

MIRT

Projectenboek

2012

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Ministerie van Economische Zaken, Landbouw
& Innovatie

Ministerie van Binnenlandse Zaken en
Koninkrijksrelaties



Voorwoord

MIRT Projectenboek 2012

Dit is het vijfde MIRT Projectenboek. Dit boek biedt een integraal overzicht van de ruimtelijke opgaven, programma's en projecten van nationaal belang. Er zijn twee grote veranderingen van betekenis voor het MIRT Projectenboek 2012.

Allereerst is het MIRT met de Ontwerp Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte als samenhangend investeringsprogramma in een actueel beleidskader gezet. Daarmee is het roer in het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid om. Vanuit het idee om de ruimtelijke ordening zo dicht mogelijk te brengen bij degene die het aangaat (burgers en bedrijven) laat ik meer over aan provincies en gemeenten. Zo is besloten om verschillende projecten uit het MIRT te decentraliseren. In dit boek geef ik een overzicht van de projecten die inmiddels al gedecentraliseerd zijn.

Daarnaast is met het Regeerakkoord van het kabinet Rutte de horizon van het MIRT verlengd tot 2028. In de brief Prioritering investeringen mobiliteit en water heb ik 3/8ste deel van het verlengd Infrastructuurfonds tot en met 2028 gevuld met projecten die de mainports, brainports, greenports én hun achterlandverbindingen – en daarmee de BV Nederland – als geheel versterken. Ik zie het MIRT kortom als een investeringsprogramma ten behoeve van een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland.

Naast deze grote veranderingen zijn een aantal kleinere aanpassingen doorgevoerd. Zo is – waar dit aan de orde is – op projectniveau zichtbaar waar taakstellingen uit het Regeerakkoord worden doorgevoerd en wat de omvang hiervan is. Nieuw is ook de zogenoemde Gebiedsprojectenkaart die laat zien welke projecten in de gebieden in uitvoering zijn of op stapel staan.

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

De minister van Infrastructuur en Milieu

september 2011



mw. drs. M.H. Schultze van Haegen

Inhoud

Over het MIRT	9
Het MIRT Projectenboek 2012	
Leeswijzer	
Gerealiseerde projecten 2011	
1 Nationaal	15
2 Noordwest-Nederland	91
3 Utrecht	131
4 Zuidvleugel	153
5 Zuidwestelijke Delta	203
6 Brabant	225
7 Limburg	245
8 Oost-Nederland	267
9 Noord-Nederland	303
Financiële uitwerking	325
Financieringsbronnen	
Inzet van de middelen	
Doeluitkeringen	
Bijlagen	331
I Toelichting op het MIRT en de projectbladen	
II Financiële tabellen IenM	
III Voortgangsrapportage Tracéwetprojecten	
Index	361

Projecten per gebied

1 | Nationaal

• 1 ^e Tranche Actieprogramma Wegen (Beleidskader Benutten)	38
• Actieplan 'Groeit op het spoor'	60
• AKI-plan en veiligheidsknelpunten	54
• Aslastencluster I, II, III	72
• BB21	55
• Bovenbouwvernieuwing	61
• Budget Investerings Ruimtelijke Kwaliteit	24
• Ecologische Hoofdstructuur	82
• ERTMS Amsterdamse haven-Betuweroute	67
• ERTMS Pilot Amsterdam-Utrecht en ERTMS expertisecentrum	56
• ERTMS Rotterdam-Antwerpen	68
• Geluidspilots spoorgoederenvervoer	73
• Goederenverbinding Antwerpen-Roergebied (IJzeren Rijn)	70
• Grensoverschrijdend Spoorvervoer	50
• Hoogwaterbeschermingsprogramma	28
• Impuls Dynamisch Verkeersmanagement Vaarwegen	75
• Innovatie Delta Technologie	30
• Innovatieprogramma Kaderrichtlijn Water	32
• Intensivering Spoor in Steden, fase 1 en fase 2	57
• Kleine Stations	58
• Meerjarenprogramma Geluidsanering	46
• Meerjarenprogramma Ontsnippering	48
• Nadere uitwerking rivierengebied	31
• Natte bruggen	79
• Nieuwe Hollandse Waterlinie	85
• Optimalisering goederencorridor Rotterdam-Genua	71
• PAGE risicoreductie	74
• Programma Hoogfrequent Spoorvervoer	52
• Project Reistijdverbetering	62
• Punctualiteits-/capaciteitsknelpunten tweede fase Herstelplan Spoor	64
• Quick Wins Binnenhavens	76
• Ruimte voor de rivier	26
• Stimuleringsregeling duurzame ontwikkeling glastuinbouw	86
• Subsidieprogramma Zeehaven-InnovatieProject voor duurzaamheid	77
• Subsidieregeling Openbare Inland Terminals	80
• Synergieprogramma Kaderrichtlijn Water	34
• Verbeterprogramma Waterkwaliteit Rijkswateren	36
• Vermindering passages stoptonend sein	66
• Walradarsystemen	78
• Westelijke Veenweiden, fase 1 en fase 2	88
• ZSM 1 Spoedwetprojecten & ZSM 2 Benuttingsprogramma	41

2 | Noordwest-Nederland

• A1/A6/Ag Schiphol-Amsterdam-Almere	107
• A10 Tweede Coentunnel/A5 Westrandweg/N200 Halfweg	110
• Ag Alkmaar-Uitgeest	109
• Ag Omlegging Badhoevedorp	108
• Almere Weerwaterzone	101
• Amsterdam CS, Cuypershal	115
• Amsterdam CS, fietsenstalling	116
• Amsterdam Zuidas	113
• Amsterdam-Rijnkanaal (verwijderen keersluis Zeeburg)	120
• Amsterdam Rijnkanaal/Lek	151
• Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Amsterdam-Lemmer	121
• De Zaan (Wilhelminasluis)	125
• Extra Spuicapaciteit Afsluitdijk	103
• Greenport Aalsmeer (en omgeving)	129
• Hanzelijn	292
• Integrale Inrichting Veluwe Randmeren	278
• Lichtenen Buitenhaven IJmuiden	122
• N9 Koedijk-De Stolpen	111
• N50 Ens-Emmeloord	106
• N50 Ramspol-Ens	112
• N201	118
• Natte natuurprojecten IJsselmeergebied	104
• Natuurlijker Markermeer/IJmeer	105
• Noord-Zuidlijn (Noord-WTC)	119
• OV-Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad	114
• Regionet, fase 1	117
• Rijk-Regioprogramma Amsterdam-Almere-Markermeer (RRAAM)	100
• Toekomst Afsluitdijk (voorheen: OIVA)	102
• Vaarweg IJsselmeer-Meppel	123
• Verbeteren vaargeul IJsselmeer (Amsterdam-Lemmer)	126
• Walradar Noordzeekanaal	127
• Westflank Haarlemmermeer	128
• Zeetoegang IJmond	124

3 | Utrecht

• A2 Holendrecht-Oudenrijn	142
• A2 Oudenrijn-Everdingen	143
• A27 Utrecht (Lunetten)-Hooipolder	233
• A27/A1 Utrecht Noord-knooppunt Eemnes-aansluiting Bunschoten	138
• A28 Utrecht-Amersfoort	139
• A28/A1 Knooppunt Hoevelaken	140
• Amsterdam-Rijnkanaal/Lek	151
• Bilthoven, spoorwegovergang Soestdijkseweg	144
• Lekkanaal, verbreding kanaalzijde/uitbreiding ligplaatsen	150
• Lekkanaal/3 ^e kolk Beatrixsluis	149
• Renovatie stuwen in Nederrijn en Lek	279
• Ring Utrecht	141
• Traject Oost	290
• Utrecht Centraal (t.b.v. Nieuw Sleutelproject, VINEX)	145
• Utrecht, tram naar de Uithof	147
• Vleuten-Geldermalsen (incl. Randstadspoor, fase 1)	146

4 | Zuidvleugel

• A4 Burgerveen-Leiden	172
• A4 Delft-Schiedam	173
• A12 By-pass Nootdorp	170
• A12 Zoetermeer-Zoetermeer centrum (noordbaan)	174
• A12/A20 Parallelstructuur Gouweknoop	183
• A13/A16/A20 Rotterdam	171
• A15 Maasvlakte-Vaanplein	175
• As Leiden-Katwijk (Integrale Benadering Holland Rijnland)	162
• Bedrijventerreinen Nieuw Reijerwaard & De Westelijke Dordtse Oever	196
• Bijdrage Container Transferium Alblisserdam	195
• Capaciteit Julianasluis Gouda	193
• Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Beneden-Lek	189
• Capaciteitsuitbreiding overnachtingsplaatsen Merwedde	190
• Den Haag CS (t.b.v. Nieuw Sleutelproject)	177
• Den Haag CS, perronsporen 11 en 12	178
• Greenport Boskoop	198
• Greenport Duin- en Bollenstreek	199
• Greenport Zuid-Hollands Glasdistrict (Westland-Oostland)	200
• Haaglanden/Den Haag, Rotterdamsebaan	184
• Masterplan Haringvliet (conservering staal/elektronica bewegingswerken)	169
• Mooi en vitaal Delfland	201
• N11 Leiden/Zoeterwoude-Alphen a/d Rijn	176
• Oude Rijnzone	165
• Pilot Zandmotor Delflandse Kust	168
• Project Mainportontwikkeling Rotterdam	194
• Randstadrail, fase 1	186
• Rijn-Gouwelijn Oost	188
• Rijn-Gouwelijn West	185
• Rijswijk-Schiedam (inclusief spoorcorridor Delft)	179
• Rotterdam Centraal (t.b.v. Nieuw Sleutelproject)	180
• Rotterdam Vooruit	163
• Spooransluitingen Tweede Maasvlakte	182
• Stadshavens Rotterdam fase 1	166
• Sterke regio's, Zuidvleugel	197
• Verbreding Maasgeul	191
• Verkeerssituatie Splitsing Hollands Diep-Dordtse Kil	192
• Verkenning Haaglanden	164
• Zuidplaspolder	167

5 | Zuidwestelijke Delta

• Capaciteit Volkeraksluizen	219
• Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen in de Rijn-Scheldeverbinding	220
• Grensoverschrijdende verkenning Gent-Terneuzen	221
• Herstel steenbekledingen Oosterschelde en Westerschelde	211
• Kanaal Gent-Terneuzen (baggeren en oevers)	222
• N61 Hoek-Schoondijke	216
• N62 Kanaalkruising Sluiskil	218
• Natuurcompensatieproject Perkpolder	214
• Rotterdam-België/Zeeland (renovatie o.a. Volkeraksluizen en baggeren)	223
• Sloelijn + Geluidsmaatregelen Zeeuwse Lijn	217
• Verkenning Grevelingen	212
• Verruiming vaargeul Westerschelde	215
• Volkerak Zoommeer	213
• Zandhonger Oosterschelde	210

6 | Brabant

• A4 Dinteloord-Bergen op Zoom	234
• A27 Utrecht (Lunetten)-Hooipolder	233
• A58 Sint Annabosch-Galder	232
• Brainport Eindhoven	242
• Breda Centraal (t.b.v. Nieuw Sleutelproject)	235
• Capaciteit Volkeraksluizen	219
• Eindhoven Az Zone	241
• Eindhoven/Helmond, voltooiing verkeersruit (T-structuur)	236
• Sterke regio's, Brabant	243
• Tilburg Noordwesttangent	237
• Wilhelminakanaal Tilburg	238
• Zuid-Willemsvaart (vervanging sluizen 4, 5 en 6)	239
• Zuid-Willemsvaart, omleggen en opwaarderen (Maas-Veghel)	240

7 | Limburg

• A2 Maasbracht-Geleen	254
• A2 Passage Maastricht	255
• A2/A76 Maatregelenpakket Limburg	256
• A74 Venlo	258
• Bouw vierde sluisolk Ternaaien	262
• Greenport Venlo (Klavertje 4)	265
• Grensmaas	252
• Maas (baggeren en kunstwerken)	264
• Maasroute, modernisering fase 2	263
• Maasroute, modernisering fase 2 (verbreding Julianakanaal (aanvulling III))	261
• Quickscan Decentraal Spoor: Nijmegen-Roermond	259
• Ruimtelijk mobiliteitspakket Maastricht-Noord	260
• Zandmaas	253

8 | Oost-Nederland

• A1 Beekbergen-Apeldoorn Zuid	282
• A1 -zone, gebiedsgerichte verkenning (inclusief corridor Apeldoorn-Deventer-Azelo)	280
• A12 Ede-Grijsoord	283
• A12/A15 Bereikbaarheid regio Arnhem-Nijmegen	284
• A50 Ewijk-Valburg	287
• Arnhem Centraal (t.b.v. Nieuw Sleutelproject)	291
• Bovenloop IJssel (IJsselkop tot Zutphen)	296
• Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen IJssel	297
• Centraal Station Twente / Hart van Zuid Hengelo	276
• Goederenroute Elst-Deventer-Twente	294
• Hanzelijn	292
• IJsseldelta (Kampen)	274
• IJsselsprong (Zutphen)	275
• Integrale Inrichting Veluwe Randmeren	278
• N18 Varsseveld-Enschede	285
• N35 Verkenning Nijverdal-Wierden	281
• N35 Zwolle-Almelo (traverse Nijverdal)	288
• N35 Zwolle-Wijthmen	286
• N50 Ramspol-Ens	112
• Nijmegen omarmt de Waal (Waalfront)	277
• Nijmegen, 2 ^e stadsbrug	295
• Quickscan Decentraal Spoor Nijmegen-Roermond	259
• Quickscan Decentraal Spoor Oost-Nederland	289
• Renovatie stuwen in Nederrijn en Lek	279
• Sporen in Arnhem	293
• Sterke regio's, Oost-Nederland	301
• Toekomstvisie Waal	298
• Traject Oost	290
• Twentekanalen, verruiming (fase 2) en capaciteitsuitbreiding sluis Eefde	299
• Vaarweg Meppel-Ramspol (keersluis Zwartsluis)	300

9 | Noord-Nederland

• A6/A7 Knooppunt Joure	312
• A7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2	313
• Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Lemmer-Delfzijl	319
• Centrumontwikkeling Emmen	310
• Integrale verkenning Legger Vlieland en Terschelling	311
• N31 Harlingen (Traverse Harlingen)	314
• N31 Leeuwarden (Haak om Leeuwarden)	316
• N33 Assen (zuid)-Zuidbroek	315
• Quickscan Decentraal Spoor Noord-Nederland	317
• Regiospecifiek Pakket (RSP) Zuiderzeelijn	318
• Toekomst Afsluitdijk (voorheen: OIVA)	102
• Vaarweg IJsselmeer-Meppel	123
• Vaarweg Lemmer-Delfzijl, fase 1	322
• Vaarweg Lemmer-Delfzijl, fase 2	320
• Verdieping vaarweg Harlingen-Kornwerderzand (Boontjes)	321
• Verruiming vaarweg Eemshaven-Noordzee	323



Over het MIRT

Het MIRT projectenboek 2012

Leeswijzer

Gerealiseerde projecten 2011

Ruimte en middelen zijn schaars in Nederland. Daarom moeten we goed kijken naar hoe we deze ruimte het beste kunnen inrichten. Om dat te doen is een gezamenlijk beeld nodig van de opgaven in een specifiek gebied. Het Rijk en de decentrale overheden hebben daarom per regio een **gebiedsagenda** vastgesteld. Deze gebiedsagenda bevat zowel een gezamenlijke visie als de samen onderkende opgave(n) van een gebied. De besluitvorming over de vraag voor welke opgaven, welke oplossingen gekozen worden, gebeurt in samenspraak tussen Rijk en regio in de **bestuurlijke overleggen**. Voor het Rijk is het kader voor de prioritering van de opgaven en oplossingen de (Ontwerp) Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) en de beleidsmix investeren, innoveren en instandhouden.

Het MIRT (Meerjarenprogramma Ruimte, Infrastructuur en Transport) gaat over de financiële investeringen in deze integrale, gezamenlijke oplossingen (programma's en projecten). Om de interne procesgang bij het Rijk van de besluitvorming over de investeringen voor een ieder navolgbaar te maken, zijn spelregels van het MIRT, de zogeheten **MIRT Spelregels**, afgesproken. Deze hebben betrekking op de verschillende fasen van de besluitvorming (verkenning, planstudie en realisatie). De spelregels worden geactualiseerd en zullen de MIRT Spelregels uit januari 2009 vervangen. De actualisatie betreft een eenduidiger gebruik van terminologie, de verdere 'vernating' in het kader van de start van het Deltaprogramma, het integreren van de uitkomsten van Sneller&Beter (met name procesontwerp) en de wijziging van de Tracéwet. Daarnaast wordt het aantal beslismomenten teruggebracht van vijf naar vier. Er kan ook sprake zijn van een **MIRT Onderzoek**. Dit onderzoek is er ofwel op gericht een opgave of

ontwikkelrichting nader te concretiseren, ofwel om een gebiedsontwikkeling uitvoeringsgereed te maken. Het is echter geen eerste stap op weg naar een beslissing over een eventuele rijksinvestering.

De gebiedsagenda, de bestuurlijke overleggen, de spelregels van het MIRT, het MIRT Onderzoek en dit **MIRT Projectenboek** vormen samen het MIRT. Een uitgebreidere toelichting op deze onderdelen vindt u in Bijlage I.

Het MIRT Projectenboek 2012

Het MIRT Projectenboek wordt jaarlijks als bijstuk bij de begroting van het Infrastructuurfonds uitgebracht en aangeboden aan de Tweede Kamer. Het Infrastructuurfonds is onderdeel van de begroting van het ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM). Met dit boek wordt inzicht gegeven in de achtergrond, de stand van zaken en de planning van de fysiek-ruimtelijke Rijksprojecten en -programma's. Hierdoor is dit boek bruikbaar als naslagwerk voor de voortgang en stand van zaken van deze projecten en programma's. In het MIRT Projectenboek worden investeringsprojecten en -programma's opgenomen waar sprake is van een fysiek ruimtelijke ingreep en waar het Rijk direct financieel bij betrokken is. Dit kan (gedeeltelijke) financiering en aanleg betreffen, maar ook subsidiëring van projecten van decentrale overheden. De gebiedsagenda-kaarten zijn bestuurlijk afgestemd in het najaar van 2009. Sindsdien hebben Rijk en regio afspraken gemaakt over verschillende prioriteiten. In de gebiedsagendakaart zijn deze prioriteiten zichtbaar. Om niet alleen de opgaven, maar ook de oplossing

inzichtelijk te maken wordt in dit MIRT Projectenboek een kaart opgenomen van alle projecten in een bepaald gebied. U vindt deze achter de gebiedsagendakaarten.

Leeswijzer

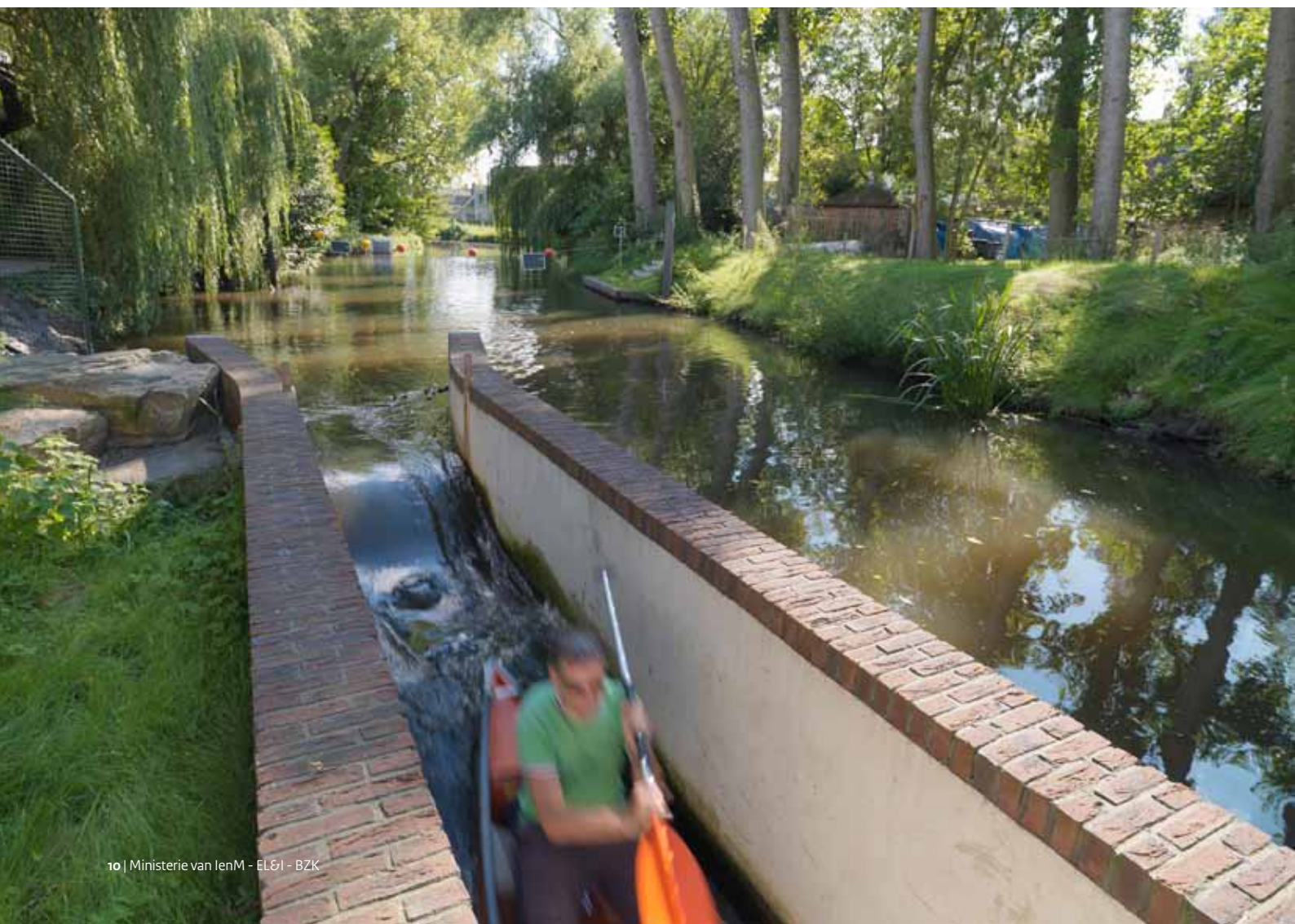
Het MIRT Projectenboek 2012 heeft dezelfde opzet als het projectenboek van vorig jaar. Dit betekent dat de gebiedsagenda's leidend zijn voor de indeling van dit boek: ieder gebied (Noordwest-Nederland, Utrecht, Zuidvleugel, Zuidwestelijke Delta, Brabant, Limburg, Oost-Nederland en Noord-Nederland) heeft zijn eigen hoofdstuk. Deze inleiding wordt afgesloten met een overzicht van de gerealiseerde projecten in 2011. Het eerste hoofdstuk begint met een korte beschrijving van de actuele beleidscontext die relevant is voor de programma's en projecten van dit boek. Mede daarom is in dit hoofdstuk een overzicht toegevoegd van projecten die zijn gedecentraliseerd en waar het Rijk dus geen directe rol meer heeft. Deze verantwoordelijkheid is overgedragen aan de regio.

Aansluitend wordt een overzicht gegeven van alle *nationale* programma's en gebiedsoverstijgende projecten, de lopende

nationale MIRT Onderzoeken en algemene informatie over de File Top 50.

De gebiedsteksten van de verschillende hoofdstukken zijn een product van het Rijk en de regio. Tegelijkertijd heeft het Rijk, vooruitlopend op de vaststelling van de SVIR, de voorgenomen rijksprioriteiten zichtbaar gemaakt. In de gebiedskaarten hebben de integrale opgaven met rijksprioriteit een rode kleur, overige opgaven hebben een zwarte kleur. De hoofdstukken beginnen met een gezamenlijke visie op het gebied. Daarna worden de regio-specifieke thema's benoemd. Aansluitend worden de prioritaire en overige gebiedsopgaven benoemd. De prioritaire gebiedsopgaven lopen gelijk op met de prioriteiten uit de SVIR. Na de gebiedsopgaven volgen de eventuele MIRT onderzoeken van het gebied. Dan volgen twee kaarten: een kaart met de gebiedsopgaven én een kaart met de projecten uit het gebied, waarvan een MIRT projectblad in dit boek staat. Het hoofdstuk wordt afgesloten met de project- en programmabladen.

Het tot stand brengen en beschermen van de (herijkte) Ecologische Hoofdstructuur (EHS) inclusief de Natura 2000 gebieden is een nationaal programma en bestrijkt heel Nederland en niet specifiek





een gebied. Er is dan ook een projectenblad voor opgenomen inclusief bijbehorende kaart in het hoofdstuk Nationaal. Hoewel het Rijk de EHS als prioriteit aanmerkt, wordt het om bovenstaande redenen niet in de afzonderlijke gebiedsteksten en gebiedskaart opnieuw beschreven. Het robuust en compleet maken van het hoofdenergienetwerk is ook van toepassing op heel Nederland. Daarom wordt deze Rijksprioriteit niet verder uitgewerkt in de gebiedsteksten en gebiedskaart of in projectbladen.

Het Deltaprogramma omvat verschillende lopende uitvoeringsprogramma's voor de korte termijn (Hoogwaterbeschermingsprogramma, Afsluitdijk, Zwakke schakels, Ruimte voor de rivier, Maaswerken, Zandsuppletie en Zandmotor, Uitvoeringsprogramma Zuidwestelijke Delta). Voor de meeste zijn eigenstandige (nationale) projectbladen en bijbehorende kaarten gemaakt. Voor zover het prioriteiten betreft uit de SVIR is dit opgenomen in de gebiedsteksten en -kaarten, tenzij het om een Nationaal project of programma gaat, omdat hiervoor zelfstandige teksten en kaarten zijn gemaakt in dit boek. Daarnaast zijn er, gericht op de lange termijn, verschillende deelprogramma's (veiligheid, Zoetwater, Nieuwbouw en Herstructurering, Kust, Waddengebied, IJsselmeergebied, Rijnmond-Drechtsteden, Zuidwestelijke Delta en rivieren). Voor een aantal van deze deelprogramma's zijn MIRT onderzoeken gestart. Deze onderzoeken zullen tot zogenoemde Deltabeslissingen leiden waarmee zicht komt op concrete samenhangende maatregelen per gebied. Deze zijn er nu nog niet en daarmee ook nog niet meegenomen in de gebiedsteksten en -kaarten. Voor meer informatie: zie het Deltaprogramma 2012. Per gebied zijn de projecten en programma's opgenomen in de numerieke volgorde van de Rijksbegroting, dus eerst

Infrastructuur en Milieu (hoofdstuk XII) en daarna Economische Zaken, Landbouw & Innovatie (hoofdstuk XIII). De projecten die gefinancierd zijn uit het Infrastructuurfonds (hoofdstuk A) zijn verder geordend per begrotingsartikel van het Infrastructuurfonds. Allereerst zijn de waterkeren en waterbeheren projecten opgenomen (artikel 11) vervolgens hoofdwegen (artikel 12), spoorwegen (artikel 13), regionaal/lokaal (artikel 14) en hoofdvaarwegen (artikel 15). Per artikel is voor de leesbaarheid de fase van besluitvorming inzichtelijk gemaakt. Een verkenning heeft een gele kleur, de planstudie een groene kleur, de realisatie een rode kleur en het beheer en onderhoud heeft een blauwe kleur. Besloten is om niet meer de Baten Lasten Dienst-bijdrage (BLD-bijdrage) per project mee te nemen (TK 30119, nr. 4). Op deze manier wordt beter zichtbaar gemaakt wat er netto beschikbaar is voor het betreffende project.

Het projectenboek wordt afgesloten met een hoofdstuk Financiële uitwerking en Bijlagen, met daarin achtereenvolgens een toelichting op het MIRT en de project- en programmabladen, de financiële tabellen van het Infrastructuurfonds en de Voortgangsrapportage Spoedaanpak en Tracéwetprojecten.

Om het vinden van projecten voor de lezer makkelijker te maken, staan projecten die in meerdere gebieden spelen (bijvoorbeeld de Hanzelijn, p. 292) in de inhoudsopgave niet alleen bij het gebied waar het zwaartepunt van verantwoordelijkheid en uitvoering ligt, maar ook bij het aangrenzende gebied. In dat geval staat de projectnaam cursief gedrukt.

Gerealiseerde projecten 2011

Waterbeheren

- Regeling specifieke eenmalige uitkering baggerwerkzaamheden bebouwd gebied - SUBBIED
- Tijdelijke regeling bestrijding regionale wateroverlast

Hoofdwegen

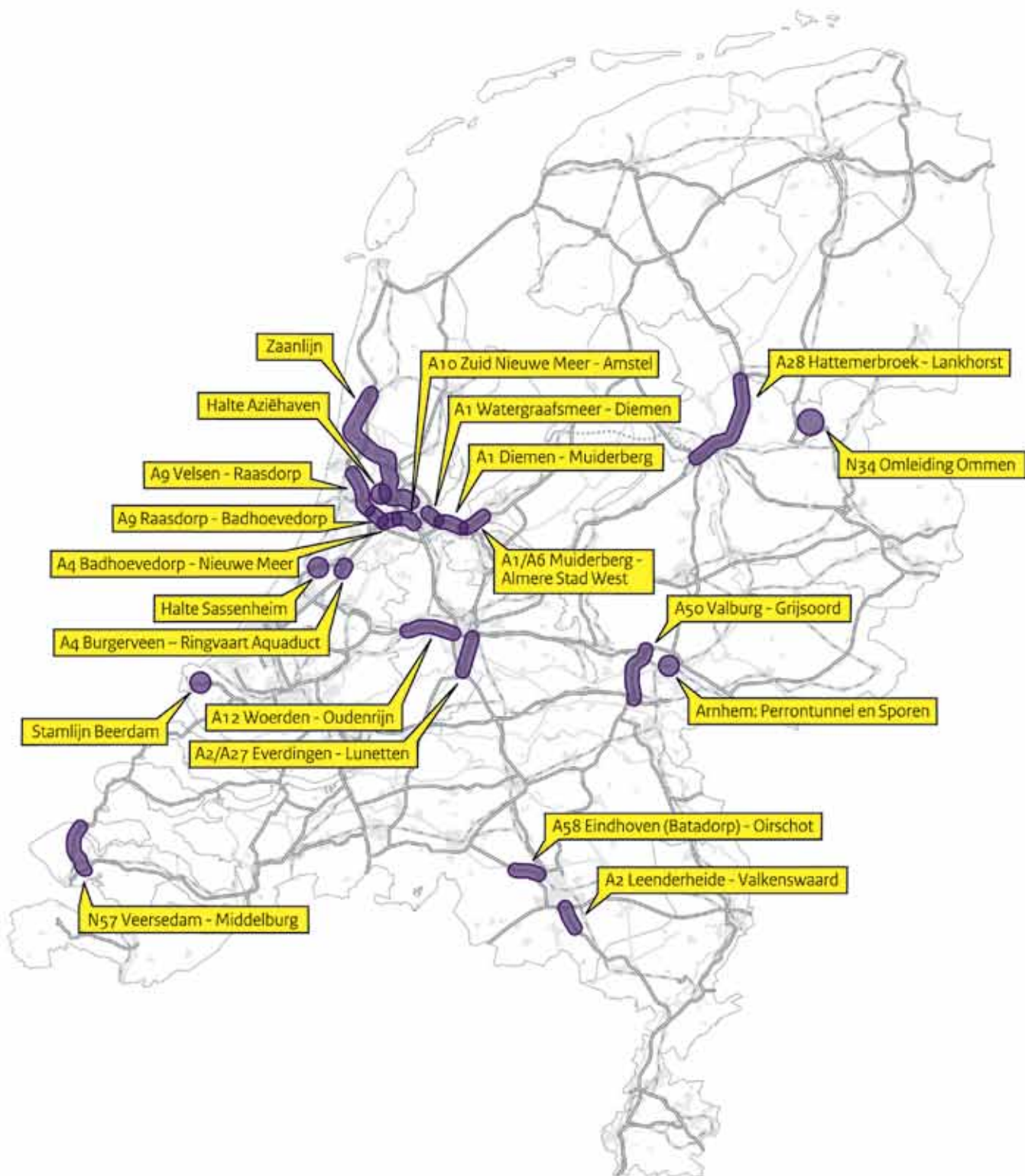
- A1 Knooppunt Watergraafsmeer-knooppunt Diemen (ZSM 1)
- A1 Diemen-Muiderberg (ZSM 1)
- A1/A6 Muiderberg-Almere Stad West (ZSM 1)
- A2 Leenderheide-Valkenswaard (ZSM 2)
- A2/A27 Everdingen-Lunetten (ZSM 1)
- A4 Burgerveen-Ringvaart Aquaduct
- A4 Knooppunt Badhoevedorp-knooppunt Nieuwe Meer (ZSM 1)
- A9 Aansluiting Velsen-Raasdorp (ZSM 1)
- A9 Knooppunt Raasdorp-knooppunt Badhoevedorp (ZSM 1)
- A10 Zuid Knooppunt Nieuwe Meer-knooppunt Amstel (ZSM 1)
- A12 Woerden-knooppunt Oudenrijn (ZSM 2)
- A28 Knooppunt Hattemerbroek-knooppunt Lankhorst (ZSM 2)
- A50 Valburg-Grijsoord (ZSM 2)
- A58 Eindhoven (knooppunt Batadorp)-Oirschot (ZSM 2)
- N34 Omleiding Ommen
- N57 Veersedam-Middelburg

Spoorwegen personen

- Aziëhaven (onderdeel Regionet)
- Halte Sassenheim (onderdeel Kleine Stations)
- Perrontunnel Arnhem (onderdeel Arnhem Centraal NSP)
- Sporen in Arnhem
- Zaanlijn (onderdeel Regionet)

Spoorwegen goederen

- Stamlijn Beerdam (kleine projecten)





Nationaal | 1

Actueel beleid van het Rijk in het ruimtelijk domein
MIRT Onderzoeken
File Top 50
Project- en programmabladen

Actueel beleid van het Rijk in het ruimtelijk domein

Het MIRT – en de daarbij horende projecten en programma's – kan niet los gezien worden van de actuele beleidscontext. Door het aantreden van de huidige regering zijn er verschillende, voor dit boek relevante ontwikkelingen te noemen. De belangrijkste daarvan worden hieronder kort beschreven.

Samenvoeging van departementen

De ministeries van VenW, VROM, LNV en EZ zijn anders ingedeeld door het kabinet Rutte. Voormalig VenW en een deel van voormalig VROM zijn samengevoegd tot het ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM). De departementen van voormalig LNV en voormalig EZ zijn samengevoegd tot het ministerie van Economische Zaken, Landbouw & Innovatie (EL&I) en delen van WWI zijn ondergebracht bij het ministerie van BZK. Gevolg is dat nu 3 in plaats van 4 departementen bij het MIRT betrokken zijn.

Ontwerp Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

De ontwerp-SVIR is een actualisatie van het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid. De verschillende beleidsnota's op het gebied van ruimte en mobiliteit zijn gedateerd door nieuwe politieke accenten en veranderende omstandigheden zoals de economische crisis, klimaatverandering en toenemende regionale verschillen, onder andere omdat groei, stagnatie en krimp gelijktijdig plaatsvinden. Ook de oprichting van het ministerie van Infrastructuur en Milieu vraagt om een verdere integratie van het ruimtelijk en mobiliteits-

beleid. De structuurvisie geeft hier een nieuw, integraal kader voor op rijksniveau en is daarmee de 'kapstok' voor bestaand en nieuw beleid met ruimtelijke consequenties.

