook	1x3	1x4	2010	2010	2011
10	A27/A28	Knpt. Lunetten - Knpt. Rijnsweerd ⁴⁾	extra rijstrook	1x4	1x6	2010	2010	2011
11	A12	Knooppunt Waterberg - Velperbroek ⁴⁾	extra rijstrook	2x2	2x3	2009	2011	2014
12	A15	Papendrecht - Sliedrecht Oost (Hardinxveld-Giessendam) ⁵⁾	extra rijstrook	1x2	1x3			
13	A28	Knpt. Hattermerbroek - Knpt. Lankhorst ⁴⁾	extra rijstrook	2x2 2x3	2x3 2x4	2009	2010	2011
14	A28/A32	Knooppunt Lankhorst	knooppunt	nvt	nvt	-	2008	2009
15	A50	Valburg - Grijsoord	extra rijstrook	2x2	2x3	2009	2010	2011
15a	A50	Knooppunten Ewijk en Valburg	knooppunt	nvt	nvt			Gereed
16	A58	Eindhoven (Knpt. Batadorp) - Oirschot	extra rijstrook	1x2	1x3	2010	2010	2011
17	A12	Maarsbergen - Veenendaal, incl. aansluiting Veenendaal ⁴⁾	plusstrook	2x2	2x3	2010	2010	2014
18	A12/A18	Knooppunt Oud-Dijk	extra rijstrook	1x1	1x2			Gereed
19	A28	Den Dolder - De Uithof ³⁾	form. spitsstrook	1x2	1x3			
20	A2	Den Bosch - Eindhoven ⁴⁾	extra rijstrook	2x2	2x3	2010	2010	2012

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

2) Project vervalt. Verbreding A27 is opgenomen in de planstudie A27/A1 Utrecht - knooppunt Eemnes - Amersfoort.

3) Projecten zijn samen met ZSM 1 projecten A28 Utrecht - Leusden Zuid en Leusden Zuid - Knooppunt Hoevelaken opgenomen in de nieuwe projecten A28 Utrecht - Amersfoort en A28/A1 Knooppunt Hoevelaken.

4) Project is onderdeel van de Spoedaanpak Wegen.

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

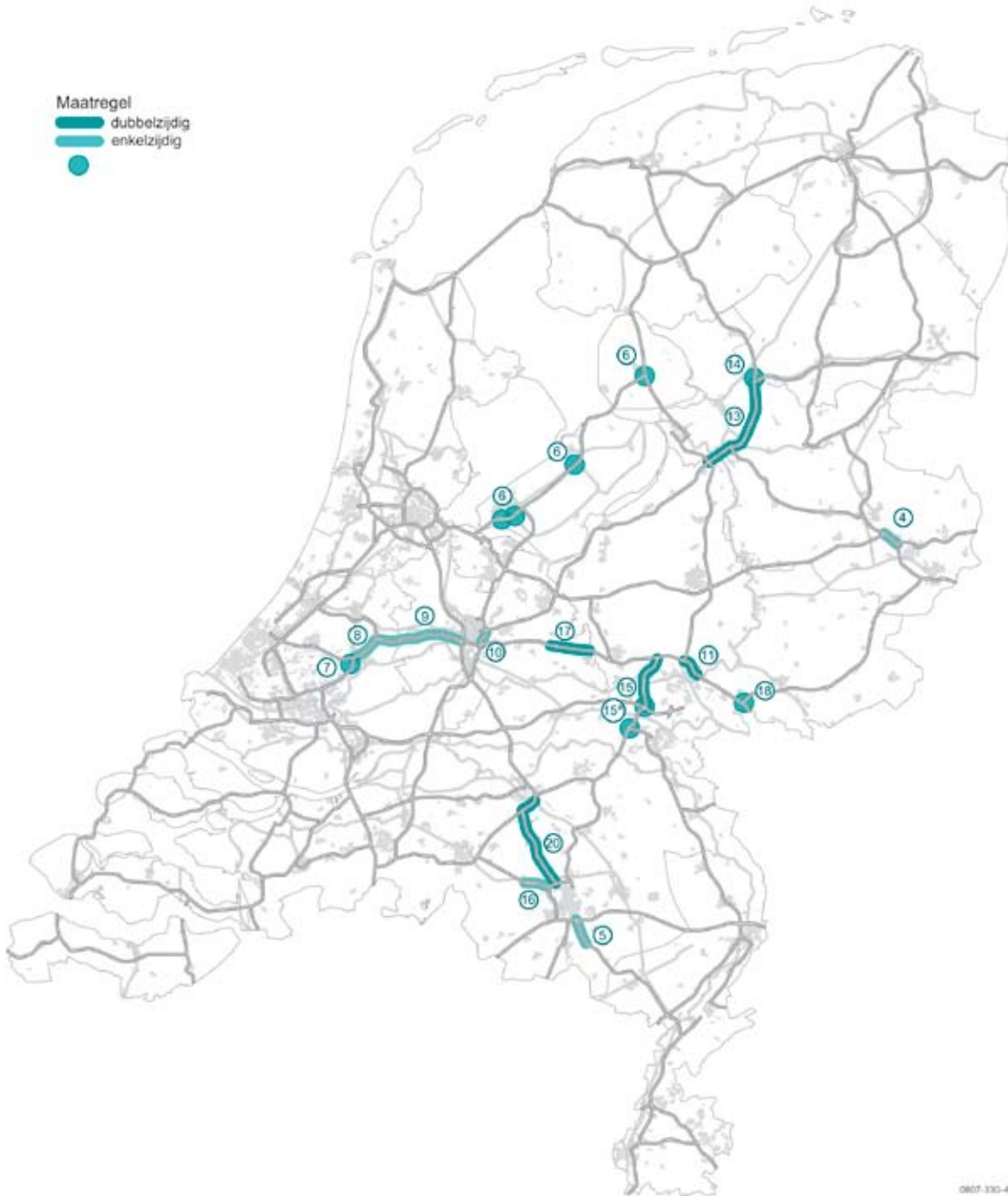
Filetop 50

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

NR.	WEGNR.	PROJECT	KNELPUNT(EN)
ZSM 1			
1	A9	Aansluiting Velsen - Raasdorp	4 en 18
4	A12	Zoetermeer - Zevenhuizen	25
5	A12	Zevenhuizen - Gouda	25
6	A12	Woerden - Gouda	10
8	A12	Bunnik - Driebergen	14
11	A9	Holendrecht - Diemen	28
14	A1	Diemen - Muidenberg	19 en 28
15	A4	Knpt Badhoevedorp - Knpt Nieuwe Meer	26
16	A10 zuid	Knpt. Nieuwe Meer - Knpt. Amstel	26
17	A2/A27	Everdingen - Lunetten	44
ZSM 2			
7	A20	Knpt. Gouwe (aansluiting Moordrecht)	36
8	A12	Gouda - Woerden	22
13	A28	Knpt. Hattermerbroek - Knpt. Lankhorst	46
15	A50	Valburg - Grijsoord	33
15a	A50	Knooppunten Ewijk en Valburg	9 en 33

ZSM 2 Benuttingsprogramma

ONDERWERP : hoofdwegen
FASE : planstudie (1)
MINISTERIE : VenW



0807-330-414

Actieprogramma Wegen (Beter Benut)

ONDERWERP : hoofdwegen
FASE : realisatie (0)
MINISTERIE : VenW



Projecthistorie

Omschrijving	'05	'06	'07	'08	'09	'10
Algemeen						■

Probleem

De doelstellingen uit de Nota Mobiliteit ten aanzien van acceptabele en bereikbare reistijden worden niet op alle trajecten gehaald. Dit blijkt onder andere uit de Filetop 50.

Beschrijving oplossing

In de Nota Mobiliteit wordt ingezet op drie pijlers om de doelstellingen te behalen, namelijk Bouwen, Benutten en Beprijzen. Kenmerkend voor de pijler Benutten is dat deze relatief snel en goedkoop kan worden ingezet, doordat deze is gericht op het vergroten van de capaciteit van de bestaande wegen. Hiervoor is in de Mobiliteitsaanpak het Actieprogramma Wegen (Beter Benut) aangekondigd. Veel van de knelpunten ontstaan bij aansluitingen van hoofdwegen en onderliggende wegen. Alle oplossingen zijn daarom opgesteld door de samenwerkende wegbeheerders met medewerking van de decentrale koepelorganisaties IPO, VNG en SKVV. Dit heeft geleid tot 17 regionale maatregelenpakketten en 5 generieke pakketten. Met deze 22 pakketten worden verkeersproblemen op korte termijn structureel verminderd door het hele netwerk van samenhangende rijkswegen, provinciale wegen en gemeentelijke wegen te versterken. Alle investeringskosten worden na 1 tot 5 jaar terugverdiend door de vermindering van het aantal voertuigverliesuren.

Tijdschema mijlpalen

Start realisatie: vanaf 2008

Alle maatregelen zijn eind 2012 gerealiseerd.

Financiën

Taakstellend budget: € 200 mln (incl. BLD- en BDU-bijdrage).

Politiek / bestuurlijk

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

Verantwoordelijk

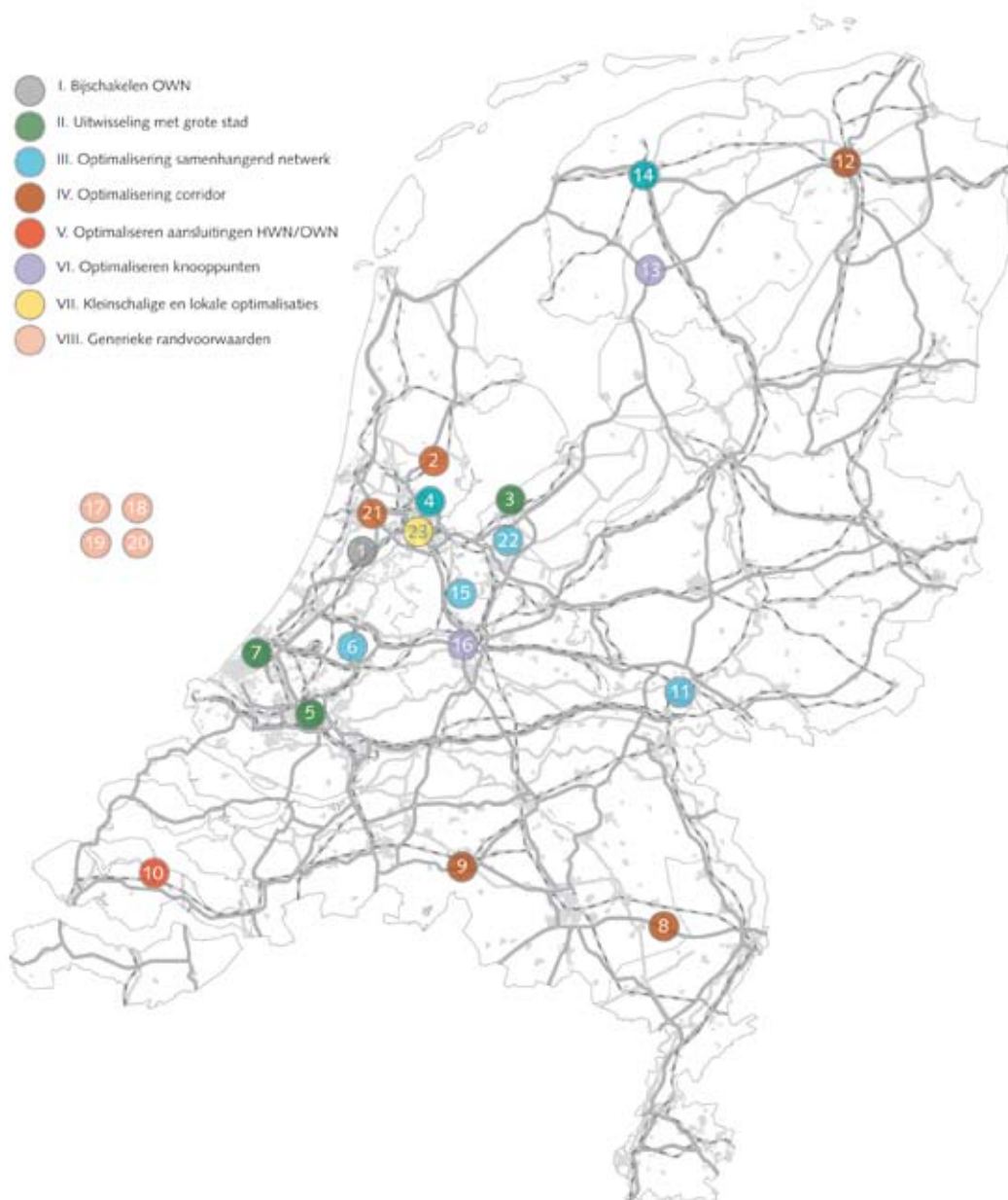
Voor de 17 regionale pakketten zijn specifieke afspraken gemaakt over welke maatregelen door welke centrale of decentrale wegbeheerder wordt gerealiseerd. Alle partijen zijn per regio gezamenlijk verantwoordelijk voor de gehele regionale pakketten. De 5 generieke pakketten worden door VenW gerealiseerd.

Filetop 50

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

Toelichting wijzigingen

2010: het programma is nieuw opgenomen in het MIRT.



Beschrijving pakketten

1. Bijschakelen provinciale wegennet A4/N207/N205 tijdens spitsen
2. Multimodaal optimaliseren bus- en autoverkeer A7 - N235
3. Uitwisseling Almere met HWN
4. Uitwisseling Amsterdam en stedelijke ringweg
5. Uitwisseling Rotterdam en stedelijke ringweg
6. Optimaliseren driehoek N11/A20/A4
7. Optimaliseren Internationale Ring Den Haag
8. Optimaliseren verkeersafwikkeling t.g.v. vrachtverkeer op A67
9. Optimaliseren verkeersafwikkeling op het traject A58
10. Optimaliseren aansluitingen A58 - knooppunt De Poel en afrit 35
11. Samenhangend pakket HWN/OWN maatregelen uit Beter Bereikbaar SAN
12. Optimaliseren zuidelijk deel ringweg Groningen
13. Optimaliseren knooppunt Joure (doorstroming en veiligheid)
14. Uitwisseling Leeuwarden met HWN
15. Samenhangend pakket HWN/OWN maatregelen uit VERDER!
16. Optimaliseren knooppunt Oudenrijn
17. Opstellen regelscenario's in vijf regionale teams
18. Bemensing verkeerscentrale voor operationele uitvoering regionaal VM
19. Diverse kleine aanpassingen aan instrumentarium in verkeerscentrale
20. Incident Management 1
21. Optimalisatie A9 met kleine (infrastructurele) maatregelen
22. Benutting gehele driehoek A1 - A6 - A27
23. Kleinschalige en lokale optimalisaties

Meerjarenprogramma geluidsanering (MJPG)

ONDERWERP : hoofdwegen en
spoorwegen
FASE : realisatie (0)
MINISTERIE : VenW



Projecthistorie

Omschrijving	'05	'06	'07	'08	'09	'10
Algemeen						■

Probleem

Verkeer op rijkswegen en spoorwegen veroorzaakt geluidhinder bij omwonenden. Reductie van dit verkeersgeluid is een belangrijk onderdeel van het rijksbeleid. Mede door de grote verkeersgroei van de afgelopen twintig jaar is een extra aanpak nodig om de geluidhinder door rijksinfrastructuur te beperken.