De ontwerp-SVIR beoogt een concurrerend, bereikbaar, leefbaar & veilig Nederland. De hoofddoelen van het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid voor de middellange termijn (2020/2028) daartoe zijn:

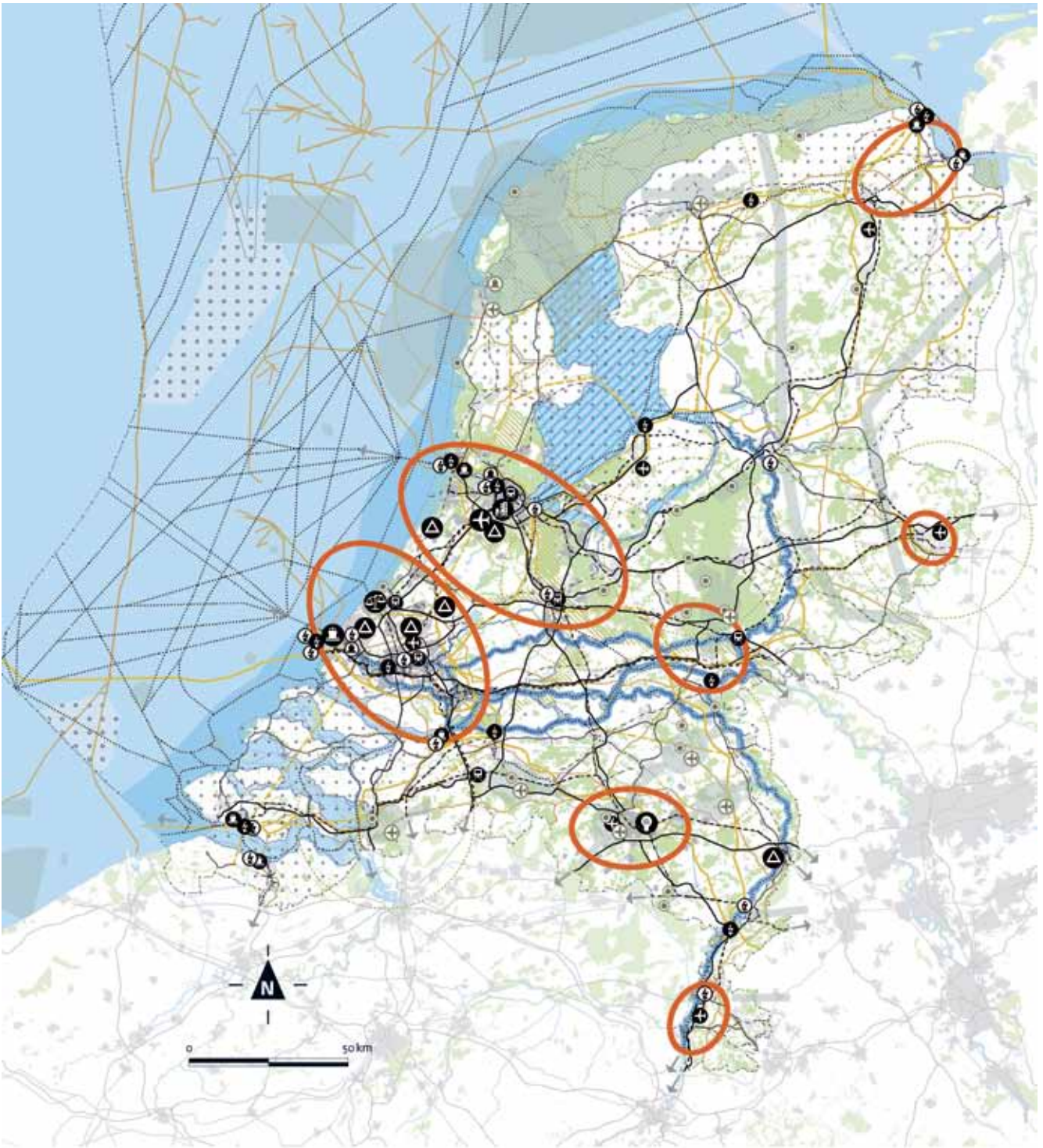
- Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland.
- Het verbeteren, in stand houden en ruimtelijk zeker stellen van de bereikbaarheid, waarbij de gebruiker voorop staat.
- Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving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

In de ontwerp-SVIR worden aanvullend op de hoofddoelen, nationale belangen benoemd. De rijksdoelen en nationale belangen zijn gebiedsgericht vertaald naar opgaven per MIRT-regio.

Decentralisatie


'Zo dicht mogelijk bij de burger' is het uitgangspunt van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. Afspraken over verstedelijking, groene ruimte en landschappen worden daarom aan de provincies overgelaten.

In het ruimtelijk domein zullen beleid en uitvoering voor een nog groter deel dan voorheen de verantwoordelijkheid worden van provincies en gemeenten.












Nationale Ruimtelijke Hoofdstructuur




Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland.

-  Stedelijke regio met topsectoren
-  Mainport Schiphol
-  Mainport Rotterdam
-  Brainport Zuidoost Nederland
-  Greenport
-  Zuidas
-  Stad van internationaal recht, vrede en veiligheid
-  HSL/ICE station
-  Overige luchthaven van nationaal belang
-  Zeehaven van nationaal belang
-  Binnenhaven van nationaal belang
-  Elektriciteitscentrale > 500MW
-  Mogelijke vestigingsplaats elektriciteitsproductie
-  Kansrijk gebied windenergie *
-  Aangewezen windenergiegebied
-  Energienetwerk
-  Buisleiding en -strook
-  Ontwikkelingsrichting duurzame energie op zee na 2020

Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

-  Uniek werelderfgoedgebied
-  Nationaal natuurnetwerk (kaartlaag wordt de nog te herijken EHS)
-  Behouden kustfundament
-  Zoetwatervoorziening
-  Waterkering
-  Zone met militaire beperkingen
-  Militair luchtvaartterrein
-  Marine haven
-  Groot oefengebied en/of schietterrein
-  Vereenvoudigde topografie

Het verbeteren, in stand houden en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat.

-  (Inter)nationaal hoofdwegennet
-  (Inter)nationaal spoorwegennet
-  (Inter)nationaal hoofdvaarwegennet

* Weergegeven gebieden op land zijn feitelijk kansrijk voor grootschalige windenergie, opgenomen als illustratie.

Gedecentraliseerde projecten

Project, gebied en ministerie	Onderwerp en fase	Financiën; te decentraliseren m.i.v. 2012	Beëindiging rijksbetrokkenheid; financiering
Noordelijke IJoevers, Noord West. IenM	Integrale Gebiedsopgave, realisatie	€ 8,4 mln uit het Nota Ruimtebudget	Decentralisatie Meicirculaire BZK 2011 Financiering via GF
Groningen Centrale Zone, Noord Nederland. EL&I	Integrale gebiedsopgave, realisatie	€ 3,2 mln uit het Nota Ruimtebudget	Decentralisatie Meicirculaire BZK 2011 Financiering via GF geregeld in de VJN 2012
Apeldoorn kanaalzone, Oost-Nederland. EL&I	Integrale gebiedsopgave, realisatie	€ 2,2 mln uit het Nota Ruimtebudget	Decentralisatie Meicirculaire BZK 2011 Financiering via GF geregeld in de VJN 2012
Maastricht Belvedere, Limburg. IenM	Integrale gebiedsopgave, realisatie	Nota Ruimtebudget 100% bevoorschot	Decentralisatie Meicirculaire BZK 2011 (project is reeds 100% bevoorschot)
Bossche Spoorzone, Brabant. IenM	Integrale gebiedsopgave, realisatie	Nota Ruimtebudget 100% bevoorschot	Decentralisatie Meicirculaire BZK 2011 (project is reeds 100% bevoorschot)
Waterdunen, Zuidwestelijke Delta. IenM	Integrale gebiedsopgave, realisatie	€ 14,7 mln uit het Nota Ruimtebudget	Decentralisatie Septembercirculaire BZK 2011 Financiering via PF
Den Haag Internationale Stad, Zuidvleugel. IenM	Integrale gebiedsopgave, realisatie	€ 26,6 mln uit het Nota Ruimtebudget	Decentralisatie Septembercirculaire BZK 2011 Financiering via GF
Herstructurering Bedrijventerreinen, Nationaal. EL&I	Bedrijventerreinen, realisatie	€ 6 mln Topper € 39,5 mln FES	Decentralisatie, Mei- en Septembercirculaire BZK 2011 Financiering via PF (FES) en via GF (Topper) geregeld in VJN 2012
Waddenfonds, Noord Nederland. IenM	Waddenfonds, realisatie	€ 462,6 mln uit het Waddenfonds	Decentralisatie, brief TK 21 maart 2011, Comptabiliteitswet 2011 en bestuurlijke overeenkomst 14 sep 2011. Financiering via PF
Groen Gas Hub Wijster, Noord Nederland. EL&I	Integrale gebiedsopgave, realisatie	€ 1 mln uit Sterke regio budget	Decentralisatie Septembercirculaire BZK 2011 Financiering via PF, geregeld in de VJN 2012
Verduurzaming Waddenglas, Noord Nederland. EL&I	Integrale gebiedsopgave, realisatie	€ 1 mln uit Sterke regio budget	Decentralisatie Septembercirculaire BZK 2011 Financiering via PF, geregeld in de VJN 2012
Coolport Zuidvleugel. EL&I	Integrale gebiedsopgave, realisatie	€ 8,6 mln uit Sterke regio budget	Decentralisatie Septembercirculaire BZK 2011 Financiering via PF, geregeld in de VJN 2012
Leiden Bioscience Park, Zuidvleugel EL&I	Integrale gebiedsopgave, realisatie	€ 2 mln uit Sterke regio budget	Decentralisatie Septembercirculaire BZK 2011 Financiering via PF, geregeld in de VJN 2012
Railterminal HST Cargo (ACT 1). Noordwest Nederland. EL&I	Integrale gebiedsopgave, realisatie	€ 11 mln uit Sterke regio budget	Decentralisatie Septembercirculaire BZK 2011 Financiering via PF, geregeld in de VJN 2012
Ontsluiting veiling Aalsmeer (ACT 2). Noordwest Nederland. EL&I	Integrale gebiedsopgave, realisatie	€ 8,3 mln uit Sterke regio budget	Decentralisatie Septembercirculaire BZK 2011 Financiering via PF, geregeld in de VJN 2012
BIRK 12 projecten, Nationaal. IenM	Integrale gebiedsopgave, realisatie	€ 14,1 mln uit het BIRK	Decentralisatie Meicirculaire BZK 2011 Financiering via GF (10) en PF (2)
Recreatie groen en toegankelijkheid, Nationaal. EL&I	Vitaal platteland Realisatie		De rijksverantwoordelijkheid is beëindigd. De decentralisatie van het natuurbeleid is nog in bespreking
Nationale Landschappen, Nationaal. EL&I	Vitaal platteland, Realisatie		De rijksverantwoordelijkheid is beëindigd. De decentralisatie van het natuurbeleid is nog in bespreking

Het Rijk is verantwoordelijk voor onderwerpen van nationaal belang. In de SVIR worden de (13) nationale belangen toegelicht. De decentralisatie van het beleid gaat gepaard met de decentralisatie van middelen en projecten. Het beleid voor Nationale Landschappen, bufferzones en Recreatie om de Stad wordt in lijn met het Regeerakkoord beëindigd. Het nog resterende deel van de opgave wordt meegenomen in de decentralisatie van het Investeringsbudget Landelijk Gebied (ILG). Het overleg over de decentralisatie van het ILG tussen Rijk en provincies is nog niet afgerond. Dit betekent ook dat de verantwoordelijkheid voor enkele ruimtelijke projecten zal gaan verschuiven naar de provincies. Voor enkele concrete projecten is de verantwoordelijkheid al aan de provincies overgedragen. Deze projecten vindt u dan ook niet meer terug in het MIRT projectenboek omdat er geen directe rijksfinanciering is. Bijgaande tabel geeft een overzicht van de reeds gedecentraliseerde projecten met het te decentraliseren bedrag.

De in het Regeerakkoord aangekondigde kerntaak van decentrale overheden voor regionaal-economisch beleid brengt met zich mee dat de regeling 'Pieken in de Delta' die liep van 2006 tot en met 2010, niet wordt verlengd. In het 'Convenant bedrijventerreinen 2010/2020' tussen Rijk, IPO en VNG uit 2009 zijn de rijksmiddelen tot en met 2013 reeds gedecentraliseerd naar provincies. Na 2013 zet het Rijk geen middelen meer in voor herstructurering van bedrijventerreinen. De projecten in het kader van Nota Ruimte, BIRK en Sterke Regio's worden waar mogelijk gedecentraliseerd naar provincies en gemeenten conform bijlage 1c bij de brief 'Prioritering investeringen mobiliteit en water' (TK 32500-A nr 83). Bij een aantal projecten wordt het moment van decentralisatie nog nader bepaald. Deze projecten zijn nog als projectblad in dit boek opgenomen.

Verstedelijking

Met uitzondering van de Noord- en de Zuidvleugel, wordt de programmering van verstedelijking overgelaten aan provincies en (samenwerkende) gemeenten. De (samenwerkende) gemeenten zorgen voor de (boven)lokale afstemming van woningbouwprogrammering – binnen de provinciale kaders – en uitvoering van de woningbouwprogramma's. Vraaggericht programmeren en realiseren door provincies, gemeenten en marktpartijen is nodig om groei te faciliteren, te anticiperen op stagnatie en om krimpregio's leefbaar te houden. Waar samenwerking tussen gemeenten uitblijft, stimuleren provincies actief dat de samenwerking alsnog tot stand komt. Provincies voeren – rekening houdend met de rijksdoelstellingen – de regie over de integratie en afweging van ruimtelijke opgaven van (boven)regionaal belang. Het Rijk benoemt de rijksdoelstellingen gericht op een goed werkende woningmarkt in Nederland: de zorg voor voldoende omvang, kwaliteit en differentiatie van de woningvoorraad. Daarbij moet ook meer ruimte worden geboden voor kleinschalige natuurlijke groei, het voorzien in de eigen woningbehoefte, (collectief) particulier opdrachtgeverschap en meegroei-, mantel- en meergeneratiewoningen. Bij het voorzien in de woningbehoefte is van belang dat het aanbod ook in kwalitatieve zin aansluit op de vraag.

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

Aangezien de realisatie van de rijksdoelstellingen in regio's met een gespannen of zeer ontspannen woningmarkt complex is, ondersteunt het Rijk de betreffende gemeenten en provincies actief door middel van kennis, experimenten, het uitwerken van nieuwe verdienmodellen en het aanpassen dan wel wegnemen van belemmerende regelgeving. Het Rijk zet, samen met de decentrale overheden, de interbestuurlijke samenwerking bij de aanpak van de gevolgen van bevolkingsdaling voort en maakt (in die gevallen waarin de noodzaak is aangetoond) regelgeving 'krimpbestendig'.

Herijking EHS

Het kabinet is in overleg met de provincies over een herijking van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Het beheer en de afronding van deze herijkte EHS wordt in 2012 met het Investeringsbudget Landelijk gebied (ILG) gedecentraliseerd naar de provincies. De rol van het Rijk beperkt zich vervolgens tot het stellen van kaders en het afleggen van verantwoording op grond van internationale en Europese verplichtingen, de strategische nationale ruimtelijke planning en de aansturing van uitvoerende diensten.

Beleidsbrief investeringen

Op basis van de beleidsambities uit de ontwerp-SVIR worden duidelijke investeringskeuzes gemaakt voor mobiliteit en water binnen het Infrastructuurfonds.

Om de beleidsambities van de ontwerp-SVIR te realiseren, is besloten dat de komende jaren de lopende MIRT-programmering wordt verlengd tot 2028 (in plaats van 2020). Dit is opgenomen in de brief 'Prioritering investeringen mobiliteit en water'. De fasering van het lopende programma wordt op onderdelen aangepast, waarbij de verlenging van het Infrastructuurfonds ten dele is ingezet. De rest van de beperkte investeringsruimte wordt ingezet voor nieuwe mobiliteits- en waterprojecten en beheer en onderhoud.

Er ligt voor vele miljarden aan nieuwe projectwensen voor mobiliteit (onder meer uit de gebiedsagenda's en de motie De Rouwe (TK 32500XII, nr. 57)). Dit vraagt om prioritering, aangezien de investeringsruimte tot en met 2028 beperkt is. Voor investeringen in mobiliteit ligt de prioriteit conform het Regeerakkoord bij mainports, brainports en greenports en hun achterlandverbindingen.

Met de bestuurlijke partners in het waterdomein zijn in het Bestuursakkoord Water afspraken gemaakt over doelmatiger waterbeheer en de structurele financiering van het Hoogwaterbeschermingsprogramma. Na 2020 worden, met het instellen van het Deltafonds, structureel middelen voor investeringen in water beschikbaar gesteld. De komende jaren wordt gezorgd voor



voldoende middelen voor beheer en onderhoud aan de rijksinfrastructuur.

Voorgenomen wordt om meer dan de helft van de totale onderhoudsproblematiek tot en met 2020 in die periode op te lossen. In de periode 2021 tot en met 2028 worden voldoende middelen gereserveerd voor regulier beheer en onderhoud en voor vervanging en renovatie.

Tot slot wordt een forse bijdrage geleverd aan de ambitie van dit kabinet om de overheidsfinanciën gezond te maken door te bezuinigen op de apparaat- en programmabudgetten van zowel de infrastructuur- en milieubegroting als de begroting van het Infrastructuurfonds.

Deltaprogramma

Met het Deltaprogramma wordt nuchter en voortvarend gewerkt aan de bescherming van ons land tegen hoog water en het op orde houden van de zoetwatervoorziening. Jaarlijks wordt, met de rijksbegroting, de voortgang van het werk aan de Delta vastgelegd. De juridische grondslag is beschreven in de ontwerp Deltawet. Op 28 juni 2011 heeft de Tweede Kamer met het wetsvoorstel ingestemd. Later zal de Eerste Kamer het wetsvoorstel behandelen.

De tweede rapportage over het Deltaprogramma, het DP2012, is tot stand gekomen onder regie en op voorstel van de deltacommissaris. Rijk, regio, maatschappelijke organisaties en bedrijfsleven hebben er gezamenlijk aan gewerkt. Het DP2012 is vastgesteld door het kabinet en bevat de opgaven op het gebied van waterveiligheid en zoetwatervoorziening en de conclusies die daar nu al uit

getrokken kunnen worden. Via regionale en nationale analyses is dit jaar bijvoorbeeld de problematiek van zoetwater en droogte scherp in beeld gebracht. Tot 2015 ligt de nadruk in het Delta-programma, naast de lopende programma's en projecten, op de deltabeslissingen. Deze, door de politiek te nemen beslissingen, zijn bepalend voor de toekomst van onze delta. Vanuit de analyses van de opgaven in het DP2012, zal in DP2013 het verkennen van mogelijke oplossingsrichtingen centraal staan. Deze worden vervolgens uitgewerkt in voorkeursstrategieën in het DP2014 en tot slot leiden tot voorstellen voor de deltabeslissingen in het DP2015. De deltabeslissingen geven richting aan het werk vanaf 2015: de deltawerken van de toekomst.

Alle op te starten uitvoeringsgerichte activiteiten binnen het Deltaprogramma nemen de spelregels en handreikingen van het MIRT als uitgangspunt en zijn ook opgenomen in het MIRT Projectenboek.

Beter Benutten

Nederland gaat de komende jaren nog innovatiever om met het benutten van de infrastructuur. Een efficiënte benutting is nodig voor een goede doorstroming op de weg, het spoor en het water. Het Rijk lanceert het programma Beter Benutten, waarin tal van maatregelen zijn opgenomen. Voorbeelden zijn het ruimer openstellen van spitsstroken en de introductie van intelligente transportsystemen, afspraken met werkgevers om het woon-werkverkeer terug te dringen en uitbreiding van het aantal fietsenstallingen bij stations.

Met het programma Beter Benutten wordt een optimale bereikbaarheid voor burgers en bedrijven beoogd door een betere spreiding over de dag in het gebruik van het netwerk en het optimaliseren van beschikbare capaciteit. Hierbij wordt samengewerkt tussen het Rijk, regionale overheden en bedrijfsleven in de regio's Amsterdam, Rotterdam, Haaglanden, Utrecht, Brabant, Arnhem Nijmegen en Maastricht. Daartoe worden gebiedspakketten in de regio's opgesteld, alsmede overkoepelende landelijke maatregelen.

Het programma Beter Benutten beoogt tevens een reductie van de files met 20 tot 30% op specifieke trajecten waar de spitsproblematiek zich het meeste voordoet. Daarover zijn afspraken gemaakt met regionale overheden en bedrijfsleven. Op spoorgebied is het doel om de stijgende vraag te kunnen accommoderen van een gemiddelde groei van 5% per jaar van het aantal reizigerskilometers op de PHS-corridors en de spitsdruk op het spoor beter te verdelen over de dag om zo het reizigerscomfort te verbeteren.

In 2011 worden de gebiedspakketten in het kader van het MIRT proces vastgesteld en worden de nationale maatregelen opgesteld. Vanaf 2012 worden de maatregelen en pakketten uitgerold, uitgevoerd en gemonitord. Voor het programma Beter Benutten wordt tot en met 2023 € 794 mln uitgetrokken, waarvan tot en met 2020 € 544 mln.

Topsectoren

Nederland moet de plek zijn waar ondernemers groeien en vernieuwen, waar kennis stroomt en waar duurzame oplossingen worden ontwikkeld. Hiertoe moet er meer ruimte voor ondernemers komen, minder specifieke subsidies en meer lastenverlichting en ruimte voor een sectorale aanpak met vraagsturing vanuit het bedrijfsleven. Naast het generieke bedrijfslevenbeleid – dat zich richt op ondernemerschap, kennis en innovatie, goede randvoorwaarden, duurzaamheid, onderwijs en arbeidsmarkt en op het buitenland – kiest het kabinet voor de inzet op negen (top)sectoren. Deze topsectoren zijn water, agrofood, tuinbouw, hightech, life sciences, chemie, energie, logistiek, creatieve industrie. Daarnaast is het verankeren en aantrekken van hoofdkantoren een speerpunt en wordt er ook een link gelegd met de EU en regionaal beleid. Deze topsectoren concentreren zich veelal in de stedelijke regio's rond de mainports Rotterdam en Schiphol, de Brainport Zuid Oost Nederland, de omliggende greenports en in de Valley's, zoals Food Valley in Wageningen, Energy Valley in Groningen, Maintenance Valley in West-midden Brabant en de Nanotechnologie in Twente en Delft.

Vereenvoudiging wet- en regelgeving

Vereenvoudiging van wet- en regelgeving is nodig voor een zorgvuldig besluitvormingsproces om zodoende ook gericht en sneller te kunnen investeren in projecten. De vereenvoudiging van wet- en regelgeving wordt op verschillende manieren ingevuld. Deze vereenvoudiging raakt de besluitvorming van ruimtelijke projecten en is daarmee relevant voor dit projectenboek. Zo stelt het kabinet voor de Tracéwet te wijzigen en wordt onder de noemer van Eenvoudig Beter het omgevingsrecht gebundeld en vereenvoudigd en wordt de Crisis- en herstelwet (Chw) permanent gemaakt.

Tracéwet

Bij rijksprojecten werkt het Rijk volgens de werkwijze Sneller en Beter. Deze werkwijze moet door het vroegtijdige betrekken van partijen (zoals decentrale overheden) leiden tot een krachtige besluitvorming voor zowel infrastructuurprojecten als gebiedsontwikkelingsprojecten. Dit houdt in dat bij een project na een startbeslissing binnen twee jaar een MIRT-verkenning wordt afgerond met een voorkeursbeslissing, waarbij bij de start van de verkenning al helder moet zijn of er zicht is op financiering voor de uitvoering. In de verkenning wordt tevens aandacht besteed aan participatie (breed en vroegtijdig) en trechtering naar een voorkeursbeslissing. Bij een positieve voorkeursbeslissing moet de planuitwerking binnen twee jaar leiden tot een besluit in het kader van de Tracéwet en/of de Waterwet. Versnelling en verbetering van het besluitvormingsproces vraagt in deze fase om vroegtijdige inschakeling van de markt, het voorbereiden van de oplevertoets en de participatie van direct belanghebbenden. Zo ontstaat er een juridisch solide besluit. Na het besluit kan begonnen worden met de uitvoering. Voor de verankering van deze processtappen wordt de Tracéwet herzien. De Tweede Kamer heeft voor het zomerreces 2011 ingestemd met het voorstel tot wijziging van de Tracéwet. Het wetsvoorstel zal nu behandeld worden door de Eerste Kamer.

Eenvoudig Beter

Er is behoefte aan een samenhangend en overzichtelijk stelsel van het omgevingsrecht. Het kabinet kiest daarom voor bundeling, vereenvoudiging, modernisering en versobering over de volle breedte van het omgevingsrecht met als resultaat één omgevingswet. Met de Omgevingswet wil het kabinet de wettelijke kaders voor burgers, ondernemers en overheden inzichtelijker maken en de ontwikkeling en het beheer van de leefomgeving beheersbaar maken.

De nieuwe wet regelt daartoe met prioriteit: het versnellen en verbeteren van besluitvorming in het fysieke domein (Sneller en Beter-aanpak), de integratie van plannen en toetsingskaders, het vergroten van bestuurlijke afwegingsruimte en het doelmatig uitvoeren van onderzoek. Met de inwerkingtreding van de wet worden (delen van) bestaande wetten ingetrokken. Dit moet leiden tot een aanzienlijke inhoudelijke reductie van regels, wetten en regelingen op het terrein van de fysieke leefomgeving. Het moet eenvoudiger, sneller, minder en beter. In het voorjaar van 2012 zal een eerste wetsvoorstel gereed zijn.

Crisis- en herstelwet

Naast de vernieuwing van het omgevingsrecht wordt de Crisis- en herstelwet (Chw) permanent gemaakt door de delen met een tijdelijke geldingsduur structureel op te nemen in onder andere de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). Via de Chw kunnen categorieën van projecten en concreet aangewezen projecten gebruik maken van bepaalde bestuursrechtelijke versnellingen. Projectuitvoeringsbesluiten kunnen het ontwikkelen van woningbouwlocaties versnellen, omdat de ontwikkeling via één besluit kan worden gestart.

MIRT Onderzoeken

Naam	Aanleiding en doel	Planning	Betrokkenen
Deltaprogramma Zoetwater	Het vergroten van de flexibiliteit van het systeem en het ontwikkelen van een strategie voor een duurzame zoetwatervoorziening voor de lange termijn en een hieraan gekoppeld samenhangend pakket van maatregelen.	2012 Mogelijke strategieën zoetwatervoorziening 2013 Kansrijke strategieën zoetwatervoorziening 2014 Voorkeurstrategie (input voor deltabeslissing Zoetwaterstrategie)	IenM, EL&I, provincies, gemeenten en waterschappen, maatschappelijke organisaties, deltacommisaris
Deltaprogramma Nieuwbouw en Herstructurering	Het ontwikkelen van een nationaal beleidskader voor de ontwikkeling van bebouwd gebied.	2011 Concept Beleidskader 2014 Beleidskader (input voor deltabeslissing Water, ruimte en bouwen)	IenM, EL&I provincies, gemeenten en waterschappen, maatschappelijke organisaties, deltacommisaris
Deltaprogramma Rivieren	In verband met verwachte hogere rivierafvoeren van Maas en Rijn zal voor het rivierengebied een integrale gebiedsopgave worden geformuleerd en er worden veiligheidsstrategieën uitgewerkt vanuit opgaven (veiligheid, zoetwater) en ambities.	2012 Mogelijke strategieën 2013 Kansrijke strategieën 2014 Voorkeurstrategieën (input voor deltabeslissing Waterveiligheid en Rijn-Maasdelta)	IenM, EL&I, OCW, provincies, gemeenten en waterschappen, maatschappelijke organisaties, deltacommisaris
Deltaprogramma Kust	Onderzoek naar hoe ruimtelijke ontwikkeling hand in hand gaat met een duurzame veiligheidsstrategie voor de kust.	2012 provinciale kustvisies 2012/2013 nationale kustvisie	IenM, EL&I, OCW, provincies, gemeenten en waterschappen, maatschappelijke organisaties, deltacommisaris

File Top 50

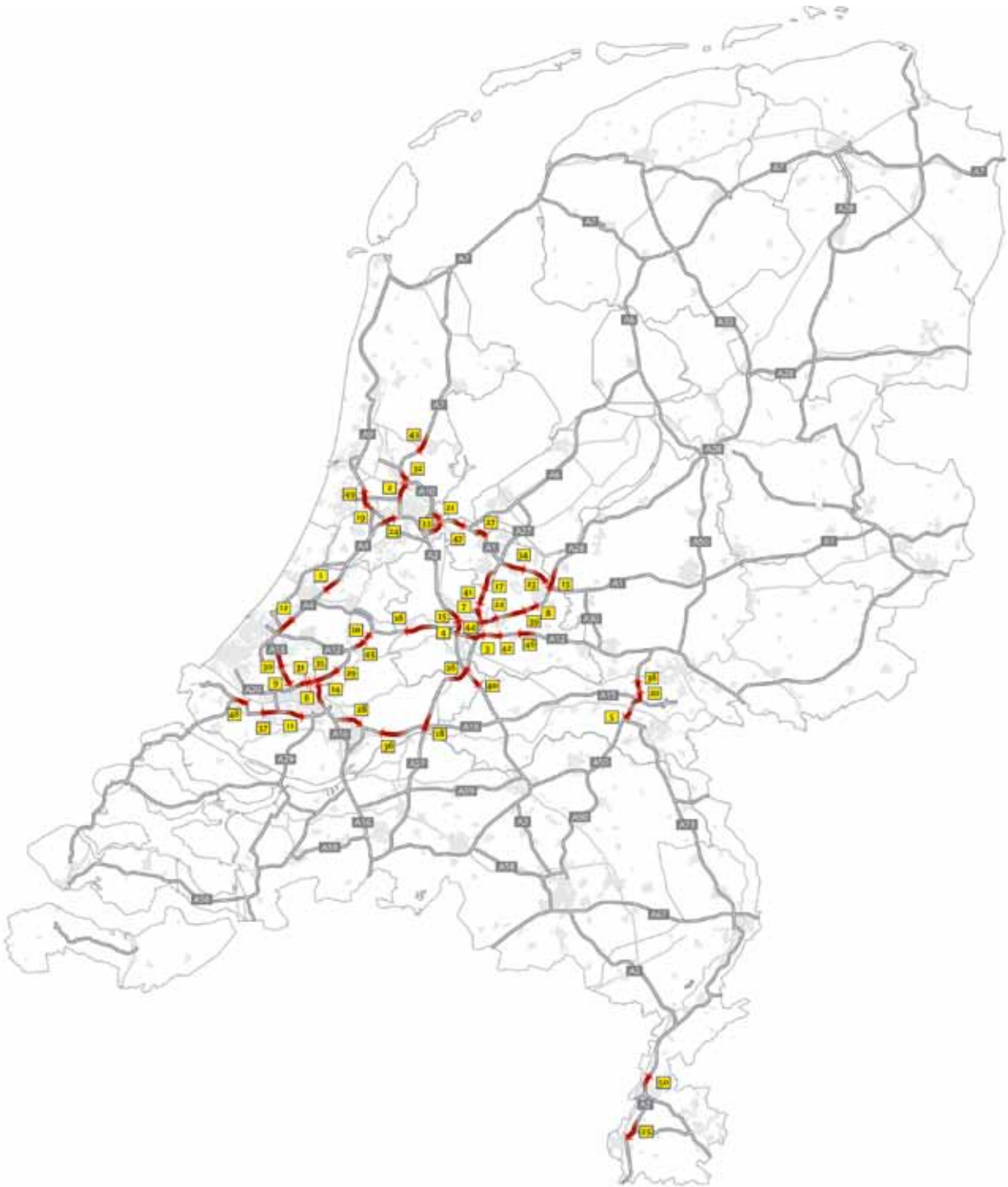
Op verzoek van de Tweede Kamer (TK 31305, nr 115) wordt sinds 2009 in het projectenboek een overzicht gegeven van de meest recente File Top 50. Als een wegenproject een bijdrage levert aan het oplossen of verminderen van één of meer knelpunten uit de File Top 50, staat dit op het betreffende projectblad aangegeven. Het ministerie van IenM werkt aan het oplossen van deze en andere fileknelpunten. Naast de wegenprojecten, de ZSM programma's (Zichtbaar, Snel en Meetbaar) en het Actieprogramma Wegen (Beleidskader Benutten) die in dit MIRT Projectenboek zijn opgenomen, investeert IenM in innovatieve verkeersmaatregelen. Ook via het programma Beter Benutten wordt ingezet op de reductie van files op specifieke trajecten waar de spitsproblematiek zich het meeste voordoet en waarover binnen het programma afspraken zijn gemaakt met regionale overheden en bedrijfsleven.

De File Top 50 is samengesteld door Rijkswaterstaat op basis van filegegevens van juli 2010 tot en met juni 2011. Hiermee is dit het meest actuele overzicht van de files in Nederland. Rijkswaterstaat

berekent de File Top 50 aan de hand van de zogenoemde filezwaarte: de filelengte in kilometers maal het aantal minuten dat de file er staat.

Naast Rijkswaterstaat publiceren ook andere organisaties ranglijsten van de zwaarste knelpunten op het wegennetwerk. Deze overzichten kunnen in beperkte mate van elkaar verschillen. De uiteindelijke rangorde is onder andere afhankelijk van de definitie van een file, de berekeningswijze en de systematiek van het toewijzen van de file aan een bepaalde (kop)locatie. Aan alle knelpunten uit de File Top 50 wordt gewerkt. De projecten bevinden zich in verschillende fasen: realisatie, planstudie of verkenning. Hiermee wordt prioriteit gegeven aan de grootste knelpunten zoals de motie Sharpe verzoekt (TK 32123, nr 123).

File Top 50



Budget Investerings Ruimtelijke Kwaliteit (BIRK)

Gebied	Nationaal
Onderwerp	Integrale gebiedsopgaven
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave Voor zowel het stedelijk als landelijk gebied diende volgens de Nota Ruimte gestreefd te worden naar versterking van de ruimtelijke kwaliteit.

Oplossing Het Rijk geeft een impuls voor de realisering van projecten met ruimtelijke kwaliteit via het Budget Investerings Ruimtelijke Kwaliteit. In stedelijk gebied gaat het om gemeentelijke centrumstedelijke projecten, waarbij barrières worden weggenomen en de centrumontwikkeling wordt bevorderd.

De rijksbijdragen zijn gericht op het realiseren van onderdelen, die essentieel zijn voor de ruimtelijke kwaliteit. Projecten in het Groene Hart, de Hoeksche Waard, Noord-Hollands Midden of de Nieuwe Hollandsche Waterlinie richten zich op het versterken van deze gebieden, het stimuleren van hun ontwikkeling en het tegengaan van verrommeling.

Planning Het afgeven van de BIRK-subsidiebeschikking markeert de start van de realisatie van het project. In 2007 zijn alle BIRK-projecten in de uitvoeringsfase terechtgekomen. Het programma loopt tot 2010. De oplevering van de projecten vindt grosso modo plaats tussen 2012 en 2025.

Financiën Taakstellend budget: € 418 mln.

Politiek/bestuurlijk

Convenanten: W4 Masterplan Leiderdorp, verlaagde kruising A4-HSL Hoogmade,

Renkumse Beek, Hart voor Dieren, Spoorzone Delft en Verplaatsing TNO.

Moties/amendementen: de belangrijkste hadden betrekking op Hart voor Dieren (TK 28880, nr 24 van 21 mei 2003), Spoorzone Delft (zie onder andere motie Mastwijk van 15 december 2003, TK 29200 XII, nr 88) en A2 Maastricht (zie onder andere motie De Nereé tot Babberich van 12 november 2002, TK 28600, nr 59H).

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

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

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen		●				
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						●

Toelichting op de wijzigingen

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

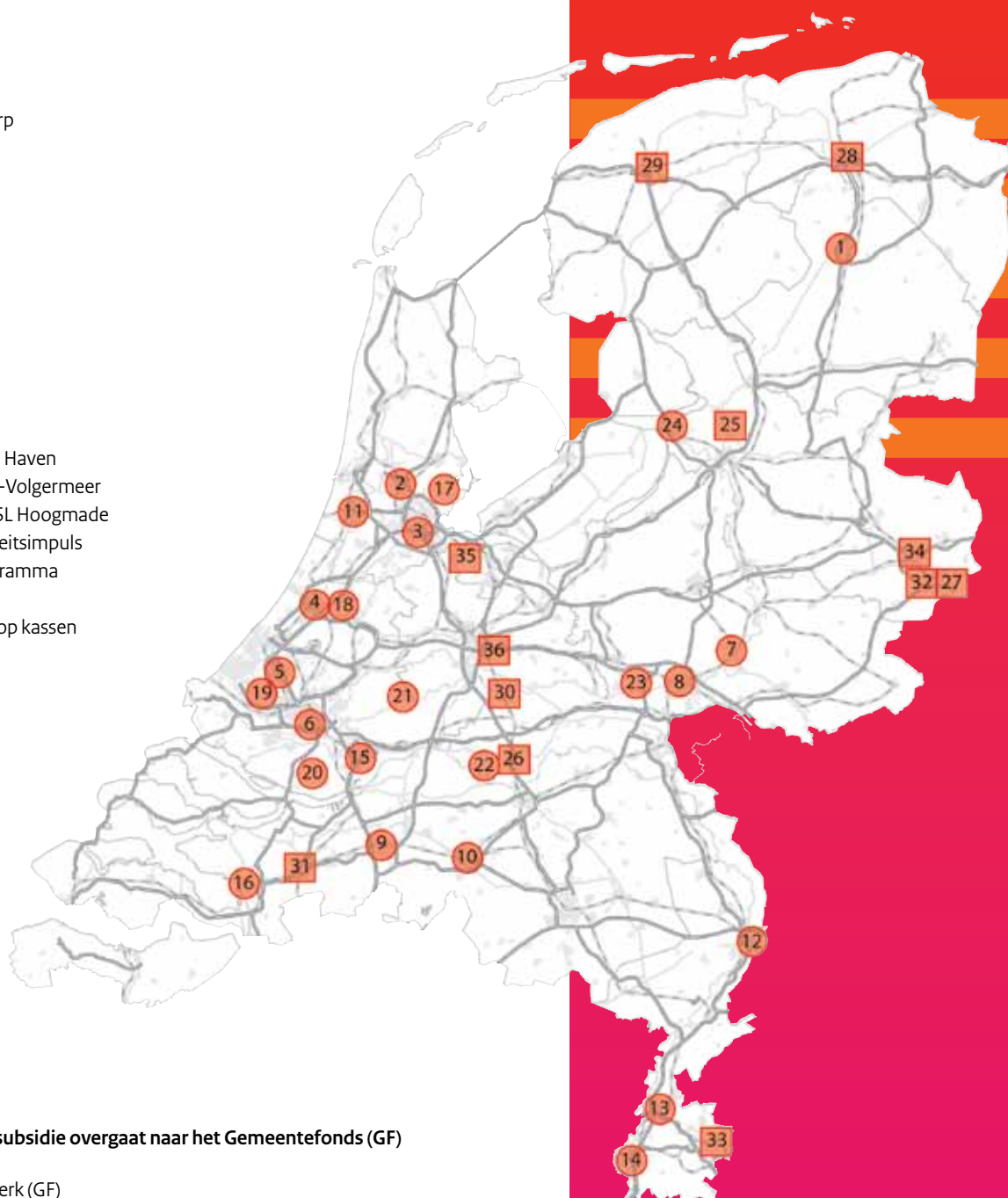
2012: in het vervolg op het besluit van het kabinet tot actualisatie en decentralisatie van het ruimtelijk beleid is bezien welke BIRK projecten zich qua uitvoeringsgerichtheid en financiële huishouding lenen voor decentralisatie per 2011. De uitkomst hiervan is dat de subsidie van 10 projecten in 2011 is overgeheveld naar het Gemeentefonds en van 2 projecten is overgeheveld naar het Provinciefonds. Deze projecten zijn in de bijgaande kaart gemarkeerd. In 2011 is het project Verplaatsing TNO naar Cromstrijen komen te vervallen. Daartoe is door betrokken partijen in juni 2011 een beëindigingsovereenkomst ondertekend.

Budget Investerings Ruimtelijke Kwaliteit (BIRK)

Gebied	Nationaal
Onderwerp	Integrale gebiedsopgaven
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie

● Projecten BIRK

- 1 Assen-Ontwikkelingsas
- 2 Zaanstad-Inverdan
- 3 Amsterdam-Zuidas
- 4 W4-Masterplan-Leiderdorp
- 5 Delft-Spoortunnel
- 6 Rotterdam-Hart van Zuid
- 7 Traverse Dieren
- 8 Arnhem-Rijnboog
- 9 Breda-Stationskwartier
- 10 Tilburg-Spoorzone
- 11 Haarlem-Spoorzone
- 12 Venlo-Q4
- 13 Sittard-Emplacement
- 14 A2-Passage-Maastricht
- 15 Dordrecht-Spoorzone
- 16 Bergen op Zoom-Bergen Haven
- 17 Noord-Hollands Midden-Volgermeer
- 18 Verlaagde kruising A4-HSL Hoogmade
- 19 Midden-Delfland-Kwaliteitsimpuls
- 20 Hoekse Waard-Vlietprogramma
- 21 Schoonhoven-Hasco
- 22 Bommelerwaard-Aankoop kassen
- 23 Renkumse Beek
- 24 Kampen-IJsseldelta



■ Projecten waarvan de subsidie overgaat naar het Gemeentefonds (GF) en provinciefonds (PF)

- 25 Hasselt Diamanten Bolwerk (GF)
- 26 Zaltbommel IJzergieterij (GF)
- 27 Enschede Muziekkwartier (GF)
- 28 Groningen Europapark (GF)
- 29 Leeuwarden Nieuw Zaailand (GF)
- 30 Nieuwe Hollandse Waterlinie Culemborg (GF)
- 31 Roosendaal Spoorhaven (GF)
- 32 Enschede kennispark Twente (GF)
- 33 heerlen Park Oranje Nassau (GF)
- 34 Hengelo Hart van Zuid (GF)
- 35 Groene Hart - Ankeveense Plassen/Naardermeer (PF)
- 36 Nieuwe Hollanse Waterlinie Fort Vechten (PF)

Ruimte voor de Rivier

Gebied Nationaal
Onderwerp Waterkeren
Ministerie IenM
Fase Planstudie



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

Oplossing De PKB Ruimte voor de Rivier is definitief vastgesteld op 7 juli 2006 (Tweede Kamer) en op 19 december 2006 (Eerste Kamer). De PKB bestaat uit ongeveer 40 samenhangende maatregelen langs de IJssel, de Nederrijn, Lek, Waal en het benedenstroomse deel van de Maas. Voor de maatregelen zijn de locatie en het soort maatregel (dijkverlegging, ontpoldering of uiterwaardvergraving) vastgelegd. Waar voorheen sprake was van dijkversterking, is nu in eerste instantie gekozen voor rivierverruiming. Hiermee wordt invulling gegeven aan het hoofddoel van Ruimte voor de Rivier, namelijk water meer ruimte geven. In de PKB zijn onder andere de volgende

maatregelen voorzien: langs de Waal de dijkteruglegging Lent bij Nijmegen en de dijkverlegging Buitenpolder het Munnikenland in de nabijheid van Gorinchem. Langs de Merwede het ontpolderen van de Noordwaard en de uiterwaardvergraving Avelingen. Langs de Bergsche Maas wordt de Overdiepsche Polder ontpolderd. Het pakket langs de Nederrijn/Lek bestaat uit ingrepen in zes uiterwaarden waaronder Vianen-Hagestein, Doorwerth en Meinerswijk (Arnhem). Langs de IJssel wordt een hoogwatergeul bij Veessen-Wapenveld aangelegd in combinatie met drie dijkverleggingen. De maatregelen moeten uiterlijk in 2015 zijn uitgevoerd. Als gevolg van klimaatverandering zullen ook daarna investeringen nodig blijven. Het kabinet heeft daarom enkele gebieden gereserveerd om ook in de toekomst rivierverruiming mogelijk te maken.

Planning

Start realisatie: 2007

Oplevering: 2015

Alleen de maatregelen hoogwatergeul Veessen-Wapenveld, dijkteruglegging Lent en dijkverleggingen Cortenoever en Voorsterklei zullen pas na 2015 gereed zijn.

Financiën Taakstellend budget: € 2.158 mln.

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

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen	•	•				
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						•
Financiën				•	•	•
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

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.

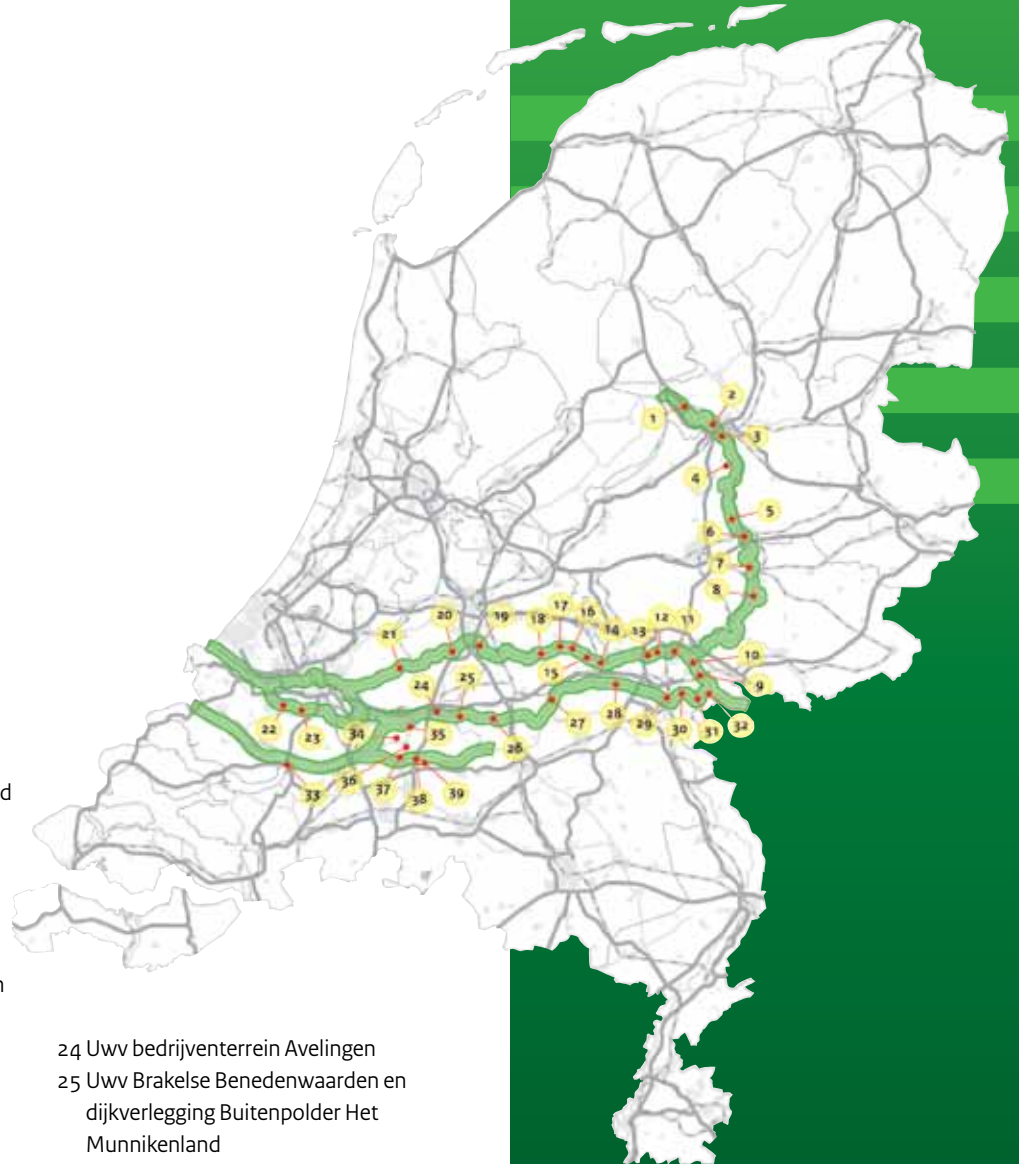
2010: in verband met overheveling van het onderdeel dijkversterking Oude Maas naar het HWBP, is het taakstellend budget aangepast.

2011: mutatie 2010 teruggedraaid. Dit betreft geen scopewijziging.

2012: het budget is aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 131 mln). Verder is het budget verhoogd voor de uitvoering van diverse KRW-maatregelen (€ 12 mln), de inhuur systematiek RWS (€ 39 mln) en verlaagd voor de taakstelling uit Regeerakkoord (€ 2,74 mln aanpassing omgevingsrecht en € 8 mln toepassing PPS) en tegenvallende ontvangsten (€ 64 mln). Vier projecten zullen na 2015 worden opgeleverd.

Ruimte voor de Rivier

Gebied Nationaal
Onderwerp Waterkeren
Ministerie IenM
Fase Planstudie



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

Hoogwaterbeschermingsprogramma

Gebied Nationaal
Onderwerp Waterkeren
Ministerie IenM
Fase Realisatie



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

Oplossing In de Waterwet is een zesjaarlijks 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 provincie/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 IenM. Het ontwerpprogramma is opgesteld samen met het Interprovinciaal Overleg en de Unie van Waterschappen. Hierin is ook de

versterking van de zwakke schakels van de Nederlandse kust opgenomen.

Planning De doelstelling is dat de verbeterwerken uit de eerste toetsingronde in 2010 gereed zijn. De verbeterwerken uit de 2^e ronde (m.u.v. de Afsluitdijk en inclusief de zwakke schakels) dienen in 2017 gereed te zijn.

Financiën Voor verbeteringswerken die voortkomen uit de wettelijke 1^e en 2^e veiligheidstoetsing is tot en met 2020 € 3.187 mln beschikbaar.

Uitvoering De verbeteringswerken worden uitgevoerd door de beheerder en voor 100% gefinancierd door het Rijk, conform artikel 7.23 van de Waterwet. Het HWBP is onderdeel van het Deltaprogramma met behoud van eigen besturing, organisatie en financiering.

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën	•	•	•	•	•	•
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2008: budgetverhoging door toevoeging van € 745 mln uit Zwakke Schakels.

2009: budgetverhoging 1^e tranche € 120 mln.

2010: budgetverhoging 2^e tranche € 98 mln en budget is aangepast door Aanvullend Beleidsakkoord (- € 62 mln) en overboeking uit RvdR voor dijkversterking Oude Maas (+ € 4 mln).

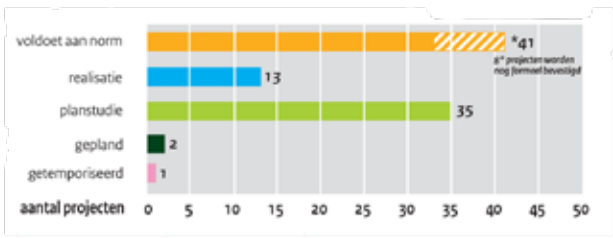
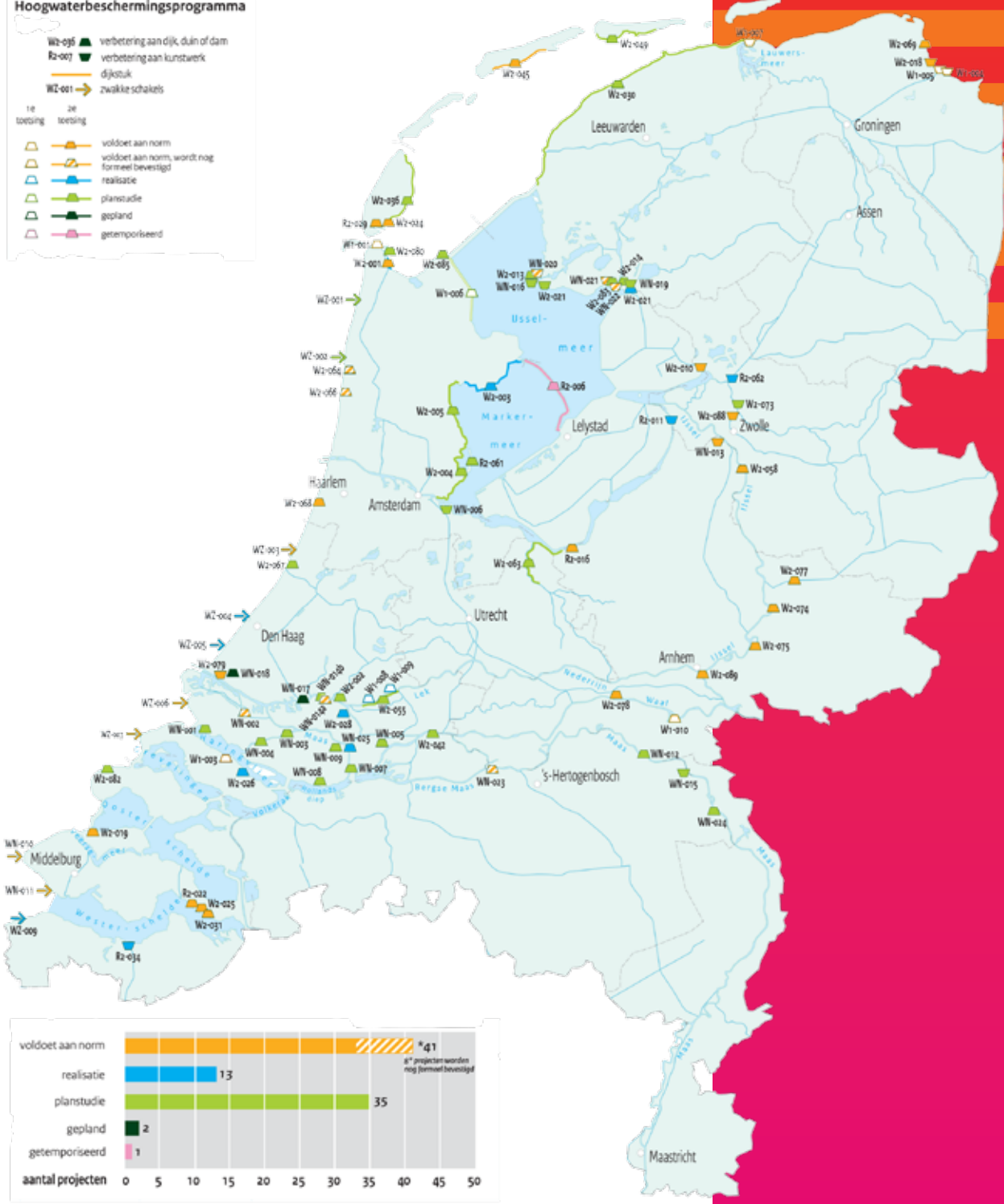
2011: overboeking dijkversterking Oude Maas teruggedraaid i.v.m. ongewijzigde definitie scope Ruimte voor de Rivier. Daarnaast is bijdrage 'doelmatig waterbeheer' van waterschappen € 81 mln per jaar als ontvangst in de begroting opgenomen; vanuit het provinciefonds (riviervijversterking) eenmalig € 39,8 mln toegevoegd.

2012: het HWBP2 is in maart 2011 door de Tweede Kamer aangewezen als Groot Project. Actualisatie van de programmaring wordt opgenomen in de basisrapportage. In het budget is een bijdrage van de waterschappen, cf. het Bestuursakkoord Water, opgenomen van € 1,2 mld. De projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 8,7 mln). Daarnaast is het budget aangepast met de toevoeging van € 55,9 mln vanuit FES, de subsidietaakstelling € 30,2 mln, de taakstelling vereenvoudiging omgevingsrecht € 3,4 mln en de ontvangsbijstelling van € 2,7 mln in 2010.

Hoogwaterbeschermingsprogramma

Gebied: Nationaal
 Onderwerp: Waterkeren
 Ministerie: IenM
 Fase: Realisatie

Hoogwaterbeschermingsprogramma



Innovatie Delta technologie

Gebied	Nationaal
Onderwerp	Waterkeren
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave 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.

Oplossing Door innovatie te bevorderen wordt de concurrentiekracht van Nederland versterkt en worden maatschappelijke vraagstukken aangepakt. De Innovatie Deltatechnologie is vastgelegd in de Maatschappelijke Innovatie Agenda Water (MIAW). Dit programma is gericht op het aanpakken van knelpunten die vernieuwing en het oplossen van maatschappelijke vraagstukken in de weg staan. De MIAW bestaat uit projecten en programma's die innovaties op het gebied van water moeten bevorderen.

Planning

Projectbesluit: begroting 2008 (sept. 2007)

Start realisatie: 2008

Oplevering: 2012

Financiën De totale omvang voor dit programma is € 35 mln.

Uitvoering De opgestarte programma's 'Building with Nature' en 'Flood Control 2010' zijn initiatieven vanuit de markt en zijn omarmd door de overheid. Begin 2010 is een Small Business Innovation Research (SBIR) programma gestart waarbij de markt is ingeschakeld. Het SBIR is een opdrachtregeling, € 8,3 mln groot.

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen						
MIRT fase			●			
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën			●	●	●	
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

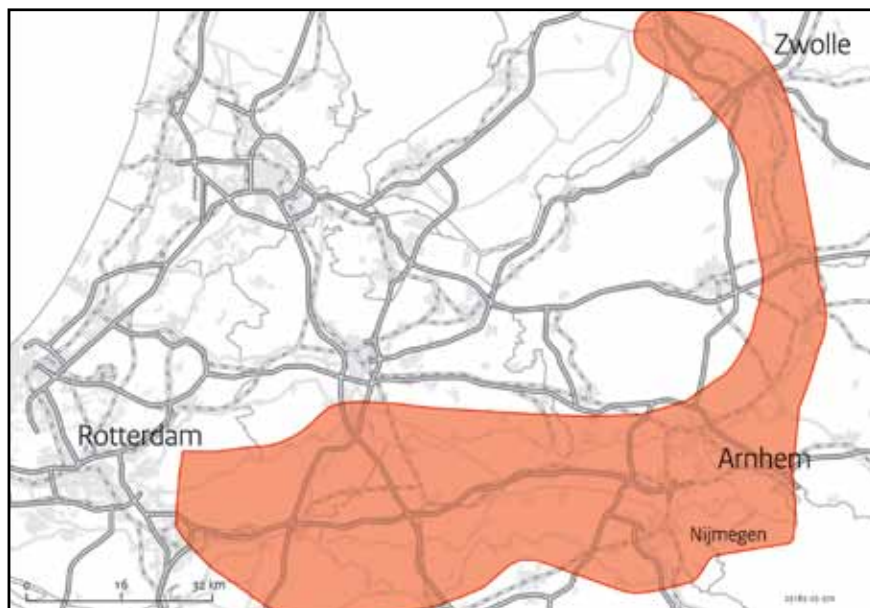
2009: project is nieuw in de realisatie. De eerste tranche financiële middelen is in de VenW-begroting opgenomen.

2010: de tweede tranche financiële middelen is vrijgegeven.

2012: budget aangepast voor de taakstelling subsidie (€ 5 mln).

Nadere uitwerking rivierengebied (NURG)

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



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

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

Planning

Oplevering: 2015

Financiën Taakstellend budget: € 122 mln. NURG wordt gefinancierd door EL&I en IenM.

De kern van de afspraken over de gezamenlijke financiering is dat beide ministeries ieder voor 50% de kosten van grondverwerving en inrichting voor natuurontwikkeling gekoppeld aan veiligheid op zich nemen. Het IenM budget is onderdeel van 'Maatregelen i.r.t. rivierverruiming'.

Politiek/bestuurlijk Convenanten: in oktober 1997 is een samenwerkingsovereenkomst gesloten tussen de voormalige ministeries van VenW en LNV waarin afspraken zijn vastgelegd voor gezamenlijke aanpak en financiering van projecten gericht op veiligheid en natuurontwikkeling in de uiterwaarden. Die samenwerkingsafspraken is in 2000 verlengd in de samenwerkingsovereenkomst Veiligheid en Natte Natuur. In de huidige politieke context vindt een herijking plaats van de EHS. De consequenties hiervan voor de realisatie van de NURG-doelstellingen zijn nog niet te overzien. De zogenaamde AO-projecten zullen conform afspraken gerealiseerd worden.

Uitvoering Realisatie van natuurontwikkelingsprojecten is een gedeelde verantwoordelijkheid van EL&I en IenM.

Projecthistorie

'07 '08 '09 '10 '11 '12

Algemeen

MIRT fase

Opgave

Oplossing

Planning

Financiën ● ● ●

Pol./Best.

Toelichting op de wijzigingen

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.

2012: de projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 14 mln).

Innovatieprogramma Kaderrichtlijn Water

Gebied Nationaal
Onderwerp Waterbeheren
Ministerie IenM
Fase Realisatie



Opgave 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.

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. 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 stroomgebiedbeheerplannen). Het innovatieprogramma wordt in 2012 afgerond.

Planning
Oplevering: 2012

Financiën Voor de uitvoering van het Innovatieprogramma is €76 mln beschikbaar. In totaal hebben 64 projecten een financiële bijdrage ontvangen (40 via de eerste tender, 24 via de tweede tender).

De uitvoering van de projecten en uitbesteding van de middelen loopt vrijwel op schema. Door een motie van de Tweede Kamer (Jacobi en Koppejan: 2009-2010, 21501-32, nr. 393) is de uitvoering van een van de projecten (Actief biologisch visstandbeheer als waterkwaliteitsmaatregel) stil komen te liggen en vervolgens stopgezet. De resterende middelen uit dit project zullen als projectoverstijgende middelen worden ingezet voor kennisverspreiding van de resultaten van alle projecten. Hiertoe zullen in overleg met het ministerie van IenM, Deltaris en de STOWA bijeenkomsten worden georganiseerd.

Politiek/bestuurlijk

- Het programma draagt bij aan een haalbare en betaalbare uitvoering van de KRW. Hierdoor 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 draagt bij aan een doorbraak bij de aanpak van diffuse bronnen, relevant voor het Uitvoeringsprogramma diffuse bronnen waterverontreiniging (TK 30535, nr 13).

Uitvoering Het ministerie van IenM is verantwoordelijk; AgentschapNL, een agentschap van het ministerie van EL&I, voert de regeling uit.

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen				•		
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2010: dit programma is nieuw in het MIRT opgenomen.



Synergieprogramma Kaderrichtlijn Water

Gebied	Nationaal
Onderwerp	Waterbeheren
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



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

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

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.

Planning

Start programma: 2010

Oplevering: 2015

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

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen				•		
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2010: dit programma is nieuw in het MIRT opgenomen.

Synergieprogramma Kaderrichtlijn Water

Gebied	Nationaal
Onderwerp	Waterbeheren
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Verbeterprogramma Waterkwaliteit Rijkswateren

Gebied	Nationaal
Onderwerp	Waterbeheren
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave De opgave vanuit de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) is het verbeteren van de chemische en ecologische kwaliteit van grond- en oppervlaktewater. 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.

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

Planning

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

Financiën Voor de uitvoering van het programma is tot en met 2020 € 491 mln beschikbaar.

Politiek/bestuurlijk Het maatregelenpakket en de onderbouwing voor de rijkswateren is opgenomen in het Beheerplan Rijkswateren (BPRW). Dit is, na het doorlopen van de inspraakprocedure in december 2009 vastgesteld, tegelijk met de Stroomgebied-beheerplannen.

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen						
MIRT fase			●			
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën			●	●	●	●
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2009: dit verbeterprogramma is een samenvoeging van bestaande programma's, vooruitlopend 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 Gooimeer), 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.

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

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

Verbeterprogramma Waterkwaliteit Rijkswateren

Gebied Nationaal
Onderwerp Waterbeheren
Ministerie IenM
Fase Realisatie

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



1^e Tranche Actieprogramma Wegen (Beleidskader Benutten)

Gebied Nationaal
Onderwerp Hoofdwegen
Ministerie IenM
Fase Realisatie



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

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

Planning

Start realisatie: vanaf 2008
Alle maatregelen zijn eind 2012 gerealiseerd.

Financiën Taakstellend budget: € 200 mln.

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

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

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

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen				•		
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2010: het programma is nieuw opgenomen in het MIRT.

1^e Tranche Actieprogramma Wegen (Beleidskader Benutten)

Gebied Nationaal
Onderwerp Hoofdwegen
Ministerie IenM
Fase Realisatie

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

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

14. Optimaliseren knooppunt Joure (geschrapd in verband met planstudie A6/A7 Knooppunt Joure)
15. Samenhangend pakket HWN/OWN maatregelen uit VERDER!
16. Optimaliseren knooppunt Oudenrijn
17. Basispakket maatregelen Utrecht West
18. Opstellen regelscenario's in vijf regionale teams (generiek pakket)

19. Bemensen verkeerscentrale voor operationele uitvoering regionaal VM (generiek pakket)
20. Diverse kleine aanpassingen aan instrumentarium in verkeerscentrale (generiek pakket)
21. Incident Management 1 (generiek pakket)
22. Reistijdinformatie in plaats van filekilometers (generiek pakket)





ZSM 1 Spoedwetprojecten & ZSM 2 Benuttingsprogramma

Gebied	Nationaal
Onderwerp	Hoofdwegen
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



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

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

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

Planning

Start realisatie: vanaf 2004

Oplevering: vanaf 2005

Financiën Taakstellend budget € 1.647 mln (voor ZSM 1 en ZSM 2). Dit is exclusief Maarsbergen-Veenendaal.

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning			●			
Financiën	●	●	●	●	●	●
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

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 voor structurele verbreding van de A2 naar 2x3 rijstroken te kiezen en de procedure voor spitsstroken te beëindigen.

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

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

2011: het budget is verhoogd met € 228 mln.

2012: de projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 412 mln).

ZSM 1 Spoedwetprojecten

Gebied Nationaal
Onderwerp Hoofdwegen
Ministerie IenM
Fase Realisatie

A. Wegaanpassingen van structurele aard

NR	WEGNR	PROJECT	MAATREGEL	VAN	NAAR	WAB	START	OPL.
1	A9	Aansluiting Velsen - Raasdorp ¹⁾	spitsstrook en knpt.	2X2	2X3			Gereed
2	A9	Knpt. Raasdorp - Knpt. Badhoevedorp ¹⁾	spits- en weefstrook	1X2	1X3			Gereed
3	A7	Zaanstad - Purmerend	spitsstrook	1X2	1X3			Gereed
4	A12	Zoetermeer - Zevenhuizen	plusstrook	2X2	2X3			Gereed
5	A12	Zevenhuizen - Gouda	plusstrook	2X2	2X3			Gereed
6	A12	Woerden - Gouda ¹⁾	plusstrook	1X3	1X4			Gereed
7	A12	Utrecht - Bunnik ¹⁾	extra rijstrook	2X3	2X4		Gereed	2013
8	A12	Bunnik - Driebergen ¹⁾	plus- en rijstrook	2X2	2X4		Gereed	2013
9	A12	Driebergen - Maarsbergen ¹⁾	plusstrook	2X2	2X3		Gereed	2013
10	A12	Veenendaal - Ede	plus- en weefstrook	2X2	2X3			Gereed
11	A9	Holendrecht - Diemen ¹⁾	spitsstrook	2X2	2X3			Gereed
12	A1	't Gooi ¹⁾	spitsstrook	2X2	2X3		Gereed	2012
13	A1/6	Muiderberg - Almere Stad West ¹⁾	spitsstrook	1X3	1X4			Gereed
14	A1	Diemen - Muidenberg ¹⁾	wisselstrook	1X1	1X2			Gereed

B. Wegaanpassingen van semi-permanente aard ²⁾

NR	WEGNR	PROJECT	MAATREGEL	VAN	NAAR	WAB	START	OPL.
15	A4	Knpt. Badhoevedorp - Knpt. Nieuwe Meer ¹⁾	spits- en weefstrook	2X3	2X4		Gereed	2011
16	A10 zuid	Knpt. Nieuwe Meer - Knpt. Amstel ¹⁾	spits- en weefstrook	2X3	2X4		Gereed	2011
17	A2/A27	Everdingen - Lunetten ¹⁾	spits- en weefstrook	1X2	1X3			Gereed
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			Gereed
29	A50/A	Arnhem Centrum - Knpt. Beekbergen	spitsstrook	2X2	2X3			Gereed
30	A50/A1	Knpt. Beekbergen - Deventer Oost	plusstrook	2X2	2X3			Gereed
31	A50/A1	Heteren - Valburg	spitsstrook	1X2	1X3			Gereed
32	A2	Knpt. Vught - Knpt. Ekkersweijer ⁶⁾	spitsstrook	2X2	2X3			

C. Wegaanpassingen van tijdelijke aard

NR	WEGNR	PROJECT	MAATREGEL	VAN	NAAR	WAB	START	OPL.
33	A2	Knpt. Batadorp - Knpt. Leenderheide	spits- en rijstrook	2X2	2X3			Gereed
34	A67	Knpt. Batadorp - Knpt. Leenderheide	spits- en rijstrook	2X2	2X3			Gereed

1) Project is onderdeel van de Spoedaanpak Wegen.

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

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

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

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

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

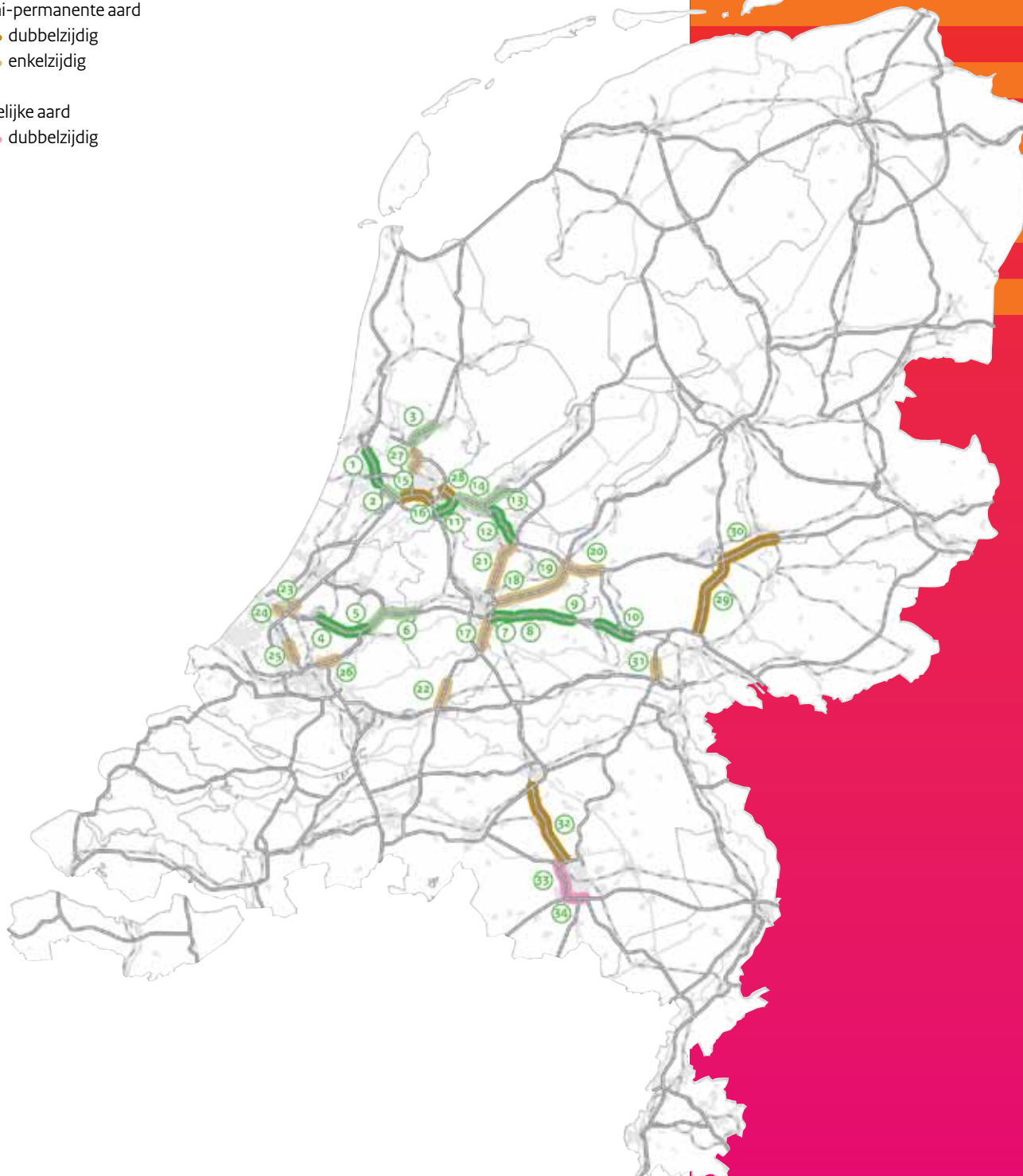
ZSM 1 Spoedwetprojecten

Gebied Nationaal
Onderwerp Hoofdwegen
Ministerie IenM
Fase Realisatie

Structurele aard
— dubbelzijdig
— enkelzijdig

Semi-permanente aard
— dubbelzijdig
— enkelzijdig

Tijdelijke aard
— dubbelzijdig



ZSM 2 Benuttingsprogramma

Gebied Nationaal
Onderwerp Hoofdwegen
Ministerie IenM
Fase Realisatie

Projecten ZSM 2

NR	WEGNR	PROJECT	MAATREGEL	VAN	NAAR	TB	START	OPL.
1	A1	Laren - Eemnes ¹⁾						
2	A1	Eemnes - Eembrugge ²⁾		1x2	1x3			
3	A1/A28	Knpt. Hoevelaken ³⁾	extra rijstrook	1x2	1x3			
4	A1/A35	Azelo - Buren	weefstrook	1x2	1x3			Gereed
5	A2	Leenderheide - Valkenswaard ⁴⁾	extra rijstrook	1x2	1x3			Gereed
6	A6	Knpt. Emmeloord en aansl. 4, 5 en 10	verb. aansluitingen	nvt	nvt			Gereed
7	A20	Knpt. Gouwe (aansluiting Moordrecht)	verpl. aansluiting	nvt	nvt		2012	2016
8	A12	Gouda - Woerden ⁴⁾	extra rijstrook	1x3	1x4		Gereed	2012
9	A12	Woerden - Knpt. Oudenrijn ⁴⁾	extra rijstrook	1x3	1x4			Gereed
10	A27/A28	Knpt. Lunetten - Knpt. Rijnsweerd ⁴⁾	extra rijstrook	1x4	1x6		Gereed	2011
11	A12	Knpt. Waterberg - Velperbroek ⁴⁾	extra rijstrook	2x2	2x3		Gereed	2013
12	A15	Papendrecht - Sliedrecht Oost (Hardinxveld - Giessendam) ⁵⁾	extra rijstrook	1x2	1x3			
13	A28	Knpt. Hattemerbroek - Knpt. Lankhorst ⁴⁾	extra rijstrook	2x2 2x3	2x3 2x4			Gereed
14	A28/A32	Knpt. Lankhorst	knooppunt	nvt	nvt			Gereed
15	A50	Valburg - Grijsoord	extra rijstrook	2x2	2x3			Gereed
15a	A50	Knpt. Ewijk en Valburg	knooppunt	nvt	nvt			Gereed
16	A58	Eindhoven (Knpt. Batadorp) - Oirschot	extra rijstrook	1x2	1x3			Gereed
17	A12	Maarsbergen - Veenendaal incl. aansluiting Veenendaal ⁴⁾	plusstrook	2x2	2x3		Gereed	2013
18	A12/A18	Knpt. Oud-Dijk	extra rijstrook	1x1	1x2			Gereed
19	A28	Den Dolder - De Uithof ⁵⁾	form. spitsstrook	1x2	1x3			
20	A2	Den Bosch - Eindhoven ⁴⁾	extra rijstrook	2x2	2x3	Gereed	2011	2013

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

2) Project vervalt. Verbreding 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.