Beschrijving oplossing

Het Meerjarenprogramma geluidsanering (MJPG) vindt zijn oorsprong in de Nota Mobiliteit en de bestaande saneringsoperatie van de Wet geluidhinder en is gericht op het realiseren van geluidreducerende maatregelen bij woningen met een geluidbelasting van meer dan 65 dB als gevolg van een rijksweg, of meer dan 70 dB als gevolg van een hoofdspoorweg en bij woningen die als gevolg van verkeersgroei onder de huidige Wet geluidhinder een toename van meer dan 5dB hebben ondergaan.

Een wettelijk vastgelegd doelmatigheidscriterium bepaalt welke maatregelen getroffen dienen te worden, bijvoorbeeld: stille wegdekken, stille spoorconstructies, geluidschermen en isolatie van gevels. De exacte omvang van de maatregelen wordt pas tijdens de uitvoering vastgesteld op basis van akoestisch onderzoek.

Bij de grote infrastructuurprojecten is de uitvoering van geluidsanering een wettelijke plicht en dus onderdeel van het project. De grootste taak van het MJPG ligt daarom buiten deze projecten.

Tijdschema mijlpalen

Start voorbereiding uitvoering: 2009

Start realisatie: 2011

Oplevering: divers, uiterlijk 2020

Doelstelling

Eind 2020 wordt de saneringsoperatie afgerond en zijn voor alle woningen met een te hoge geluidbelasting doelmatige geluidreducerende maatregelen gerealiseerd.

Financiën

Programmabudget: € 941 mln, waarvan € 510,5 mln voor rijkswegen en € 430,5 mln voor hoofdspoorwegen.

Politiek / bestuurlijk

Het MJPG wordt gefinancierd door de ministeries van VenW en VROM. (VenW: € 750 mln, VROM voegt hier € 191 mln aan toe uit bestaand geluidsaneringsbudget). Halverwege de looptijd vindt een evaluatie plaats. Als blijkt dat de middelen ontoereikend zijn wordt de opgave versoerd.

Verantwoordelijk

Het MJPG is een initiatief van de ministeries van VROM en VenW. Het ministerie van VenW is verantwoordelijk voor de uitvoering en heeft Rijkswaterstaat en ProRail belast met de uitvoering.

Toelichting wijzigingen

2010: het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Grensoverschrijdend spoorvervoer

ONDERWERP : spoorwegen personen
FASE : planstudie (1)
MINISTERIE : VenW

NATIONAAL



Projecthistorie

Omschrijving	'05	'06	'07	'08	'09	'10
Algemeen						■

Probleem

Naar aanleiding van de initiatiefnota 'Grenzeloos Genoegen' is in de Beleidsbrief aan de Tweede Kamer van 26 november 2008 geconstateerd dat meer aandacht noodzakelijk is voor grensoverschrijdende treinverbindingen. Mede tegen de achtergrond van de Mobiliteits-Aanpak is internationale mobiliteit belangrijk voor de ontwikkeling van Nederland. Tevens zijn er diverse belemmeringen voor de ontwikkeling van nieuwe verbindingen, die weggenomen moeten worden. Het gaat om verbindingen en maatregelen ter stimulering van internationaal personenvervoer.

Beschrijving oplossing

Eén van de oplossingsrichtingen betreft mede-investeringen van VenW in de ontwikkeling van grensoverschrijdende regionale treinverbindingen. Door decentrale overheden wordt thans gestudeerd op meerdere mogelijkheden voor grensoverschrijdend spoorvervoer.

Tijdschema mijlpalen

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

Financiën

Taakstellend budget: € 20 mln (incl BTW).

Politiek / bestuurlijk

Amendementen: tijdens de kamerbehandeling van de begroting 2009 is het amendement Cramer/Koopmans (TK 31700A, nr. 71) aangenomen. Dit amendement reserveert € 20 mln voor investeringen in internationale/regionale spoorweginfrastructuur.

Toelichting wijzigingen

2010: het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Programma Hoogfrequent Spoorvervoer

ONDERWERP : spoorwegen
personen/goederen
FASE : planstudie (1)
MINISTERIE : VenW

NATIONAAL



Projecthistorie

Omschrijving	'05	'06	'07	'08	'09	'10
MIRT-fase					■	
Politiek/bestuurlijk						■

Probleem

De LMCA Spoor heeft inzicht gegeven in de kansen en mogelijkheden van hogere frequenties op het spoor en het verwerken van het groeiende goederenvervoer. Gezien de hogere marktontwikkeling tot 2020 en het feit dat zich meer knelpunten voordoen dan voorzien, vereist de Nota Mobiliteit aanpassing.

Beschrijving oplossing

Het betreft de volgende vier speerpunten:

- Hoogfrequent spoorvervoer op de drukste trajecten in de Randstad.
- Samenhangende regionale OV-systemen waarvan het spoorvervoer – met name de Sprinters – de ruggengraat vormt.
- Kwalitatief goede reistijden naar de landdelen.
- Toekomstvastе routestrategie spoorgoederenvervoer.

Het planstudieprogramma PHS bestaat uit:

- Planstudie Toekomstvastе routestrategie spoorgoederenvervoer
- Planstudie corridor Utrecht - Den Bosch
- Planstudie corridor Utrecht - Arnhem
- Planstudie corridor Den Haag - Rotterdam (onderdeel van Randstad Urgent)
- Hiernaast is er de planstudie OV-SAAL (onderdeel van Randstad Urgent, zie desbetreffende projectblad)

De studies gaan ook in op eventuele effecten op de rest van het spoornet en ketenvoorzieningen voor onder andere fiets en auto.

Tijdschema mijlpalen

Vorbereidingskosten: vanaf 2008

Projectbesluiten o.b.v. planstudies: 2010
Start realisatie: 2013

Financiën

Voor PHS is een programmabudget beschikbaar van in totaal € 4,6 miljard (incl. BTW, externe veiligheid, geluid, transfer, ketenvoorzieningen, onzekerheidsmarge 40%).

Hiervan is € 1,399 miljard bestemd voor OV-SAAL. Het resterende deel € 3,18 miljard is bestemd voor de andere corridors. Hiervan is € 63 mln bestemd voor de Spoorzone Delft (bestuurlijke afspraken met de regio juli 2008). Verder is overeenkomstig de motie Koopmans (TK 27658, nr. 41) € 163 mln voor de spoordriehoek Noord Nederland.

Politiek / bestuurlijk

Brieven: brief Netwerkaanpak d.d. 19 november 2007, Actieplan Groei op het Spoor en LMCA-spoor (Kamerstuk 29 644, nr. 85), AO 2 oktober 2008. Twee maal per jaar wordt de voortgang gerapporteerd aan de Tweede Kamer; de 1^e was op 4 september 2008 en de 2^e op 14 april 2009.

Zoals toegezegd in het AO van 2 oktober 2008 zal vóór de zomer 2010 besluitvorming plaatsvinden. Dan wordt bepaald welke maatregelen waar nodig zijn (vergelijkbaar met het kabinetsbesluit van maart 2008 t.a.v. OV SAAL). Op basis van het kabinetsbesluit zal waar mogelijk en noodzakelijk in het MIRT 2011 een nadere onderverdeling van het PHS-budget plaatsvinden. De onderverdeling van OV-SAAL is opgenomen in het desbetreffende projectblad.

Toelichting wijzigingen

2009: het programma is nieuw opgenomen in het MIRT.

Er heeft een beperkte herprioritering binnen het aanlegprogramma spoor plaatsgevonden ten behoeve van PHS. Dit betreft nog niet bestemde gelden voor Traject Oost en VERA (in totaal € 550 mln). Deze projecten zijn in het licht van de nieuwe ambitie voor hoogfrequent spoorvervoer minder urgent. Hiervan is € 200 mln ingezet ten behoeve van het Actieplan Groei op het Spoor, daar dit niet zoals beoogd uit de enveloppen coalitieakkoord kon worden gefinancierd. In ruil daarvoor wordt een groter deel van de enveloppen ingezet voor de dekking van de € 4,5 mld.

Het projectblad VERA is vervallen.

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

Programma Hoogfrequent Spoorvervoer

ONDERWERP : spoorwegen
personen/goederen
FASE : planstudie (1)
MINISTERIE : VenW

NATIONAAL

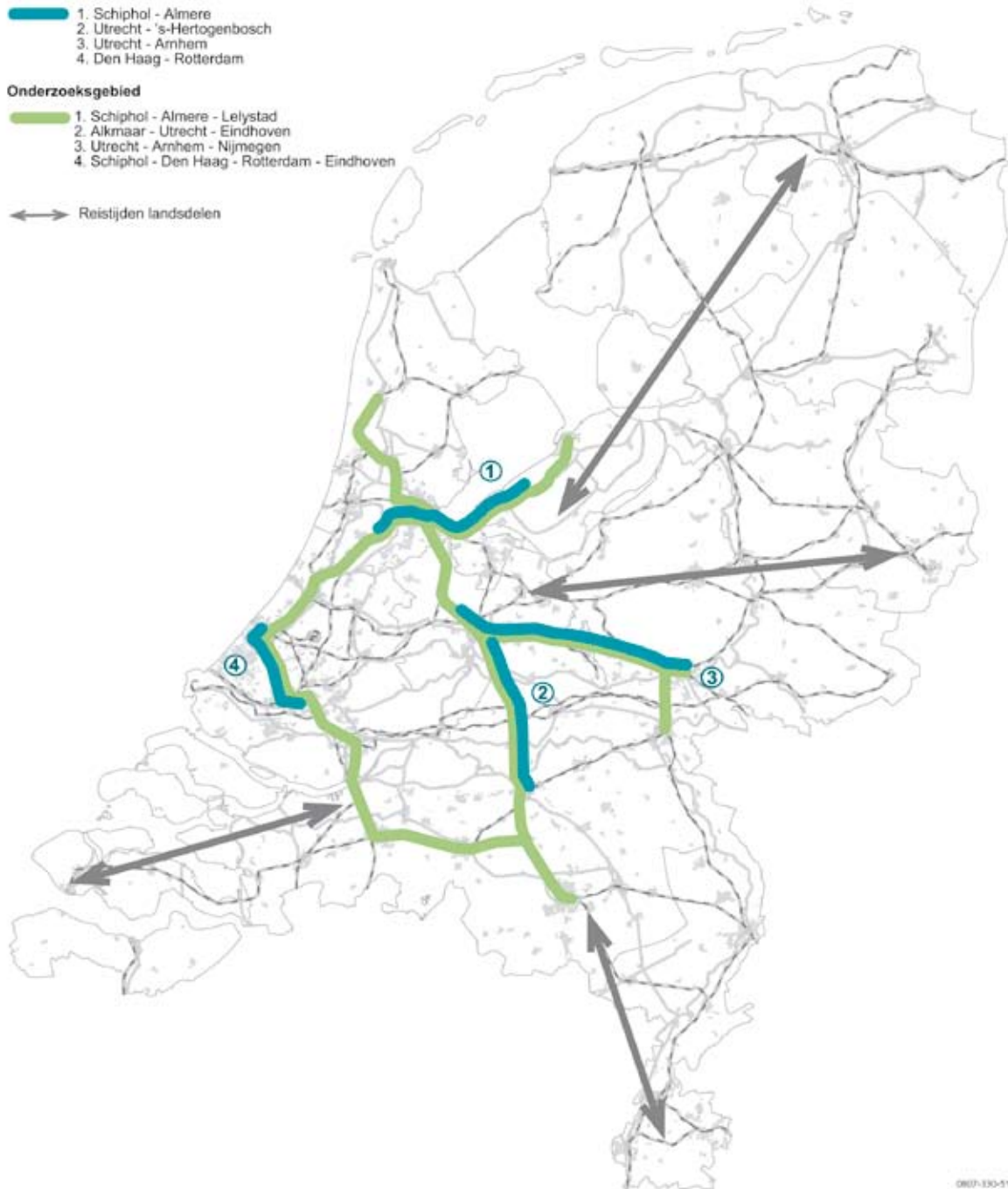
Studiegebied

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

Onderzoeksbied

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

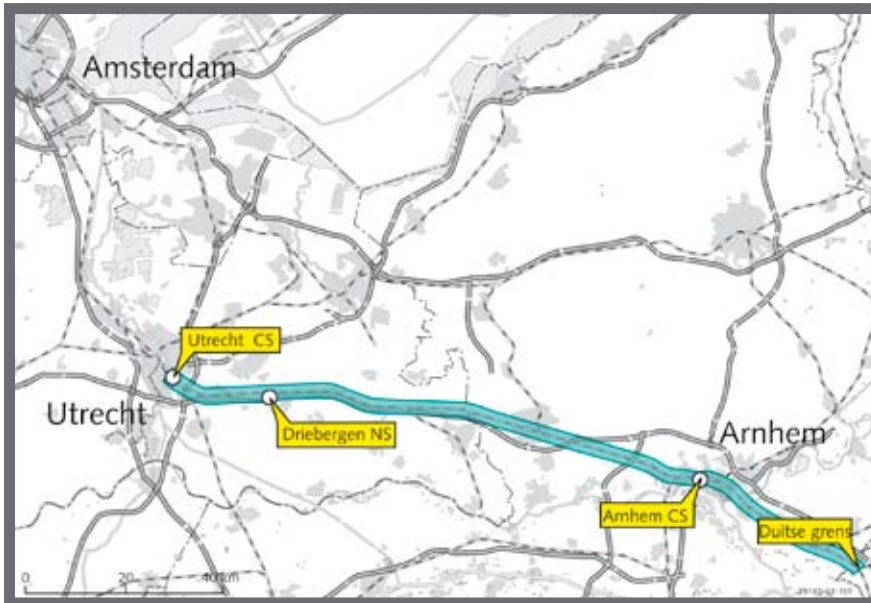
↔ Reistijden landsdelen



0807-130-517

Traject Oost

ONDERWERP : spoorwegen
personen
FASE : planstudie (1)
MINISTERIE : VenW



Projecthistorie

Omschrijving	'05	'06	'07	'08	'09	'10
Algemeen		■				
Tijdschema				■		
Financiën		■		■	■	
Politiek/bestuurlijk			■			

Probleem

Probleem is de bestaande vervoerspanning op het spoor tussen Amsterdam/Schiphol en Frankfurt. Er is onderzocht wat de meest efficiënte manier is om die vervoerspanning op te lossen, rekening houdend met de aansluiting op het Trans-Europese netwerk, de ontsluiting van Schiphol en het stimuleren van de substitutie van vlieg- en autoverkeer naar treinverkeer.

Beschrijving oplossing

Het kabinet heeft besloten af te zien van de aanleg van een nieuwe hogesnelheidslijn langs bestaand spoor. In plaats daarvan is gekozen voor diverse maatregelen ter verbetering en (andere) benutting van de bestaande spoorlijn Utrecht - Arnhem - Duitse grens. Deze keuze is gebaseerd op de resultaten van de studie naar de vervoerwaarde en de economische effecten van een nieuwe hogesnelheidslijn, de kosten van de aanleg daarvan en de nieuwe inzichten in de mogelijkheden van benutting van het bestaande spoor. Met het besluit van het kabinet is de Tracéwetprocedure beëindigd.

Tijdschema mijlpalen

Oplevering: divers

Financiën

Enkele kleine infrastructurele maatregelen om de capaciteit en betrouwbaarheid te verhogen, zijn gerealiseerd. Het gaat onder andere om enkele perronverlengingen en het aanpassen van het huidige beveiligingssysteem; kosten € 21 mln.

In 2008 wordt een aanvang gemaakt met de realisatie van de projecten in Driebergen - Zeist, Maarsbergen en Bunnik, waarover in het convenant van 22 juni 2006 afspraken zijn gemaakt (kosten € 207 mln).

Politiek / bestuurlijk

Toezeggingen: de minister heeft, naar aanleiding van de motie Haersma Buma, per brief aan de Kamer (d.d. 16 mei 2003) toegezegd de beschikking in 2003 af te geven.

Moties: motie Haersma Buma, vergaderjaar 2002-2003, kamerstuk 28 600 XII en 28 600 A, nr. 95, verzoekt de regering om € 25 mln in 2003 te beschikken gericht op de realisatie van het HSL-Oost-deelpakket (kopgroep).

Convenant: met de regio zijn op 22 juni 2006 nadere afspraken gemaakt voor drie planstudies betreffende Driebergen - Zeist, Maarsbergen en Bunnik.

Toelichting wijzigingen

2005: de beschikkingen voor het HSL-Oost deelpakket zijn in 2003 en 2004 afgegeven.

2006: traject - Oost heette voorheen 'HSL - Oost; Utrecht - Arnhem - Duitse grens'.

2007: op 22 juni 2006 zijn met de regio nadere afspraken gemaakt over drie planstudies.

2008: de planstudies Driebergen - Zeist, Maarsbergen en Bunnik hebben geleid tot een beschikking. Het taakstellend budget is inclusief BTW.

2009: de geraamde projectkosten met betrekking tot perronverlengingen zijn verlaagd van € 28 mln naar € 22 mln, voornamelijk als gevolg van het vrijvallen van niet benodigde gelden. Het resterende planstudiebudget Traject Oost is in het licht van de nieuwe ambities, zoals het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer, herzien en toegevoegd aan het programma vervolg LMCA Spoor/PHS.

AKI-plan en veiligheidsknelpunten

ONDERWERP : spoorwegen
personen
FASE : realisatie (0)
MINISTERIE : VenW



Projecthistorie

Omschrijving	'05	'06	'07	'08	'09	'10
Financiën	■	■	■	■	■	■

Probleem

Het railveiligheidsbeleid is gericht op het streven naar permanente verbetering van de veiligheid (zie Kadernota Railveiligheid). De meeste dodelijke slachtoffers in het railvervoer vallen bij botsingen op overwegen. In de Kadernota Railveiligheid is als mijlpaal voor 2010 opgenomen dat het meerjarig gemiddelde van het aantal dodelijke slachtoffers op overwegen op 24 of minder uit komt. Dat is een halvering ten opzichte van 1985. Deze mijlpaal is bereikt. Permanente verbetering blijven realiseren is ambitieus gelet op de verwachte intensivering van het trein- en wegverkeer en de reeds getroffen veiligheidsmaatregelen op overwegen. Maatregelen die zijn uitgevoerd betreffen onder meer het sluiten van spoorwegovergangen en de ombouw van ca. 600 overwegen met Automatische Knipperlicht Installaties naar overwegen met Automatische Halve Overweg Bomeninstallaties en het nemen van Verbetering Veiligheid Overwegen (VVO-) maatregelen, gericht op het bewerkstelligen van veilig gedrag van weggebruikers.

Beschrijving oplossing

Ingezet wordt op maatregelen die naar verwachting het meeste kosten/baten - effectief zijn. In 2002 is als voortzetting van het AKI-veiligheidsknelpunten programma het Programma Verbetering Veiligheid Overwegen (PVVO) opgesteld. Dit programma is in 2005 geëvalueerd en geactualiseerd. De hoofdlijnen van het geactualiseerde PVVO zijn (zie kamerstuk 29893, nr.4 en nr.80):

- 2006: alle resterende AKI's vervangen of opgeheven;
- 2008: alle gelijkvloerse overwegen beter beveiligd, uitgerust met VVO-maatregelen;
- 2001-2010: continue bewaking van mogelijkheden tot verbetering van veiligheid op openbare onbeveiligde overwegen en onbeveiligde particuliere overwegen met een openbaar karakter;
- 2001-2010: in overleg met wegbeheerders oplossen van bestaande en nieuwe overweg veiligheidsknelpunten, voor zover realisatie kan en budget dit mogelijk maakt;
- 2010: ongelijkvloerse kruisingen bij meest onveilige overwegen.

Tijdschema mijlpalen

Realisatie: 2001 - 2010

Financiën

Taakstellend budget: € 365 mln.

Toelichting wijzigingen

2007: uit FES-impuls 2006 is besloten om € 16 mln toe te voegen aan het budget voor ongelijkvloerse kruising op spoorlijn Gouda - Rotterdam (Moordrecht).

2008: het taakstellend budget is inclusief BTW.

2009: de middelen voor de ongelijkvloerse kruising bij Moordrecht (€ 16 mln excl. BTW, € 20 mln incl. BTW), zijn, gelet op de samengang, overgeheveld naar art. 12.03 (project aansluiting Moordrecht). Realisatie zal via dat artikelonderdeel plaatsvinden.

Het beleid m.b.t. het opheffen van overwegen is aangescherpt (TK 29893, nr. 68). Overwegen blijven open voor zover veiligheid dit toelaat. Bij sluiting wordt altijd een integrale risico analyse gemaakt door de spoor- en wegbeheerder.

2010: vanuit het AKI-plan en veiligheidsknelpunten is € 7 mln overgeboekt als gedeeltelijke financiering van het nieuw opgenomen project Spoorwegovergang Soestdijkseweg te Bilthoven (dit betreft het vervangen van de gelijkvloerse spoorwegovergang - de meest ongevalsgevoelige overweg van Nederland - door een ongelijkvloerse spoorwegovergang voor het snel- en langzaam verkeer).



Projecthistorie

Omschrijving	'05	'06	'07	'08	'09	'10
Financiën				■	■	■

Probleem

De huidige spoorwegtechnieken en -systemen voldoen niet meer, deels door veroudering, deels door vraag naar nieuwe transportconcepten en exploitatievormen, toenemende verkeersintensiteit, hogere rijsnelheden en vraag naar interoperabiliteit door invoering van Trans Europese Netwerken.

Beschrijving oplossing

Het programma BB21 behelst de ontwikkeling en invoering van 4 categorieën nieuwe systemen:

1. Ontwikkeling van (ETCS) beveiligingssysteem voor een veilige afwikkeling van het treinverkeer.
2. Ontwikkeling van beheersingssystemen voor ondersteuning bij de treindienstleiding.
3. Ontwikkeling en landelijke invoering van een mobiel communicatiesysteem (GSM-R), onder andere ter vervanging van het verouderde Telerail; dit is geïmplementeerd en operationeel.
4. Ontwikkeling van tractie energievoorziening 25kV voor hogere snelheden en hogere belasting. De systemen worden deels ingevoerd op de Betuweroute, de HSL-Zuid en de uitbreiding van Amsterdam - Utrecht naar 4-sporig.

Tijdschema mijlpalen

Start realisatie: 1999
Oplevering: divers

Financiën

Taakstellend budget: € 158 mln.

De onderdelen die betrekking hebben op het bestaande net worden meegenomen in het kader van het meerjaren vervangingsplan. Financiering vindt plaats via het programma Beheer en Onderhoud.

Politiek / bestuurlijk

Toezeggingen: in de planstudie is de invoering van de systemen op de bestaande infrastructuur opgenomen. In het project Benutten en Bouwen voor de visie en plannen voor de periode 2003 - 2015 werken marktpartijen, taakorganisaties en ministerie samen. Op grond van de resultaten zal aan het einde van de planstudie besloten worden welke systemen, waar en wanneer ingevoerd worden.

De financiering vindt plaats in het kader van het beheerplan en van de individuele aanlegprojecten.

Moties: in november 2007 is de motie Cramer/Roemer (TK 29 893, nr. 59) aangenomen. Deze motie vraagt om voor het zomerreces 2008 te komen met een strategische analyse, waarin de mogelijkheden van prestatieverbetering door de invoer van ERTMS worden beschouwd, en om voor de behandeling van het MIRT-projectenboek 2009 een implementatieplan ERTMS te sturen.

Deze strategische analyse is op 11 juli 2008 naar de Tweede Kamer verstuurd.

De spoorsector zal in 2010 haar ERTMS-implementatiestrategie evalueren.

Toelichting wijzigingen

2006: financiering van de onderdelen die betrekking hebben op de invoering van BB21-systemen op het bestaande net zal plaatsvinden via het programma Beheer en Onderhoud.

2008: het taakstellend budget is inclusief BTW.

2009: de deelprojecten met betrekking tot de invoering van GSM-R en de ontwikkeling van tractie energievoorziening met 25 kV, zijn afgesloten. De budgetten van deze deelprojecten zijn vanwege de afronding van het totale budget afgehaald.

Vanwege de vertraging bij de ingebruiknames van het A15-tracé en van de Havenspoorlijn en de als gevolg hiervan extra benodigde faseringsstappen, zijn meerkosten opgetreden; hiertoe moest het budget verhoogd worden met € 8,3 mln.

Intensivering Spoor in Steden, fase 1 en fase 2

ONDERWERP : spoorwegen
personen
FASE : realisatie (0)
MINISTERIE : VenW



Projecthistorie

Omschrijving	'05	'06	'07	'08	'09	'10
Algemeen		■				
Financiën						■

Probleem

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

Beschrijving oplossing

Er is in eerste instantie € 300 miljoen uitgetrokken om knelpunten als gevolg van spoordoorsnijdingen in gemeenten op te lossen. Daarvoor is in 2006 de 'Regeling eenmalige uitkering spoorse doorsnijdingen' opgesteld. Gemeenten konden tot 1 juni 2006 een aanvraag voor een eenmalige bijdrage voor hun plannen indienen. Het ging om een bijdrage die gemeenten moest helpen in de plannen die zij al hadden. Alleen gemeenten die om of aan het spoor gelokaliseerd zijn en hier hinder van ondervinden, kwamen in aanmerking voor een bijdrage. Uiteindelijk zijn 61 subsidieaanvragen gehonoreerd en is de regeling daarmee uitgevoerd.

Mede door dit succes heeft het kabinet, via de Begroting 2009, voor een tweede tranche spoorse doorsnijdingen € 142 miljoen ter beschikking gesteld. Ook deze tweede tranche is erop gericht decentrale overheden te stimuleren om bestaande plannen op korte termijn uit te voeren. De uitvoering is vastgelegd in de 'Circulaire Spoorse doorsnijdingen tweede tranche'. Deze is op 17 november 2008 vastgesteld. Het doel van de circulaire blijft het toekennen van een uitkering voor de uitvoering van projecten die moeten leiden tot

het opheffen of verminderen van knelpunten rondom het spoor. De inhoudelijk criteria (Stedelijke bereikbaarheid, Kwaliteit leefomgeving, Veiligheid en Spoorgebruik) blijven gehandhaafd, waarbij de plannen tenminste moeten scoren op Stedelijke bereikbaarheid en één van de andere criteria. Het gemeentebestuur moet onveranderd aantonen dat het project voor honderd procent financieel gedekt is, inclusief een VenW-uitkering van ten hoogste 25 procent.

Aanvragen konden vanaf 27 november 2008 worden ingediend tot uiterlijk 1 juli 2009. Uiteindelijk zijn 37 aanvragen gehonoreerd en is de circulaire daarmee uitgevoerd.

Tijdschema mijlpalen

Start realisatie: divers

Oplevering: divers

Financiën

Taakstellend budget tranche I en II: € 427 mln.

Toelichting wijzigingen

2006: het project is nieuw in de realisatiefase.

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

Kleine stations

ONDERWERP : spoorwegen
personen

FASE : realisatie (0)

MINISTERIE : VenW



Projecthistorie

Omschrijving	'05	'06	'07	'08	'09	'10
Algemeen					■	
Financiën						■

Probleem

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

Beschrijving oplossing

De minister neemt het aanlegbesluit op basis van de projectnota van de spoorwegbeheerder ProRail. De projectnota bevat, naast de raming van kosten op basis van een definitief ontwerp, een beoordeling van het effect van het station op de functionaliteit van de infrastructuur, meer bepaald het effect op reistijden en aantal extra reizigers. Vanwege het beperken van negatieve reistijdeffecten is goede inpassing in de dienstregeling van belang. VenW toetst of alle kosten van aanleg, inpassing in de dienstregeling én beheer zijn gedekt, alsmede of de bediening van het nieuwe station is gegarandeerd.

Indien het station volgens onderzoek van ProRail meer dan 1.000 nieuwe in-/uitstappers zal realiseren per gemiddelde werkdag, komen de kosten van het basisstation in aanmerking voor een subsidie. De kosten van het basisstation zijn in dat geval subsidiabel ten laste van het programma Aanleg nieuwe stations tot een maximum van € 6,4 mln. incl. BTW. De minister neemt dan tevens een subsidiebesluit. Een alternatieve mogelijkheid voor subsidie van nieuwe stations is de

projectfinanciering als onderdeel van lopende projecten zoals RegioNet en VleuGel.

Tijdschema mijlpalen

Start realisatie: divers
Oplevering: divers

Financiën

Decentrale financiering.
Subsidiebronnen MIRT:

- Programma Aanleg nieuwe stations: budget € 75 mln.;
- Projectbudget VleuGel/RandstadSpoor;
- Projectbudget RegioNet.

Politiek / bestuurlijk

In AO Nieuwe stations dd. 10-06-2009 is toegezegd om de informatie op dit projectblad te verrijken en de subsidiënorm 'aantal nieuwe in- en uitstappers' te evalueren (eind 2009 gereed).

Toelichting wijzigingen

2009: projectblad is nieuw opgenomen in het MIRT.