File Top 50

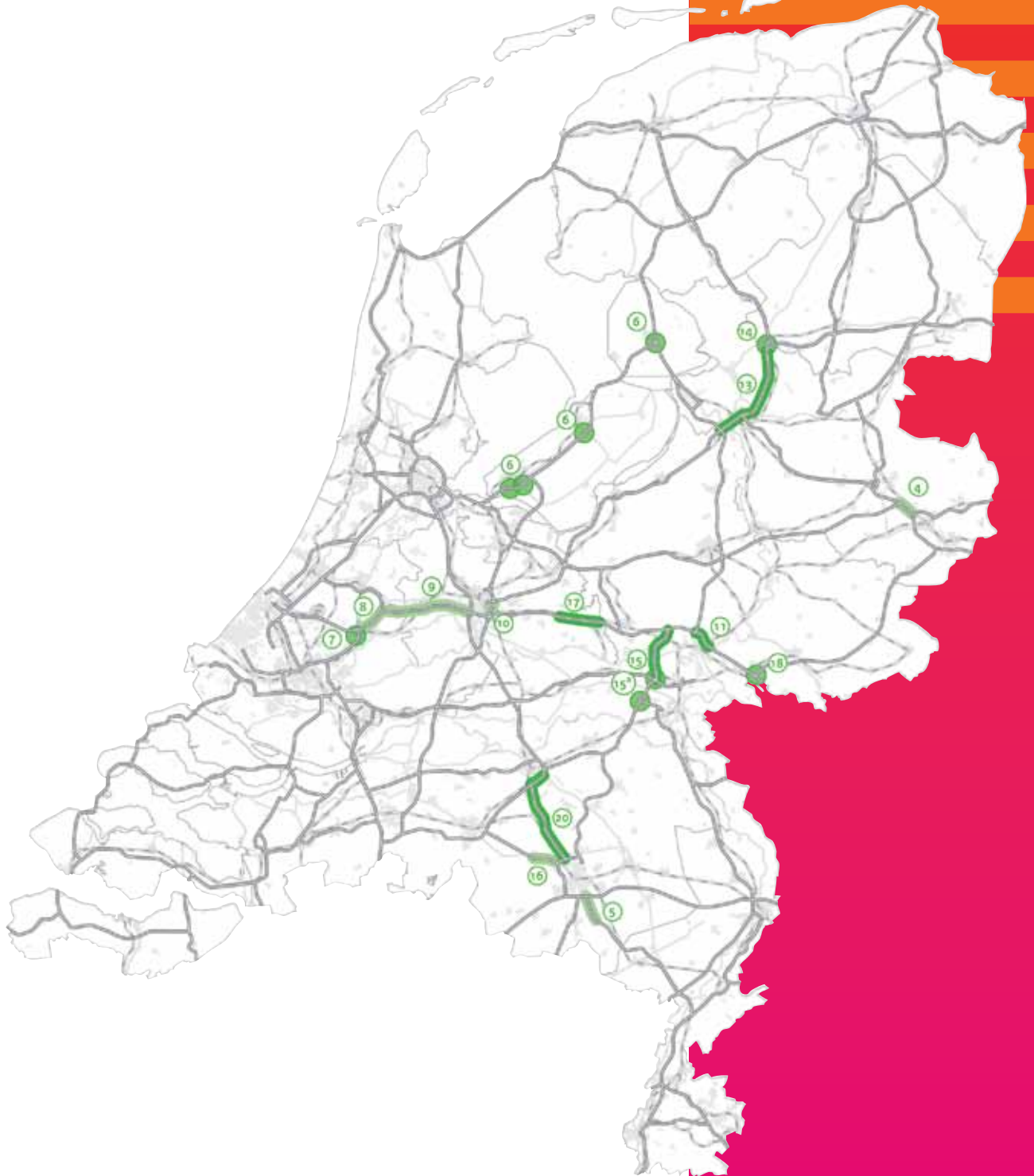
Projecten die een bijdrage leveren aan het oplossen van onderstaande knelpunten.

NR	WEGNR	PROJECT	KNELPUNTEN
ZSM 1			
1	A9	Aansluiting Velsen - Raasdorp	19 en 49
6	A12	Woerden - Gouda	10 en 16
7	A12	Utrecht - Bunnik	3
11	A9	Holendrecht - Diemen	33
12	A1	't Gooi	27
14	A1	Diemen - Muiderberg	21 en 47
15	A4	Knpt. Badhoevedorp - Knpt. Nieuwe Meer	24
ZSM 2			
8	A12	Gouda - Woerden	45
15	A50	Valburg - Grijsoord	20 en 38

ZSM 2 Benuttingsprogramma

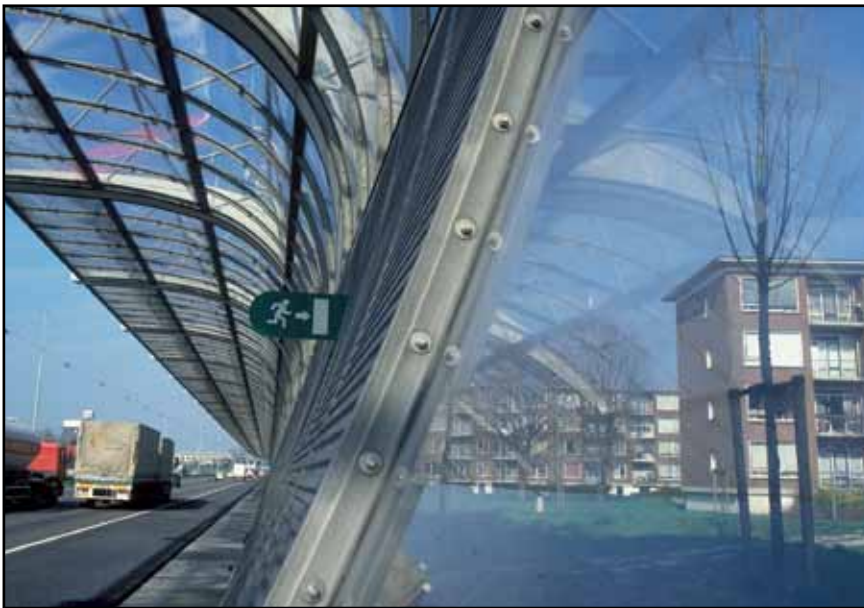
Gebied Nationaal
Onderwerp Hoofdwegen
Ministerie IenM
Fase Realisatie

- Maatregel
- dubbelzijdig
 - enkelzijdig
- 



Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPG)

Gebied	Nationaal
Onderwerp	Hoofdwegen en spoorwegen
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



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

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

Planning

Start voorbereiding uitvoering: 2009
Start realisatie: na het in werking treden van de nieuwe geluidwetgeving (Swung-1), omdat deze de basis biedt voor de voorbereiding en realisatie van de saneringsmaatregelen.

Oplevering: divers; uiterlijk 10 jaar na het in werking treden van Swung-1 (door koppeling aan groot onderhoud zoals vervanging van wegdekken en spoorvernieuwing kan de realisatie in enkele situaties later plaatsvinden).

Doelstelling Tien jaar na het inwerking treden van het wetsvoorstel Swung-1 wordt de saneringsoperatie afgerond en zijn voor alle woningen met een te hoge geluidbelasting doelmatige geluidreducerende maatregelen gerealiseerd.

Financiën Programmabudget: € 871 mln, waarvan € 18 mln voor rijkswegen en € 453 mln voor hoofdspoorwegen.

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

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

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen				•		
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning				•	•	
Financiën						
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2010: het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

2011: bij het tijdschema is aangegeven dat start realisatie van dit programma gekoppeld is aan het in werking treden van de nieuwe geluidwetgeving (Swung-1), en dat realisatie van bepaalde maatregelen gekoppeld is aan het schema voor groot onderhoud zoals het vervanging van de bestaande wegdekken en spoorvernieuwing.

2012: de start van de realisatie van dit programma is gekoppeld aan het in werking treden van de nieuwe geluidwetgeving (Swung-1) en realisatie van bepaalde maatregelen is gekoppeld is aan het schema van groot onderhoud. De projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het programmabudget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 80 mln).



Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO)

Gebied Nationaal
Onderwerp Natuur
Ministerie IenM
Fase Realisatie



Opgave Om flora- en faunasoorten in staat te stellen op lange termijn te overleven en zich te ontwikkelen, zijn behoud van leefgebieden en mogelijkheden om zich te kunnen verplaatsen tussen leefgebieden essentieel. Binnen de door het Rijk gestelde kaders realiseren de provincies uiterlijk in 2018 de herijkte nationale Ecologische Hoofdstructuur (EHS), een provincie- en landsgrens-overschrijdend natuurnetwerk. Autowegen, spoorwegen en waterwegen zijn belangrijke oorzaken van versnippering van natuur en landschap. Het treffen van ontsnipperende maatregelen aan de rijksinfrastructuur is een belangrijk middel om de EHS te realiseren.

Oplossing Het Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO) is het beleidskader om versnippering, veroorzaakt door bestaande rijksinfrastructuur, op effectieve wijze op te lossen door maatregelen zoals ecoducten, faunatunnels of diervriendelijke oevers. Dit gebeurt door een gebiedsgerichte benadering waarbij samenwerking met provincies, uitvoerende diensten en terreinbeheerders centraal staat. In het MJPO zijn per provincie alle ontsnipperingsknelpunten opgenomen die een belangrijke belemmering vormen voor de realisering van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS).

Doelstelling In 2018 zijn de belangrijkste barrières voor de EHS, veroorzaakt door rijkswegen, spoorwegen en rijkswaterwegen opgeheven.

Financiën Het MJPO wordt gefinancierd door de ministeries van EL&I en I&M. EL&I heeft tot 2011 via het Investeringsbudget Landelijk gebied (ILG) bijgedragen aan maatregelen die met name bedoeld zijn om tussen grote natuurgebieden robuuste verbindingzones aan te leggen. In de herijkte EHS zijn deze geschapt (EHS wordt vermoedelijk deze zomer herijkt). IenM reserveert voor de periode vanaf 2005 tot en met 2018 voor ontsnipperende maatregelen aan de rijksinfrastructuur € 250 mln, waarvan tot en met 2014 € 150 mln al is belegd.

Uitvoering Het MJPO is opgesteld door de ministeries van IenM en EL&I (voormalig VenW, VROM en LNV). Het ministerie van IenM is verantwoordelijk voor de uitvoering en neemt tevens het initiatief tot de jaarlijkse actualisatie van de programmering. De kaart hiernaast geeft een overzicht van de stand van zaken voor de knelpunten per 1 januari 2011.

Projecthistorie

'07 '08 '09 '10 '11 '12

Algemeen

MIRT fase

Opgave

Oplossing

Planning

Financiën

Pol./Best.

Toelichting op de wijzigingen

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

Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO)

Gebied Nationaal
Onderwerp Natuur
Ministerie IenM
Fase Realisatie

Stand van zaken eind 2010

- Knelpunt
- Knelpunt gereed
- ◐ Knelpunt gedeeltelijk gereed
- Knelpunten prioritair
- Rijkswegen
- - - Spoorlijnen
- Vaarwegen
- ▭ Provinciegrenzen
- Oorspronkelijke Ecologische Hoofdstructuur (1990)



Grensoverschrijdend spoorvervoer

Gebied	Nationaal
Onderwerp	Spoorwegen personen
Ministerie	lenM
Fase	Planstudie



Opgave Naar aanleiding van de initiatiefnota 'Grenzeloos Genoegen' is in de Beleidsbrief aan de Tweede Kamer van 26 november 2008 geconstateerd dat meer aandacht noodzakelijk is voor grensoverschrijdende treinverbindingen. Mede tegen de achtergrond van de Mobiliteitsaanpak 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. In het Regeerakkoord is de ambitie van het kabinet verwoord. Er komt een grensoverschrijdende ontwikkeling van het treinverkeer in grensregio's waaronder aansluiting op buitenlandse hogesnelheidslijnen. Daarnaast worden de grensregio's beter bereikbaar voor treinverkeer.

Oplossing Eén van de oplossingsrichtingen betreft mede-investeringen van lenM in de ontwikkeling van grensoverschrijdende regionale treinverbindingen. Door decentrale overheden wordt thans gestudeerd op meerdere mogelijkheden voor grensoverschrijdend spoorvervoer. Dit heeft tot de start geleid van de pilot Hengelo-Bad Bentheim op 12 december 2010. lenM draagt € 1,7 mln bij aan deze 3 jaar durende pilot. Daarnaast draagt lenM € 6 mln bij aan de verbinding Maastricht-Lanaken. In opdracht van het ministerie van lenM wordt een gecombineerde verkenning- en planstudie voor Heerlen -

Herzogenrath uitgevoerd. Voor dit project is € 23,8 mln beschikbaar.

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

Financiën Taakstellend budget: € 43 mln (incl. BTW).

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

Naar aanleiding van het amendement Koopmans/Cramer (TK 32123 A, nr 16) is een bedrag van € 23,8 mln toegevoegd aan het budget. Dit budget wordt, met het oog op een snelle verbinding tussen Sittard en Aken, ingezet voor de optimalisering van het traject Sittard-Heelen-grens (Aken), waaronder in ieder geval de aanleg van een tweede geëlektrificeerd spoor tussen Heerlen en Heerlen de Kissel.

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen				•		
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën					•	•
Pol./Best.					•	

Toelichting op de wijzigingen

2010: het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

2011: het project is aangepast naar aanleiding van het amendement Koopmans/Cramer (TK 32123 A, nr 16).

2012: het projectbudget is verlaagd als gevolg van de overboeking naar hoofdstuk XII (BDU) ten behoeve van de bijdrage aan de pilot Hengelo-Bad Bentheim.



Programma Hoogfrequent Spoorvervoer

Gebied	Nationaal
Onderwerp	Spoorwegen goederen personen
Ministerie	IenM
Fase	Planstudie



Opgave De LMCA Spoor heeft inzicht gegeven in de kansen en mogelijkheden van hogere frequenties op het spoor en het verwerken van het groeiende goederenvervoer.

Oplossing Er zijn vier speerpunten:

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

Op basis van de voorkeursbeslissing PHS (op grond van de planstudies) zijn er nu de volgende werkpakketten (zie ook de 5^e voortgangsrapportage van 11 maart 2011):

- Reizigerscorridor Alkmaar-Amsterdam
- Reizigerscorridor Amsterdam-Utrecht-Eindhoven
- Reizigerscorridor Schiphol-Utrecht-Arnhem/Nijmegen
- Reizigerscorridor Den Haag-Rotterdam-Breda
- Reizigerscorridor Breda-Eindhoven
- Routering goederenvervoer Zuid Nederland
- Routering goederenvervoer Oost Nederland

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

kamerdebat diverse studies gaande over een nog intensiever gebruik van de Betuweroute, mogelijkheden van de binnenvaart en een lange termijn perspectief goederenvervoer.

Planning Diverse OTB's/TB's/MER's: vanaf 2012 (afhankelijk per werkpakket). Start realisatie: vanaf 2012 (afhankelijk per werkpakket).

Financiën Voor PHS is een programmabudget beschikbaar van in totaal € 2.841 mln (incl. externe veiligheid, geluid, overwegen, transfer, ketenvoorzieningen, onderhoud, onzekerheidsmarge 40%). Dit is excl. OV SAAL en spoorcorridor Delft en incl. sporendriehoek Noord-Nederland (conform motie Koopmans (TK 27658, nr 41)).

Politiek/bestuurlijk Zoals toegezegd in het AO van 2 oktober 2008 is vóór de zomer 2010, op 4 juni 2010, door het kabinet een voorkeursbeslissing genomen over de invulling van PHS. (TK 32404, nr 1). Dit is tevens de vierde voortgangsrapportage. Het betreft een besluit over de vier planstudies PHS. Gelet op de onderlinge samenhang van maatregelen en corridors en het behoud van flexibiliteit, is PHS vooralsnog niet opgesplitst in losse projectbladen voor de vier specifieke planstudies. Voor de sporendriehoek Noord-Nederland (deel RSP) en OV SAAL zijn vanwege de separate besluitvormingstrajecten wel aparte projectbladen opgenomen.

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen						
MIRT fase			●			
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						●
Pol./Best.			●	●	●	

Toelichting op de wijzigingen

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

2011: op 4 juni 2010 heeft het kabinet een voorkeursbeslissing genomen over de invulling van PHS. Hiermee is een integraal maatregelpakket gemoeid van in totaal circa € 3 mld (excl. OV SAAL, sporendriehoek Noord Nederland). In dit bedrag is tevens extra onderhoud opgenomen.

2012: de voorkeursbeslissing is op 7 oktober en 4 november 2010 in de Tweede Kamer behandeld. De uitwerkingsfase in januari 2011 gestart, waarbij ook de diverse aangenomen moties in het kamerdebat worden betrokken. In het Regeerakkoord zijn taakstellingen afgesproken voor bovenwettelijke inpassing, aanpassing omgevingsrecht en toepassing PPS. Voor dit project betreft het een bedrag van € 194 mln. Intentie is dat deze taakstellingen op PHS worden gerealiseerd. Daarnaast is een bedrag van € 4,6 mln toegevoegd van IF 14.03.01 Concrete projecten ten behoeve van de planstudie sporendriehoek Noord Nederland Groningen-Leeuwarden. Voor de periode 2012-2020 is totaal € 4,1 mln overgeboekt naar HXII omdat vanaf 2012 materiële en personele uitgaven daarop worden verantwoord.

Programma Hoogfrequent Spoorvervoer

Gebied	Nationaal
Onderwerp	Spoorwegen goederen personen
Ministerie	IenM
Fase	Planstudie

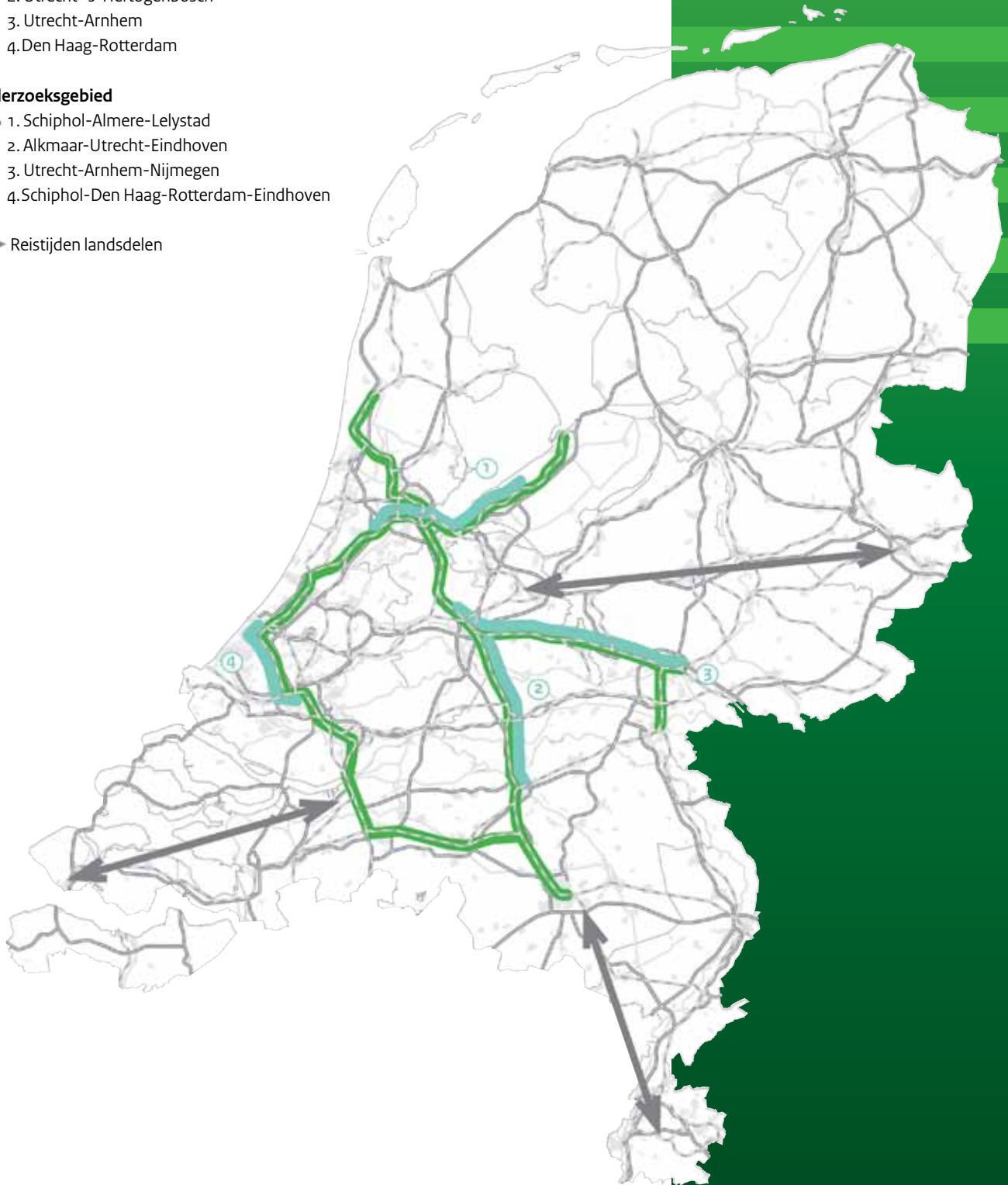
Studiegebied

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

Onderzoeksgebied

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

↔ Reistijden landsdelen



AKI-plan en veiligheidsknelpunten

Gebied	Nationaal
Onderwerp	Spoorwegen personen
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



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

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

Oplossing Ingezet wordt op maatregelen die naar verwachting het meest kosten/baten-effectief zijn. In 2002 is als voortzetting van het AKI-veiligheidsknelpunten programma het Programma Verbetering Veiligheid Overwegen (PVVO) opgesteld. Dit programma is in 2005 geëvalueerd en geactualiseerd voor de periode 2005-2010 (zie TK 29893, nr 4 en nr 80). ProRail heeft in 2010 een nieuw plan van aanpak opgesteld gericht op het verder verbeteren van de overwegveiligheid. In het actieplan komen kosteneffectieve maatregelen aan de orde gericht op veiligheid op overwegen.

Verbeteringen worden uitgevoerd middels afronding van de lopende PVVO projecten en de maatregelen zoals opgenomen in het actieplan 'uitwerking overwegenbeleid 2010-2020'. Voor verbetering van de overwegveiligheid worden waar nodig ook middelen beschikbaar gesteld in het kader van lopende MIRT projecten zoals NaNov (goederenroute Elst-Deventer-Twente) en PHS. In het kader van deze projecten krijgt de overwegproblematiek de nodige aandacht.

Planning Realisatie: 2001-2015

Financiën Taakstellend budget: € 366 mln.

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën	•	•	•	•	•	
Pol./Best.						

Toelichting op de 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 samenhang, overgeheveld naar art. 12.03 (project aansluiting Moordrecht). Realisatie zal via dat artikel onderdeel plaatsvinden. Het beleid m.b.t. het opheffen van overwegen is aangescherpt (TK 29893, nr 68). Overwegen blijven open voor zover veiligheid dit toelaat.

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 ongevalsgewoelige overweg van Nederland-door een ongelijkvloerse spoorwegovergang voor het snel- en langzaam verkeer).

2011: PVVO (voorheen AKI-plan en veiligheidsknelpunten) is afgerond. Nog enkele projecten in uitvoering.

Gebied	Nationaal
Onderwerp	Spoorwegen personen
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



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

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

1. Ontwikkeling van (ETCS) beveiligingssyste-
men voor een veilige afwikkeling van het
treinverkeer.
2. Ontwikkeling van beheersingssyste-
men 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 geïmplemen-
teerd en operationeel.
4. Ontwikkeling van tractie energievoorzie-
ning 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.

Planning

Start realisatie: 1999

Oplevering: divers; de deelsystemen 3 en 4
zijn inmiddels opgeleverd en afgesloten.

Deelsystemen 1 en 2 zullen naar verwachting

in 2012 worden opgeleverd en afgesloten.

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 De spoorsector heeft
eind 2010 bij het ministerie van IenM een
subsidieverzoek met plan van aanpak
ingediend om een implementatievoorstel
voor de bredere invoering van ERTMS op te
stellen. Dat moet in 2013 worden afgerond.
Een nadere beschrijving hiervan is te vinden
onder het MIRT-project ERTMS-pilot
Amsterdam-Utrecht en ERTMS-
expertisecentrum.

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën		•	•			
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2008: het taakstellend budget is inclusief
BTW.

2009: de deelprojecten met betrekking tot
de invoering van GSM-R en de ontwikke-
ling 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 ingebruikna-
mes 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.

ERTMS-pilot Amsterdam-Utrecht en ERTMS expertisecentrum

Gebied	Nationaal
Onderwerp	Spoorwegen personen
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave In het kader van het MIRT-project Integrale spooruitbreiding Amsterdam-Utrecht is op dit traject het treinbeveiligings-systeem ERTMS aangelegd. Over de te volgen aanpak bij de verdere implementatie van ERTMS op de landelijke hoofdspoorweginfrastructuur is nog geen eensluitende visie. Op basis van een maatschappelijke kosten/baten-analyse van verschillende ERTMS-implementatiestrategieën is gebleken dat het wenselijk is om meer praktijkervaring op te doen met ERTMS, alvorens te besluiten over de te volgen ERTMS-implementatiestrategie. Het ERTMS-traject Amsterdam-Utrecht lijkt hiervoor het meest geschikt.

Oplossing Een aantal treinen zal voorzien worden van ERTMS. Door uitvoering van baan-trein-integratie-testen zullen hiervoor 'Vergunningen Voor Indienststelling' worden verkregen. Vervolgens zullen deze treinen op het traject Amsterdam-Utrecht onder ERTMS gaan rijden met maximum snelheden van 160 km/uur. De praktijkervaring en expertise op het gebied van ERTMS die hiermee wordt opgedaan zal gebruikt worden om verschillende ERTMS-implementatiestrategieën te beoordelen op kosten en baten. Op basis hiervan zal een ERTMS-implementatievoorstel worden gemaakt.

Planning

Start realisatie: 2011

Oplevering: 2013

Financiën

Taakstellend budget: € 47 mln .

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

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen						●
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2012: het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Intensivering Spoor in Steden, fase 1 en fase 2

Gebied	Nationaal
Onderwerp	Spoorwegen personen
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



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

Oplossing Er is in eerste instantie € 300 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) zijn gehandhaafd, waarbij de plannen tenminste moesten scoren op Stedelijke bereikbaarheid en één van de andere criteria. Het gemeentebestuur moet onveranderd aantonen dat het project voor honderd procent financieel gedekt is, inclusief een IenM-uitkering van ten hoogste 25%.

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

Planning

Start realisatie: divers

Oplevering: divers

Financiën Taakstellend budget tranche I: € 245 mln. De middelen voor tranche II zijn overgeboekt naar het Gemeentefonds.

Projecthistorie

'07 '08 '09 '10 '11 '12

Algemeen

MIRT fase

Opgave

Oplossing

Planning

Financiën



Pol./Best.

Toelichting op de wijzigingen

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

2011: resterend deel tranche I is ingezet als dekking voor het project Spoorzone Ede en de middelen voor tranche II (€ 143,6 mln) zijn overgeboekt naar het Gemeentefonds.

Kleine stations

Gebied	Nationaal
Onderwerp	Spoorwegen personen
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



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

Oplissing 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. IenM toetst of alle kosten van aanleg, inpassing in de dienstregeling én beheer zijn gedekt, alsmede of de bediening van het nieuwe station is gegarandeerd.

De kosten van het basisstation zijn in dat geval subsidiabel ten laste van het programma Aanleg nieuwe stations tot een maximum van € 6,4 mln 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.

Planning

Start realisatie: divers
Oplevering: divers

Financiën Decentrale financiering. Subsidiebronnen MIRT:

- Programma Aanleg nieuwe stations: budget € 80 mln;
- Projectbudget VleuGel/RandstadSpoor;
- Projectbudget RegioNet.

Politiek/bestuurlijk In het voortgezet AO Nieuwe stations dd. 19-5-2010 (TK 31801, nr 9) is toegezegd de initiatieven voor nieuwe stations onder de decentrale overheden te inventariseren. Uit de inventarisatie blijkt dat onder de decentrale overheden plannen zijn voor een zestigtal nieuwe stations voor de periode na 2013. Over deze inventarisatie is de Kamer geïnformeerd door de minister van IenM (TK 31801, nr 7).

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen			•			
MIRT fase						
Opgave						
Oplissing					•	
Planning						
Financiën				•	•	
Pol./Best.					•	•

Toelichting op de wijzigingen

2009: projectblad is nieuw opgenomen in het MIRT.

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

2011: in het kader van het Actieprogramma 5% groei op het spoor loopt een planstudie naar de mogelijkheid van een station Keukenhof. Vanuit het actieprogramma is naar aanleiding van deze planstudie een bedrag van € 5 mln toegevoegd aan het budget voor de aanleg van Kleine Stations.

2012: verlaging van het programmabudget met € 1 mln wordt veroorzaakt door het niet meer opnemen van gerealiseerde en formeel vastgestelde planstudie-uitgaven.

Kleine stations

Gebied	Nationaal
Onderwerp	Spoorwegen personen
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie

Nieuw geopende en te openen stations (aanlegbesluit/subsidiebesluit)

Planstudies en projectstudies ProRail naar nieuwe stations

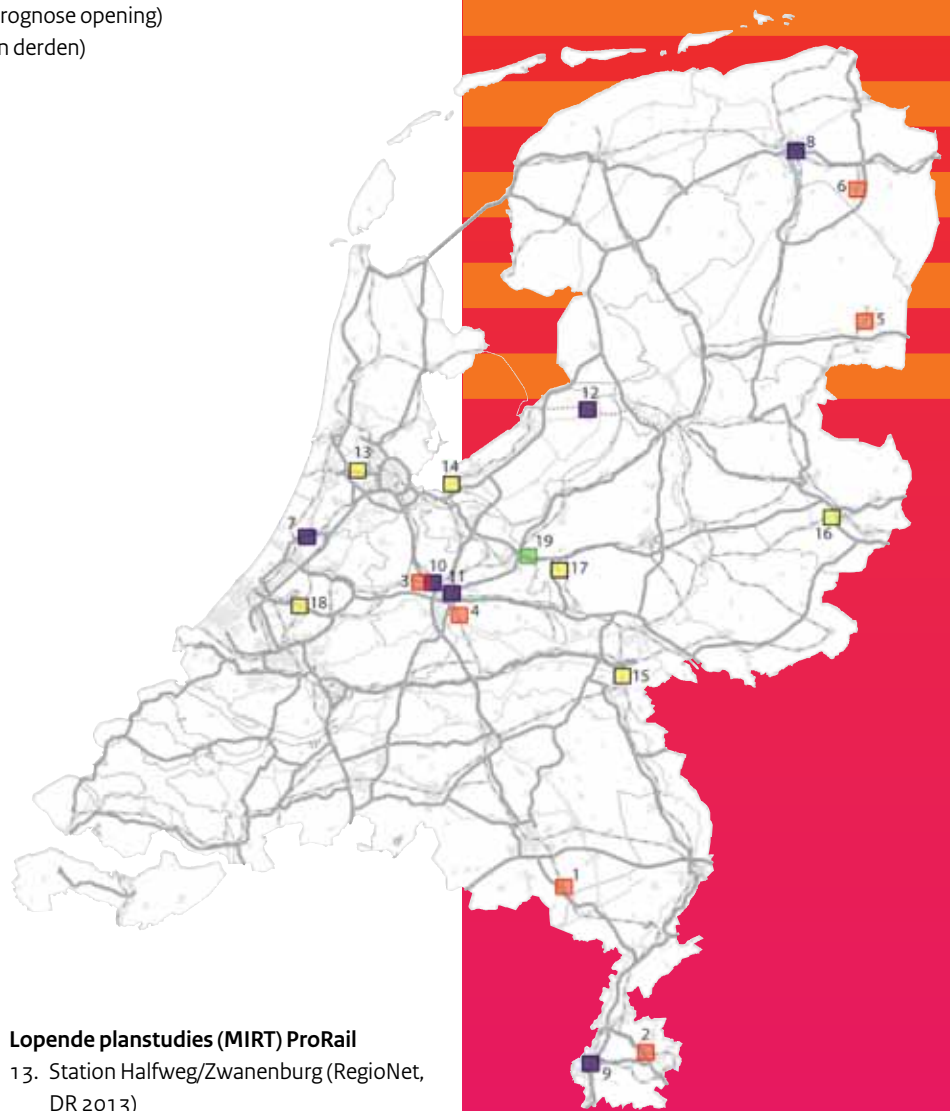
- Geopende stations 2010-2011
- MIRT aanleg-/subsidiebesluit 2010-2011 (incl. prognose opening en rijksbijdrage)
- Lopende planstudies (MIRT) ProRail (MIRT, prognose opening)
- Lopende planstudies ProRail (in opdracht van derden)

Geopende stations 2010-2011

- Station Maarheeze, geopend juni 2010. Bijdrage van €1,75 mln (incl. BTW) uit budget File-proof
- Station Heerlen Woonboulevard, geopend juni 2010. Bekostigd door provincie ten laste van projectbudget lightrail Zuid-Limburg
- Station Utrecht Terwijde (definitief), geopend december 2010. Integraal onderdeel van projectbeschikking MIRT-VleuGel/RandstadSpoor
- Station Houten Castellum (definitief), geopend december 2010. Integraal onderdeel van projectbeschikking MIRT-VleuGel/RandstadSpoor
- Station Emmen Zuid (verplaatsing Emmen Bargeres), geopend mei 2011. MIRT bijdrage uit programma aanleg nieuwe stations €1,52 mln ex BTW
- Station Veendam geopend mei 2011. Bijdrage uit Regiospecifiek pakket Noorden des Lands

MIRT aanleg-/subsidiebesluit 2010-2011 (incl. prognose opening en rijksbijdrage)

- Station Sassenheim, opening december 2011 (DR 2012). MIRT bijdrage uit programma aanleg nieuwe stations €5,85 mln ex BTW
- Station Groningen Europapark (definitief), opening DR 2012. MIRT bijdrage uit programma aanleg nieuwe stations € 5,3 mln ex BTW
- Station Maastricht Noord, opening juni 2012. MIRT bijdrage uit programma aanleg nieuwe stations € 4,6 mln incl BTW
- Station Utrecht Leidsche Rijn Centrum, opening december 2012
- Station Utrecht Vaartsche Rijn, opening 2015. Integraal onderdeel van projectbeschikking MIRT-VleuGel/RandstadSpoor
- Station Dronten (DR 2013, projectbudget Hanzelijn)



Lopende planstudies (MIRT) ProRail

- Station Halfweg/Zwanenburg (RegioNet, DR 2013)
- Station Almere Poort (RegioNet, DR 2013)
- Station Nijmegen Lent (Programma aanleg nieuwe stations, definitief station. DR 2013)
- Station Hengelo Gezondheidspark (DR 2013, onder voorbehoud sluiten projectovereenkomst)
- Station Barneveld Zuid (DR 2013)
- Station BleiZo (Programma aanleg nieuwe stations, DR 2014)

Lopende projectstudies ProRail (in opdracht van derden)

- Station Hoevelaken (DR 2013, afhankelijk van bestemmingplanprocedure)

Actieplan 'Groeï op het spoor'

Gebied	Nationaal
Onderwerp	Spoorwegen
Ministerie	IenM
Fase	Beheer en onderhoud



Opgave Het Actieplan 'Groeï op het Spoor' is opgesteld in 2007 als uitwerking van het regeerakkoord Balkenende IV en heeft een looptijd van 2008-2012 en zet in den brede in op het aantrekkelijker maken van de trein voor meer reizigers. Het Actieplan had als ambitie een jaarlijkse groei van 5% van het aantal reizigerskilometers per trein, overeenkomstig de groei van het aantal reizigerskilometers per spoor in 2005 en 2006.