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

Kleine stations

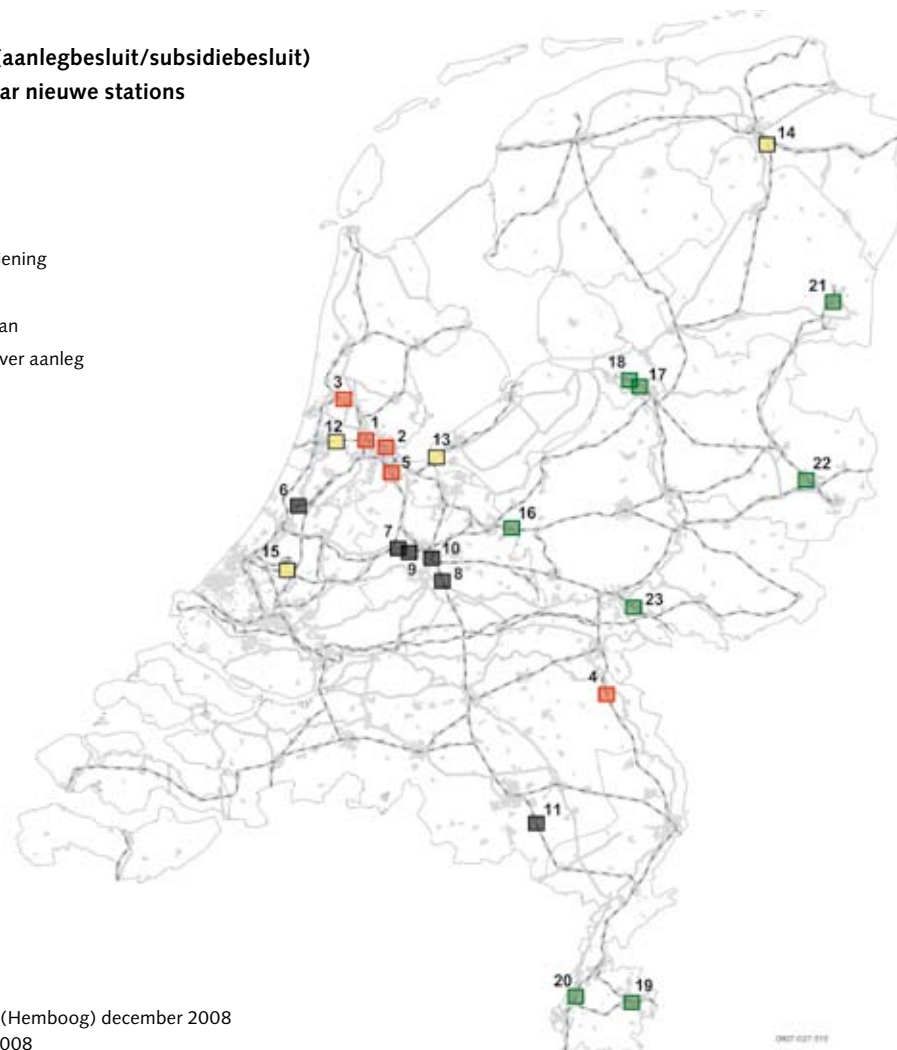
ONDERWERP : spoorwegen
personen

FASE : realisatie (0)

MINISTERIE : VenW

Nieuw geopende en te openen stations (aanlegbesluit/subsidiebesluit) Planstudies en projectstudies ProRail naar nieuwe stations

- Geopende stations 2008-2009
- MIRT aanleg-/subsidiebesluit 2008-2009
(incl. prognose opening en rijksbijdrage)
- Lopende planstudies (MIRT) ProRail t.b.v. indiening
voor besluitvorming over aanleg
- Lopende projectstudies ProRail (in opdracht van
derden) t.b.v. indiening voor besluitvorming over aanleg



Geopende stations 2008-2009

1. Station Amsterdam Sloterdijk, spoor 9 en 10 (Hemboog) december 2008
2. Station Amsterdam Holendrecht december 2008
3. Station Krommenie - Assendelft (verplaatst) december 2008
4. Station Mook Middelaar, mei 2009
5. Station Amsterdam Science Park (Watergraafsmeer),
opening december 2009
MIRT bijdrage uit MIRT-RegioNet budget, € 5,75 mln ex BTW.

MIRT aanleg-/subsidiebesluit 2008-2009

(incl. prognose opening en rijksbijdrage)

6. Station Sassenheim, opening december 2010
MIRT bijdrage uit programma aanleg stations € 5,85 mln ex BTW.
7. Station Utrecht Terwijde (definitief), opening december 2010
Integraal onderdeel van projectbeschikking MIRT-VleuGel/
RandstadSpoor.
8. Station Houten Castellum (definitief), opening december 2010
Integraal onderdeel van projectbeschikking MIRT-VleuGel/
RandstadSpoor.
9. Station Utrecht Leidsche Rijn Centrum, verwachte opening
december 2012
10. Station Utrecht Vaartsche Rijn, verwachte opening 2015
Integraal onderdeel van projectbeschikking MIRT-VleuGel/
RandstadSpoor.
11. Station Maarheeze, opening april / juni 2010
Bijdrage van € 175 mln (incl. BTW) uit budget File-proof.

Lopende planstudies (MIRT) ProRail ten behoeve van indiening voor besluitvorming over aanleg

12. Station Halfweg/Zwanenburg (RegioNet)
13. Station Almere Poort (RegioNet)
14. Station Groningen Europapark (definitief)
(Programma aanleg nieuwe stations)
15. Station BleiZo (Programma aanleg nieuwe stations)

Lopende projectstudies ProRail (in opdracht van derden) ten behoeve van indiening voor besluitvorming over aanleg

16. Station Hoewelaken
17. Station Zwolle Voorsterpoort
18. Station Zwolle Stadshagen
19. Station Heerlen in de Cramer
20. Station Maastricht Noord
21. Station Emmen Zuid (verplaatsing Emmen Bargeres)
22. Station Hengelo Gezondheidspark
23. Station Westervoort

Actieplan 'Groeï op het spoor'

ONDERWERP : spoorwegen
FASE : beheer en
onderhoud
MINISTERIE : VenW



Projecthistorie

Omschrijving '05 '06 '07 '08 '09 '10
Algemeen ■

Probleem

Het kabinet heeft flinke ambities voor het spoor. In het coalitieakkoord van het kabinet Balkenende IV is opgenomen dat de ambitie voor de groei van het OV per spoor wordt bijgesteld naar 5% per jaar, overeenkomstig de groei van het aantal reizigerskilometers per spoor in 2005 en 2006.

Beschrijving oplossing

Het kabinet wil gedurende de huidige regeerperiode de groei van 5% vasthouden door het gebruik van de trein aantrekkelijker te maken voor steeds meer mensen. Als opmaat daartoe heeft het kabinet het Actieplan 'Groeï op het spoor' opgesteld, dat is gepresenteerd bij de beleidsbrief van 19 november 2007 (Kamerstuk 29644 nr. 85).

Het Actieplan is een integraal pakket van 29 maatregelen die alle structureel bijdragen aan de groei, binnen de huidige kabinetsperiode uitvoerbaar zijn en gedragen zijn door de belangrijke stakeholders uit de spoorsector, decentrale overheden en consumentenorganisaties. De maatregelen zijn onderverdeeld in vijf clusters, die alle onderdelen beslaan die de reiziger doorloopt in zijn treinreis:

- Voor- en natransport: bijvoorbeeld de aanleg van extra fietsenstallingen en P+R-terreinen, de aanpak van weesfietsen en het veraangenamen van wachtruimtes op stations.
- Informatievoorziening: bijvoorbeeld de verbetering van de informatievoorziening op de stations en een treintraining voor senioren.

- Treinaanbod: bijvoorbeeld extra treinen in de daluren en in de spits.
- Kaartjes en kennismaking: bijvoorbeeld kennismakingsacties voor forensen, vervolgaanbod voor pas-afgestudeerden.
- Spreiding van mobiliteit: bijvoorbeeld mobiliteitsanalyses voor bedrijven en individuele reizigers.

Tijdschema mijlpalen

2007: opstellen Actieplan
2008 - 2012: uitvoeren Actieplan

Financiën

Voor de maatregelen is in totaal € 206 mln beschikbaar. In het Actieplan is dit budget toegedeeld aan de 29 maatregelen. Gaandeweg vindt een nadere invulling van de budgetten plaats over de exacte maatregelen en hiermee samenhangend de verdeling over het Infrastructuurfonds (artikel 13) en Hoofdstuk XII.

Politiek / bestuurlijk

Het Actieplan is onderdeel van de korte en middellange termijn spoorambities, die zijn gepresenteerd in de beleidsbrief van 19 november 2007. Deze brief is behandeld bij de begrotingsbehandeling 2008.

Tweemaal per jaar wordt de voortgang gerapporteerd aan de Tweede Kamer (samen met PHS/OV-SAAL).

Toelichting wijzigingen

2009: het actieplan is nieuw opgenomen in het MIRT.



Bovenbouwvernieuwing

ONDERWERP : spoorwegen
FASE : beheer en
onderhoud
MINISTERIE : VenW



Projecthistorie

Omschrijving	'05	'06	'07	'08	'09	'10
Financiën				■	■	

Probleem

De gemiddelde leeftijd van het spoor neemt, indien er geen vervanging plaatsvindt, toe. Vanaf een bepaalde leeftijd leidt dit enerzijds tot een toename van de onderhoudskosten, anderzijds kan het nodig zijn om de functionaliteit te beperken om zodoende de veiligheid te garanderen. Dit kan bijvoorbeeld door snelheidsbeperkingen en/of aslastbeperkingen. Het vervoer per trein zou daardoor minder aantrekkelijk worden voor zowel personenvervoer als goederenvervoer. Op langere termijn kan het nodig zijn om, omwille van de veiligheid, de betreffende lijn zelfs te sluiten.

Beschrijving oplossing

Het beperken van de functionaliteit en het stijgen van de onderhoudskosten kan voorkomen worden door de infrastructuur elementen op tijd te vervangen, voordat de onderhoudskosten te sterk toenemen en voordat verlies aan functionaliteit optreedt. Voor het onderdeel bovenbouw (rails en dwarsliggers) is hiervoor een programma opgezet. Hierbij wordt per jaar gemiddeld ongeveer 80-100 km bovenbouw vervangen. Dit is een continu proces, dat elk jaar zal plaatsvinden. Op het moment dat het 'laatste' stuk oude spoor is vervangen, is het alweer nodig om het eerste vervangen stuk spoor opnieuw te vervangen.

Tijdschema mijlpalen

Start uitvoering: 2004
Oplevering: divers

Financiën

Raming kosten: € 1,5 mld (periode 2009 - 2014).

Toelichting wijzigingen

2008: het taakstellend budget is inclusief BTW.

2009: aanpassingen i.v.m. opschuiven reeks van 2007 - 2012 naar 2008 - 2013, inclusief prijspeilcorrectie.

Project Reistijdverbetering

ONDERWERP : spoorwegen
FASE : beheer en
onderhoud
MINISTERIE : VenW



Projecthistorie

Omschrijving	'05	'06	'07	'08	'09	'10
Financiën				■	■	

Probleem

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

Beschrijving oplossing

In de brief aan de Tweede Kamer van 18 december 2006 (Kamerstuk 29984 nr. 82) zijn hiervoor maatregelen op het gebied van alternatieve bedieningsmodellen, efficiëntere benutting van goederenpaden, plannormen en infrastructuur genoemd.

De infrastructurele maatregelen betreffen:

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

Daarnaast zijn maatregelen voorgesteld met betrekking tot rijden met 160 km/uur op daarvoor reeds geschikte baanvakken (Den Haag Mariahoeve-Hoofddorp, Amsterdam Bijlmer Arena-Utrecht, Boxtel-Eindhoven tussen Liempde en Eindhoven Beukenlaan en de Flevolijn tussen Hollandse Brug en Lelystad). Op verzoek van de Tweede Kamer vindt nader onderzoek plaats naar de daar toe te passen beveiligingssystematiek bij rijden met 160 km/uur.

Tijdschema mijlpalen

Start uitvoering: 2007
Oplevering: vanaf 2008

Financiën

Taakstellend budget is € 96,3 mln. Hiervan is € 44,1 mln bestemd voor het pakket infrastructurele versnellingsmaatregelen. De overige middelen zijn gereserveerd voor mogelijke maatregelen naar aanleiding van het onderzoek naar rijden met 160 km/uur.

Politiek / bestuurlijk

Het budget voor de infrastructurele reistijdverbetermaatregelen is door de Tweede Kamer per amendement bij de begroting voor 2007 vastgelegd (amendement Van Hijum/Dijsma, Kamerstuk 30800A nr. 18).

De Kamerbrief van 18 december 2006 (Kamerstuk 29984 nr. 82), inclusief de aangekondigde maatregelen, is behandeld tijdens het Algemeen Overleg met de vaste commissie voor VenW op 17 januari 2007.

De nadere invulling van het pakket infrastructurele maatregelen is voorgesteld in de brief aan de Tweede Kamer van 21 januari 2008 (Kamerstuk 29984 nr. 115). Tijdens het Algemeen Overleg van 10 april 2008 heeft de vaste commissie voor VenW ingestemd met de voorgestelde maatregelen bij Deventer, Beilen en Sittard-Heerlen. Daarnaast heeft de Kamer om nader onderzoek gevraagd over de beveiligingssystematiek bij rijden met 160 km/uur. Naar aanleiding van de resultaten daarvan is aan NS een éénmalig subsidie-aanbod voor de ombouw van haar materieel gedaan.

Toelichting wijzigingen

2008: het taakstellend budget is inclusief BTW.

2010: verhoging budget in verband met verhoging van het eenmalig subsidieaanbod voor ombouw materieel.

Punctualiteits-/capaciteitsknelpunten tweede fase Herstelplan Spoor

ONDERWERP : spoorwegen
FASE : beheer en
onderhoud
MINISTERIE : VenW



Projecthistorie

Omschrijving	'05	'06	'07	'08	'09	'10
Financiën				■		

Probleem

Om de doelstellingen van de Nota Mobiliteit te kunnen behalen, moet een aantal knelpunten op het gebied van punctualiteit en/of capaciteit worden opgelost.

Beschrijving oplossing

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

Mijlpalen

Start uitvoering: 2007

Oplevering: 2012

Financiën

Raming kosten: € 542 mln periode 2007 - 2012; geheel gedekt uit middelen voor 2^e fase Herstelplan Spoor.

Politiek / bestuurlijk

In lijn met het amendement Van Hijum (30 300 A, nr. 16) is binnen het budget een bedrag van € 105 mln geoormerkt voor projecten in Brabant en de Randstad.

Toelichting wijzigingen

2008: het taakstellend budget is inclusief BTW.

Punctualiteits-/capaciteitsknelpunten tweede fase Herstelplan Spoor

ONDERWERP : spoorwegen
FASE : beheer en
onderhoud
MINISTERIE : VenW



Knelpunten

GEREALISEERD
• Schipholtunnel betrouwbaarheid; DVM
• Schipholtunnel veiligheid: maatregelen tunnelveiligheid
• Breda derde perron
• Betrouwbaarheid op het hele net (1): DVM/Spoor Meester (deels)
IN UITVOERING
• Betrouwbaarheid op het hele net (1): DVM/Spoor Meester (deels)
• Kijfhoek: kleine maatregelen
• Eindhoven Tongelre aansluiting: kleine maatregelen
CAPACITEITSVERGROTINGSPLAN GEREED
• Amsterdam Transformatorweg: vrije kruising
• 's-Hertogenbosch: vrije kruising noordzijde, 4-sporige Diezebrug, aanpassing stationslay-out
• Amersfoort westzijde: vrije kruising
• Zwolle transfercapaciteit: verbreden perrontunnel en verbeteren stijgpunten
• Zwolle: perroncapaciteit
• Vechtbrug Weesp
CAPACITEITSANALYSE GEREED, CAPACITEITSVERGROTINGSPLAN GESTART
• Flevolijn: inhaalgelegenheid Almere Poort
• Eindhoven transfercapaciteit: verbreden perrontunnel en verbeteren stijgpunten
• Amsterdam Muiderpoort - Watergraafsmeer: seinverdichting
• Tilburg perronspoorcapaciteit
• Betrouwbaarheid op het hele net (2): Traffic Management System, verdere ontwikkeling DVM-tools
• Geldermalsen: vrijleggen aanlanding Merwede Lingelijn
CAPACITEITSANALYSE GEREED, GEEN INFRA-OPLOSSING MET POSITIEVE MKBA, WORDT NIET VERDER MEER BESTUDEERD IN HET KADER VAN HET HERSTELPLAN SPOOR
• Den Haag HS noordzijde
• Schiedam - Rijswijk
• Dordrecht - Lage Zwaluwe
• Tilburg
• Amsterdam Centraal spoorcapaciteit
• Rotterdam Lombardijen
• Amsterdam Centraal – Bijlmer: seinverdichting
• Perronspoorcapaciteit diverse stations



Vermindering passages stoptonend sein (STS)

ONDERWERP : spoorwegen
FASE : beheer en
onderhoud
MINISTERIE : VenW



Projecthistorie

Omschrijving	'05	'06	'07	'08	'09	'10
Algemeen		■				
Financiën				■	■	■

Probleem

Het grote aantal roodseinpassages (STS-en) en de daarmee verbonden risico's.

Beschrijving oplossing

Het projectaanpak STS, dat is opgebouwd rond vijf deelprojecten, is in 2004 van start gegaan. Deze deelprojecten zijn:

- Emplacementanalyse
- Machinistenprogramma
- Instelvoorschriften voor deelrijwegen
- Een technische maatregel i.c. ATB Verbeterte versie
- STS-reductie door anders plannen

De spoorbranche had reeds een aantal extra acties in gang gezet toen medio 2006 de stijging van het aantal STS-passages werd gesignaleerd. De STS-doelstellingen, zoals die in 2004 zijn voorgesteld, ambiëren een reductie van het aantal STS-passages met 50% en een vermindering van het aan deze STS-passages verbonden risico met 75% ten opzichte van 2003.

Bij brief van 30 september 2008 (TK 29.893, nr. 75) is de Kamer geïnformeerd dat de IVW in 2009 een reductie van het aantal STS-passages verwacht van 10-15% en een reductie van het daaraan verbonden risico van 22-49%. De spoorbranche geeft in haar voortgangsrapportage Passages Stoptonend Sein, stand van zaken 31 december 2008, aan dat het onwaarschijnlijk is dat de door haar voorgestelde doelstellingen al in 2009 bereikt zullen worden.

VenW blijft vasthouden aan het zo spoedig mogelijk realiseren van de STS-doelstellingen. Na de zomer van 2009 zullen de STS-cijfers

van de eerste helft van 2009, samen met de kosten/baten analyse, aan de Kamer gerapporteerd worden. Aangegeven zal worden op welke wijze de doelstellingen gerealiseerd kunnen worden. Bij brief van 27 april 2009 is de Kamer geïnformeerd dat het aantal STS-passages in 2008 met 13% is afgenomen ten opzichte van 2007, namelijk 240 tegenover 275 in 2007 (Kamerstuk 29 893, nr. 81).

Tijdschema mijlpalen

Start uitvoering: 2005

Oplevering: 2009. De spoorbranche verwacht dat eind 2009 alle treinen en medio 2009 1164 seinen voorzien zullen zijn van ATB Vv. (Kamerstuk 29 893 nr. 74, nr. 75 en nr. 81).

Financiën

Raming kosten: € 67 mln (waarvan € 10 mln uit meevaller Betuweroute).

Bijdrage derden: minimaal € 6 mln (voor periode 2005-2008) en daarna nog € 1,75 mln per jaar (vervoerders).

Politiek / bestuurlijk

Brieven: op 24 februari 2006 is de voortgangsrapportage Passages Stoptonend Sein (Kamerstuk 29 893, nr. 26) stand van zaken eind 2005, aan de Tweede Kamer aangeboden.

Vanaf 2006 wordt er halfjaarlijks een Voortgangsrapportage Passage Stoptonend Sein naar de Tweede Kamer gestuurd (zie Kamerstukken 29 893, nr. 26, nr. 37, nr. 41, nr. 74 en nr. 81).

Toelichting wijzigingen

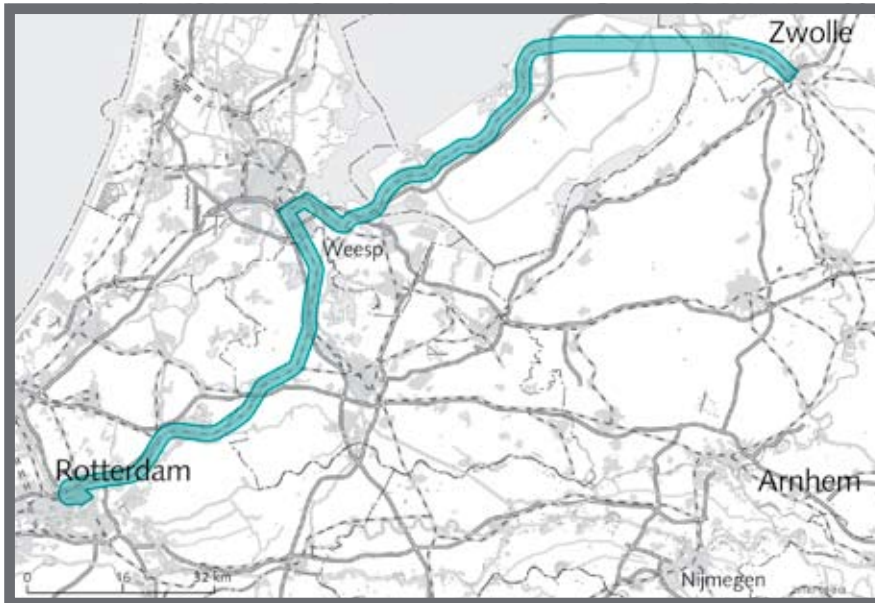
2006: het onderzoek is afgerond en er wordt begonnen met de uitvoering.

2008: het taakstellend budget is inclusief BTW.

2010: het budget is verhoogd in verband met onderzoek naar extra seinen.

Goederenroute Rotterdam - Noord - Nederland (GoeNoord)

ONDERWERP : spoorwegen
goederen
FASE : planstudie (1)
MINISTERIE : VenW



Projecthistorie

Omschrijving	'05	'06	'07	'08	'09	'10
Tijdschema						■
Financiën				■		

Probleem

De route voor goederentreinen tussen Rotterdam en Noord-Nederland bevat enkele knelpunten:

1. Op het gedeelte Rotterdam - Weesp, dat momenteel ook al gebruikt wordt, zijn op twee plaatsen capaciteitsproblemen te verwachten.
2. Vanaf 2013 wordt de route van de goederentreinen tussen Weesp en Zwolle verlegd naar de Flevolijn en de Hanzelijn (die dan gereed is). Op de Flevolijn is daardoor extra geluidhinder te verwachten.

Beschrijving oplossing

De planstudie zal zich richten op twee zaken:

1. op het gedeelte Rotterdam - Weesp zijn wachsporen nodig ter hoogte van Holendrecht (Amsterdam) en Weesp;
2. op de Flevolijn zijn geluidsmaatregelen nodig.

Tijdschema mijlpalen

Start realisatie: 2010

Oplevering: 2013

Financiën

Taakstellend budget: € 77 mln.

Politiek / bestuurlijk

Toezeggingen: de beschreven maatregelen zijn toegezegd in een brief d.d. 11 april 2000 aan de Tweede Kamer (de zogenaamde NaNOV-brief).

Toelichting wijzigingen

2008: het taakstellend budget is inclusief BTW.

2010: de uitvoeringsplanning is verschoven om te blijven aansluiten bij zowel de Hanzelijn als de planstudie OV-SAAL.

Optimalisering Goederencorridor Rotterdam - Genua

ONDERWERP : spoorwegen
goederen

FASE : planstudie (1)

MINISTERIE : VenW

NATIONAAL



Projecthistorie

Omschrijving	'05	'06	'07	'08	'09	'10
MIRT-fase			■			
Financiën						■

Probleem

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

Beschrijving oplossing

Voor een optimaal gebruik van de spoorcorridor is het wenselijk dat de variëteit aan systemen teruggebracht wordt en zo veel mogelijk geharmoniseerde Europese technieken worden geïnstalleerd. Dit komt de efficiency van het internationale spoorvervoer ten goede. Een geoptimaliseerde spoorcorridor verbetert de bereikbaarheid van de Rotterdamse haven met het Europese achterland. Nederland, Duitsland, Zwitserland en Italië hebben gezamenlijk projectplannen opgesteld om de nieuwe Europese treinbeïnvloeding techniek ERTMS versneld in te voeren op de spoorcorridor. Nederland heeft met de aanleg van de Betuweroute al een belangrijke stap gemaakt door ERTMS en 25kV te installeren. Voor Nederland blijft daardoor de optimalisatie beperkt tot systeemwijziging van de bestaande sporen tussen Zevenaar/Grens en te Kijfhoek. De planstudie van ProRail richt zich op belemmeringen op deze corridor.

Tijdschema mijlpalen

Besluit voorkeursvariant: 2009

Aanlegbesluit: 2010

Realisatie: 2011- 2013

Financiën

Taakstellend budget: planstudie- en realisatiekosten € 155 mln.

Bijdragen derden: door de EU is een bijdrage van € 25 mln toegezegd voor de aanleg van het Nederlandse project.

Politiek / bestuurlijk

De ministers van Nederland, Duitsland, Zwitserland en Italië hebben op 3 maart 2006 een Letter of Intent ondertekend voor de implementatie van ERTMS op de corridor. Bilateraal is met Duitsland op 22 januari 2007 in een LOI vastgelegd hoe de projecten aan weerszijden van de grens in samenhang worden uitgevoerd. De ministers van de betrokken landen hebben op 26 mei 2009 in Genua het implementatieplan voor de uitrol van ERTMS in 2013 onderschreven.

Marktbenadering

Voor de Corridor Rotterdam - Genua is in februari 2006 een kosten-baten analyse opgesteld in samenspraak met marktpartijen. Deze informatie is benut voor het gezamenlijke businessplan van de Inframanagers van de corridor, dat in 2007 gereed kwam. ProRail heeft in de eerste fase van haar planstudie een kosten-baten berekening gemaakt van de investering voor de systeemwijziging op het Nederlandse deel van de corridor.

Toelichting wijzigingen

2007: het project is opgenomen in de planstudiefase.

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

Aslastenclusters I, II, III

ONDERWERP : spoorwegen
goederen

FASE : realisatie (0)

MINISTERIE : VenW



Projecthistorie

Omschrijving	'05	'06	'07	'08	'09	'10
Tijdschema		■			■	
Financiën				■	■	■

Probleem

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

Beschrijving oplossing

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

Tijdschema mijlpalen

Tracébesluit: divers

Start realisatie: cluster III in 2010

Oplevering: cluster I is gereed,
cluster II divers/2010,
cluster III 2015

Financiën

Taakstellend budget: clusters I en II € 44 mln,
cluster III (planstudie) € 37 mln (ijkpunt).

Toelichting wijzigingen

2006: op basis van herprioritering binnen het spoorgoederenprogramma is de start van de uitvoering van cluster III verschoven naar 2007.

2008: het taakstellend budget is inclusief BTW.

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

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

Geluidspilots spoorgoederenvervoer

ONDERWERP : spoorwegen
goederen
FASE : realisatie (0)
MINISTERIE : VenW



Projecthistorie

Omschrijving	'05	'06	'07	'08	'09	'10
Oplossing			■	■		
Tijdschema	■				■	■
Financiën		■	■	■	■	

Probleem

Spoor kent een groot milieuprobleem: geluid. Het vormt ook een concrete bedreiging (milieuvergunningen, overschrijdingen geluidsnormen) en staat als zodanig een optimaal gebruik van de spoorcapaciteit in de weg. Dit is op te lossen door ofwel (dure) overdrachtsmaatregelen te treffen (zoals geluidsschermen) ofwel door bronbeleid.

Beschrijving oplossing

Door het uitvoeren van een aantal pilots bronbeleid op het gebied van geluidhinder wordt praktijkervaring opgedaan, een signaal afgegeven en een doorbraak op het gebied van bronbeleid geforceerd. Het stiller maken van goederentreinen heeft bovendien een positief effect op het groene imago van goederenvervoer. De oplossing bestaat uit het vervangen van de metalen remblokken van goederenwagens door blokken van kunststof. Hierdoor worden de wielen minder opgeruwd waardoor tijdens het rijden minder rolgeluid ontstaat. Naast de bestaande pilot met het type K-blokken worden er nu ook meerdere pilots met een ander soort kunststof remblokken (LL-blokken) uitgevoerd. Het is de bedoeling om met behulp van deze pilots zowel het geluidsreducerend effect te meten alsmede de LCC (Life Cycle Costs). Met de toepassing van deze remblokken hoeft het remsysteem van de goederenwagens niet te worden aangepast, wat toepassing van de LL-blokken technisch eenvoudiger en dus goedkoper maakt. Een andere vorm van bronbeleid is de prefab raildemper. De doelstelling van deze pilot is

het doorontwikkelen van de geluidsmaatregel raildemper en het verder stimuleren van de toepassing ervan door de raildemper kosten-effectiever te maken.

Tijdschema mijlpalen

Start realisatie: 2002
Oplevering proefserie en start onderzoeksprogramma's: 2004
Afronding project: 2010

Financiën

Taakstellend budget: € 13 mln (afkomstig uit milieudrukgeden van VROM).

Toelichting wijzigingen

2005: door vertraging in prototypfase en technische tegenslagen bij serieombouw is ombouw later gereed. Looptijd verlengd t.b.v. gewenste meetresultaten.

2006: tweede pilot gestart met LL-blokken. Door scopewijziging is het budget met € 2 mln verlaagd.

2007: pilot prefab raildempers en tweede pilot met kunststofremblokken in uitvoering. Twee pilots opgestart met LL-blokken. Als gevolg van meerdere pilots is het budget met € 7 mln verhoogd.

2008: derde pilot met deelprojecten met kunststof remblokken in uitvoering. Eén van de deelprojecten is in samenwerking met de Zwitserse overheid tot stand gekomen. Het taakstellend budget is inclusief BTW.

2009: pilots met 1 jaar verlengd, om voldoende resultaten te verkrijgen voor een internationale systeemvrijgave. Kosten zijn met € 2 mln verlaagd door verlaging van de post onvoorzien en scopewijziging bij het afgeronde project met de K-blokken.