Oplossing Gedurende de periode 2008-2012 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 (TK 29644, nr 85). In 2010 is gekeken naar de voortgang van het Actieplan in de midterm-review. Daarop is op 18 februari 2010 het Nieuwe Actieplan (TK 29984, nr 216) gepresenteerd, dat voortbordurt op het bestaande actieplan. De maatregelen uit het Nieuwe Actieplan vormen een integraal pakket. Deze maatregelen dragen structureel bij aan de groei, zijn binnen enkele jaren uitvoerbaar en worden gedragen 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 aanleg van extra fietsenstallingen en P+R-terreinen,

aanpak van weesfietsen en veraangenamen van wachtruimtes op stations.

- Informatievoorziening: bijvoorbeeld verbetering van informatievoorziening op stations en treintraining voor senioren.
- Treinaanbod: bijvoorbeeld extra treinen in de daluren en in de spits.
- Kaartjes en kennismaking: bijvoorbeeld vervolgaanbod voor pas-afgestudeerden.
- Spreiding van mobiliteit: bijvoorbeeld mobiliteitsanalyses voor bedrijven en individuele reizigers.

Planning

2007: opstellen Actieplan
2008-2012: uitvoeren Actieplan

Financiën Voor de maatregelen is in totaal circa €175 mln beschikbaar. In het Actieplan is dit budget toegedeeld aan de 29 maatregelen. Gaandeweg vindt en heeft er een nadere invulling van de budgetten plaatsgevonden 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. Het actieplan is bijgesteld en aangeboden aan de Kamer bij de brief van 18 februari 2010 (behandeld 24 maart 2010). Tweemaal per jaar wordt de voortgang gerapporteerd aan de Tweede Kamer (samen met PHS/OV-SAAL).

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen			•			
MIRT fase						
Opgave						•
Oplossing						•
Planning						
Financiën						•
Pol./Best.					•	

Toelichting op de wijzigingen

2009: het actieplan is nieuw opgenomen in het MIRT.

2011: het Actieplan is geactualiseerd o.b.v. de Midterm Review en aan de Tweede Kamer aangeboden.

2012: het huidige regeerakkoord bevat een subsidietaakstelling. Voor de invulling hiervan zijn enkele maatregelen uit het Actieplan beëindigd en uitgesteld wat betekent dat ca €35 mln niet aan de groeiambitie voor de periode 2008-2012 zal worden uitgegeven (budget is dus met €35 mln verlaagd). Hierover is de Tweede Kamer met de 'vijfde voortgangsrapportage PHS en Actieplan Groei op het Spoor' geïnformeerd. Concreet betekent dit dat in het kader van de maatregel 'kaartsoorten en kennismakingsacties' twee in ontwikkeling zijnde kortingsacties om nieuwe doelgroepen kennis te laten maken met het reizen per trein, niet worden doorontwikkeld. Van alle maatregelen uit het Actieplan waren deze kortingsacties het minst structureel. Daarnaast is de uitvoering van de maatregel 'shuttleservices tussen stations en bedrijfslocatie' gestopt omdat tijdens de uitvoering is gebleken dat er toch geen blijvend effect van de maatregelen viel te verwachten.

Bovenbouwvernieuwing

Gebied	Nationaal
Onderwerp	Spoorwegen
Ministerie	IenM
Fase	Beheer en onderhoud



Opgave 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.

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. Nadere informatie over bovenbouwvernieuwingen wordt gegeven in het jaarlijkse beheerplan van ProRail.

Planning

Start uitvoering: 2004
Oplevering: divers

Financiën Raming kosten: € 1,3 mld (periode 2011-2016).

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën		•	•		•	
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2008: het taakstellend budget is inclusief BTW.

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

2011: budget is verlaagd i.v.m. het verwerken van de taakstellende efficiencykorting.

Project Reistijdverbetering

Gebied	Nationaal
Onderwerp	Spoorwegen
Ministerie	IenM
Fase	Beheer en onderhoud



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

Oplissing In de brief aan de Tweede Kamer van 18 december 2006 (TK 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 wachtpoor bij Beilen (€ 4,8 mln).
- Infrastructurele versnellingsmaatregelen op het baanvak Sittard-Heerlen (€ 23,8 mln).

Daarnaast zijn maatregelen voorgesteld met betrekking tot rijden met 160 km/uur op daarvoor reeds geschikte baanvakken (Den Haag-Hoofddorp, Amsterdam-Utrecht, Boxtel-Eindhoven en de Flevolijn).

Planning

Start uitvoering: 2007
Oplevering: vanaf 2008

Financiën Taakstellend budget: € 19,7 mln.

Politiek/bestuurlijk Het budget voor de infrastructurele reistijdverbetermaatregelen bij de begroting voor 2007 vastgelegd (amendement Van Hijum/Dijksma, TK 30800 A, nr 18).

Brieven: 18 december 2006 (TK 29984, nr 82) over de aangekondigde maatregelen.

21 januari 2008 (TK 29984, nr 115) over nadere invulling van het pakket infrastructurele maatregelen. Op 10 april 2008 heeft de Kamer ingestemd met de voorgestelde maatregelen bij Deventer, Beilen en Sittard-Heerlen.

Conform amendement Slob c.s. (TK 32500 A, nr. 65) zijn middelen uit dit budget ter beschikking gesteld voor de inbouw van ERTMS-apparatuur in treinen en voor de systeemontwikkeling van toepassingen die gebruik maken van ERTMS-componenten. Het doel hiervan is de spoorprestaties te verbeteren en de implementatie van ERTMS te versnellen.

Conform de afspraken uit het bestuurlijk overleg MIRT najaar 2010 worden de middelen voor het project Wachtpoor Meppel ingezet voor verlenging van het wachtpoor Meppel en toegevoegd aan de motie Koopmans (TK 27658, nr. 41). Dit gezien de grotere flexibiliteit die Meppel biedt ten behoeve van het conflictvrij plannen van reizigers- en goederenverkeer.

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplissing						
Planning						
Financiën		•		•	•	•
Pol./Best.					•	

Toelichting op de wijzigingen

2008: het taakstellend budget is inclusief BTW.

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

2011: budget is naar aanleiding van amendement Koopmans/Cramer (TK 32123 A, nr 16) verlaagd met € 23,8 mln. Deze middelen zijn toegevoegd aan het project Grensoverschrijdend Spoorvervoer (IF 13.05.01) en worden ingezet voor de optimalisering van het traject Sittard-Heerlen-Grens(-Aken).

2012: budget is naar aanleiding van amendement Slob c.s. (TK 32500 A, nr. 65) verlaagd met € 37,5 mln en in aanvulling daarop met € 9,3 mln. Deze middelen worden ter beschikking gesteld van het project ERTMS-pilot Amsterdam-Utrecht en ERTMS-expertisecentrum. Budget is met € 6 mln verlaagd door de middelen voor wachtpoor Beilen in te zetten voor het wachtpoor Meppel en deze toe te voegen aan de middelen voor de motie Koopmans ((TK 27658, nr. 41).



Punctualiteits-/ capaciteitsknelpunten tweede fase Herstelplan Spoor

Gebied	Nationaal
Onderwerp	Spoorwegen
Ministerie	IenM
Fase	Beheer en onderhoud



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

Het Herstelplan Spoor (tweede fase) is ontstaan naar aanleiding van de visie Benutten en Bouwen: een intensievere benutting van het spoorwegnet is mogelijk als het onderhoud op orde is en als een aantal knelpunten op het net is opgelost. Op basis hiervan is een Herstelplan Spoor voorgelegd aan Tweede Kamer (Begroting Infrastructuurfonds 2004).

Het Herstelplan Spoor tweede fase bevat budget voor extra verbetering van het onderhoud (ca € 600 mln) en budget voor het elimineren van infraknelpunten (ca € 850 mln). Hiervan wordt ca € 600 mln gebruikt voor het oplossen van infraknelpunten in het kader van de punctualiteits- en capaciteitsknelpunten.

Dit programma is bedoeld om urgente knelpunten op te lossen gebaseerd op de principes van Benutten en Bouwen en voortvloeiend uit de opening van de Hanzelijn.

Oplossing Binnen de tweede fase Herstelplan Spoor zijn – in samenhang met de voorstellen voor de dienstregeling na 2006 – de knelpunten geselecteerd waarvan de oplossing het meest bijdraagt aan de doelen

van de Nota Mobiliteit. Met behulp van een MKBA worden de best scorende oplossingen gezocht voor de knelpunten zoals opgenomen in bijgevoegde tabel.

Planning

Start uitvoering: 2007
Oplevering: 2007-2015

Financiën Raming kosten: € 595 mln periode 2007-2015 geheel gedekt uit middelen voor 2^e fase Herstelplan Spoor.

Politiek/bestuurlijk In lijn met het amendement Van Hijum (TK 30300 A, nr 16) is binnen het budget een bedrag van € 105 mln geoormerkt voor projecten in Brabant en de Randstad.

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen						•
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën		•			•	
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2008: het taakstellend budget is inclusief BTW.

2011: de budgetten van de capaciteitsknelpunten € 542 mln en het startpakket benutten en bouwen (herstelplan, € 48 mln) zijn samengevoegd vanwege de samenhang van de betreffende projecten. Er is een bedrag van € 5 mln toegevoegd aan het budget in verband met het verlengen van de perrontunnel Zwolle. De projecten Amsterdam Transformatorweg en Sporen in Den Bosch zullen naar verwachting worden opgeleverd in 2013 en 2014, de projecten Eindhoven Transfer en Geldermalsen in 2015 (TK 29984, nr 207). De oplevering van de overige projecten is vóór ingang van de dienstregeling 2013.

2012: voor de projecten Amsterdam Transformatorweg Vrije Kruising, Amsterdam-Weesp Seinverdichting en Almere Poort Inhaling vindt momenteel een heroverweging plaats in het kader van de programma's Hoogfrequent Spoorvervoer, OV-SAAL en Kort Volgen. Dit heeft mogelijk consequenties voor de planning en opleverdatum. Over het project Zwolle Transfer wordt overleg gepleegd met de gemeente Zwolle en NS over een verdere verbreding van de reizigerstunnel. Ook dit heeft mogelijk consequenties voor de planning en opleverdatum.

Punctualiteits-/ capaciteitsknelpunten tweede fase Herstelplan Spoor

Gebied Nationaal
Onderwerp Spoorwegen
Ministerie IenM
Fase Beheer en onderhoud

Knelpunten

GEREALISEERD		
• Schipholtunnel: betrouwbaarheid, DVM		
• Schipholtunnel: veiligheid, maatregelen tunnelveiligheid		
• Breda derde perron		
• Betrouwbaarheid op het hele net (1): DVM/Spoor Meester (deels)		
• Vechtbrug Weesp		
IN UITVOERING		
• Betrouwbaarheid op het hele net (1): DVM/Spoor Meester (deels)		
• Kijfhoek: kleine maatregelen		
• Eindhoven Tongelre aansluiting: kleine maatregelen		
• 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		
CAPACITEITSVERGROTINGSPLAN GEREED		
• Flevolijn: inhaalgelegenheid Almere Poort		
• Tilburg: perronspoorcapaciteit		
CAPACITEITSANALYSE GEREED, CAPACITEITSVERGROTINGSPLAN GESTART		
• Eindhoven: transfercapaciteit, verbreden perrontunnel en verbeteren stijgpunten		
• Amsterdam Muiderpoort-Watergraafsmeer: seinverdichting		
• 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 (aansluiting)		
• Amsterdam Centraal spoorcapaciteit		
• Rotterdam Lombardijen		
• Amsterdam Centraal-Bijlmer: seinverdichting		
• Perronspoorcapaciteit diverse stations		

Vermindering passages stoptonend sein (STS)

Gebied	Nationaal
Onderwerp	Spoorwegen
Ministerie	IenM
Fase	Beheer en onderhoud



Opgave Het grote aantal roodseinp passages (STS-en) en de daarmee verbonden risico's.

Oplossing Het project aanpak STS is in 2004 van start gegaan. De 5 deelprojecten zijn:

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

De spoorbranche had al acties in gang gezet toen medio 2006 de stijging van het aantal STS-passages werd gesignaleerd. De STS-doelstellingen, zoals in 2004 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. In de brief van 14 januari 2011 (TK 29893, nr.118) is de Tweede Kamer geïnformeerd over de ontwikkelingen rondom de STS-passages. In 2010 waren dat er 169.

In die brief van 14 januari is ook kort ingegaan op de stand van de verbetermaatregelen (Afstanden tussen sein en gevaarpunt, Verzwaring van het remcriterium, Alertheid van machinisten, Keuring van machinisten, Planning en ontwerpen van de dienstregeling, Aanleg ERTMS, Aanleg 'Krokodil' en Betekenis seinbeeld 'geel'). In het tweede kwartaal van 2011 ontvangt het ministerie van IenM de evaluatie van de effecten van ATB-Vv op de STS-passages in 2010. Op basis van deze evaluatie wordt besloten of er in aanvulling

op de 1600 al geplande en grotendeels gerealiseerde ATB-Vv-seinen, nog meer seinen hiermee zullen worden uitgerust en zo ja, hoeveel en welke dat zijn. In de tweede helft van 2011 zal de Tweede Kamer hierover geïnformeerd worden (TK 29893, nr.118)

Planning

Start uitvoering: 2005

Op 1 juli 2010 waren 1164 seinen en 87% van de treinen voorzien van ATB-Vv. De spoorbranche verwacht dat eind 2010 96% en in 2012 100% van de treinen voorzien zullen zijn van ATB-Vv.

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). Van dit budget is € 18 mln beschikbaar voor het Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen (brief van 18 februari 2010, TK 30373, nr 40).

Politiek/bestuurlijk Brieven: op 24 februari 2006 is de voortgangsrapportage Passages Stoptonend Sein (TK 29893, nr 26) stand van zaken eind 2005, aan de Tweede Kamer aangeboden. In de brief van 28 juni 2010 is de Kamer geïnformeerd over het onafhankelijk onderzoek aanpak STS-passages (TK 29893, nr 103). Op 14 januari 2011 (TK 29893, nr.118) is de Tweede Kamer geïnformeerd over de ontwikkelingen en de stand van zaken met betrekking tot de STS-passages.

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën		•		•		
Pol./Best.						•

Toelichting op de wijzigingen

2008: het taakstellend budget is inclusief BTW.

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

ERTMS

Amsterdamse haven-Betuweroute

Gebied Nationaal
Onderwerp Spoorwegen goederen
Ministerie IenM
Fase Planstudie



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

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

Planning

Start realisatie: 2012
Oplevering: 2020

Financiën Taakstellend budget € 3 mln.

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen						●
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2012: het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

ERTMS Rotterdam-Antwerpen

Gebied Nationaal
Onderwerp Spoorwegen goederen
Ministerie IenM
Fase Planstudie



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

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

Planning

Start realisatie: 2012
Oplevering: 2020

Financiën Taakstellend budget € 3 mln.

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen						●
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						

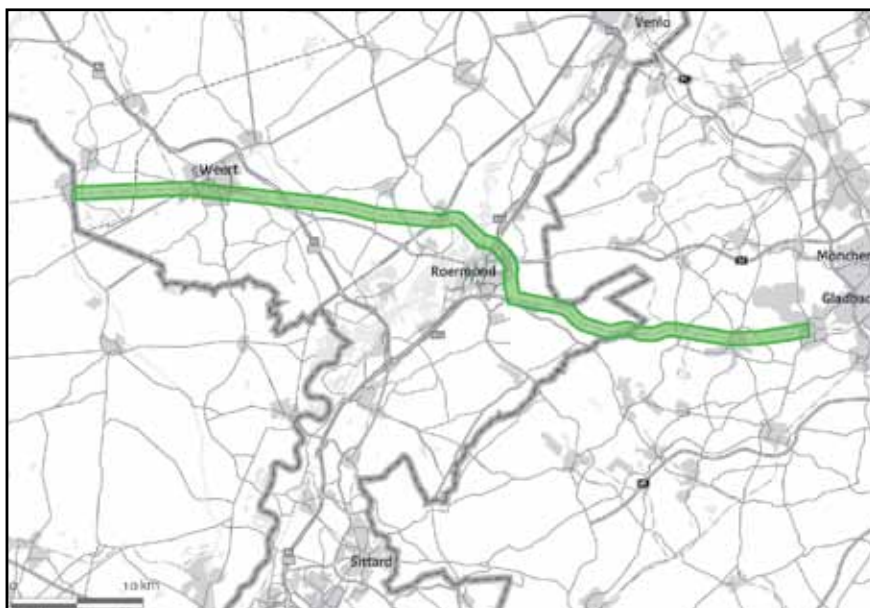
Toelichting op de wijzigingen

2012: het project is nieuw opgenomen in het MIRT.



Goederenverbinding Antwerpen -Roergebied (IJzeren Rijn)

Gebied	Nationaal
Onderwerp	Spoorwegen goederen
Ministerie	IenM
Fase	Planstudie



Opgave De capaciteit en kwaliteit van de huidige achterlandverbinding van de Antwerpse haven (de Montzenroute) is volgens België onvoldoende om het goederenvervoer per spoor te verwerken. Daarom wil de Belgische regering het historische tracé van de IJzeren Rijn weer in gebruik nemen.

Oplossing In de planstudie 2000 – 2001 zijn de zogenaamde structuuroplissing (het historische tracé weer in gebruik nemen) en andere routes door Nederland onderzocht. Mede op basis van de Trajectnota/MER en inspraak en advisering hebben Nederland, België en Duitsland een voorkeur uitgesproken voor hergebruik (na modernisering) van het historische tracé Budel-Weert-Roermond-Dalheim. Nederland wil als moderniseringswerk onder andere een omleiding Roermond (in de zijberm van de A73) en een tunnel bij de passage van het natuurgebied Meinweg. Na arbitrage hebben Nederland en België in juli 2006 overeenstemming bereikt over de wijze van samenwerken aan de structurele modernisering van het Nederlandse deel van de IJzeren Rijn (TK 27737, nr 13). In maart 2009 zijn de benodigde studies gereed gekomen: actuele versies van de vervoersprognoses, de maatschappelijke kosten/batenanalyse, het tracé-ontwerp/inpassing en de kostenraming. Aansluitend heeft de Commissie van Onafhankelijke Deskundigen advies aan beide ministers uitgebracht over de kostenverdeling

tussen België en Nederland. De initiatiefnummer van het project, België, heeft nog geen vervolgstap gezet.

Planning

Tracébesluit: onbekend (wacht op besluit België en Nederland over reactivering)
Start realisatie: onbekend
Oplevering: onbekend

Financiën

Taakstellend budget: onbekend.
Bijdrage van derden: België betaalt op basis van de arbitrage-uitspraak een groot deel van de kosten. Hoeveel moet nog uitgewerkt worden.

Politiek/bestuurlijk

Toezeggingen: medewerking aan Belgische regering toegezegd voor spoedige realisatie van Belgisch verzoek gebaseerd op ondertekend verdrag.

Convenanten:

1. Scheidingsverdrag België-Nederland uit 1839.
2. Verdrag IJzeren Rijn uit 1873.
3. Inmiddels vervallen. (Memorandum of Understanding tussen minister Durant en minister Netelenbos, d.d. 29-03-2000).
4. Nederland en België hebben het Permanente Hof van Arbitrage gevraagd een uitspraak te doen over de geschillen.

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing		•				
Planning						•
Financiën						
Pol./Best.	•			•		

Toelichting op de wijzigingen

2007: het overleg tussen Nederland en België is hervat.

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

2010: de benodigde gezamenlijk Belgisch-Nederlandse studies zijn in maart 2009 afgerond; de Commissie van Onafhankelijke Deskundigen heeft in april 2009 advies aan beide ministers uitgebracht over de kostenverdeling tussen België en Nederland.

2012: omdat start realisatie onbekend is, is oplevering ook onbekend.

Optimalisering Goederencorridor Rotterdam-Genua

Gebied	Nationaal
Onderwerp	Spoorwegen goederen
Ministerie	IenM
Fase	Planstudie



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

Oplossing Voor een optimaal gebruik van de spoorcorridor is het wenselijk dat de variëteit aan systemen teruggebracht wordt en zo veel mogelijk geharmoniseerde Europese technieken worden geïnstalleerd. Dit komt de efficiency van het internationale spoorvervoer ten goede. Een geoptimaliseerde spoorcorridor verbetert de bereikbaarheid van de Rotterdamse haven met het Europese achterland. Nederland, Duitsland, Zwitserland en Italië hebben gezamenlijk projectplannen opgesteld om de nieuwe Europese treinbeïnvloeding techniek ERTMS versneld in te voeren op de spoorcorridor. Nederland heeft met de aanleg van de Betuweroute al een belangrijke stap gemaakt door ERTMS en 25kV te installeren. Voor Nederland blijft daardoor de optimalisatie beperkt tot systeemwijziging van de bestaande sporen tussen Zevenaar/Grens en te Kijfhoek. Een realisatie budget van € 127 mln is beschikbaar, waarvoor te Zevenaar het wachtpoor aan de Noordkant wordt doorgetrokken en aangesloten op het derde spoor in Duitsland. Tevens wordt de 1500 V vervangen door 25 kV en wordt ERTMS

aangelegd op zowel Zevenaar als Kijfhoek. €28 mln is beschikbaar voor verkenning en planstudie van Kijfhoek voor de vervanging van 1500V door 25 kV.

Planning

Tracébesluit, MER: 2011

Realisatie:

- ERTMS: 2014
- 25kV: 2015
- Derde spoor: 2017

Financiën Taakstellend budget: planstudie- en realisatiekosten € 154 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.

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen						
MIRT fase	●					
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën				●		●
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2007: het project is opgenomen in de planstudiefase.

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

2012: verlaging van het projectbudget met € 2 mln wordt veroorzaakt door het niet meer opnemen van gerealiseerde en formeel vastgestelde planstudieuitgaven.

Aslastenclusters I, II, III

Gebied	Nationaal
Onderwerp	Spoorwegen goederen
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



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

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

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

Financiën
Taakstellend budget: cluster III € 38 mln.

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning			•	•	•	
Financiën		•	•	•		
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2008: het taakstellend budget is inclusief BTW.

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

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

2011: door clustering van werkzaamheden zal cluster III eerder worden opgeleverd.

2012: het project is later gereed doordat noodzakelijke buitendienststellingen niet tijdig verkregen zijn.

Geluidspilots spoorgoederenvervoer

Gebied	Nationaal
Onderwerp	Spoorwegen goederen
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave 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.

Oplissing Door het uitvoeren van een aantal pilots bronbeleid op het gebied van geluidshinder 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 kosteneffectiever te maken.

Planning

Start realisatie: 2002

Oplevering proefserie en start onderzoeksprogramma's: 2004

Afronding project: 2011

Financiën Taakstellend budget: € 6 mln (afkomstig uit milieudruk gelden van voormalig VROM).

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen						●
MIRT fase						
Opgave						
Oplissing	●	●				
Planning			●	●	●	
Financiën	●	●	●			
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

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 samen met de Zwitserse overheid tot stand gekomen. Het taakstellend budget is incl. 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.

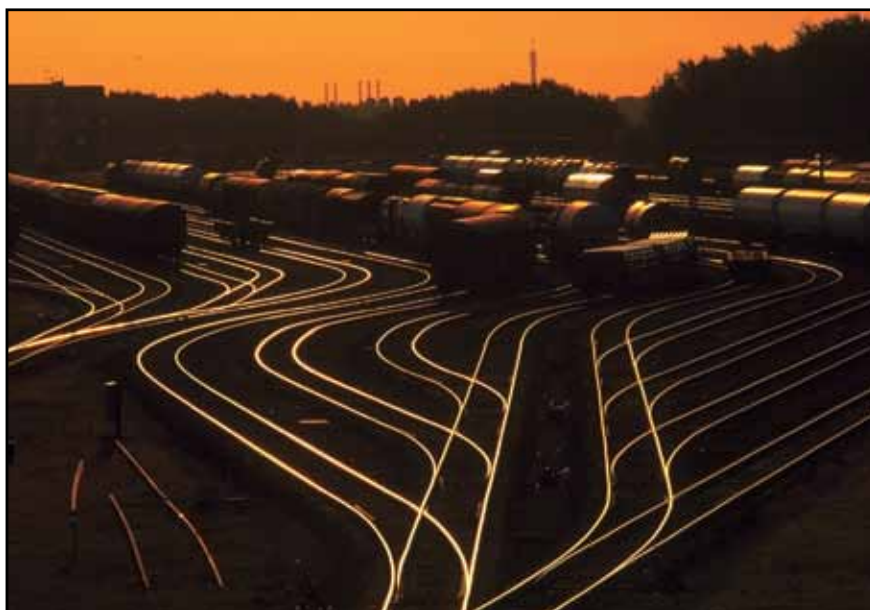
2010: pilots zitten in de nazorgfase. Afronding project is met een jaar verlengd vanwege verder onderzoek en monitoring van de Life Cycle Costs en de voorwaarden voor internationale vrijgave van de LL-blokken. Tevens is verdere internationale afstemming nodig voor brede toepassing.

2011: activiteiten om tot een Europese vrijgave van LL-blokken te komen worden voortgezet.

2012: activiteiten om tot een Europese vrijgave van LL-blokken te komen, worden in 2011/2012 afgerond. Er wordt aansluiting gezocht bij Europese initiatieven.

PAGE risicoreductie

Gebied	Nationaal
Onderwerp	Spoorwegen goederen
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



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

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

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

Planning

Tracébesluit: divers
Start realisatie: 2002
Oplevering: 2009/2012

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

Financiën Taakstellend budget: € 18 mln.

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning			•	•	•	•
Financiën		•				
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2008: het taakstellend budget is inclusief BTW.

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

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

2011: vertraging als gevolg van latere oplevering van studie rondom emplacement Sittard. Rapportage wordt nu voorzien in 2011.

2012: vertraging in afwachting van afronding subsidie-aanvraag provincie Limburg voor EZS.

Impuls Dynamisch Verkeersmanagement Vaarwegen

Gebied Nationaal
Onderwerp Hoofdvaarwegen
Ministerie IenM
Fase Realisatie



Opgave Met de aanleg van de Tweede Maasvlakte zal, behalve door de autonome groei, de druk op goede en betrouwbare achterlandverbindingen toenemen. Daarnaast wordt bij de uitgifte van concessies aan containerterminaloperators op de Tweede Maasvlakte door het Havenbedrijf Rotterdam geëist dat 45 procent van de goederen via de binnenvaart wordt afgevoerd. Het percentage ligt een aantal jaren rond de 30 procent en het huidige verkeerssysteem kan de verwachte forse groei van de binnenvaart niet aan. In het topjaar 2008 was al te zien dat de huidige afwikkeling van de goederenstromen suboptimaal is. Er was sprake van oplopende wachttijden in de havens en op de vaarwegen. Om concurrentiepositie van Nederland te behouden is een versterking van het vaarwegennetwerk noodzakelijk.

Oplossing In studie is een maatregelenpakket opgesteld dat is opgebouwd langs drie sporen. Spoor één is primair op de overheid als vaarwegbeheerder gericht. Het gaat om inwinnen van informatie over positie, type schip, opvarenden, vervoerde lading en route, zodat vaarweggebruikers tijdig een alternatieve route kunnen kiezen of de tijdsplanning kunnen aanpassen. Spoor twee is het stroomlijnen van de informatie tussen het publieke en private domein. Deze actie is tevens noodzakelijk om aan Europese verplichtingen te voldoen. Opzet is dat de verschillende beheerders en

marktpartijen verkeersgegevens en statusinformatie met elkaar uitwisselen. Beide sporen zijn noodzakelijk om uiteindelijk te komen tot een netwerkvernieuwing, zoals bedoeld in spoor drie. Dit betreft een onderzoeksprogramma naar de integrale logistieke keten.

Planning Alle maatregelen zijn eind 2013 gerealiseerd.

Financiën Taakstellend budget: € 87 mln.

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

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

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen					•	
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						•
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2011: het maatregelenpakket is nieuw opgenomen in het MIRT.

2012: de projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 17 mln).

Quick Wins Binnenhavens

Gebied	Nationaal
Onderwerp	Hoofdvaarwegen
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



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

Oplissing Het kabinet heeft middelen beschikbaar gesteld voor de verbetering van de bereikbaarheid van binnenhavens. De maatregel 'quick wins binnenhavens' richt zich op snel te realiseren infrastructurele voorzieningen (kades, loswallen, havenmondingen, ontsluitende natte en droge infrastructuur van nieuwe natte bedrijventerreinen) die in beheer en/of eigendom zijn van gemeenten of provincies. Zeehavens vallen buiten de scope van de maatregel. Om in aanmerking te komen voor een deel van de middelen dienen provincies/stadsregio's een netwerkanalyse op te stellen en moet er een positieve MKBA aan de ingediende plannen ten grondslag liggen. Decentrale overheden dragen zelf 50% van de kosten. Inmiddels zijn twee tranches uitgezet, hierbij zijn 68

projecten betrokken. Hiermee is een subsidiebedrag van ca. € 88 mln gemoeid. Voor het resterende bedrag is een 3e tranche in voorbereiding.

Planning

Besluitvorming 1^e tranche: najaar 2008
Besluitvorming 2^e tranche: najaar 2009
Uitvoering projecten: 2009-2013
Oplevering: de planning en oplevering van de quick wins binnenhavens zijn een verantwoordelijkheid van de decentrale overheden. Wel is als voorwaarde gesteld dat een project uiterlijk in 2011 aanvangt en uiterlijk 31 december 2013 wordt opgeleverd.

Financiën Beschikbaar budget: € 103 mln.

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

Amendement: Tijdens het Notaoverleg MIRT over de begroting 2008 is amendement Anker cs (TK 31200 A, nr 25) aangenomen, waarin € 7 mln beschikbaar wordt gesteld voor het verbeteren van de (bereikbaarheid van) binnenhavens.

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen			●			
MIRT fase						
Opgave						
Oplissing						
Planning						
Financiën				●	●	
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2009: het projectblad is nieuw opgenomen in het MIRT.

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

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

Subsidieprogramma ZeehavenInnovatieProject voor duurzaamheid (ZIP)

Gebied	Nationaal
Onderwerp	Hoofdvaarwegen
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave In de Beleidsbrief Duurzame Zeehavens is aangegeven dat, om de verwachte substantiële groei van de goederenstromen in de Nederlandse zeehavens te kunnen accommoderen, verdere verduurzaming in de Nederlandse zeehavens nodig is. Op een aantal in de beleidsbrief genoemde thema's zullen zonder flankerende maatregelen problemen ontstaan. In de beleidsbrief is een aantal actiepunten opgenomen die moeten leiden tot een duurzamere havenontwikkeling, zodat de groei van de transportstromen kan worden geacommodeerd met waar mogelijk een vermindering van druk op de leefomgeving.

Oplossing Een van deze actiepunten is het Subsidieprogramma ZeehavenInnovatie-Project voor duurzaamheid (ZIP). Middels dit programma worden projecten gesubsidieerd die bijdragen aan de verduurzaming van de Nederlandse zeehavens op de thema's geluid, emissies, ruimtegebruik en waterkwaliteit. Deze regeling is in juni 2010 in de Staatscourant gepubliceerd. Er is € 5 mln. beschikbaar voor deze regeling. Inmiddels is aan 9 projecten subsidie verleend. Het beschikbare budget is met de toewijzing van deze projecten vrijwel uitgeput.

Planning Alle 9 projecten starten in de loop van 2011. De looptijd van de projecten is verschillend, begin 2014 moet het laatste project zijn afgerond.

Financiën
Taakstellende rijksbijdrage: € 5 mln.

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen						●
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2012: het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Walradarsystemen

Gebied	Nationaal
Onderwerp	Hoofdvaarwegen
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave Bij de begeleiding van de scheepvaart van en naar de Nederlandse zeehavens wordt gebruik gemaakt van een aantal instrumenten. Eén van deze instrumenten is het verkeersbegeleidend systeem. Uit dit artikel/systeem worden de investeringen in het Schelderadarsysteem, de Verkeerscentrale Waddenzee en de verkeerscentrale op Fort Harssens te Den Helder bekostigd.

Oplossing Verkeersbegeleidende systemen op de Westerschelde, de Waddenzee en de aanloop naar de haven in Den Helder. Met deze systemen wordt een veilige en vlotte verkeersafwikkeling in stand gehouden. Daarmee voldoen zij aan de internationale richtlijnen en ontwikkelingen. In 2011 is de vernieuwde verkeerscentrale in Den Helder opgeleverd.

Planning

Oplevering: divers

De planning en de oplevering van de radarsystemen verschilt per regio. Zo is de oplevering van de vernieuwde verkeerscentrale in Den Helder in 2011 geschied. De investeringen in de Schelderadarketen betreffen de realisatie van een radarpost Noord, gebouwd bij Neeltje Jans.

Financiën

Taakstellend budget: € 36 mln.

Bijdragen van derden: de investeringen in de Schelderadarketen zijn voor gezamenlijke rekening van Nederland en Vlaanderen. De

bijdrage vanuit Vlaanderen fluctueert per jaar, afhankelijk van het aantal scheepvaartbewegingen.

Politiek/bestuurlijk

Toezeggingen: Nederland heeft zich internationaal verplicht om verkeersbegeleidende systemen van en naar de Nederlandse zeehavens te hebben en in stand te houden. Op grond van het Schelderadarverdrag is door Nederland en België gezamenlijk een Schelderadarsysteem ontwikkeld. Het verdrag geeft de verdeling van de kosten over Nederland en België (Vlaanderen) weer. De verdeling geschiedt op basis van het aantal schepen dat de Nederlandse resp. de Vlaamse havens aandoet. De investering in de Verkeerscentrale Waddenzee is mede ingegeven vanwege de bijzondere status van de Waddenzee. In 2004 is een intentieverklaring ondertekend met de provincie Friesland en de burgemeesters van Ameland, Terschelling, Texel en Schiermonnikoog over de modernisering van de centrale zeeverkeerspost op Terschelling.

De investeringen in de verkeerscentrale Fort Harssens te Den Helder gebeurt op basis van het convenant tussen voormalig VenW en Defensie uit 1990, waarbij is afgesproken dat de verkeersbegeleiding van en naar de haven van Den Helder door de Koninklijke Marine zal geschieden en dat (nu) IenM de voor deze taak benodigde investeringen in radar etc. zal doen.

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen						●
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						●
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2012: het project is nieuw opgenomen in het MIRT. De projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-Bijdrage (€ 10 mln).

Natte bruggen

Gebied	Nationaal
Onderwerp	Hoofdvaarwegen
Ministerie	IenM
Fase	Beheer en onderhoud



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

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

Planning

Start uitvoering: 2004

Oplevering: 2010/2016

Financiën Raming kosten: € 110 mln.

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning				●	●	
Financiën						
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

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

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

Subsidieregeling Openbare Inland Terminal (SOIT)

Gebied	Nationaal
Onderwerp	Multi- en intermodaal vervoer
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave 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.

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 vwo3000445) 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.

Planning

Oplevering: 2012

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.

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning			●			
Financiën						
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

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



2

1

2

3

3

4

JO-EL III

Ecologische Hoofdstructuur

Gebied Nationaal
Onderwerp Natuur
Ministerie EL&I
Fase Realisatie



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

Doelstelling Het behoud en herstel van de biodiversiteit door het creëren van een netwerk van natuurgebieden. Daarnaast draagt de realisatie van deze herijkte nationale Ecologische Hoofdstructuur ook bij aan landschappelijke waarden, recreatieve mogelijkheden en het welzijn van burgers.