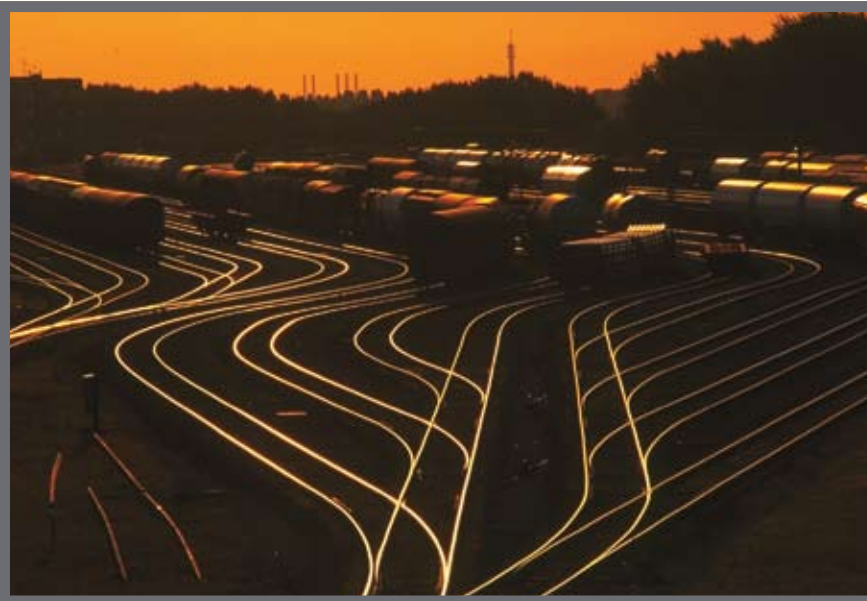
2010: pilots zitten in de nazorgfase. Afronding project is met een jaar verlengd vanwege verder onderzoek en monitoring van de Life Cycle Costs en de voorwaarden die bij een internationale vrijgave van de LL-blokken zijn voorzien. Tevens is verdere internationale afstemming nodig voor de brede toepasbaarheid hiervan.

PAGE risicoreductie

ONDERWERP : spoorwegen
goederen

FASE : realisatie (0)

MINISTERIE : VenW



Projecthistorie

Omschrijving	'05	'06	'07	'08	'09	'10
Tijdschema					■	■
Financiën						■

Probleem

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

Beschrijving oplossing

Uitvoeren van het Plan van Aanpak Goederen Emplacementen (PAGE) zorgt ervoor dat alle emplacementen voldoen aan de regels op het gebied van externe veiligheid.

De oplossingen worden gezocht in het uitsluiten van conflicterende rijwegen, onder andere door middel van aanpassing van de treinbeveiliging en -beheersing en door het saneren of verplaatsen van wissels. Op Kijfhoek na beschikken alle emplacementen over een vigerende milieuvergunning. Eindrapportage in 2010.

Tijdschema mijlpalen

Tracébesluit: divers

Start realisatie: 2002

Oplevering: 2009/divers

Financiën

Taakstellend budget: € 18 mln.

Toelichting wijzigingen

2008: het taakstellend budget is inclusief BTW.

2009: vanwege de complexiteit en veranderende eisen vanuit gemeenten, vindt de oplevering een jaar later plaats.

Het projectbudget is verlaagd als gevolg van het uit het projectbudget halen van Page 1^e tranche.

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



Quick Wins Binnenhavens

ONDERWERP : hoofdvaarwegen

FASE : realisatie (0)

MINISTERIE : VenW



Projecthistorie

Omschrijving	'05	'06	'07	'08	'09	'10
Algemeen					■	
Financiën						■

Probleem

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

Beschrijving oplossing

Het kabinet heeft middelen beschikbaar gesteld voor de verbetering van de bereikbaarheid van binnenhavens. De maatregel 'quick wins binnenhavens' richt zich op snel te realiseren infrastructurele voorzieningen (kades, loswallen, havenmondingen, ontsluitende natte en droge infrastructuur van nieuwe natte bedrijventerreinen) die in beheer en/of eigendom zijn van gemeenten of provincies. Zeehavens vallen buiten de scope van de maatregel. Om in aanmerking te komen voor een deel van de middelen dienen provincies/stadsregio's een netwerkanalyse op te stellen en moet er een positieve MKBA aan de ingediende plannen ten grondslag liggen. Decentrale overheden dragen zelf 50% van de kosten. De quick wins middelen worden in twee tranches verdeeld. Eind 2008 zijn 34 projecten gehonoreerd. Eind 2009 wordt de besluitvorming over de tweede tranche afgerond.

Tijdschema mijlpalen

Besluitvorming 1^e tranche: najaar 2008

Besluitvorming 2^e tranche: najaar 2009

Uitvoering projecten: 2009-2013

Oplevering: de planning en oplevering van de quick wins binnenhavens zijn een verantwoordelijkheid van de decentrale overheden en kan dus onderling verschillen. Wel is als voorwaarde gesteld dat een project uiterlijk in 2011 aanvangt en uiterlijk 31 december 2013 wordt opgeleverd.

Financiën

Beschikbaar budget: € 112 mln.

Bijdrage van derden: tenminste 50% van de totale subsidiabele kosten.

Politiek / bestuurlijk

In het Coalitieakkoord heeft het kabinet aangegeven dat goederenvervoer over water en de innovatie in de binnenvaart zullen worden gestimuleerd. Quick Wins binnenhavens is één van de maatregelen waarmee daar uitvoering aan wordt gegeven. In het Aanvullend Beleidsakkoord is in het kader van het stimuleringspakket aanvullend € 50 mln beschikbaar gesteld.

Moties: tijdens het Notaoverleg MIRT is de motie Anker cs (TK 31200 A, nr. 25), waarin € 7 mln beschikbaar wordt gesteld voor het verbeteren van de (bereikbaarheid van) binnenhavens, aangenomen.

Toelichting wijzigingen

2009: het projectblad is nieuw opgenomen in het MIRT.

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

Natte bruggen

ONDERWERP : hoofdvaarwegen
FASE : beheer en
onderhoud
MINISTERIE : VenW



Projecthistorie

Omschrijving '05 '06 '07 '08 '09 '10
Tijdschema ■ ■

Probleem

Als gevolg van achterstanden bij het reguliere beheer en onderhoud van de 'natte bruggen' tot 2004, was een omvangrijk renovatieprogramma noodzakelijk. Natte bruggen zijn onder andere bruggen die deel uitmaken van het regionale wegennet die na de wet herziening wegen niet zijn overgenomen door lagere overheden. Deze vallen onder verantwoordelijkheid van Verkeer en Waterstaat.

Daarnaast betreft het bruggen waar Verkeer en Waterstaat op basis van het veroorzakerprincipe moet betalen. Het veroorzakerprincipe wil zeggen dat op het moment dat de constructie van de brug wijzigt door bijvoorbeeld verbreding en/of aanpassing van het water/kanaal, dan ook de verantwoordelijkheid voor (een deel van) het beheer en onderhoud overgaat naar de veroorzaker, dus naar – in dit geval – VenW.

Beschrijving oplossing

Na inventarisatie van de knelpunten bij natte bruggen is op basis van selectiecriteria als veiligheid en kosten gekomen tot een prioriteitsvolgorde. Op basis hiervan worden de meest prioritaire bruggen als eerste onder handen genomen.

Het gaat daarbij onder andere om de volgende bruggen: Vleutensebrug, Bulgarijnsebrug, Sniepbrug, Maarssebrug, Schellingwouderbrug, Trambrug Heel, maatregelen aan de Waalbrug en de brug Katerveer bij Zwolle. Het gaat bij deze bruggen om maatregelen als het renoveren en conserveren van staal- en betonnen overige constructies, vervangen voegovergangen ter bescherming van onderliggende constructies, aanbrengen nieuwe slijtlagen en reparatie van dwarsdragers.

Tijdschema mijlpalen

Start uitvoering: 2004

Oplevering: 2010/2016

Financiën

Raming kosten: € 110 mln.

Toelichting wijzigingen

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

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

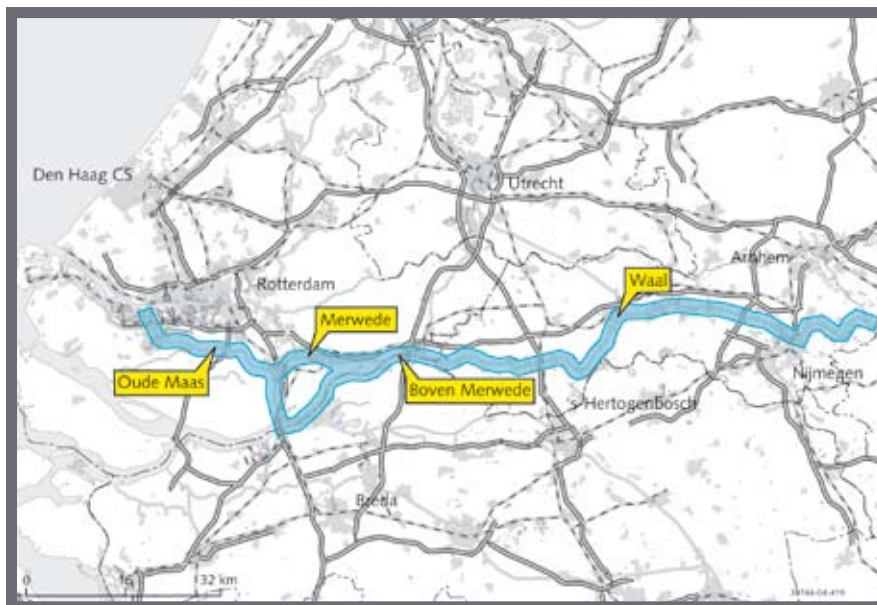
Rotterdam - Duitsland (baggeren en oevers)

ONDERWERP : hoofdvaarwegen

FASE : beheer en
onderhoud

MINISTERIE : VenW

NATIONAAL



Projecthistorie

Omschrijving	'05	'06	'07	'08	'09	'10
Tijdschema		■				
Financiën		■		■		

Probleem

Conform vastgesteld beleid dient er op de hoofdtransportas Rotterdam-Duitsland een vaargeul te worden gerealiseerd van 150 x 2,50 meter (de Overeengekomen Lage Rivierstand) om voldoende breedte en diepte aan de scheepvaart te bieden. De Waal, Boven Merwede, Beneden Merwede en de Oude Maas voldeden in 2004 niet aan deze verplichting bij lagere rivierstanden, waardoor de scheepvaart minder kan laden. Hierdoor moeten meer schepen voor dezelfde lading varen, wat weer meer risico op gebied van veiligheid betekent, omdat er meer schepen in een smalere geul varen. Bovendien wordt het vervoer duurder door minder lading per schip vanwege de kleinere beschikbare afluaddiepte. Extern onderzoek heeft aangetoond dat de economische effecten van het niet onderhouden van de bodems van de genoemde vaarwegen groot zijn, in relatie tot de kosten van het baggeren. Daarnaast zijn de oevers, kribben en strekdammen van de hoofdtransportassen in slechte staat. Dit levert risico's en knelpunten op voor een tweetal voornaamste functies van de vaarwegen: 'veilige en vlotte afvoer van water, sediment en ijs' en 'veilige en vlotte scheepvaart'.

Beschrijving oplossing

Dit project betreft zowel baggerwerkzaamheden op de Waal als op de Boven Merwede, Beneden Merwede en de Oude Maas. Daarnaast wordt ook onderhoud aan de oevers van deze hoofdtransportassen gepleegd en aan de kribben en strekdammen van de Waal uitgevoerd.

Tijdschema mijlpalen

Start uitvoering: 2005

Oplevering: 2009

Financiën

Raming kosten: € 27 mln.

Toelichting wijzigingen

2006: realisatie is later gestart omdat er een arbitrage heeft plaatsgevonden naar aanleiding van de aanbesteding. De kosten zijn als gevolg van de lagere aanbesteding baggeren Waal verlaagd met € 8 mln.

2008: door financiële meevallers bij deelprojecten voor bodems en oevers is budget met € 20 mln verlaagd. Bij bodems komt dit door de kwaliteit van de te bergen baggerspecie. Bij oevers is de scope ingeperkt door nieuwe inzichten bij kribonderhoud. Toepassing van innovatieve kribben vindt voorlopig niet plaats en wordt herbezien in het kader van Duurzame Vaardiepte Rijndelta en PKB Ruimte voor de Rivier.

Subsidieregeling Openbare Inland Terminal (SOIT)

ONDERWERP : multi- en inter-
modaal vervoer
FASE : realisatie (0)
MINISTERIE : VenW



Projecthistorie

Omschrijving	'05	'06	'07	'08	'09	'10
Tijdschema					■	

Probleem

Verschuiving van wegvervoer naar vervoer per spoor en over water verdient de voorkeur vanuit het oogpunt van benutting van de beschikbare infrastructurele capaciteit van het hele netwerk. Inter- en multimodaal vervoer draagt hier aan bij. Het beleid op het gebied van inter- en multimodaal vervoer is gericht op optimalisatie en integratie van de verschillende schakels in de transportketen en het bundelen van ladingstromen. Hiervoor is in de eerste plaats een ruimtelijke structuur nodig van multimodale infrastructuur en overslagpunten. Openbare terminals en regionale overslagcentra maken een belangrijk onderdeel uit van deze multimodale structuur. Maar investeringen in terminals zijn omvangrijk. De ontwikkeling van de omzet komt doorgaans langzaam op gang. Dat leidt tot bovengemiddelde bedrijfsrisico's en aanloopverliezen.

Beschrijving oplossing

De Subsidieregeling Openbare Inland Terminals (SOIT) richt zich op de ontwikkeling van regionale terminals en overslagcentra. De regeling is bedoeld voor particuliere initiatiefnemers die risicodragend investeren in terminals. Op grond van een tussentijdse evaluatie van de SOIT in 2003 is de Tweede Kamer geïnformeerd (zie Kamerstuk vw03000445) dat de SOIT geen vervolg meer zou krijgen. De uitvoering en afwikkeling van de resterende projecten zal als gevolg van opgelopen vertraging in de procesgang naar verwachting doorlopen tot 2012.

Tijdschema mijlpalen

Oplevering: divers

De planning en oplevering van de terminals is een verantwoordelijkheid van de initiatiefnemers. De planning van de terminals is daardoor onderling verschillend van omvang en tijd van oplevering.

Financiën

Taakstellend budget: € 20 mln.

Bijdrage van derden: divers.

Toelichting wijzigingen

2009: als gevolg van opgelopen vertraging in de procesgang van enkele terminalprojecten zal de doorloop van de regeling worden verlengd.

Herstructurering bedrijventerreinen

ONDERWERP : bedrijventerreinen

FASE : realisatie

MINISTERIE : EZ en VROM

NATIONAAL



Projecthistorie

Omschrijving	'05	'06	'07	'08	'09	'10
Algemeen						■

Probleem

Een gezond vestigingsklimaat betekent dat bedrijven over – kwantitatief en kwalitatief – voldoende ruimte moeten kunnen beschikken. Ondernemingen die op bedrijventerreinen gevestigd zijn zorgen voor ongeveer 35% van de bruto toegevoegde waarde in Nederland. Een probleem is de te snelle veroudering van bedrijventerreinen en de achterblijvende herstructurering. Dit heeft nadelige gevolgen voor de economische en ruimtelijke ontwikkeling van regio's en steden.