Oplossing Een oplossing ligt in het creëren van een netwerk van natuurgebieden die in samenhang met het omliggende agrarische cultuurlandschap zorgen voor een duurzaam behoud van biodiversiteit in Nederland. Het gaat hier om de zogenaamde herijkte Ecologische Hoofdstructuur (EHS), inclusief de Natura 2000 gebieden. De EHS is in 1990 geïntroduceerd in het Natuurbeleidsplan en moet in 2018 af zijn. Nu de ontwikkeling van de EHS ver is gevorderd, verschuift de focus van verwerving en inrichting steeds meer naar de juiste natuurkwaliteit.

Planning Realisatie in de periode 1990-2018.

Financiën De onderdelen van de herijkte EHS en de overige ILG-doelen worden, na ombuigingen in 2012 naar de provincies gedecentraliseerd.

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 2011 wordt een vierde rapportage naar de Tweede Kamer gestuurd. In het regeerakkoord is aangekondigd dat de EHS in 2018 herijkt zal worden gerealiseerd. De Ecologische Hoofdstructuur wordt in 2011 herijkt en opgenomen in het ruimtelijk beleid; het beheer en de afronding ervan wordt in 2012 gedecentraliseerd naar de provincies. De rol van het Rijk beperkt zich voor de natuurkwaliteit van gebieden tot het stellen van kaders op grond van internationale en Europese verplichtingen en tot de strategische nationale ruimtelijke planning. EL&I is verantwoordelijk voor de samenhang van instrumenten, algemene nationale beleidskaders voor biodiversiteit en natuur, wet- en regelgeving, aansturing uitvoerende diensten, de standpuntbepaling en verantwoording van Nederland in Europese en internationale context en onderzoek en kennisverspreiding voor deze activiteiten.

Uitvoering Na decentralisatie zijn provincies verantwoordelijk voor de realisatie van de EHS.

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen		●				
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						●

Toelichting op de wijzigingen

2008: het programma is nieuw opgenomen in het MIRT.

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

Ecologische Hoofdstructuur

Gebied	Nationaal
Onderwerp	Natuur
Ministerie	EL&I
Fase	Realisatie

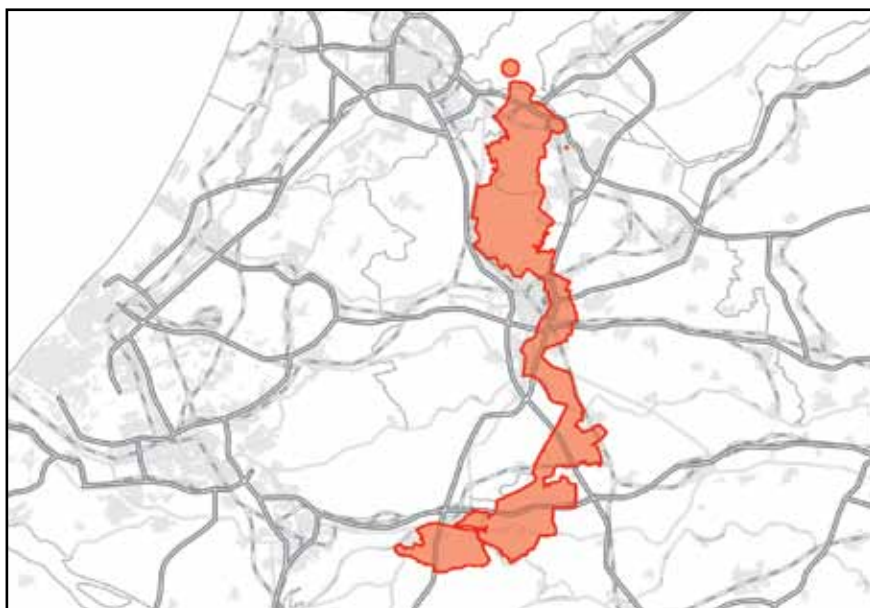


Hier is de EHS-kaart afgebeeld zoals die ook in het vorige MIRT-projectenboek was opgenomen. De nationale EHS wordt herijkt. Dit zal naar verwachting een gewijzigd kaartbeeld opleveren.



Nieuwe Hollandse Waterlinie

Gebied	Nationaal
Onderwerp	Integrale gebiedsopgaven
Ministerie	EL&I
Fase	Realisatie



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

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

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

In de gebiedsontwikkelingen zijn drie hoofdzaken te onderscheiden: opheffen van infrastructurele 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.

Planning

Start realisatie: 2009

Oplevering: vanaf 2014 (einddatum totale uitvoeringsprogramma 2020)

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

Bijdragen derden:

- Lingekwartier-Diefdijk €1,6 mln (bijdrage van provincie Gelderland, gemeente en waterschap)
- Rijnauwen-Vechten €1,3 mln (bijdrage van de provincie Utrecht en haar partners)
- Linieland €10,4 mln (bijdrage van de provincie Utrecht en haar partners)

Politiek/bestuurlijk EL&I is coördinerend departement. Er is een Nationale Liniecommissie ingesteld met daarin vier departementen en vijf provincies. Er zijn zeven uitvoeringsenveloppen; de provincies zijn verantwoordelijk voor de uitvoering van de projecten. In 2008 is het Pact van Rijnauwen tussen ministers en gedeputeerden gesloten. In 2009 zijn afspraken (doelen en middelen) tussen Rijk en provincies Utrecht en Gelderland opgenomen in de aanpassing van de bestuursovereenkomsten ILG. De directe rijksinbreng bij het Nationaal Project wordt in de periode tot en met 2013 afgebouwd.

Uitvoering 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 potentie voor te zijn.

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen						
MIRT fase			•	•		
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën				•		
Pol./Best.						

Toelichting op de 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.

Stimuleringsregeling duurzame ontwikkeling glastuinbouw (Stidug)

Gebied	Nationaal
Onderwerp	Vitaal platteland
Ministerie	EL&I
Fase	Realisatie



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

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

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

Financiën Er is €73 mln beschikbaar gesteld, waarvan € 29 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 vooralsnog achterwege. De verdere ontwikkeling is afhankelijk gemaakt van de marktvraag. Naar verwachting zullen in het kader van de decentralisatie de onder ILG-vlag gesubsidieerde projecten in de loop van 2012 overgedragen worden aan de provincies.

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

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen			●			
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën					●	
Pol./Best.		●	●			●

Toelichting op de wijzigingen

2009: de stimuleringsregeling is nieuw opgenomen in het MIRT.

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

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

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

Stimuleringsregeling duurzame ontwikkeling glastuinbouw (Stidug)

Gebied Nationaal
Onderwerp Vitaal platteland
Ministerie EL&I
Fase Realisatie

- Greenport
- Landbouwontwikkelingsgebied (glastuinbouw)



Westelijke Veenweiden, fase 1 en fase 2

Gebied	Nationaal
Onderwerp	Integrale gebiedsopgaven
Ministerie	EL&I
Fase	Realisatie



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

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

Planning

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

Financiën Taakstellende rijksbijdrage: € 148 mln (waarvan € 35 mln voor fase 1 en € 113 mln uit het Nota Ruimtebudget voor fase 2). Deze middelen zijn beschikbaar gesteld via de bestuursovereenkomsten ILG.

Politiek/bestuurlijk In 2004 is de Agenda voor de westelijke veenweiden ondertekend door het Rijk, de provincies Noord-Holland, Zuid-Holland en Utrecht, gemeenten en waterschappen. Het belang van de transitie van de veenweiden is onderstreept in de Groene Hartbrief (2006) van het kabinet. Het programma sluit aan bij de in 2008 verschenen Voorloper Groene Hart en bij de uitwerking van de Nota Ruimte doelen in het Uitvoeringsprogramma Laag Holland. Per gebied leggen de betrokken partijen de afspraken vast in een gebiedscontract. Het Rijk ondertekent deze gebiedscontracten niet.

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

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen		•		•		
MIRT fase				•		
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën				•		
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2008: het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

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





Noordwest-Nederland | 2

Visie

Specifieke regionale thema's

Prioritaire gebiedsopgaven

Overige gebiedsopgaven

Andere gebiedsopgaven

MIRT Onderzoeken

Kaarten

Project- en programmabladen

Visie

Algemene ontwikkelrichting

Het MIRT-gebied Noordwest Nederland beslaat de provincies Noord-Holland en Flevoland en het IJsselmeergebied. Centrale ambitie voor Noordwest Nederland is behoud en versterking van de internationale concurrentiepositie. In de gebiedsagenda voor Noordwest Nederland ligt het accent van deze ambitie op de ontwikkelingen binnen de Metropoolregio Amsterdam, die internationaal een sterke economische positie kent. Dit beeld komt ook naar voren in de Amsterdambrief, waarin op verzoek van de Tweede Kamer een economische visie en agenda voor de Noordvleugel Randstad zijn opgesteld. Schiphol is de belangrijkste vestigingsplaatsconditie voor internationale bedrijven, hoofdkantoren en kenniswerkers en is cruciaal voor het aantrekken van bedrijfsfuncties op het gebied van research en development, sales en logistiek voor vrijwel alle topsectoren in Nederland. De internationale concurrentiepositie wordt, naast de mainport Schiphol, tevens versterkt door de zeehaven Amsterdam, de luchthaven Lelystad, de economische clusters handel en logistiek, zakelijke en financiële dienstverlening (waaronder vooral de Zuidas), agrologistiek (Zaanstreek), ICT (Amsterdam is de op één na grootste Internet-exchange van West-Europa) en nieuwe media, de creatieve industrie en flowers en food (greenports Aalsmeer en Duin- en Bollenstreek). Hierbij wordt ook aansluiting gezocht bij het Topsectorenbeleid.

Specifieke regionale thema's

Druk op woningmarkt

Om in de Europese top mee te kunnen blijven spelen, is de ruimtelijke ontwikkeling van de Metropoolregio Amsterdam gericht op het creëren van een hoogwaardig, veilig en duurzaam leef- en woonmilieu, waar bedrijven, bewoners en bezoekers zich graag willen vestigen en willen verblijven. Naast de zorg voor een passend woningaanbod voor zowel de huidige als toekomstige inwoners, wordt ingezet op het realiseren van een internationaal concurrerend vestigingsklimaat. Voor de groeiende (beroeps) bevolking van de Metropoolregio Amsterdam zijn in de periode 2010-2020 circa 100.000 nieuwe woningen nodig. De vervangingsbehoefte, in bijvoorbeeld de vroeg-naoorlogse milieus, is met 44.000 stuks eveneens omvangrijk. De meest recente prognoses wijzen er op dat de woonvraag in het noordelijke deel van de Randstad (inclusief Utrecht) op de langere termijn alleen maar zal toenemen. Indien deze verstedelijkingsopgave niet wordt gerealiseerd, komt de economische groei onder druk te staan. De ambitie is om een groot deel van de uitbreidingsopgave binnenstedelijk te laten realiseren. Verder is de strategie gericht op bundeling van de verstedelijking op de as Haarlemmermeer-Amsterdam-Almere. Het gebied Zaan- IJ-oeveren maakt deel uit van deze as. Om de economische kansen ook daadwerkelijk te kunnen benutten, zal er zo veel mogelijk moeten worden gebouwd volgens kwalitatieve woonvoorkeuren. Het Rijk is bereid om belemmeringen die kleinschalige, op de eigen behoefte gerichte initiatieven in het Groene Hart in de weg kunnen staan, weg te nemen.



Goede bereikbaarheid

Een goede bereikbaarheid is een belangrijke randvoorwaarde voor het versterken van de economische potentie. Daarom is de inzet gericht op het ontwikkelen van een robuust mobiliteitssysteem, dat tevens bijdraagt aan de verbetering van de veiligheid en leefbaarheid. Dit vraagt om een integrale benadering van mobiliteit en ruimte.

Energie en klimaatadaptatie

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

Prioritaire gebiedsopgaven

In de Gebiedsagenda Noordwest Nederland zijn diverse integrale gebiedsopgaven benoemd. Zoals eerder aangegeven decentraliseert het Rijk taken. In dit kader zijn in de Ontwerp Structuurvisie opgaven van nationaal belang scherper benoemd en keuzes gemaakt. Dit zal een doorwerking moeten krijgen in een actualisatie van de gebiedsagenda. Vooruitlopend hierop zijn, naar de mening van het Rijk de onderstaande integrale gebiedsopgaven prioritair. Daarbij is voor het Rijk het verbeteren van de bereikbaarheid van de Metropoolregio Amsterdam belangrijk. Na realisatie van alle reeds geplande investeringen ziet het Rijk vooral noodzaak tot verbeteringen aan de

noordkant van Amsterdam en op termijn de achterlandverbinding naar het oosten. Voor de aanleg van het project Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere is in het voorjaar van 2011 het Tracébesluit genomen. De start van de realisatie wordt daarom voorzien in 2011.

Mainport Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer

Het wereldwijde netwerk van verbindingen op Schiphol staat ten dienste van de gehele Nederlandse economie, in het bijzonder de economische topsectoren en de hoofdkantoren. Daarom staan behoud en versterking van de mainportfunctie van Schiphol en de daarbij behorende luchthavengebonden activiteiten centraal in dit gebied. Tegelijkertijd is het cruciaal om het gebied waarbinnen de mainport Schiphol ligt, economisch goed te laten functioneren. Dit vraagt om een goed en aantrekkelijk woon-, leef- en vestigingsklimaat. Niet alle functies in het gebied kunnen met hetzelfde ambitieniveau worden geaccommodeerd. Ruimtelijke keuzes zijn nodig. Concreet gaat het om het geven van antwoord op vragen als:

- hoe omgaan met de reservering van de Parallele Kaagbaan;
- hoe omgaan met de Westflank (woningbouw en wateropgaven);
- hoe omgaan met de consequenties van de 380 kV;
- hoe omgaan met het Luchthavenindelingsbesluit Schiphol (LIB).

Het maken van keuzes gebeurt in de Structuurvisie Mainport Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer (SMASH), die in 2012 wordt opgeleverd. Het doel van de visie is het versterken van de mainport Schiphol (en het bijbehorende netwerk van verbindingen), inclusief de daarbij horende ruimtelijke en infrastructurele randvoorwaarden. De ruimtelijke keuzes worden juridisch verankerd in het Luchthavenindelingsbesluit (LIB).

Zuidas

De Zuidas is gelegen in de nabijheid van Schiphol, tussen het statige Zuid en Buitenveldert en goed ontsloten door diverse verkeers- en vervoermodaliteiten. De metropolitaanse allure, de nabijheid van groen en de binnenstad, de bereikbaarheid en het ruime culturele aanbod en het onderwijs- en voorzieningen-aanbod, maken de Zuidas tot een aantrekkelijke plek om te werken, te wonen en te verblijven. Voor het Rijk is het belangrijk de Zuidas te ontwikkelen als economische toplocatie en infrastructuurknooppunt (weg, spoor en openbaar vervoer), samen met andere overheden. In totaal zullen in de Zuidas in de toekomst zo'n 20.000 mensen wonen, 80.000 mensen werken en 30.000 studenten onderwijs genieten. Ook is het gebied een knooppunt waar de A10, de spoor- en metrolijnen en het overige stad- en streekvervoer samenkomen. Deze infrastructuur wordt in de komende jaren uitgebreid. Ook moet de OV-bereikbaarheid vanuit Haarlem en Aalsmeer/Uithoorn worden verbeterd. Om ruimte te scheppen voor de nieuwbouw en uitbreiding van infrastructuur is het al dan niet gedeeltelijk ondergronds brengen van de infrastructuur een belangrijk aspect.

Almere

Eén van de grootste verstedelijkingskansen is het mogelijk maken van de drievoudige schaalessprong in het gebied Amsterdam-Almere-Markermeer (woningbouw, werkgelegenheid, infrastructuur en groen-blauw) samen met betrokken overheden (RRAAM). Vooral nog wordt uitgegaan van een groei met circa 60.000 woningen, waarvan 25.000 voor de Metropoolregio Amsterdam en 15.000 voor Utrecht. Een gefaseerde en vraaggerichte aanpak wordt gehanteerd, gebruik makend van actuele prognoses van de woningbehoefte. Als randvoorwaarde voor deze groei is afgesproken dat de bestaande binnenstedelijke bereikbaarheid van Almere niet mag verslechteren. De inzet is verder gericht op het creëren van circa 100.000 arbeidsplaatsen. De ontwikkeling van Almere vindt plaats in drie gebieden: westelijk (Pampus), oostelijk (Oosterwold) en in centrum/ Weerwater. Het al dan niet buitendijks bouwen in Almere IJland, de realisatie van het Toekomstbestendig Ecologisch Systeem in het IJmeer/Markermeer, de keuze voor een IJmeerverbinding of verdere uitbreiding via de Hollandse brug, het verbeteren van het voorzieningenniveau en de woon/werk balans, zijn opgaven die onderling nauw samenhangen en verder worden uitgewerkt in het Rijk- Regioprogramma Amsterdam-Almere-Markermeer (RRAAM).

Zaan- IJ-oevers

Het project Zaan- IJ-oevers betreft een integrale binnenstedelijke gebiedsontwikkeling. Daarbij worden de oevers van het Amsterdamse IJ verbonden met die van de Zaan, zodat een doorlopend waterfront van Amsterdam naar Zaanstad ontstaat. Het Rijk streeft ernaar dit project ruimtelijk mogelijk te maken samen met andere overheden. Het gebied kan doorgroeien tot een hoogwaardig metropolaan gebied waar gewoond (max. 45.000 woningen), gewerkt (20.000 arbeidsplaatsen) en gerecreëerd kan worden. Hoewel het accent van de gebiedsontwikkeling na 2020 ligt, kan de herontwikkeling al eerder worden opgepakt. Randvoorwaardelijk is een goede OV-verbinding tussen Amsterdam Noord en Zaandam

Zuid, die aansluit op de Noord- Zuidlijn. Van belang zijn verder de tweede Coentunnel/Westrandweg (uitvoering 2012/2013), verbetering van de doorstroming op de A8 en de A10-Noord en het programma Hoogfrequent Spoorvervoer Zaanstad-Amsterdam. Ook de mogelijke verbinding A8-A9 wordt in dit perspectief gezien. Om optimaal gebruik te maken van de beschikbare ruimte is voor de havenontwikkeling het herstructureren en intensiveren van bedrijventerreinen van belang en is op termijn mogelijk uitbreiding van het havengebied nodig. Aandachtspunt hierbij vormen de vigerende milieutoeren. Gezien de vele samenhangende ontwikkelingen in dit gebied en de complexiteit van de milieunormering is een MIRT Onderzoek gestart.

Wateropgaven inclusief Deltaprogramma

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

Overige gebiedsopgaven

Naast de vier beschreven gebiedsopgaven zijn er in Noordwest-Nederland nog andere gebiedsopgaven gedefinieerd, die ieder met hun eigen specifieke kansen en aspecten bijdragen aan de ontwikkelrichting voor het totale gebied. Dit zijn IJburg, de Bloemendaleropolder/ KNSF-terrein, Zuidoostlob, Amstelveen-Amstelland, Haarlem en IJmond, Zaanstreek en Waterland, Gooi en Vechtstreek, Lelystad Zuid. Er moet aandacht zijn voor eventuele knelpunten in bijvoorbeeld regelgeving en financiering.

Andere gebiedsopgaven

Haven van Amsterdam

Gezien de potentiële groei van de Amsterdamse haven is er druk op de bestaande ruimte. Om die groei te faciliteren hebben Rijk en regio het voornemen te onderzoeken of intensivering van de bestaande haventerreinen volstaat of dat nieuwe haventerreinen ontwikkeld moeten worden. Vóór 2015 komen Rijk en regio met een integrale visie op de Amsterdamse haven, mede op basis van de uitkomsten van de planstudie Zeetoegang IJmond en de uitkomsten van het MIRT-onderzoek Zaan- IJ-oevers.

Ontwikkelrichting Noord-Holland Noord

De ruimtelijke inzet in Noord-Holland Noord is gericht op de verdere ontwikkeling van de eigen kracht van het gebied en is daarmee tevens ondersteunend voor de Metropoolregio. Tussen 2010 en 2020 worden 24.800 woningen gebouwd, terwijl de vervangingsopgave maximaal 3.200 woningen omvat. Cruciaal voor dit gebied is het meer in evenwicht brengen van de woon-/ werkbalans. Om dit te bereiken moeten er minimaal 10.000

arbeidsplaatsen worden gerealiseerd. Daarnaast moet de capaciteit van wegen en spoor op orde zijn. De reconstructie van de N23 Alkmaar-Hoorn-Enkhuizen-Lelystad-Zwolle kan een extra impuls geven aan het vestigingsklimaat in deze zone. Delen van de regio krijgen mogelijk te maken met bevolgingskrimp; het is noodzakelijk hier tijdig op te anticiperen. Het verbeteren van de kwaliteit van de woon- en leefomgeving verdient nadrukkelijk aandacht, zodat mensen worden verleid in deze sterk landelijke regio te wonen en te werken. In het gebied vormen de Agriboard met Seed Valley en de Energyboard twee onderscheidende economische clusters. Rijk en regio onderzoeken de mogelijkheden van deze twee clusters in relatie tot de topsectoren.

nieuwbouwpoging dient hand in hand te gaan met kwaliteitsverbeteringen voor de huidige bewoners. Essentieel is tevens het verbeteren van de bereikbaarheid van Flevoland, het realiseren van ecologische randvoorwaarden en het creëren van werkgelegenheid en voorzieningen. Voor Almere geldt dat de afspraken voor verdere verstedelijking worden gemaakt in het samenwerkingsprogramma RRAAM. De ontwikkeling van de luchthaven Lelystad versterkt niet alleen de ontwikkeling van de mainport Schiphol, maar vooral de ruimtelijk-economische structuur van Flevoland. Dit is belangrijk voor de ontwikkeling van de Metropoolregio Amsterdam en voor de drievoudige ambitie in het gebied Amsterdam-Almere-Markermeer.

Ontwikkelrichting Flevoland

Gezien de ruimtelijke beperkingen in het Noord-Hollandse deel van de Metropoolregio is een flink deel van de verstedelijkingsopgave in de provincie Flevoland gesitueerd, met name in Almere. Deze

MIRT Onderzoeken

Naam	Aanleiding en doel	Planning	Betrokkenen
Deltaprogramma IJsselmeergebied	In verband met klimaatverandering en een veranderende zoetwatervraag ontwikkelen van een strategie voor het peilbeheer van het IJsselmeer voor de periode 2015-2100.	2012 Mogelijke strategieën 2013 Kansrijke Strategieën 2014 Voorkeurstrategie (input voor deltabeslissing Waterveiligheid en IJsselmeer)	IenM, EL&I, provincies, gemeenten en waterschappen, maatschappelijke organisaties, deltacommissaris
Zaan- IJ-oeveren	Komen tot gedeeld langere termijn en integraal ontwikkelingsbeeld. Oplossingsrichtingen voor de ruimtelijke accommodatie van 45.000 woningen en 20.000 arbeidsplaatsen in voornamelijk binnenstedelijke transformatiegebieden, incl. ontsluiting, behoud van groen en cultureel erfgoed. Optimalisatie van sectorale investeringen, zodanig dat meerwaarde gecreëerd kan worden. Tevens betrekken van onorthodoxe maatregelen en Crisis- en herstelwet.	Eindresultaten in bestuurlijk overleg MIRT najaar 2011.	Gemeenten Amsterdam en Zaanstad (trekkers), provincie Noord-Holland, BZK/WWI (rijkscoördinatie), IenM



Economie

- ☆ Integrale transformatie en verdichtingszone > Zuidas
 - ✈ Luchthavenontwikkeling
 - 🚢 Havenontwikkeling
 - 🌿 Greenports
 - 🚚 LOG
 - 💡 Versterking kennis en innovatie
 - 📺 Dutch Media Hub
 - 🚢 Marinecluster
 - 🏖 Recreatie
 - 👤 Versterken bedrijvigheid
- Randstad 380 kV (tracé indicatief)

Woningbouw

- 🔥 Intensivering / Transformatie
- 🔥 Stedelijke vernieuwing
- 🏠 Uitleg

Bereikbaarheid

- Planstudie
- 🚆 Spoor
 - 🛣 Hoofdwegennet
 - 🚗 Vaarwegen
 - 🚚 Vaarwegen > ligplaatsen
 - ⏪ Sluizen
 - 🚦 Lichten
- Verkenning
- 🚆 Spoor / HOV-netwerk
 - 🚗 Vaarwegen
- Onderzoek en overige maatregelen
- 🚆 Hoofd- en regionaal wegennet
- Overig
- ✈ Luchthavenontwikkeling
 - 📍 Verbeteren interne bereikbaarheid
 - 📍 Knooppuntontwikkeling
- Bestaand
- 🚆 Spoor
 - 🛣 HOV
 - 🛣 Hoofdwegennet

Natuur & Landschap

- Nationale Landschappen
 - 🏞 Nationaal Park
 - 🌿 Natuurgebied > duingebied
 - 🌿 Natuurgebied > Oostvaarders-plassen
- Groenblauwe structuren
- 🌿 Versterken natuur- en recreatiekwaliteit: Scheggen en regionale parken
 - 🌿 Ontwikkeling groen-blauw
 - 🌿 Groen-blauwe assen
 - 🔗 Groenverbindingen
 - 🏞 Cultuurhistorische verbinding

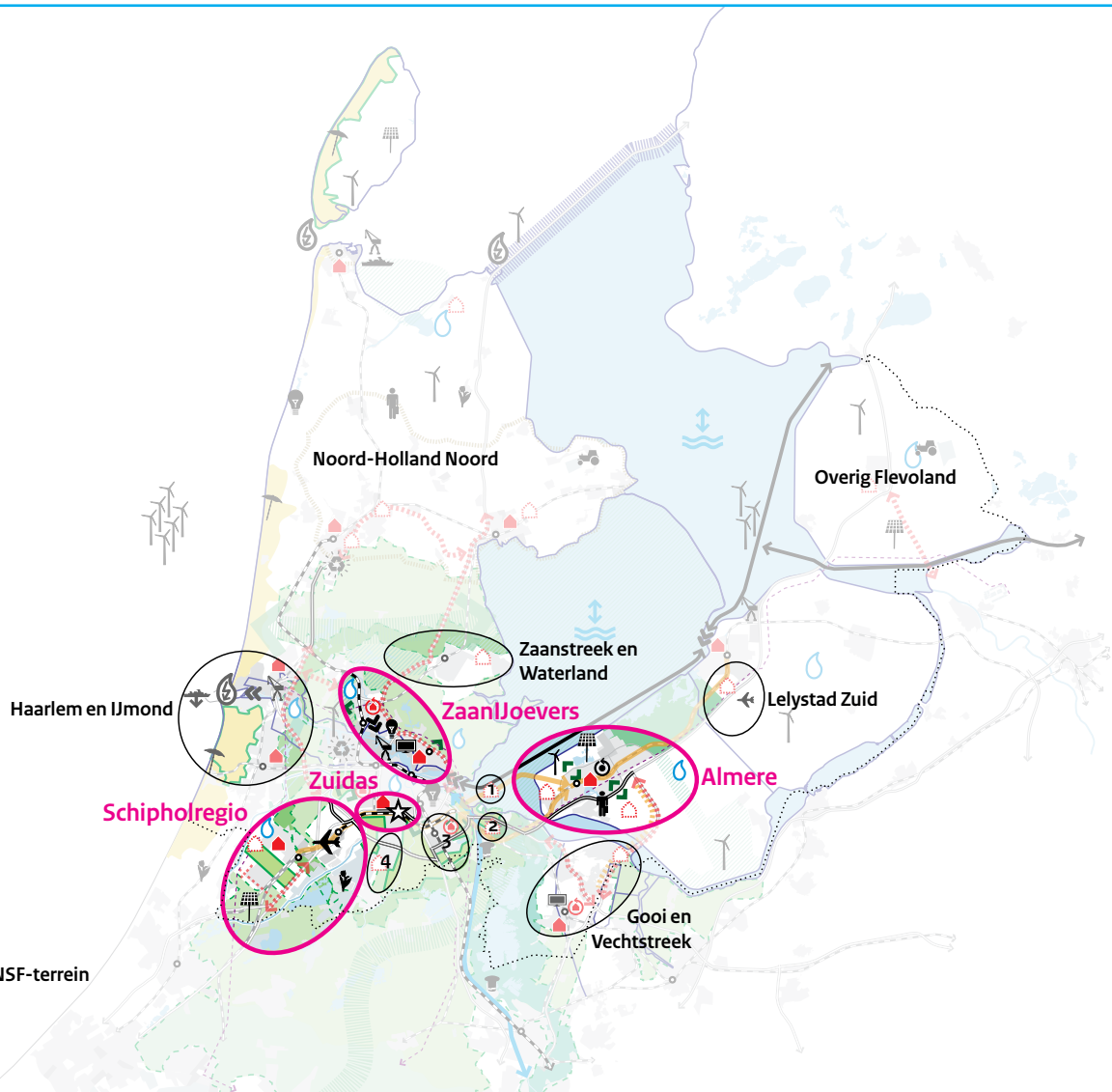
Duurzaamheid & Klimaatbestendigheid

- 💧 Wateroverlast > bergingsgebieden / wateropgaven
- 🛡 Waterveiligheid > waarborgen primaire veiligheid
- 🚰 Peilbeheer
- 🏘 Gebiedsontwikkeling
- 🛡 Waterveiligheid > integrale opgave
- ⚙ Energie-maatregelen > gebruik restwarmte
- ☀ Zonne-energie
- 🌬 Windenergie
- 💧 Energie uit water

Algemeen

- 📍 Prioritaire gebiedsopgaven
- 📍 Overige gebiedsopgaven
- Grens landsdeel

Opgaven Noordwest-Nederland | 2



	PAG
VERKENNING	
1) N50 Ens-Emmeloord	106
2) Rijk-Regioprogramma Amsterdam-Almere-Markermeer	100
3) Toekomst Afsluitdijk (voorheen: OIVA)	102
PLANSTUDIE	
4) A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere	107
5) A9 Omlegging Badhoevedorp	108
6) Amsterdam-Rijnkanaal (verwijderen keersluis Zeeburg)	120
7) Amsterdam Zuidas (4-sporig + keerspoelen + 2x5 rijstroken A10 en t.b.v. Nieuw Sleutelproject)	113
8) Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Amsterdam-Lemmer	121
9) Extra Spuicapaciteit Afsluitdijk	103
10) Lichteren Buitenhaven IJmuiden	122
11) OV-Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad	114
12) Vaarweg IJsselmeer-Meppel	123
13) Zeetoegang IJmond	124
REALISATIE	
14) A9 Alkmaar-Uitgeest	109
15) A10 Tweede Coentunnel/A5 Westrandweg/ N200 Halfweg	110
16) Almere Weerwaterzone	101
17) Amsterdam CS, Cuypershal	115
18) Amsterdam CS, fietsenstalling	116
19) De Zaan (Wilhelminasluis)	125
20) Greenport Aalsmeer (en omgeving)	129
21) N201	118
22) N50 Ramspol-Ens	112
23) N9 Koedijk-De Stolpen	111
24) Natte natuurprojecten IJsselmeergebied	104
25) Natuurlijker Markermeer/IJmeer (NMIJ)	105
26) Noord-Zuidlijn (Noord-WTC)	119
27) Regionet, fase 1	117
28) Verbeteren vaargeul IJsselmeer (Amsterdam-Lemmer)	126
29) Walradar Noordzeekanaal	127
30) Westflank Haarlemmermeer	128

Projecten Noordwest-Nederland | 2

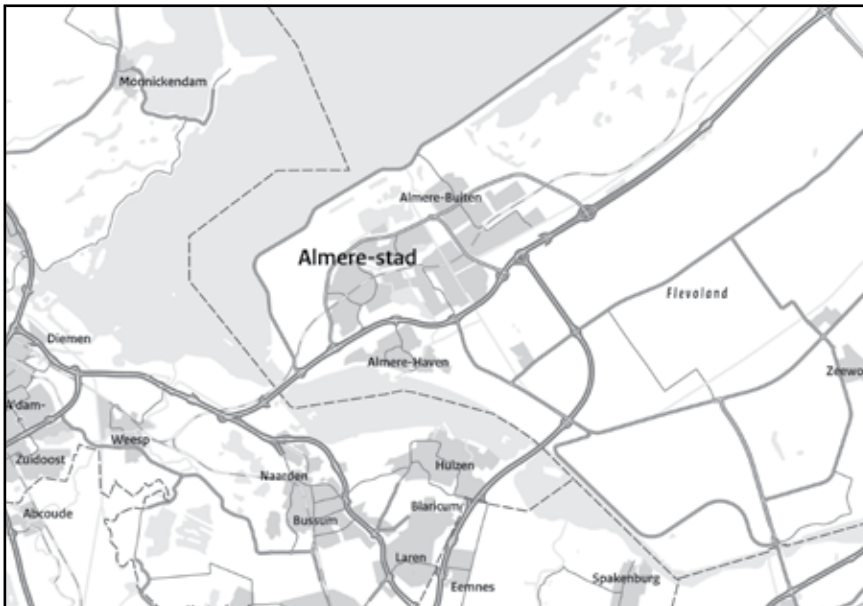


- Wegen**
- spoor / OV**
- vaarwegen**
- sluis**
- ligplaats**
- integrale / multimodale ontwikkelingen**
- waterbeheer / natte natuur**

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

Rijk-Regioprogramma Amsterdam-Almere-Markermeer (RRAAM)

Gebied	Noordwest-Nederland
Onderwerp	Integrale gebiedsopgaven
Ministerie	IenM
Fase	Verkenning



Opgave Met de realisatie van de drievoudige ambitie voor Almere wordt ruimte geboden voor verstedelijkingsopgaven van de Noordelijke Randstad. Dit vraagt in Almere nieuwe bouwlocaties, maar ook om investeringen in ecologie, natuur en bereikbaarheid. Als jonge stad heeft Almere daarnaast impulsen op het gebied van voorzieningen en werkgelegenheid nodig. In de RAAM-brief van 6 november 2009 (TK 31089, nr 57) en het Integraal Afsprakenkader Almere (IAK, 29 januari 2010) heeft het kabinet aangegeven hoe de verschillende vraagstukken samenhangen. Het programma Amsterdam - Almere is, gezien haar omvang, complexiteit en nationale belang, door de Tweede Kamer aangemerkt als Groot Project. Daartoe is een Basisrapportage opgesteld die op 1 april 2011 aan de Tweede Kamer is toegezonden (TK 31089-83). Daarnaast is de notitie Reikwijdte en detailniveau vastgesteld. De opdracht uit de RAAM-brief is 'het alternatief Almere 2.0 te optimaliseren in combinatie met OV en natuurmaatregelen in het Markermeer'. Alternatief Almere 2.0 betekent het totaal aan ontwikkelingen rond de schaa sprong. Het programma wordt door werkmaatschappijen concreet uitgewerkt in de periode 2010-2012. Oplossingen voor de hoofdweginfrastructuur worden gegenereerd in het project A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere (zie desbetreffende projectblad). De groei van Almere zal er tevens toe leiden dat meer mensen binnen de stad zullen

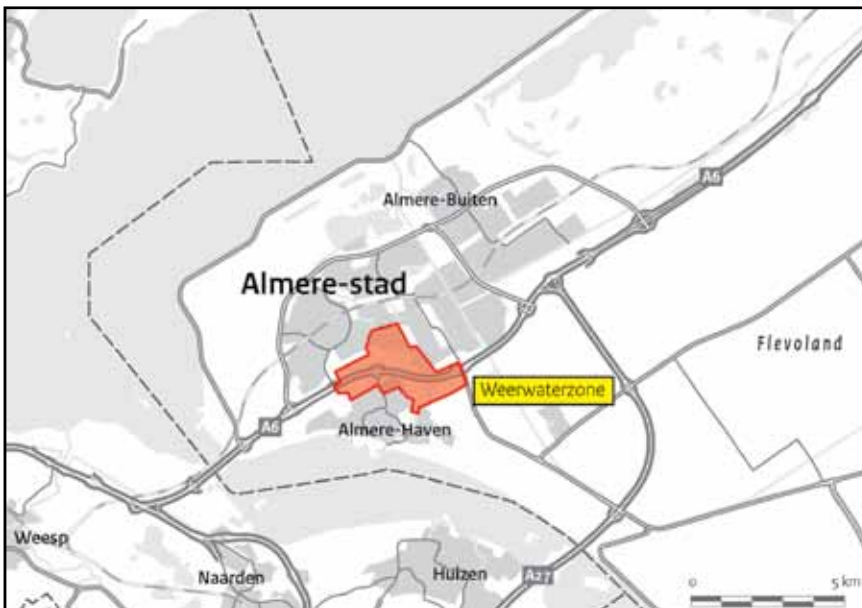
reizen. Het stedelijke wegennet en infrastructuur voor het openbaar vervoer zijn hierop niet berekend. In de Verkenning Stedelijke Bereikbaarheid Almere (VSBA) is onderzocht welke knelpunten wanneer gaan ontstaan en welke gefaseerde maatregelen gewenst zijn voor goede bereikbaarheid in de stad.