Beschrijving oplossing

Sleutelwoorden bij het nieuwe bedrijventerreinenbeleid zijn: op de marktvrage afgestemde planning van terreinen, inhaalslag voor de herstructurering van verouderde bedrijventerreinen, regionale aanpak en op langere termijn verzakelijking van de bedrijventerreinenmarkt. Het kabinet heeft zich met de kabinetsreactie op het advies van de Taskforce (her)ontwikkeling Bedrijventerreinen (THB) gecommitteerd aan de aanpak van 6500 ha verouderde bedrijventerreinen t/m 2013. Met provincies en gemeenten is in beginsel overeenstemming bereikt over behoefte en -planning, de herstructurering van bestaande terreinen en de financiering daarvan, samenwerking tussen gemeenten op het gebied van bedrijventerreinenbeleid en verbeteringen in de kwaliteit van en op bedrijventerreinen. Daarnaast wordt de SER-ladder voor bedrijventerreinen vastgelegd in de AMvB Ruimte.

Tijdschema mijlpalen

Uitvoeringsperiode: 2009 - 2013.

In 2013 zal een evaluatie over de voortgang van de inhaalslag en effectiviteit van de aanpak plaatsvinden voor de periode tot 2020 met als uitgangspunt de ambitie van de THB voor de herstructurering van 15.800 ha.

Financiën

In totaal stelt het rijk ruim € 400 mln beschikbaar tot en met 2013. Uitgangspunt is dat rijk en provincies gelijkmatig bijdragen.

Politiek / bestuurlijk

De afspraken worden vastgelegd in het Convenant Bedrijventerreinen 2010-2020 dat in het najaar 2009 voor besluitvorming wordt voorgelegd aan de colleges van GS en de leden van de VNG. Begin oktober 2009 buigt de ministerraad zich er over. Ondertekening is eind oktober 2009 gepland.

Marktbenadering

Het kabinet ontwikkelt voor eind 2009 een visie op de verzakelijking van de bedrijventerreinenmarkt en werkt aan een structurele verankering van parkmanagement.

Verantwoordelijk

De rol van de rijksoverheid bij herstructurering is naast kaderstellend gericht op het eenmalig faciliteren van de inhaalslag, het stimuleren van verzakelijking van de bedrijventerreinenmarkt en betrokkenheid bij een beperkt aantal bedrijventerreinen van rijksbelang. Provincies en gemeenten zijn verantwoordelijk voor de planning, uitgifte, herstructurering en beheer van bedrijventerreinen.

Toelichting wijzigingen

2010: het programma is nieuw opgenomen in het MIRT. Het programma herstructurering is het vervolg op de uitvoeringsregeling Topprojecten herstructurering bedrijventerreinen.



Sterke regio's

ONDERWERP : integrale gebiedsopgaven
FASE : realisatie
MINISTERIE : EZ



Projecthistorie

Omschrijving	'05	'06	'07	'08	'09	'10
Algemeen						■
Financiën						■

Probleem

De (inter)nationale concurrentiekracht van Nederland is groot, maar dient voortdurend bewaakt en gestimuleerd te worden. Enkele regio's en sectoren zijn economisch reeds sterk ontwikkeld, maar extra inspanningen zijn nodig om de potentie (meedraaien met de internationale top) van deze sterke regio's waar te maken. Het kabinet heeft in het beleidsprogramma dan ook geld vrijgemaakt om deze regionale clusters van bedrijven en kennisinstellingen te ondersteunen. Het gaat om de Randstad, het Energieknooppunt Groningen, de Brainport Eindhoven en de regio Twente-Wageningen-Nijmegen (voedseltechnologie en gezondheid). Er wordt geïnvesteerd in projecten op het gebied van fysieke en kennisinfrastructuur. In het bijzonder gaat het om projecten rondom logistieke knooppunten en kennisintensieve bedrijventerreinen, de zogenaamde campussen. De verbetering van de bereikbaarheid is bij alle projecten een belangrijke randvoorwaarde.

Beschrijving oplossing

Via de enveloppe Sterke regio's wordt geïnvesteerd in een beperkt aantal projecten die bijdragen aan de versterking van de genoemde regio's, maar die niet binnen het kader van Pieken in de Delta kunnen worden uitgevoerd, bijvoorbeeld omdat het budget van Pieken in de Delta dat niet toelaat.

Projecten dienen gericht te zijn op investeringen in fysieke infrastructuur of in kennisinfrastructuur. In het bijzonder gaat het om projecten in de (kennis) infrastructuur rondom

logistieke knooppunten (zee- en luchthavens) en kennisintensieve bedrijventerreinen (campussen).

Financiën

In de coalitieakkoord enveloppe Regionaal Economisch Beleid is tot en met 2011 € 125 mln gereserveerd voor Sterke regio's. Aan drie projecten is een subsidie toegekend:

- Amsterdam Connecting Trade (Werkstad A4) (€11 mln)
- Leiden Bioscience Park (€ 10 mln)
- Internationale school Eindhoven (€ 7 mln)
- High Tech Factory Twente (€ 7,6 mln)

Politiek / bestuurlijk

Met de geselecteerde regio's wordt bepaald welke fysieke of kennisinfrastructuur de regio ontbeert om de potentie waar te kunnen maken.

Marktbenadering

In samenwerking met publieke en private partijen in de 4 topregio's worden investeringsprojecten opgesteld, opgestart en uitgevoerd.

Verantwoordelijk

EZ en de regionale partners.

Toelichting wijzigingen

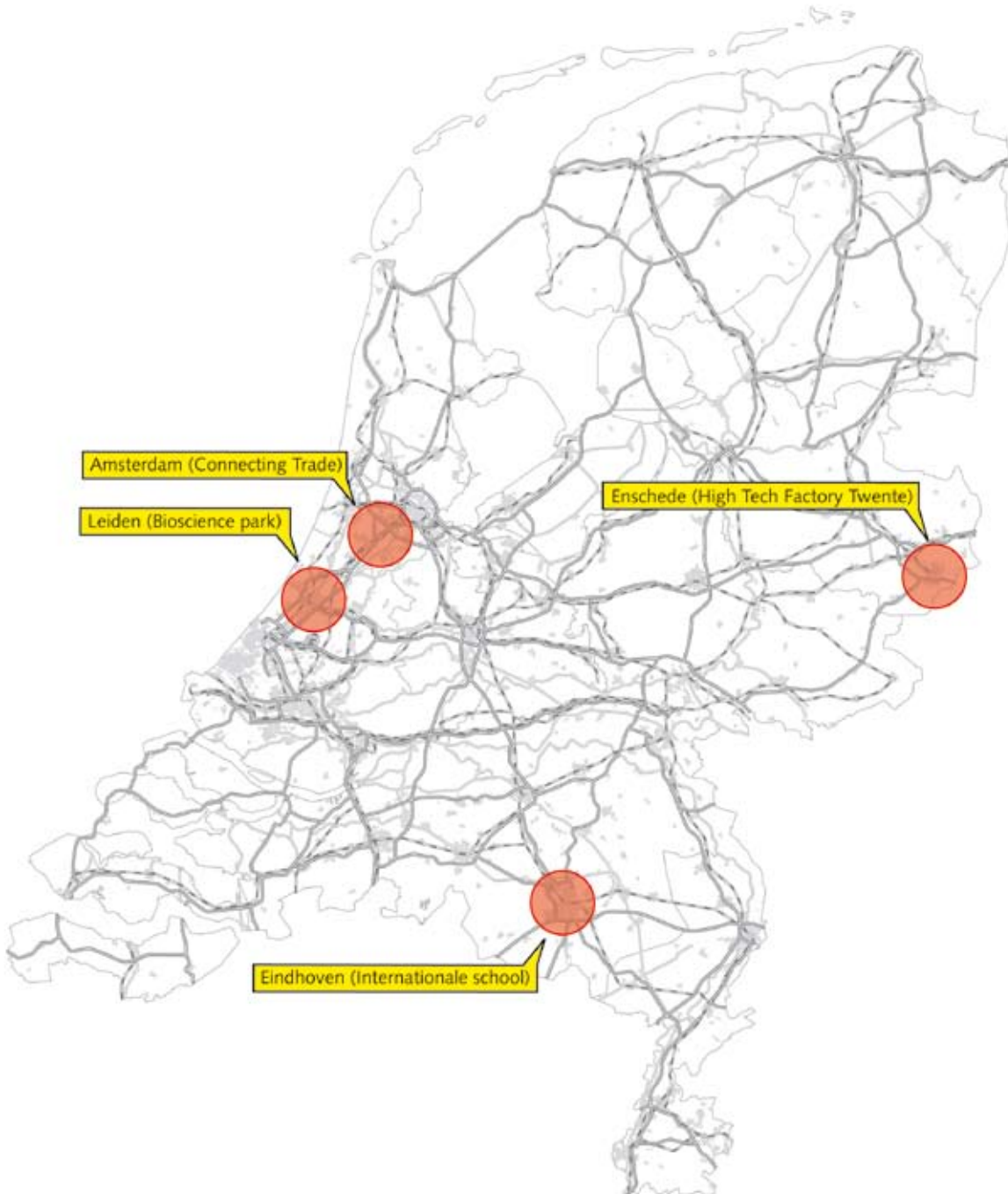
2010: het programma is nieuw opgenomen in het MIRT. Er is aan vier projecten een subsidie toegekend (€ 35,6 mln).

Sterke regio's

ONDERWERP : integrale gebiedsopgaven

FASE : realisatie

MINISTERIE : EZ



Ecologische Hoofdstructuur

ONDERWERP : natuur
FASE : realisatie
MINISTERIE : LNV



Projecthistorie

Omschrijving	'05	'06	'07	'08	'09	'10
Algemeen				■		

Probleem

Sinds eind jaren '80 blijkt de natuur in Nederland en met name de biodiversiteit steeds verder achteruit te gaan. Het aantal soorten en leefgebieden neemt gestaag af (Natuurbeleidsplan, 1990). Het wordt duidelijk dat de versnippering van de natuur, alsmede het gebrek aan grote aaneengesloten eenheden natuur de voornaamste oorzaken vormen. Hiernaast zorgt de klimaatverandering ervoor dat het habitat van soorten verschuift. Om zich aan te kunnen passen aan deze verschuiving moet het voor soorten mogelijk zijn te migreren naar andere gebieden.

Beschrijving oplossing

Een oplossing ligt in het creëren van een aaneengesloten netwerk van natuurgebieden in Nederland met ook internationaal aansluitingen op buurlanden. Het gaat hier om de zogenaamde Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Deze EHS is in 1990 geïntroduceerd in het Natuurbeleidsplan en moet in 2018 in totaal 728.500 ha beslaan. Grote natuurgebieden worden uitgebreid en via robuuste verbindingzones aan elkaar gekoppeld. Hiernaast zorgen ecoducten en andere faunapassages voor extra ontsnippering waar dat nodig is (zie Meerjarenprogramma Ontsnippering). Nu de ontwikkeling van de EHS steeds verder vordert, ligt de focus – naast verwerving en inrichting – steeds meer op de juiste natuurkwaliteit. Het bewaken en verbeteren van de natuurkwaliteit binnen de EHS blijft van essentieel belang.

Doelstelling

Het stoppen van de achteruitgang in biodiversiteit door het creëren van een aaneengesloten netwerk van natuurgebieden, zowel nationaal als internationaal. Het opvangen van de negatieve effecten die de klimaatverandering kan hebben op de natuur in Nederland.

Tijdschema mijlpalen

Realisatie in de periode 1990 – 2018.

Financiën

Een groot deel van de beschikbare middelen voor de EHS wordt ingezet via het ILG. Voor de periode 2007 - 2013 gaat het om ruim € 1.100 mln voor verwerving en inrichting van de EHS, het oplossen van knelpunten in robuuste verbindingen en voor verbetering van de milieukwaliteit van de EHS. Voor beheersuitgaven van EHS is in die periode circa € 800 mln beschikbaar.

Politiek / bestuurlijk

De Tweede Kamer heeft de EHS aangewezen als groot project. Dit houdt in, dat de grote projecten procedure wordt gevolgd, waardoor de Tweede Kamer extra inzicht krijgt in de voortgang.

In 2009 wordt een tweede rapportage naar de TK gestuurd.

Verantwoordelijkheid

Provincies zijn verantwoordelijk voor de programmering van de middelen uit het ILG. Hiermee voeren zij de regie bij de uitvoering van de EHS. Het rijk houdt de eindverantwoordelijkheid.

Toelichting wijzigingen

2008: het programma is nieuw opgenomen in het MIRT.

Ecologische Hoofdstructuur

ONDERWERP : natuur
FASE : realisatie
MINISTERIE : LNV

NATIONAAL

Ecologische Hoofdstructuur





Projecthistorie

Omschrijving	'05	'06	'07	'08	'09	'10
Algemeen						■

Probleem

Uit de 'Monitor Nota Ruimte' van het Ruimtelijk Planbureau (RPB) en het Milieu en Natuur Planbureau (MNP) van 2006 en de Natuurbalans 2007 en 2008 blijkt, dat bepaalde ontwikkelingen tegen de rijksdoelstellingen op het gebied van landschapskwaliteit ingaan. Het landschap dreigt in grote delen van ons land te 'verrommelen', waardoor waardevolle cultuurhistorische landschappen verloren gaan. Tegelijk groeit bij de bevolking de behoefte aan een aantrekkelijke en groene leefomgeving.

Beschrijving oplossing

Nederland bezit een aantal internationaal zeldzame, unieke en nationaal kenmerkende landschappen. Het beleid is er op gericht de landschappelijke kwaliteiten van die gebieden te behouden, te beschermen en waar mogelijk te versterken. Uitgangspunt daarbij is 'behoud en versterking door ontwikkeling', wat geldt voor zowel de landschappelijke, recreatieve als de sociaal-economische kwaliteiten van deze gebieden. Dit heeft geleid tot aanwijzing van twintig Nationale Landschappen, die zijn ondergebracht in de Nationale Ruimtelijke Hoofdstructuur. Als onderdeel daarvan heeft het kabinet binnen de Nationale Landschappen negen snelwegpanorama's van nationaal belang geselecteerd: open gebieden met bijzondere kwaliteiten in de snelwegomgeving. Om mogelijke verrommeling van deze gebieden tegen te gaan en ze als panorama te behouden, worden zij door de provincies als onderdeel van de Nationale Landschappen nader uitgewerkt.

Tijdschema mijlpalen

De meeste provincies hebben de Nationale Landschappen begrensd en ruimtelijke kaders vastgesteld in streekplannen, interimstructuurvisies of bestuurlijke afspraken. In het kader van de nieuwe wet op de Ruimtelijke Ordening (vanaf 1 juli 2008) worden nieuwe RO-instrumenten ontwikkeld. Centraal staat een getrapte Algemene maatregel van bestuur (Amvb) voor onder meer Nationale Landschappen.

Financiën

Het rijk draagt zorg voor cofinanciering van investerings- en beheermaatregelen, die andere partijen uitvoeren. In de periode 2007-2013 is via ILG € 113 mln beschikbaar voor investeringsmaatregelen. Daarnaast bestaat er financiering van landschapsbeheer via (provinciale) Programmabeheer en enkele grote projecten via FES (Nieuwe Hollandse Waterlinie, zie desbetreffende projectblad).

Politiek / bestuurlijk

De aanpak voor de Nationale Landschappen vergt samenwerking met VROM voor ruimtelijke kaders, met OCW voor cultuurhistorisch landschap en met VenW voor de wateropgave.