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

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

Almere Weerwaterzone

Gebied	Noordwest-Nederland
Onderwerp	Integrale gebiedsopgaven
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



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

Oplossing Tegelijk met de voorgenomen verbreding van de A6 ter hoogte van Almere Weerwater wordt de weg verlaagd tot maaiveldniveau om zo de barrièrewerking van de weg te verminderen. Ter plaatse van de verlaagde A6 is de gebiedsontwikkeling Centrum-Weerwater gepland. Een gebiedsontwikkeling die deel uitmaakt van de schaa sprong van Almere, die de stedelijke structuur van Almere kan versterken en Almere Haven met het centrum verbindt. Rond de A6 komen in een gebied van circa 413 ha tussen de 500 en 2.000 woningen, 50.000 m² kantoorruimte en 15 ha voorzieningen.

Planning

Oplevering A6: 2020

Start realisatie gebiedsontwikkeling: 2018

Oplevering gebiedsontwikkeling: 2030

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

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

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

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen					•	
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën					•	
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

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

Toekomst Afsluitdijk (voorheen: OIVA)

Gebied	Noordwest-Nederland
Onderwerp	Waterkeren
Ministerie	IenM
Fase	Verkenning



Opgave De Afsluitdijk voldoet niet meer aan de wettelijke norm voor de veiligheid tegen overstroming en moet worden gerenoveerd. Onderzocht wordt of er oplossingen mogelijk zijn om de veiligheid op een zodanige manier te verbeteren dat er tevens meerwaarde ontstaat voor andere ambities. Met die opdracht zijn Rijk en regio eind 2007 vertrokken.

Oplossing Ondertussen zijn vier kansrijke marktvisies (opgesteld door consortia van bedrijven), en twee referentievarianten onderzocht. Daarin is gekeken naar haalbare en betaalbare functiecombinaties en naar oplossingen die Nederland nationaal en internationaal opnieuw op de kaart zetten waar het waterbouw, duurzaamheid, innovatie en kennisontwikkeling betreft. Oplossingen die een impuls geven aan de economie. De veiligheidsoplossingen verschillen van een zachte oplossing met kwelders en een kweldernok aan de Waddenzeezijde tot een versterkte dijk met een natuurgebied aan de IJsselmeerzijde. De meerwaarden (ambities) liggen op het vlak van kennisontwikkeling en innovatie, versterking van de natuurwaarden en recreatiemogelijkheden, duurzame energie (waaronder 'blue energy'), mobiliteit en ruimtelijke kwaliteit.

Uit de visies en referenties is een concept-voorkeursbeslissing tot stand gebracht volgens de MIRT spelregels, in de vorm van een ontwerp-structuurvisie van het Rijk, op

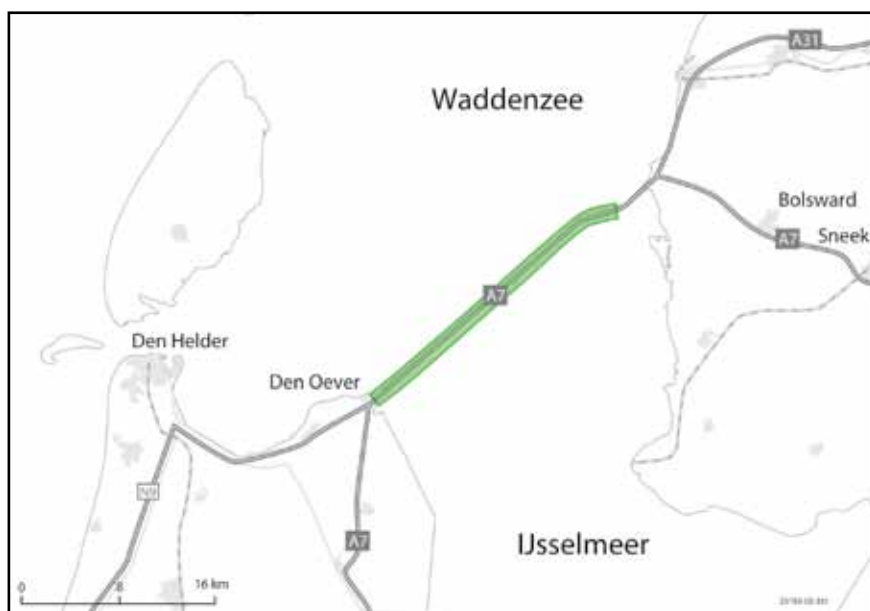
basis van de Wet ruimtelijke ordening (Wro). De structuurvisie geeft op nationaal niveau het ruimtelijk kader voor de gewenste ontwikkelingen op en bij de Afsluitdijk en biedt mogelijkheden voor (al dan niet op termijn) ontwikkeling van ambities op het terrein van duurzame energie, natuur en recreatie. Ter ondersteuning van de voorkeursbeslissing is een plan-MER/passende beoordeling en een kosten-effectiviteitsanalyse opgesteld. Het kabinet is voornemens in 2011 de voorkeursbeslissing Toekomst Afsluitdijk vast te stellen.

De verdere ontwikkeling en uitvoering van de ambities zal afhankelijk zijn van regionale overheden en/of private investeringen.

Betrokkenen Voor de realisatie (en financiering) van de ambities wordt een bestuurs-overeenkomst/convenant voorbereid. Daarin wordt vastgelegd wat de rol en bijdrage is van de verschillende betrokken partijen (IenM, mogelijk EL&I, in samenwerking met provincies Fryslân en Noord-Holland, gemeenten Wieringen en Súd West Fryslân). In het Deltaprogramma IJsselmeergebied is de samenhang tussen Toekomst Afsluitdijk en het Deltaprogramma geborgd.

Extra spui­capaciteit Afsluitdijk

Gebied	Noordwest-Nederland
Onderwerp	Waterkeren
Ministerie	IenM
Fase	Planstudie



Opgave 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 spuisluizen zal in de toekomst ontoereikend worden. Bij de te verwachte relatieve zeespiegelstijging is het met de beschikbare spui­capaciteit niet mogelijk om het huidige peil­beheer voort te zetten en de veiligheid tegen overstroming in het IJsselmeergebied te handhaven. Naar verwachting zal een toenemend aantal dijkvakken vanaf 2010 niet meer aan de veiligheids­eisen voldoen.

Oplossing Om voldoende spui­capaciteit beschikbaar te hebben, zal een extra spui­complex worden gebouwd. De bouw van dit complex 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 spuisluizen. Een MER is in uitvoering.

Inpassing De volgende inpassings­maatregelen worden onderscheiden:

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

Planning

Projectbeslissing: 2012
Start realisatie: 2014
Oplevering: 2017

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

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

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

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning		•	•	•	•	•
Financiën	•					•
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

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

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

2011: de mijlpaal voor start realisatie is verschoven. De oplevering is voorzien in 2017 rekening houdend met een uitvoerings­periode van 4 jaar.

2011: start realisatie is verschoven. De oplevering blijft voorzien in 2017.

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

Natte natuurprojecten Ijsselmeergebied

Gebied	Noordwest-Nederland
Onderwerp	Waterbeheren
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave 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.

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.

Planning

Start realisatie: 2002

Oplevering: 2011

Financiën Taakstellend budget: € 35 mln. 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 voormalig 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.

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen		●				
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						●
Pol./Best.						

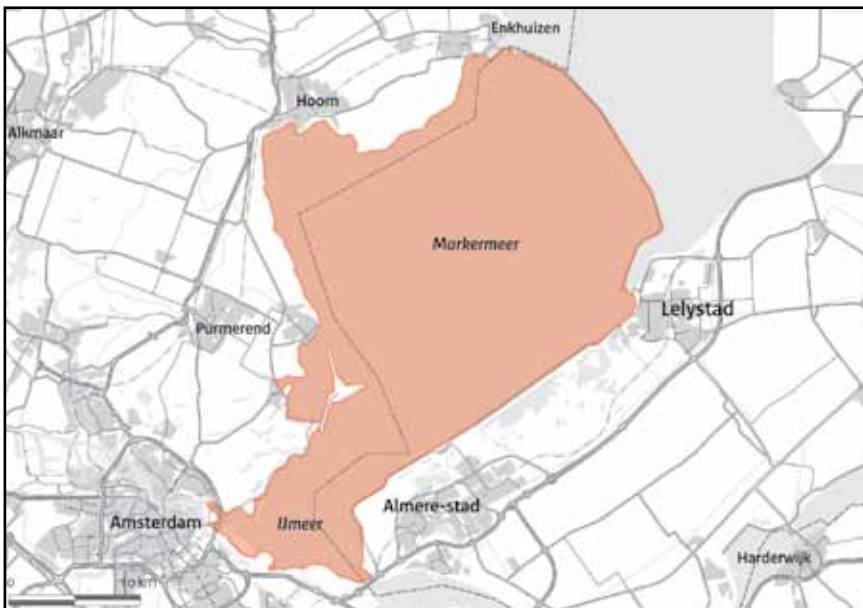
Toelichting op de wijzigingen

2008: dit programma is nieuw opgenomen in het MIRT.

2012: budgetverlaging door het reserveren van € 7 mln aan ICES-gelden voor de uitvoering van de eerste fase van TBES-Markermeer en door de overheveling van ICES-gelden naar IIVR (€ 3 mln). De projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 2,3 mln).

Natuurlijker Markermeer/ IJmeer (NMIJ)

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



Opgave Het project moet uitwijzen welke investeringen in natuurontwikkeling het grootste effect sorteren op het realiseren van een robuust ecologisch systeem en een klimaatbestendig watersysteem in IJmeer en Markermeer. De resultaten zijn mede bepalend voor het investeringsprogramma Toekomstagenda IJmeer/Markermeer. Het uiteindelijke doel is om duidelijk te maken of het mogelijk is een surplus aan natuurwaarden te creëren en inzicht te krijgen in eventuele kosten hiervoor; dit om ruimtelijke ontwikkelingen in dit door Natura 2000 beschermde gebied mogelijk te maken.

Oplissing Het project zal via een in mei 2009 vastgesteld pakket van veldexperimenten en aanvullend onderzoek de effectiviteit van bestaande en nieuwe natuurontwikkelingsmaatregelen bepalen. De focus zal hierbij vooral liggen op het bepalen van de ecologische effectiviteit van maatregelen en vaststellen op welke manier de maatregelen het best kunnen worden aangelegd.

Planning

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

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

Politiek/bestuurlijk In 2007 is door de staatssecretaris van voormalig VenW het Randstad Urgent-contract Toekomstagenda Markermeer-IJmeer ondertekend. In dit contract is het project Natuurlijker Markermeer/IJmeer aangekondigd. Dit project is gelinkt aan besluitvorming rond Randstad Urgent-projecten als Schaalsprong-Almere en Openbaarvervoerbinding Schiphol- Amsterdam-Almere-Lelystad, het project Beleidskader IJsselmeer en Beheerplannen.

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

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen						
MIRT fase			●			
Opgave						
Oplissing						
Planning						
Financiën			●		●	
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2009: project is nieuw in de realisatiefase.

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

N50 Ens-Emmeloord

Gebied	Noordwest-Nederland
Onderwerp	Hoofdwegen
Ministerie	IenM
Fase	Verkenning



Opgave De 100 km/h-weg N50 tussen Ens en Emmeloord maakt deel uit van het hoofdwegennet van Nederland en kampt met twee problemen. Vanwege de fysiek gescheiden rijbanen met per rijrichting één rijstrook (met vluchtstrook) kan op dit traject niet ingehaald worden. De wegingdeling maakt het onmogelijk dat voertuigen, waaronder vrachtwagens, over een afstand van circa 6,5 kilometer gepasseerd kunnen worden. Dit heeft een aantasting van afwikkelingskwaliteit, rijcomfort en trajectsnelheid tot gevolg. Het tweede knelpunt betreft de gelijkvloerse kruising ter hoogte van de Bomenweg (1/4 aansluiting (afrit); verkeerslichten voor de busontsluiting).

Oplossing In de verkenning is de volgende oplossing als kansrijk aangemerkt:

- de ombouw van de N50 van 2x1 rijstrook met vluchtstrook naar een 2x2- regionale stroomweg 100 km/h (autoweg);
- de huidige vormgeving van de aansluiting van de N50 op de A6 blijft in stand;
- de gelijkvloerse kruising bij der Bomenweg wordt omgebouwd tot een halve ongelijkvloerse aansluiting.

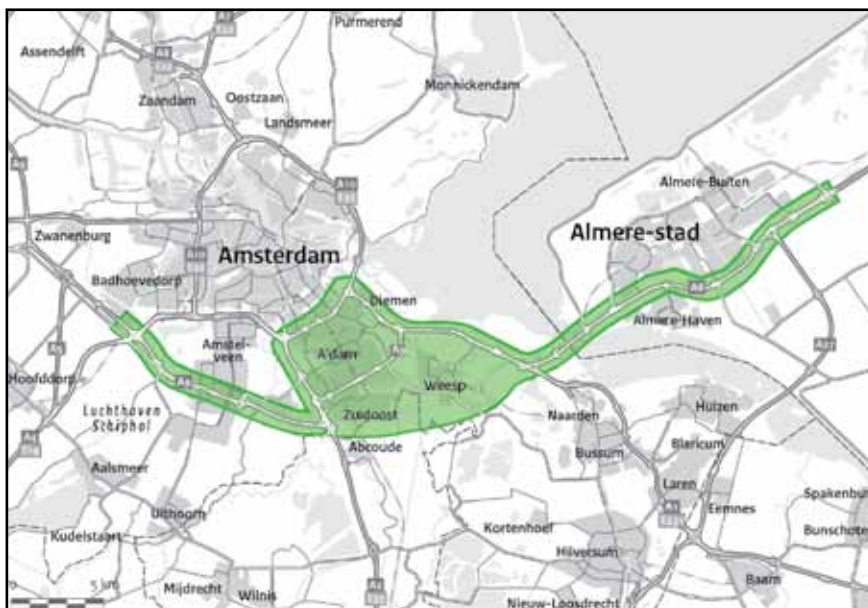
Planning

Startbeslissing: 2011

Politiek/bestuurlijk De verkenning wordt uitgevoerd onder leiding van de provincie Flevoland, in nauwe samenwerking met RWS. Zij wordt afgesloten met een convenant met daarin ook een voorkeursbeslissing. Het taakstellend budget voor dit project is € 16,5 mln (prijspeil 2007). De kosten worden gefinancierd vanuit het regionale deel van het Ruimtelijk Economisch Programma (REP), onderdeel van het RSP (€ 10 mln) en een regionale bijdrage (€ 6,5 mln).

A1/A6/Ag Schiphol-Amsterdam-Almere

Gebied	Noordwest-Nederland
Onderwerp	Hoofdwegen
Ministerie	IenM
Fase	Planstudie



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

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

Planning

Tracébesluit: 2011

Start realisatie: 2011

Openstelling: 2020

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

Financiën Taakstellend budget: € 4.094 mld (incl. bijdragen derden € 475 mln). Het budget is incl. de rijksbijdrage aan de kruising natte as A1 en groene uitweg.

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

Uitvoering Het project wordt innovatief aanbesteed in vijf delen. De uitvoering van het eerste deelproject (A10 Oost/A1 Watergraafsmeer-Diemen) start in 2011. Het tweede deelproject (A1 Diemen-Muiderberg/A6 Muiderberg-Almere Havendreef) wordt aanbesteed in 2011. De andere drie deelprojecten (Ag Gaasperdammerweg, Ag Amstelveen en A6 Almere Havendreef-Almere Buiten Oost) volgen in de jaren 2014 tot 2016.

File Top 50 Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 21,33 en 47 uit de File Top 50.

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen	•	•				
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën	•				•	•
Pol./Best.		•	•	•	•	•

Toelichting op de wijzigingen

2007: in augustus 2006 is een besluit genomen over fase 1 van de startnotitie (zie 'Noordvleugelbrief').

2008: in januari 2007 is gestart met fase 2 van de planstudie.

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

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

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

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

Ag Omlegging Badhoevedorp

Gebied	Noordwest-Nederland
Onderwerp	Hoofdwegen
Ministerie	IenM
Fase	Planstudie



Opgave De Ag veroorzaakt door zijn ligging door de kern van Badhoevedorp milieu- en leefbaarheidsproblemen. Daarnaast is door capaciteitsvergroting op de wegen naar de Ag toe de verkeersafwikkeling op de Ag een knelpunt geworden.

Oplossing Een zuidelijke omlegging van de Ag bij Badhoevedorp.

Planning

Tracébesluit: 2012
Start realisatie: 2013
Openstelling: 2017

Financiën Taakstellend budget: € 318 mln.
Bijdrage van derden: € 161 mln.

Politiek/bestuurlijk In oktober 2005 hebben Rijk en regio de Bestuursvereenkomst Omlegging Ag Badhoevedorp getekend. Hierin is ook de financiële onderbouwing en dekking geregeld. Het voorkeursalternatief van de zuidelijke omlegging van de Ag is in het voorjaar 2006 vastgesteld. Eind 2009 is het standpunt voor het aangepaste bogenalternatief vastgesteld. Het standpunt is uitgewerkt in een Ontwerp-Tracébesluit (OTB). Dit OTB is in juni 2011 vastgesteld.

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

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen	•					
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing	•		•			
Planning	•	•				•
Financiën	•		•			•
Pol./Best.	•				•	

Toelichting op de wijzigingen

2007: in de Bestuursvereenkomst Omlegging A 9 Badhoevedorp is gekozen voor een omlegging van de A 9. Hierop zijn het tijdschema en het budget aangepast.

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

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

2011: in december 2009 is het standpunt ingenomen voor het aangepast bogenalternatief.

2012: het OTB is in juni 2011 vastgesteld. Vaststelling is met een half jaar verschoven vanwege het doorvoeren van versoberingsmaatregelen. De openstelling schuift hierdoor naar 2017. Op basis van de raming voorafgaand aan het OTB is het taakstellend budget verhoogd. De projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 22 mln).

Ag Alkmaar-Uitgeest

Gebied	Noordwest-Nederland
Onderwerp	Hoofdwegen
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave De groei van het verkeer leidt tot verkeersafwikkelingproblemen op de Ag Alkmaar-Uitgeest in beide richtingen.

Oplossing Aanleg van spitsstroken in combinatie met het plaatselijk verbreden van de weg.

Planning

Wegaanpassingsbesluit: 2010

Start realisatie: 2011

Openstelling: 2012

Financiën Taakstellend budget: € 53 mln.

Politiek/bestuurlijk In 2005 is de aanvraag van de provincie Noord-Holland voor de aanleg van een aansluiting Heiloo op de Ag voorlopig afgewezen en is deze gekoppeld aan de mogelijke uitbreiding van de capaciteit van de Ag. Met de opname van de Ag Alkmaar-Uitgeest in de Spoedaanpak wegverbreding is het project opgedeeld in twee delen: spitsstroken en de aansluiting.

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen		•		•	•	
MIRT fase						•
Opgave						
Oplossing						
Planning			•			
Financiën						•
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2008: het project stond eerder vermeld in het benuttingsprogramma ZSM 2.

2009: doordat de R ichtlijnen voor het MER OTB pas begin 2008 zijn vastgesteld, kon niet eerder worden gestart met het OTB/MER. Hierdoor is het project vertraagd.

2010: project Ag Alkmaar-Uitgeest is overgegaan van de verkorte Tracéwet naar de Spoedwet wegverbreding en is opgenomen in de Spoedaanpak wegverbreding. De nieuwe aansluiting op de Ag ter hoogte van Heiloo is geen onderdeel meer van dit project, maar wordt parallel door de regio voorbereid.

2011: OWAB is in juni 2010 vastgesteld.

2012: WAB is vastgesteld in november 2010. Het project gaat over naar de realisatiefase.

A10 Tweede Coentunnel/ A5 Westrandweg/ N200 Halfweg

Gebied	Noordwest-Nederland
Onderwerp	Hoofdwegen
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



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

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

Planning

Tracébesluit: Tweede Coentunnel 2007,

gewijzigd in 2008 / Westrandweg 2008

Start realisatie: 2009

Openstelling:

2013: Tweede Coentunnel en Westrandweg

2014: renovatie huidige Coentunnel

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

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

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

File Top 50 Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 2 en 32 uit de File Top 50.

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen					•	
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning			•		•	
Financiën	•					•
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2007: de RvS heeft positief gereageerd op het voorstel van de wijziging van de Wbm. Tol komt conform overeenkomst 2004 daardoor als bekostigingsinstrument van het project aan de orde.

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

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

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

Ng Koedijk-De Stolpen

Gebied	Noordwest-Nederland
Onderwerp	Hoofdwegen
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave De verkeersveiligheid is onvoldoende. De doorstroming ter plaatse van de kernen Schoorldam en De Stolpen behoeft verbetering.

Oplossing Omleidingen van de Ng met ongelijkvloerse kruisingen bij Schoorldam en De Stolpen, en de aanleg van een parallelweg in Bergen.

Planning

Tracébesluit: 2008

Start realisatie: 2009

Openstelling: 2011

Financiën Taakstellend budget: € 66 mln (incl. een bijdrage van € 23 mln van de provincie Noord-Holland).

Politiek/bestuurlijk Toezeggingen: het Rijk verhoogt onder voorwaarden de MIT-1999-bijdrage tot € 32 mln (prijsspeil 1998) wanneer de provincie Noord-Holland en de regio maximaal € 23 mln bijdragen.

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen						
MIRT fase				•		
Opgave						
Oplossing			•			
Planning						
Financiën						•
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2009: eind 2007 is de parallelweg opengesteld. Op 23 juli 2008 heeft de Raad van State het tracébesluit vernietigd, met instandhouding van de rechtsgevolgen. Daarmee is het besluit wel onherroepelijk geworden. Door de lange beroepsprocedure verschuift de openstelling naar 2011.

2010: het project is overgegaan naar de realisatiefase.

2012: de projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 12 mln).

N50 Ramspol-Ens

Gebied	Noordwest-Nederland
Onderwerp	Hoofdwegen
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



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

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

Planning

Tracébesluit: 2009
Start realisatie: 2010
Openstelling: 2013

Financiën Taakstellend budget: € 126 mln (incl. € 26 mln RSP bijdrage).

Politiek/bestuurlijk

Toezeggingen: januari 1997: de vervanging van de Ramspolbrug zal door (voormalig) VenW in procedure worden gebracht. Oktober 2007: de minister van voormalig VenW heeft het gewijzigd standpunt ingenomen om de doorvaarthoogte van de brug van 7 naar 13 meter te brengen. Amendementen: de Tweede Kamer heeft ingestemd met het amendement van Hijum/Hofstra (TK 30800 A, nr 43) waardoor extra € 50 mln beschikbaar is voor de N50, de N35 en de N18. De minister van IenM heeft hiervan € 18 mln aangewend voor de N50. In 2008 is afgesproken om uit het Regionaal Specifiek Pakket (RSP) van de Zuiderzeelijn € 26 mln bij te dragen aan dit project. Daarop is van de genoemde € 18 mln € 3 mln aan het Vliegveld Twente toegevoegd en € 15 mln aan het gedeelte van de N50 tussen Kampen en Kampen-zuid. Bij de vaststelling van de scope is het taakstellend budget verhoogd tot € 118 mln. Het project maakt onderdeel uit van Spoedaanpak Wegen.

Uitvoering De marktbenadering heeft plaatsgevonden volgens de inkoopstrategie van de spoedaanpak die is gebaseerd op BVP (Best Value Procurement).

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen						
MIRT fase				•		
Opgave						
Oplossing						
Planning			•			
Financiën	•	•	•	•	•	•
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

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

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

2010: het project is overgegaan naar de realisatiefase.

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

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

Amsterdam Zuidas (4-sporig + keersporen + 2x5 rijstroken A10 en t.b.v. Nieuw Sleutelproject)

Gebied	Noordwest-Nederland
Onderwerp	Spoorwegen personen
Ministerie	IenM
Fase	Planstudie



Opgave De ruimtelijke ontwikkelingen in de corridor Haarlemmermeer-Almere en de Zuidas zelf versterken de toename van reizigers en verkeer. Door opening van de Utrechtboog, HSLZuid, Noord-Zuidlijn en Hanzelijn neemt het railverkeer toe. De voorziene ZSM-maatregelen zullen op termijn onvoldoende capaciteit bieden om de Zuidas uit te laten groeien tot een Europese toplocatie. Dit project is door het Rijk aangewezen als NSP.

Oplossing Het bestaande station is met een tweede eilandperron uitgebreid. Daarna zijn maatregelen voorzien voor het accommoderen van verdere groei van het treinverkeer, aanlanding van HSL-Zuidtreinen en toekomstvastе transfercapaciteit. Voor de toekomstige mobiliteitsgroei wordt uitgegaan van een volledig 4-sporige zuidtak en een 6-sporig station Zuid/WTC. Tevens wordt uitbreiding voorzien van de A10-Zuid tot 2x5 rijstroken, na het ZSM-programma.

Planning

Tracébesluit: 2012

Start realisatie: vanaf 2013 (delen Zuidas worden eerder gerealiseerd via OV-SAAL)

Oplevering: afhankelijk van het alternatief

Financiën Totale taakstellende budget: op de begroting is voor het NSP station Zuidas, inclusief de viersporigheid, keersporen en bijdrage uit Hoofdstuk XII € 326 mln gereserveerd.

Voor uitbreiding van de A10 Zuid is een taakstellend budget van € 301 mln gereserveerd.

Politiek/bestuurlijk

- In het kader van NSP is een intentieovereenkomst gesloten met gemeente Amsterdam over de Zuidas (2001). Rijk en gemeente Amsterdam hebben de principe-voorkeur uitgesproken voor het Dokmodel, alsmede de principebereidheid om daarvoor financiële reserveringen te plegen (2005).
- In 2006 hebben betrokken overheden in een bestuursovereenkomst afspraken gemaakt over de besluitvormingsprocedure voor een Zuidas-Dok-onderneming en de overheidsbijdragen daaraan, inclusief een aanvullende risicoafkoop door IenM.
- In 2009 is na advisering door een rijksvertegenwoordiger geconstateerd dat een Zuidas-Dok-onderneming en veiling van 60% van de aandelen daarin aan private partijen niet haalbaar is. De veilingprocedure is formeel beëindigd.
- Rijk en regio hebben in 2010 besloten een gezamenlijke organisatie op te richten die een voorkeursbeslissing conform de adviezen van de commissie Elverding gaat voorbereiden voor het project Zuidas. Tegelijk met de voorkeursbeslissing worden ook nieuwe voorstellen voor een haalbare businesscase, de risicoverdeling en de structurering van het project opgesteld.

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning			•			
Financiën	•		•	•	•	
Pol./Best.					•	

Toelichting op de wijzigingen

2007: aan het budget is toegevoegd een aanvullende bijdrage voor de overdracht van risico's aan de Zuidas-Dok-onderneming (€ 52 mln) en de noodzakelijk gebleken aanpassingen voor de spoor aansluiting op de Utrechtboog (€ 17,8 mln).

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

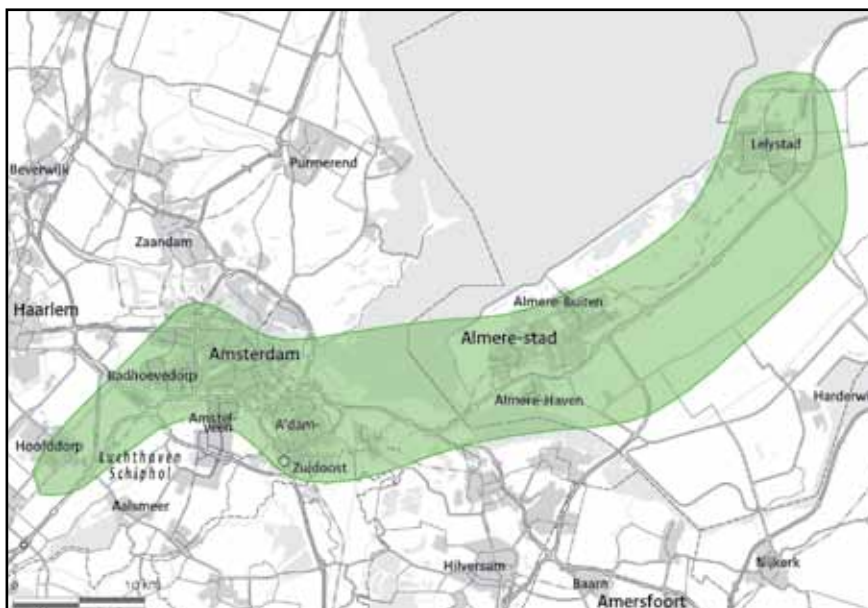
2009: het taakstellend budget is bijgesteld vanwege indexatiecorrectie, rekening houdend met de bestuurlijk overeengekomen bijdrage in netto contante waarde.

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

2012: € 135 mln bijdrage voormalig VROM is toegevoegd. De projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 22 mln).

OV Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad

Gebied	Noordwest-Nederland
Onderwerp	Spoorwegen personen
Ministerie	IenM
Fase	Planstudie



Opgave In de rapportage 'Planstudie Openbaar Vervoer Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad fase 1' (maart 2008) is vastgesteld dat er nu en in de toekomst belangrijke knelpunten zijn op deze corridor.

Oplossing Prorail is met de uitvoering voor OV SAAL KT cluster c (spooruitbreidingen op de Zuidtak in Amsterdam) begonnen. Voor OV SAAL Korte Termijn cluster a (spooruitbreidingen op de Flevolijn) is in april 2011 het ontwerp-tracébesluit gepubliceerd. Voor OV SAAL 2020 is in overleg met de betrokken overheden en de spoorsector besloten de besluitvorming over de twee voorliggende varianten (C en E'), die binnen het beschikbare budget zijn te realiseren en voldoen aan alle kwaliteits- en capaciteitseisen, te combineren met de besluitvorming over lange termijn in het kader van RRAAM. Het kabinet heeft in november 2009 het besluit genomen in de RAAM-brief een IJmeerverbinding onder voorwaarden als voorkeursoplossing voor de lange termijn uit te werken. De Werkmaatschappij Amsterdam Almere (WAA) studeert op deze voorkeursoplossing. Ook worden alternatieven via de Hollandsebrug bestudeerd, zodat er eind 2012 een volwaardige afweging gemaakt kan worden tussen de varianten van OV SAAL 2020 en tussen de keuze voor een eventuele IJmeerverbinding of een Hollandsebrugvariant.

Planning

Tracébesluit:

- OV SAAL KT cluster c 2010
- OV SAAL KT cluster a 2011
- OV SAAL 2020 - 2014

Start realisatie:

- OV SAAL KT cluster c 2010
- OV SAAL KT cluster a 2011
- OV SAAL 2020 - 2016

Oplevering:

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

Financiën Voor OV SAAL is in totaal €1.623 mln beschikbaar (waarvan €989 mln binnen het planstudiebudget en €634 mln binnen het realisatiebudget). 'Er is binnen de beschikbare middelen rekening gehouden met €54 mln voor beheer en onderhoud en met €15 mln voor overige activiteiten. Afhankelijk van het principe-besluit over langetermijnmaatregelen is het mogelijk dat een deel van het MLT-budget ingezet wordt voor OV-maatregelen.

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

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen						
MIRT fase	•					
Opgave						
Oplossing						•
Planning		•		•	•	
Financiën		•			•	•
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2010: overheveling onderdelen Zuidas; oplevering maatregelen in een langere periode (6 i.p.v. 4 jaar), ruimtelijke procedure gestart.

2011: tracébesluit voor spooruitbreidingen in Amsterdam vastgesteld, uitvoeringsbesluit genomen en uitvoering gestart, besluit overige spoorse maatregelen in samenhang met PHS, OV SAAL LT naar Werkmaatschappij Amsterdam Almere.

2012: tracébesluit maatregelen Flevolijn vastgesteld, studie LT Hollandsebrug opgestart, besluitvorming OV SAAL 2020 eind 2012. In het project OV SAAL KT cluster a wordt rekening gehouden met een bijdrage van €20 mln in de kosten van geluidsmaatregelen uit het project Goenoord vanwege de goederenroutering via de Flevo- en Hanzelijn. In Muiderberg bouwt Prorail een geluidscherm voor weg en spoor. De kosten worden door beide modaliteiten gedeeld; het project SAA draagt €2,6 mln bij aan het budget voor OV SAAL KT cluster a. In het regeerakkoord zijn taakstellingen afgesproken voor bovenwettelijke inpassing, aanpassing omgevingsrecht en toepassing PPS. Voor dit project betreft het een bedrag van €45 mln. Intentie is dat deze taakstellingen op OV SAAL worden gerealiseerd. Voor de periode 2012-2020 is totaal €2,2 mln overgeboekt naar HXII omdat vanaf 2012 materiële en personele uitgaven daar op worden verantwoord.

Amsterdam CS, Cuypershal

Gebied	Noordwest-Nederland
Onderwerp	Spoorwegen personen
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave Het interieur van het stationsgebouw van Pierre Cuypers heeft in de afgelopen 120 jaar aanpassingen ondergaan, waardoor de monumentale waarde van de Cuypershal is aangetast. Een kwaliteitsverbetering is nodig om het monumentale karakter van de Cuypershal te herstellen. Naast de restauratie en renovatie van de Cuypershal is het nodig om de transfercapaciteit van de Middentunnel en Oosttunnel van het station uit te breiden om de huidige en toekomstige reizigersstromen afdoende te kunnen verwerken.

Oplossing De Cuypershal wordt in originele staat hersteld. Doelstelling is om het werk in de Cuypershal gereed te hebben tegelijk met het gereed komen van de Oosttunnel. De huidige Oosttunnel is de verbindende schakel tussen de oostelijke ingang van het station en de oostelijke fasen van de perrons. De Oosttunnel wordt verbreed om voldoende transfercapaciteit te kunnen bieden, uitbreiding van commerciële voorzieningen in de tunnel mogelijk te maken en extra stijgpunten in de Oosttunnel aan te brengen. De extra stijgpunten in de Oosttunnel leveren een bijdrage aan een betere verdeling van de reizigers over de perrons.

Planning

Start realisatie: 2010

Oplevering: 2013/2015

Financiën Taakstellend budget: € 37 mln.

Politiek/bestuurlijk Het besluit om de Cuypershal te herstellen en de Oosttunnel aan te passen op de verwachte reizigersstroom, is genomen bij de maatregelen in het kader van de economische crisis en versnelling. De Tweede Kamer is hierover per brief geïnformeerd (TK 29984, nr 176).

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen				•		
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						•
Financiën						
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2010: het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

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

Amsterdam CS, fietsenstalling

Gebied	Noordwest-Nederland
Onderwerp	Spoorwegen personen
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave Er is bij Amsterdam CS een tekort aan beveiligde en onbeveiligde fietsenstallingen. Bovendien voldoen de bestaande voorzieningen niet aan de kwaliteitseisen van de rijksoverheid.

Oplossing De fietsparkeervoorzieningen worden uitgebreid en verbeterd. Op diverse locaties worden in totaal 10.000 fietsparkeerplaatsen gerealiseerd.

1. Aan de oostzijde wordt de bestaande stalling in het voormalige Postzakkengebouw uitgebreid tot ruim 2000 fietsparkeerplaatsen.
2. Aan de noordwestzijde wordt een stalling gerealiseerd met 1000 fietsparkeerplaatsen.
3. Aan de zuidwestzijde is gezocht naar een locatie voor een grote stalling met 7000 fietsparkeerplaatsen. In overleg tussen de gemeente Amsterdam, NS en ProRail is besloten deze stalling niet te realiseren onder het wateroppervlak van het Westelijk Openhavenfront, maar onder het westelijke deel van het stationsvoorplein in combinatie met nieuwbouw op de plaats van de huidige zuidweststalling.

Planning

Projectbesluit: 2011
Start realisatie: 2012
Oplevering: 2013/2017

Financiën Taakstellend budget: € 34 mln.

Politiek/bestuurlijk De gemeente, NS en ProRail stemmen hun langetermijnvooruitzichten af op basis van het gezamenlijk masterplan. In dit kader is gezocht naar een goede en betaalbare oplossing voor het stallingenprobleem op en om het station.