Verantwoordelijkheid

Binnen het rijk zijn LNV en VROM de eerstverantwoordelijke ministeries, LNV coördineert. De betrokken elf provincies (alle behalve Flevoland) zijn verantwoordelijk voor het opstellen van uitvoeringsprogramma's en het (laten) uitvoeren van de maatregelen en de doorwerking van ruimtelijke kaders in bestemmingsplannen.

Toelichting wijzigingen

2008: het programma is nieuw opgenomen in het MIRT.

Nationale Landschappen

ONDERWERP : vitaal platteland

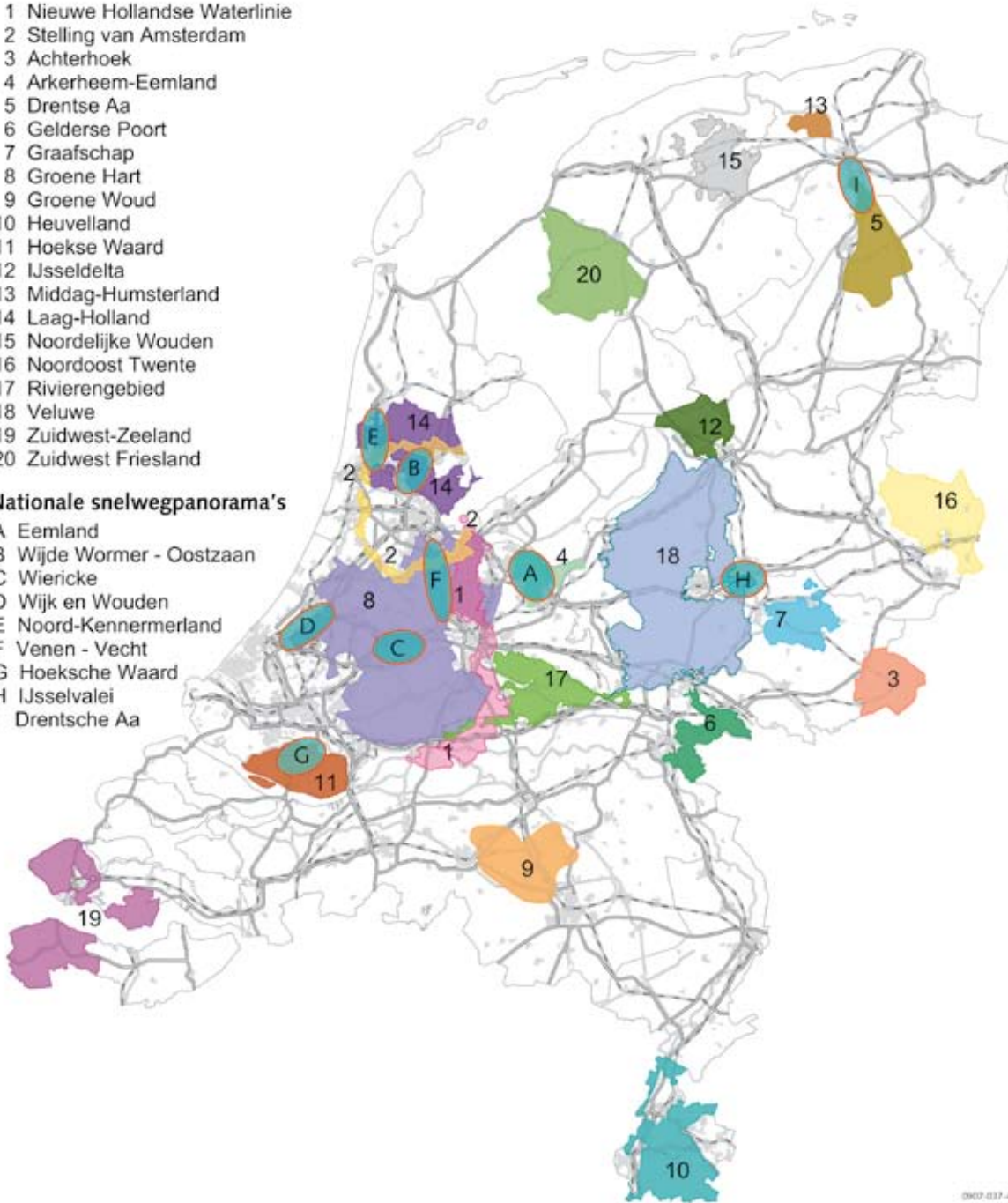
FASE : realisatie

MINISTERIE : LNV

- 1 Nieuwe Hollandse Waterlinie
- 2 Stelling van Amsterdam
- 3 Achterhoek
- 4 Arkerheem-Eemland
- 5 Drentse Aa
- 6 Gelderse Poort
- 7 Graafschap
- 8 Groene Hart
- 9 Groene Woud
- 10 Heuvelland
- 11 Hoekse Waard
- 12 IJsseldelta
- 13 Middag-Humsterland
- 14 Laag-Holland
- 15 Noordelijke Wouden
- 16 Noordoost Twente
- 17 Rivierengebied
- 18 Veluwe
- 19 Zuidwest-Zeeland
- 20 Zuidwest Friesland

Nationale snelwegpanorama's

- A Eemland
- B Wijde Wormer - Oostzaan
- C Wiericke
- D Wijk en Wouden
- E Noord-Kennermerland
- F Venen - Vecht
- G Hoeksche Waard
- H IJsselvlei
- I Drentsche Aa



0602-037-477

Nieuwe Hollandse Waterlinie

ONDERWERP : integrale gebiedsopgaven
FASE : realisatie
MINISTERIE : LNV



Projecthistorie

Omschrijving	'05	'06	'07	'08	'09	'10
MIRT-fase				■	■	
Financiën						■

Probleem

Als gezichtsbepalende unieke buitensingel moet de Nieuwe Hollandse Waterlinie (NHW) een belangrijke bijdrage leveren aan het vestigingsklimaat van de Randstad. Het doel is om de NHW tot een eigentijdse, duurzame en structurerende eenheid te maken voor een verstedelijkend en versnipperend West-Nederland. De NHW is tevens één van de 20 Nationale Landschappen (zie ook desbetreffende programmablad). In de planstudiefase is een concrete businesscase opgesteld met inzicht in de concrete maatregelen en de kosten.

Beschrijving oplossing

De toekenning van Nota Ruimtebudget is gekoppeld aan drie grootschalige transitiegebieden binnen dit nationaal landschap:

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

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

Tijdschema mijlpalen

Start realisatie: 2009

Oplevering: vanaf 2014 (einddatum totale uitvoeringsprogramma 2020).

Financiën

Taakstellende rijksbijdrage: € 35 mln uit het Nota Ruimtebudget (hiermee bekostigt het rijk de helft van de kosten van de deelprojecten).

Bijdragen derden:

- Lingekwartier - Diefdijk € 11,6 mln (bijdrage van Gelderland, gemeente en waterschap).
- Rijnauwen - Vechten € 13 mln (bijdrage van de provincie Utrecht en haar partners).
- Linieland € 10,4 mln (bijdrage van de provincie Utrecht en haar partners).

Politiek / Bestuurlijk

LNV is coördinerend departement. Op basis van een Bestuursovereenkomst is er een Nationale Linielcommissie ingesteld met daarin vijf departementen en vijf provincies. Er zijn zeven uitvoeringsenveloppen; de provincies zijn verantwoordelijk voor de uitvoering van de projecten. In 2008 is het Pact van Rijnauwen tussen ministers en gedeputeerden gesloten met daarin de prioriteiten voor komende jaren.

Marktbenadering

Doel is een eenmalige investeringsimpuls om achterstallig onderhoud en onrendabele investering weg te nemen en duurzame en economische benutting mogelijk te maken. In de markt blijkt hier veel potentie voor te zijn.

Verantwoordelijk

Binnen het rijk is het ministerie van LNV verantwoordelijk.

Toelichting wijzigingen

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

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



Recreatie, groen en toegankelijkheid

ONDERWERP : vitaal platteland

FASE : realisatie

MINISTERIE : LNV



Projecthistorie

Omschrijving '05 '06 '07 '08 '09 '10

Algemeen ■

Probleem

Zowel in de Nota Ruimte als in de Agenda Vitaal Platteland wordt gesignaleerd dat het huidige aanbod van toeristisch recreatieve voorzieningen kwantitatief en kwalitatief onvoldoende voldoet aan de wensen van de samenleving. Daarbij is ook aangegeven dat de bereikbaarheid en toegankelijkheid van het landelijk gebied voor recreatief gebruik moet worden vergroot.

Beschrijving oplossing

Om tekorten (met name in en om de grote steden) op te heffen en nieuwe te voorkomen zijn de volgende afspraken gemaakt:

1. Het rijk is met provincies overeengekomen om Recreatie om de stad (grootschalig groen) te realiseren in de periode 2007-2013 in het kader van ILG afspraken. Het gaat om 14.500 ha voor intensief gebruik. Binnen 10 minuten moet het groen bereikbaar zijn vanuit de woonomgeving (met name via voetpaden en fietspaden), volledig opengesteld en gratis toegankelijk. Ook zijn afspraken gemaakt voor het realiseren en in stand houden van landelijke, aaneengesloten routenetwerken (LR) voor wandelen (4.750 km), fietsen (4.500 km) en varen (4.400 km). Hiermee en tevens door aanleg van 1.000 kilometer wandelpaden over boerenland, streeft het rijk naar verbetering van de toegankelijkheid en versterking van het recreatief medegebruik. Daarnaast worden er met 12 steden (28 van de 40 krachtwijken) afspraken gemaakt over groen in de krachtwijken.

2. Rood/groenbalans: ter voorkoming van nieuwe tekorten aan dagrecreatiemogelijkheden faciliteert en stimuleert het rijk andere overheden om bij het bouwen van woningen ('rood') te zorgen voor een goede balans met 'groen' en 'blauw'. Dit is vastgelegd in de verstedelingsafspraken.
3. Toegankelijkheid: het rijk heeft afspraken gemaakt met de Groene Hart provincies en het Bestuurlijk Overleg G4P3 om te komen tot een uitvoeringsagenda Recreatief Route Netwerk. Momenteel wordt gewerkt aan een nationaal programma recreatie toegankelijkheid. In het kader van ISV 3 (Investeringsbudget Stedelijke Vernieuwing) is de steden gevraagd om hiervoor middelen te reserveren.

Financiën

Er is € 495 mln beschikbaar voor de periode 2007-2013. De middelen worden ingezet via het ILG. Vanuit de verstedelingsafspraken zal uit de grondexploitatie groen gefinancierd moeten worden. Voor de periode 2010 – 2015 zal de steden worden gevraagd middelen uit ISV 3 te reserveren.

Verantwoordelijkheid

De verantwoordelijkheid voor de uitvoering van de ILG onderdelen ligt bij de provincies. De precieze inzet is geconcretiseerd in het Meerjarenprogramma Vitaal Platteland 2007-2013. De verantwoordelijkheid voor de uitvoering van ISV en Groen in de krachtwijken ligt bij de betreffende gemeenten. In alle gevallen is het rijk momenteel verantwoordelijk voor het eindresultaat. Dat laatste verandert bij ISV 3.

Toelichting wijzigingen

2008: het programma is nieuw opgenomen in het MIRT.

Recreatie, groen en toegankelijkheid

ONDERWERP : vitaal platteland

FASE : realisatie


MINISTERIE : LNV

Groen en de Stad

 Grootschalig Groen

Landelijke Routenetwerken

 Fietsen

 Varen

 Wandelen



Stimuleringsregeling duurzame ontwikkeling glastuinbouw (Stidug)

ONDERWERP : vitaal platteland

FASE : realisatie

MINISTERIE : LNV



Projecthistorie

Omschrijving	'05	'06	'07	'08	'09	'10
Algemeen					■	
Politiek/bestuurlijk				■	■	

Probleem

De tuinbouwketen in Nederland heeft een zeer belangrijk aandeel in de wereldhandel. De centra van de tuinbouwactiviteiten zijn de vijf greenports: Greenport Zuid-Hollands glasdistrict (Westland en Oostland); Greenport Aalsmeer en omgeving; Greenport Venlo; Greenport Duin- en Bollenstreek en Greenport Boskoop (zie de desbetreffende projectbladen). Voor de ontwikkeling van de tuinbouw is het noodzakelijk dat er voldoende ruimte bestaat voor herstructurering van bedrijven en voor de ontwikkeling van nieuwe tuinbouwactiviteiten. Deze ruimte ontbreekt veelal. Er is behoefte aan ruimte, niet alleen vanuit de tuinbouw zelf, maar ook vanwege andere functies die in toenemende mate een claim leggen op de gronden in de greenports. Dit leidt tot de behoefte aan tuinbouwontwikkelingsgebieden.

Beschrijving oplossing

Met de Stimuleringsregeling duurzame ontwikkeling glastuinbouw (Stidug) wordt financieel bijgedragen aan de inrichting van de landbouwontwikkelingsgebieden (LOG's). Hiervoor zijn buiten de vijf greenports in Nederland locaties aangewezen waar bedrijven die binnen de greenports te weinig ontwikkelingsruimte hebben een alternatieve vestigingsmogelijkheid kan worden geboden. Er zijn afspraken gemaakt voor de ontwikkeling van tien landbouwontwikkelingsgebieden voor de glastuinbouw, die niet alleen een functie hebben als overloopgebied voor bedrijven uit de greenports maar ook dienen als vestigingsplaats voor nieuwe bedrijven. Hiermee wordt

de verspreide vestiging van glastuinbouw tegengegaan.

De tien LOG's zijn Zuidplaspolder; Berlikum; Emmen; Grootslag; Californië/Siberië (Venlo); Luttelgeest; Bergerden; Kampen; Dinteloord en Terneuzen. De 5 greenports en de 10 nieuwe locaties vormen samen het concept Greenport Nederland.

Tijdschema mijlpalen

De Stidug regeling is in 2000 in werking getreden en in 2001 en 2003 opengesteld, waarbij middelen aan de locaties werden toegekend.

Realisatie: 2009: Berlikum

2010: Grootslag, Kampen

2012: Bergerden, Californië

2013: Zuidplaspolder, Terneuzen, Dinteloord, Sexbierum (onderdeel Berlikum) (beschikt via ILG)

Financiën

Er is € 70 mln beschikbaar gesteld, waarvan circa € 28 mln via het ILG loopt.

Politiek / bestuurlijk

De locaties zijn in overleg met alle betrokken partijen aangewezen en vastgelegd in de Nota Ruimte. De locatie Luttelgeest heeft afgezien van Stidug-middelen. De locatie Emmen ligt gereed als vestigingslocatie; vestiging van tuinders in dit deel van Nederland blijft voorsnog achterwege, waardoor de volledige realisatie problematisch is geworden.

Verantwoordelijk

LNV is beleidsverantwoordelijk voor de greenports en de LOG's.

Toelichting wijzigingen

2009: de stimuleringsregeling is nieuw opgenomen in het MIRT.

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

Stimuleringsregeling duurzame ontwikkeling glastuinbouw (Stidug)

ONDERWERP : vitaal platteland
FASE : realisatie
MINISTERIE : LNV