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing		•	•		•	•
Planning		•	•		•	•
Financiën		•				•
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

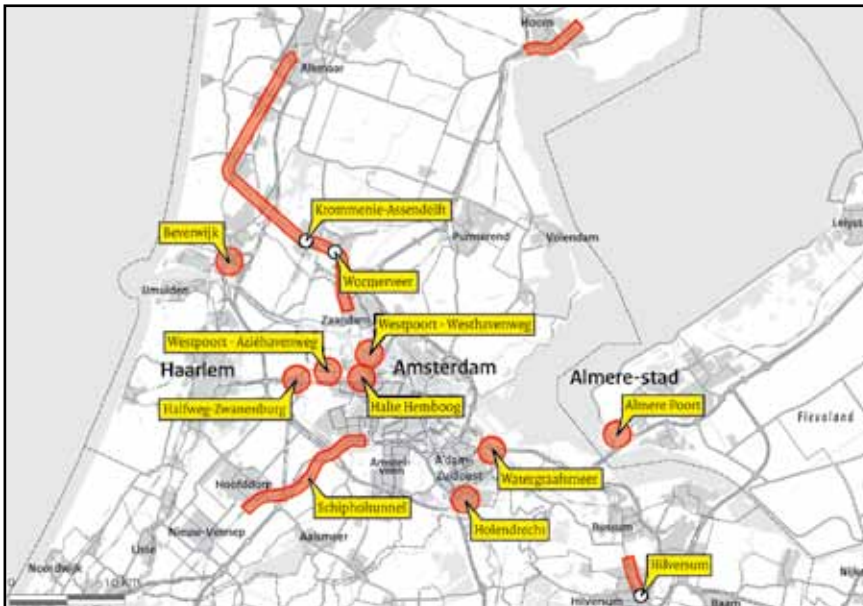
2009: onderzocht wordt een variant onder het wateroppervlak van het Westelijk Openhavenfront, waar 7000 plaatsen haalbaar worden geacht, binnen het taakstellend budget (realisatie eind 2012). De stalling aan de Noord-Westzijde voorziet in 1000 stallingplaatsen (realisatie 2011) Door de aanleg van de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

2011: in overleg met de partners is gekozen voor uitwerking van de zuidwestelijke stalling onder de westelijke tramlus. Vanwege de samenhang met de Noord/Zuidlijn kan deze stalling in 2013 of 2014 gerealiseerd worden, de stalling in het Postzakkengebouw na 2017.

2012: in maart 2011 is de definitieve projectbeslissing genomen en is de oplossing met drie locaties vastgelegd. In verband met de samenhang met andere werkzaamheden op het Stationseiland, zal als eerste de Noordwest-stalling worden gerealiseerd, daarna de Zuidwest-stalling en als laatste de aanpassing van het Postzakkengebouw. De reeds aangevangen voorbereidingen voor het Postzakkengebouw zijn daarom opgeschort en de eerdere afgegeven beschikking is vervallen.

Regionet, fase 1

Gebied	Noordwest-Nederland
Onderwerp	Spoorwegen personen
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave Onder de noemer Regionet is budget gereserveerd voor de uitvoering van een pakket extra maatregelen ter verbetering van het stadsgewestelijk (rail-)vervoer in de noordvleugel van de Randstad (congestiepakket). In de Bestuursovereenkomst Bereikbaarheidsoffensief Noordelijke Randstad is vastgelegd dat de regionale partijen naar eigen inzicht bepalen welke delen van Regionet prioriteit hebben bij de aanwending van de beschikbaar te stellen middelen.

Oplossing Door de regionale partijen is een samenhangend pakket van infrastructuurmaatregelen voorgedragen voor uitwerking volgens de MIT-systematiek en financiering uit het budget. Dit pakket bestaat uit maatregelen ten behoeve van het stadsgewestelijk spoorvervoer (Regionet). Het pakket heeft tevens een positief effect op het functioneren van het landelijk spoornetwerk. Het gaat om de volgende maatregelen: verkorte treinopvolging Zaanlijn (seinverdichting/stop-door), capaciteitsverruiming Hilversum (seinverdichting Gooilijn en extra perron), capaciteitsvergroting Schipholtunnel (seinverdichting, verkorte treinopvolging en dynamisch verkeersmanagement), maatregelen in Westpoort (goederenemplacements Westhavenweg en Aziëhavenweg) en Beverwijk, een halte in de Hemboog bij station Sloterdijk, het verplaatsen van station Krommenie-Assendelft en de nieuwe stations Halweg/Zwanenburg, Holendrecht en

Almere Poort. Tevens omvat het de aangekondigde planstudies: verbetering inhaling Wormerveer en station Watergraafmeer. Dit pakket zal verder worden uitgewerkt volgens de MIRT-systematiek. Bij de beoordeling conform Wet en Besluit Infrastructuurfonds zal bij het projectbesluit met name worden gelet op de meerwaarde van de onderlinge samenhang in relatie tot de doelstellingen zoals verwoord in het Herstelplan Spoor.

Planning

Start realisatie: 2006

Oplevering: 2007-2013

Financiën Taakstellend budget: € 182 mln.

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

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave	•	•	•			
Oplossing						
Planning				•		
Financiën	•	•	•		•	•
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2008: taakstellend budget inclusief BTW. De regio meldt dat de voordelen van realisatie minder groot zijn dan verwacht en ziet daarom af van aanleg station Haarlem West.

2009: beschikking (halte Hemboog, Infra-maatregelen Schiphol 24, emplacement Aziëhavenweg) afgegeven. Naar aanleiding van planstudie Transformatorweg is t.b.v. voorbereiding op een 2-sporige dive onder bij Transformatorweg € 4 mln overgeheveld naar het Herstelplan Spoor 2^e fase.

2010: beschikkingen voor Hoofddorp keurvoorziening, seinverdichting Zaanlijn, maatregelen Beverwijk, Almere Poort en Halweg Zwanenburg afgegeven. Voor een aantal projecten is meer tijd nodig voor de uitvoering dan eerder voorzien.

2011: naar aanleiding van de OTB-aanvraag Transformatorweg is € 1,8 mln vanuit Herstelplan Spoor 2^e fase teruggeboekt naar het Regionet programma.

2012: het projectbudget is opgehoogd met € 0.7 mln als bijdrage in de vervanging van de gelijkvloerse spoorwegovergang Aagtenpoort door een ongelijkvloerse kruising (maatregelen Beverwijk). Daarnaast is het projectbudget met € 2,5 mln verlaagd als gevolg van het niet meer opnemen van gerealiseerde en formeel vastgestelde planstudieuitgaven.

N201

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



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

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

Planning

Start realisatie: 2006
Oplevering: 2012

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

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

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

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

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing				•		•
Planning			•			
Financiën	•					
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2007: in bestuurlijk overleg MIT eind 2005 is afgesproken dat de rijksbijdrage wordt geïndexeerd van prijspeil 2001 naar prijspeil 2004.

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

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

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

Noord-Zuidlijn (Noord-WTC)

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



Opgave In de regio Amsterdam bevinden de werkgelegenheidslocaties in de categorie A (VINEX) zich vooral in het gebied rond het centraal station en de binnenstad. Het gebied tussen WTC en RAI wordt als potentiële A-locatie aangemerkt. Deze A-locaties dienen met het openbaar vervoer optimaal bereikbaar te zijn en te blijven en op een goede wijze onderling met elkaar verbonden te zijn.

Oplossing Tussen Amsterdam Buikslotermeerplein en Amsterdam Zuid/WTC wordt een 2-sporige metroverbinding aangelegd. Gelijktijdig wordt aan de achterzijde van het Centraal Station een busstation en een auto-onderdoorgang aangelegd. De dekking hiervoor komt uit het regionet budget.

Planning

Start realisatie: 2003
Oplevering: 2017

Financiën Taakstellend budget: € 1.173 mln (rijksbijdrage).

Voor de bijdrage in de aanlegkosten van de Noord-Zuidlijn is een lumpsum beschikking (vaste bijdrage) afgegeven.

Politiek/bestuurlijk Convenanten: het project maakt deel uit van het Bereikbaarheidsoffensief Randstad. De commissie Veerman adviseert in haar rapport (4 juni 2009) om door te gaan met de aanleg. B&W en de Gemeenteraad van Amsterdam hebben de adviezen van Veerman overgenomen. De Kamer is hierover geïnformeerd met brieven van 17 december 2009 (TK 32123 A, nr 85) en 28 juni 2010 (TK 32123 A, nr 133).

Uitvoering Amsterdam gaat door met de aanleg van de Noord-Zuidlijn. Stations Rokin en Ceintuurbaan zijn in ruwbouw gereed. Station Vijzelgracht wordt onder verhoogde luchtdruk verder uitgegraven. De tunnels tussen Centraal Station en station Rokin zijn geboord. Bij station RAI is gestart met het boren in noordelijke richting tot station Rokin. De tunnelbuis (met perrons) onder het Centraal Station is geplaatst.

Projecthistorie

'07 '08 '09 '10 '11 '12

Algemeen

MIRT fase

Opgave

Oplossing

Planning ● ● ● ●

Financiën

Pol./Best. ●

Toelichting op de wijzigingen

2007: door uitvoeringsproblemen onder Amsterdam Centraal is de oplevering vertraagd.

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

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

2010: als gevolg van uitvoeringsproblemen bij station Vijzelgracht is opnieuw vertraging opgetreden. Bij het opstellen van de prognose 2009 is gebleken dat de kosten zijn gestegen en de oplevering verder is vertraagd tot 2017.

Amsterdam-Rijnkanaal (verwijderen keersluis Zeeburg)

Gebied	Noordwest-Nederland
Onderwerp	Hoofdvaarwegen
Ministerie	IenM
Fase	Planstudie



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

Oplissing In studie is het verwijderen van de keersluis Zeeburg, het vervangen van het sifon en het verruimen van het Amsterdam-Rijnkanaal ter plaatse van de passage Zeeburg tot klasse Vlb (4-baks duwvaart), met minimaal 6 meter waterdiepte en 100 meter vaarwegbreedte.

Planning

Start aanbesteding deel 2 verwijderen sluiseland Zeeburg: 2012 (reeds uitgevoerd het verwijderen sifon Zeeburg en sloop heftorens Zeeburg, laatste is versneld uitgevoerd in het kader van het amendement Van der Staaij/Gerrens).
Oplevering: 2015

Financiën Taakstellend budget: € 14 mln.

Politiek/bestuurlijk Amendement Van der Staaij/Gerrens (TK 30800 A, nr 25) is bij de vaststelling van de begroting Infrastructuurfonds 2007 aangenomen. De sloop van de heftorens op keersluis Zeeburg is in dit kader versneld uitgevoerd.

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplissing				•		
Planning		•				•
Financiën						•
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

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

2012: de uitvoering is vertraagd als gevolg van capaciteitsproblemen. De projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 3 mln)

Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Amsterdam-Lemmer

Gebied Noordwest-Nederland
Onderwerp Hoofdvaarwegen
Ministerie IenM
Fase Planstudie



Opgave Er is sprake van een tekort aan ligplaatsen op de vaarweg van Amsterdam tot Lemmer. Hierdoor kunnen veiligheidsproblemen ontstaan, omdat dit tekort kan leiden tot onwenselijke afmeersituaties rond de sluiscomplexen op dit traject. Ook kunnen situaties ontstaan waarin schippers te lang door moeten varen op zoek naar een ligplaats, waardoor ze niet kunnen voldoen aan wet- en regelgeving op het gebied van vaar- en rusttijden.

Oplossing In de studie wordt onderzocht op welke manier en op welke locaties het ligplaatsentekort kan worden opgelost. Gedacht kan worden aan zowel uitbreiding, verbetering als herstructurering van de huidige ligplaatsen rond de Oranjesluizen en de Houtribsluizen.

Planning

Realisatie: 2021-2023

Financiën Taakstellend budget: € 6 mln.

Politiek/bestuurlijk De herindeling van woonschepen nabij Schellingwoude en de woonplannen Zeeburgereiland vormen politiek / bestuurlijke risico's voor de realisatie en verbetering van de ligplaatsen in de nabijheid van de Oranjesluizen.

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen						
MIRT fase		•				
Opgave						
Oplossing						
Planning				•	•	•
Financiën						•
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

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

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

2011: vanwege capaciteitsproblemen bij VenW is de planstudie als geheel vertraagd. Wel zijn, in het kader van de quick wins, drie ligplaatsen gerealiseerd in de regio Amsterdam.

2012: op basis van de prioritering uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte wordt dit project gefaseerd uitgevoerd en wordt oplevering verwacht in de periode 2021-2023. De projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigings-systeematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 1 mln)

Lichter en Buitenhaven IJmuiden

Gebied	Noordwest-Nederland
Onderwerp	Hoofdvaarwegen
Ministerie	IenM
Fase	Planstudie



Opgave Vele bulkschepen bestemd voor de haven van Amsterdam worden zo diep afgeladen dat zij vóór het sluiscomplex IJmuiden moeten worden 'gelichterd' (gedeeltelijk gelost), om met de juiste diepgang de Noordersluis te kunnen passeren en door te varen naar Amsterdam. De lichtervoorziening bevindt zich aan de rand en gedeeltelijk in de vaargeul van/naar de Noordersluis en vormt daardoor een nautisch veiligheidsknelpunt.

Oplossing Om de nautische veiligheid en een vlotte doorvaart in het gebied te garanderen, wordt een nieuwe lichterlocatie (insteekhaven) op de plek van het huidige baggerspeciedepot (voormalige Averijhaven) bestudeerd. Het gaat hierbij om het verplaatsen van de huidige lichtercapaciteit (2 miljoen ton kolen per jaar). In de planstudie wordt ingegaan op de ontmanteling van het baggerspeciedepot, de aanleg van de insteekhaven, de noodzakelijke maatregelen voor een veilige en vlotte in- en uitvaart en de gevolgen van deze maatregelen voor zowel de waterbeweging (o.a. stroming) in het gebied als de leefomgeving.

Er zijn in 2008, na de verkenning, twee haalbare oplossingsrichtingen in een Kengetallen Kosten Baten Analyse (kKBA) onderzocht. De kKBA richtte zich vooral op de kosten van de vaartvermindering van de grote scheepvaart, de extra kosten voor sleepboot-hulp die nodig is voor een veilige vaart en de baten van het tweerichtingsverkeer in de

Buitenhaven. Uit de kKBA is geconcludeerd dat de variant Averijhaven vanuit maatschappelijk-economisch oogpunt de voorkeur heeft boven de variant Optimalisatie Kustuitbreiding.

Planning

Projectbeslissing: 2012
Start realisatie: 2013
Oplevering: 2015

Financiën Taakstellend budget: € 63 mln.

Politiek/bestuurlijk In het convenant over het toekomstig gebruik van de Averijhaven te Velsen (1996, 2006) is vastgelegd dat het Rijk het verwerken en storten van baggerspecie in de Averijhaven toe zal staan tot uiterlijk 1 januari 2012. Hierna moet het baggerspeciedepot weer worden teruggebracht in de oorspronkelijke staat (insteekhaven) of de locatie moet mogelijk worden gemaakt voor haven- en bedrijfsactiviteiten.

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen						
MIRT fase				•		
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						•
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

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

2012: de projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 18 mln). In het regeerakkoord zijn taakstellingen afgesproken voor bovenwettelijke inpassing, aanpassing omgevingsrecht en toepassing PPS. Voor dit project betreft het een bedrag van € 3,2 mln bovenwettelijke inpassing, € 2,5 mln omgevingsrecht en € 1,4 mln PPS.

Vaarweg IJsselmeer-Meppel

Gebied	Noordwest-Nederland
Onderwerp	Hoofdvaarwegen
Ministerie	IenM
Fase	Planstudie



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

Oplossing In studie is de aanleg en verbetering van vaargeulen op de trajecten Botterak, Molenrak en de vaarweg Ketelbrug-Meppel. Bezien wordt hoe Molenrak en Botterak (vaargeulen IJsselmeer-Ketelbrug) geschikt kunnen worden gemaakt voor volledig afgeladen binnenvaartschepen van klasse Vb en kustvaartschepen in R/S categorie 1. Voor de vaarweg Ketelbrug-Meppel (Schokkerak-Meppelderiep) wordt gekeken in hoeverre deze geschikt gemaakt kan worden voor binnenvaartschepen van klasse Va.

Planning

Realisatie: 2021-2023

(lopende studie wordt medio 2012 afgerond).

Financiën Taakstellend budget: € 35 mln.

Uitvoering De baggerbestekken worden opgesteld op basis van Design- en Construct-contracten (D/C-contracten).

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen		•				
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning		•	•		•	•
Financiën				•		•
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

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

2009: vanwege capaciteitsproblemen bij VenW is deze planstudie vertraagd.

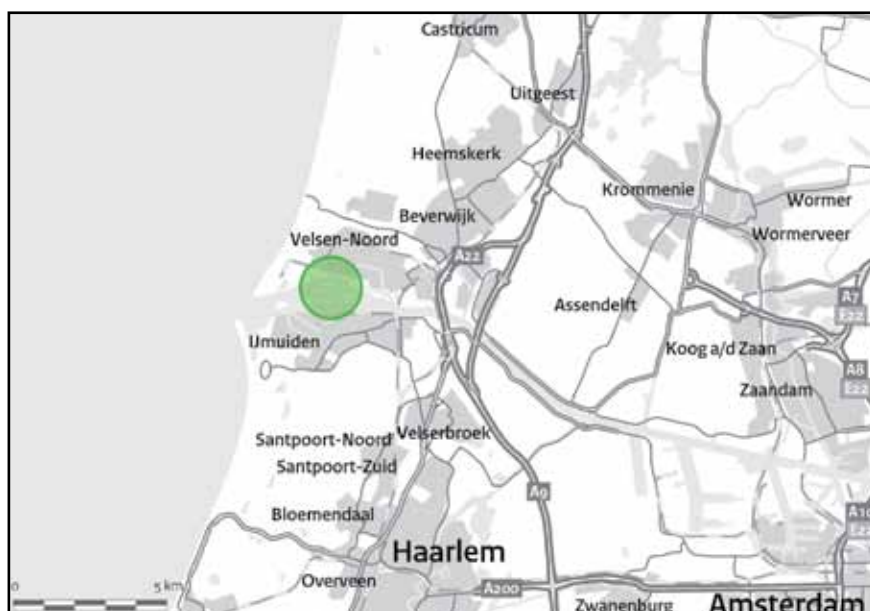
2010: vanwege uitbreiding studiegebied is het taakstellend budget verhoogd.

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

2012: op basis van de prioritering uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte wordt dit project gefaseerd en wordt oplevering verwacht in de periode 2021 – 2023. De projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 8 mln).

Zeetoeegang IJmond

Gebied	Noordwest-Nederland
Onderwerp	Hoofdvaarwegen
Ministerie	IenM
Fase	Planstudie



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

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

Planning

Planstudie: 2012

Oplevering: 2016

Financiën De rijksbijdrage in het convenant is € 541,5 mln (prijspeil 2007). Het totaal aan bijdragen bedraagt maximaal € 800,5 mln (prijspeil 2007), inclusief regiobijdrage.

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

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

Projecthistorie

'07 '08 '09 '10 '11 '12

Algemeen

MIRT fase

Opgave

Oplossing

Planning

Financiën

Pol./Best.

Toelichting op de wijzigingen

2011: het project is in 2010 van de verkenningsfase overgegaan naar de planstudiefase.

De Zaan (Wilhelminasluis)

Gebied	Noordwest-Nederland
Onderwerp	Hoofdvaarwegen
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave De Zaan is moeilijk toegankelijk voor klasse Va-schepen voor wat betreft diepgang en dimensies van de kunstwerken.

Oplossing Op basis van de planstudie wordt de Wilhelminasluis (inclusief de bijbehorende Wilhelminabrug en Beatrixbrug) vernieuwd tot een volwaardige CEMT-klasse Va-schutsluis. De nieuwe sluis komt op de plaats van de bestaande sluis en zal voldoen aan de wettelijke normen uit de Waterwet. De sluis zal een doorvaartbreedte van 14 meter hebben met een waterdiepte (tevens drempeldiepte) van 4,70 meter en een kolk lengte van ca. 156 meter.

Planning

Start realisatie: 2012

Oplevering: 2014

Financiën De raming van de kosten van de vernieuwing van de Wilhelminasluis bedraagt in totaal € 39,5 mln. Het Rijk verleent voor dit MIRT-project een subsidie van maximaal ca. € 13 mln aan de provincie Noord-Holland. Nadere afspraken over het subsidiebedrag en de melding van de voortgang zijn opgenomen in de door het Rijk verleende subsidiebeschikking.

Politiek/bestuurlijk De provincie Noord-Holland, de gemeente Zaanstad, het voormalig ministerie van VenW en het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier hebben een bestuursovereenkomst gesloten waarin de afspraken over de realisatie, de kostenverdeling en de verdeling van eigendom, beheer en onderhoud van de vernieuwing van de Wilhelminasluis beschreven zijn. Met de ondertekening van deze overeenkomst 'Vaart in de Zaan' Wilhelminasluis, Wilhelminabrug en Beatrixbrug op 14 oktober 2009 is het project van de planstudiefase overgegaan naar de realisatiefase. Andere voorgenomen en gerealiseerde maatregelen voor verbetering van de bevaarbaarheid van de Zaan behoren niet tot dit MIRT-project. De provincie Noord-Holland coördineert de realisatie.

Projecthistorie

'07 '08 '09 '10 '11 '12

Algemeen

MIRT fase

Opgave

Oplossing

Planning

Financiën

Pol./Best.

Toelichting op de wijzigingen

2011: door de ondertekening van de bestuursovereenkomst op 14 oktober 2009, is het project van de planstudiefase overgegaan naar de realisatiefase.

Verbeteren vaargeul IJsselmeer (Amsterdam-Lemmer)

Gebied	Noordwest-Nederland
Onderwerp	Hoofdvaarwegen
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave Onvoldoende diepgang van de vaarroutes naar Oost en Noord-Nederland voor klasse Vb beroepsvaart.

Oplossing Verdieping van de vaargeul tot klasse Vb beroepsvaart. Het gedeelte Buiten IJ maakt ook onderdeel uit van het project.

Planning

Start realisatie: 1997

Oplevering: na 2011

Oplevering deeltraject 3: voor 2015

Financiën Taakstellend budget: € 15 mln.

Buiten-IJ (Vaarweg Amsterdam-Lemmer, deelproject 7) is financieel gedekt door combinatie met impuls-geld Beheer en Onderhoud (€ 1,9 mln).

Deeltraject 3 is financieel gedekt door combinatie met project Sanering Ketelmeer West (plusproject).

Politiek/bestuurlijk Toezeggingen: Nota Transport in Balans (1997).

Uitvoering Waar mogelijk wordt zandwinning door middel van concessies gerealiseerd. De innovatieve baggerbestekken worden op basis van Design- en Construct-contracten (D&C-contracten) uitgevoerd.

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing	•				•	
Planning				•	•	
Financiën						•
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2007: de verdieping van het Buiten-IJ is toegevoegd door synergie met het onderhoudsprogramma.

2010: de realisatie van de verbetering van Vaarweg Amsterdam-Lemmer is gekoppeld aan zandwinconcessies waarbij winning geschiedt als zand benodigd is door concessiehouder. Door gewijzigde zandbehoefte treedt vertraging op.

2011: buiten-IJ is in 2009 opgeleverd. Deeltraject 3 is als plusproject geïntegreerd in project Sanering Ketelmeer West.

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

Walradar Noordzeekanaal

Gebied	Noordwest-Nederland
Onderwerp	Hoofdvaarwegen
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



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

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

Planning

Projectbesluit: 2005
Start realisatie: 2010
Oplevering: 2012

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

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

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen					•	
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing		•				
Planning				•		
Financiën		•	•			•
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

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

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

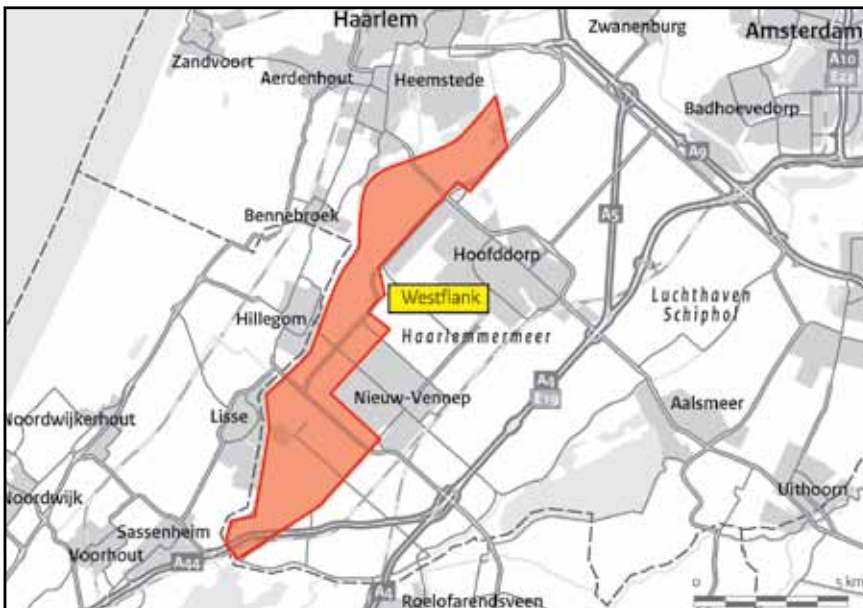
2010: als gevolg van verschil van mening over interpretatie van vraagspecificaties is de aanbesteding mislukt.

2011: de aanbesteding heeft begin 2010 plaatsgevonden.

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

Westflank Haarlemmermeer

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



Opgave In een grootschalige gebiedsontwikkeling aan de Westflank van de Haarlemmermeer komen een aantal opgaven samen. In de regio dient een deel van de woningbouwopgave van de Noordvleugel te worden geaccommodeerd (15.000 woningen waarvan 5.000 inbreiding en 10.000 in de Westflank). Tegelijkertijd is er een tekort aan recreatief groen en ligt er de opgave om een klimaatbestendige seizoensberging voor water te realiseren. De ontwikkeling van de locatie als robuuste seizoensberging (2 miljoen m³) is urgent, omdat het huidige watersysteem in Rijnland onvoldoende is toegerust om de toenemende verzilting van de Haarlemmermeer duurzaam tegen te gaan en in te spelen op de toekomstige vraag naar zoet water.

Oplossing De bestaande landschappelijke kwaliteiten en de benodigde seizoensbergingmogelijkheden zijn vertrekpunt voor de planontwikkeling. In het Ontwerp Programma van Eisen, d.d. januari 2010 zijn de contouren aangegeven van de ontwikkelingsrichting. Het totale programma voorziet in een deel van de woningbehoefte van de Noordvleugel (10.000 woningen met diversiteit in woonmilieus, waarvan circa 75% is aangesloten op het HOV netwerk). Het verbeteren van het internationaal vestigingsklimaat in de directe omgeving van Schiphol door de bouw van woningen aan water en groengebieden en door het oplossen van het tekort aan recreatiemogelijkheden is hierbij een van de hoofdoelen. Verder wordt er een

duurzaam systeem van waterkwaliteit en -kwantiteit gerealiseerd door de aanleg van seizoens- en piekberging voor water. In combinatie met de aanleg van 900 ha groen worden groene en blauwe elementen op zo'n manier met elkaar afgestemd dat recht wordt gedaan aan zowel recreatie als capaciteit seizoensberging.

Planning

Start realisatie: 2010
Oplevering: vanaf 2014

Financiën Taakstellende rijksbijdrage: € 48 mln uit het Nota Ruimtebudget. Daarvan is € 1,5 mln uitgekeerd ten behoeve van planontwikkelingskosten.

Politiek/bestuurlijk In principe wordt de uitvoering van de Nota Ruimte budget projecten gedecentraliseerd. Zolang er echter geen overeenstemming bestaat met betrekking tot de trasering van de 380 KV en daarmee over de andere doelen van het project, is decentralisatie niet aan de orde.

Uitvoering De geplande bestuursovereenkomst is niet gesloten vanwege het besluit het tracé van de 380 KV door het project te laten lopen. De regio is verzocht aan een alternatief plan voor de gebiedsontwikkeling, in combinatie met een goede inpassing van het tracé aan de westkant mee te werken. Het Rijk heeft toegezegd de middelen hiervoor beschikbaar te houden.

Projecthistorie

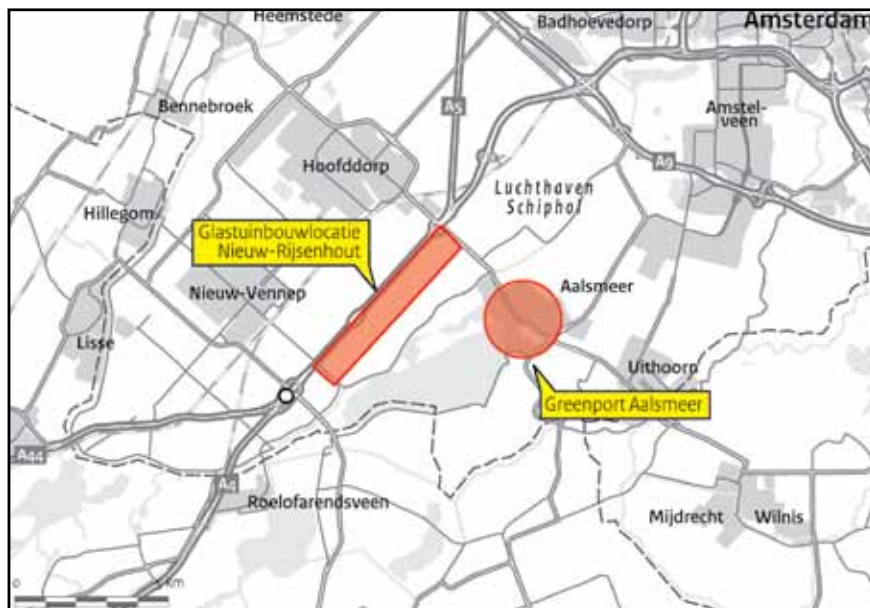
	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen						
MIRT fase					•	
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën					•	
Pol./Best.						•

Toelichting op de wijzigingen

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

Greenport Aalsmeer (en omgeving)

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



Opgave Greenport Aalsmeer is de gezichtsbehalende greenport voor de sierteeltglastuinbouw. De ruimtelijke structuur voldoet niet meer aan de eisen van deze tijd: oude verkaveling met vele kleine bedrijven (< 1 ha) versus gewenste schaalvergroting (minder, maar grotere bedrijven), laag gelegen en volgebouwd versus noodzakelijke waterbergingscapaciteit, monofunctionele ontwikkelingskracht versus multifunctionele maatschappelijke behoefte voor werken, wonen en recreëren. De bereikbaarheid is onvoldoende.

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

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

Planning

Start realisatie: 2008/2010
Oplevering: 2011/2018

Financiën Taakstellende rijksbijdrage: € 6,0 mln uit het Nota Ruimtebudget; deze middelen worden beschikbaar gesteld via de Bestuursovereenkomst ILG.

Politiek/bestuurlijk De greenportvisie wordt bestuurlijk onderschreven door provincie, gemeenten en bedrijfsleven. Door de gewijzigde economische omstandigheden en ontwikkelingen op energiemarkt is een bijstelling van de business case afgesproken en zijn de afspraken m.b.t. herstructurering van Oud-Rijssenhouw iets flexibeler gemaakt.

Uitvoering Voor realisatie van PrimAviera is de gemeente Haarlemmermeer een PPS-overeenkomst aangegaan met het Stallingsbedrijf Glastuinbouw Nederland (SGN). Hierbij zal ook de herstructurering van Oost-Rijssenhouw worden betrokken. EL&I is beleidsverantwoordelijk voor de greenports. De uitvoering is in handen van het SGN onder supervisie van de gemeente Haarlemmermeer.

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen		•				
MIRT fase			•			
Opgave						
Oplossing						
Planning			•			
Financiën			•			
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2008: het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

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



Utrecht | 3

Visie

Specifieke regionale thema's

Prioritaire gebiedsopgaven

Overige gebiedsopgaven

MIRT Onderzoeken

Kaarten

Project- en programmabladen

Visie

Algemene ontwikkelrichting

De regio Utrecht levert een belangrijke bijdrage aan de Nederlandse economie. Het Bruto Regionaal Product is hoog. Utrecht is sterk in de kenniseconomie en scoort hoog waar het gaat om de sectoren creatieve industrie en life-sciences. Daarnaast is de financiële en de zakelijke dienstverlening goed vertegenwoordigd in de regio. De economische kracht van Utrecht zit voornamelijk in de hoog opgeleide bevolking. Daarnaast dragen de centrale ligging en de landschappelijke en cultuurhistorische waarden (van onder meer de Limes en de Nieuw Hollandse Waterlinie) bij aan de economische kracht. Vanwege de centrale ligging vormt Utrecht het kruispunt van verbindingen van Nederland. In fysieke zin is de Utrechtse regio de draaischijf tussen aan de ene kant twee mainports en twee metropolitane regio's (Amsterdam en Rotterdam / Den Haag) en aan de andere kant de brainport, de rest van Nederland en een deel van het Europese achterland.

Specifieke regionale thema's

Ruimtedruk

Als gevolg van de aantrekkelijkheid van het gebied en de hoog opgeleide beroepsbevolking zal de druk op de regio hoog blijven. Naar verwachting zullen de economie en het aantal huishoudens tot 2040 blijven groeien. Tot 2040 is er in de regio Utrecht een vraag naar 100.000 woningen en daarnaast vragen rond de 20.000 woningen om vervanging.

Wateropgave

Om de regio Utrecht ook op de lange termijn aantrekkelijk en leefbaar te houden is aandacht nodig voor de wateropgave. Het gaat daarbij voornamelijk om het omgaan met hogere rivierwaterstanden, de beschikbaarheid van zoetwater voor o.a. drinkwater, de relatie met bodemdaling, landbouw en natuur en het behoud van de functionaliteit van de waterhuishouding bij verstedelijking, nu en bij klimaatverandering.

Economisch aantrekkelijke, bereikbare en leefbare regio

De ambitie van de regio is de diversiteit van het gebied te versterken, te verbreden en een economisch aantrekkelijke, bereikbare en leefbare regio te blijven. De regio wil de economische potenties van onder meer de sectoren creatieve industrie en life-sciences versterken en uitbouwen. Hierbij wordt ook aansluiting gezocht bij het Topsectorenbeleid. Daarin past bijvoorbeeld een focus op de versterking van het Utrecht Science Park. Het betreft een ontwikkeling van kennisinstellingen en -bedrijven in het gebied De Uithof, met aandacht voor de gebiedsontsluiting, de landschappelijke vormgeving én het clusteren van de juiste bedrijven en instellingen. Doel hierbij is een omgeving te creëren die past bij het ontwikkelen van hoogwaardige kennis en bij het doorgeven en toepassen van die kennis. Daarnaast is de financiële en zakelijke dienstverlening goed vertegenwoordigd in de regio, waardoor onder meer goede verbindingen met Amsterdam/Schiphol van groot belang blijven.



Prioritaire gebiedsopgaven

In de Gebiedsagenda Utrecht zijn diverse integrale gebiedsopgaven benoemd. Zoals eerder aangegeven decentraliseert het Rijk taken. In dit kader zijn in de Ontwerp Structuurvisie opgaven van nationaal belang scherper benoemd en keuzes gemaakt. Dit zal een doorwerking moeten krijgen in een actualisatie van de gebiedsagenda. Vooruitlopend hierop is, naar de mening van het Rijk, prioritair dat er gekomen wordt tot gezamenlijke afspraken over binnenstedelijk bouwen in relatie tot de draaischijf Utrecht en het op langere termijn stimuleren van de regionale ontwikkeling van de A12-zone. Daarnaast is het van belang dat de waterveiligheidsopgave langs de Lek en Nederrijn wordt gerealiseerd. Ook de zoetwatervoorziening via het hoofdwatersysteem is van groot belang. Ook het oppakken van de weginfrastructuur via de projecten de Ring rond Utrecht (A2, A12, A27, Noordelijke Randweg Utrecht (NRU)) en de Driehoek (knooppunt Hoevelaken, A27/A1, A28) wordt als prioritair gezien, net als het aanpakken van het spoorstelsel via PHS / Randstadspoor en basisnet.

Utrecht

De hoge ruimtedruk en de bereikbaarheid blijven in deze regio het centrale ruimtelijke vraagstuk voor de komende jaren. Om daarmee om te gaan zijn reeds een aantal scherpe keuzes gemaakt. De belangrijkste is dat de regio – naast het afronden van de omvangrijke Vinex-taakstelling in Leidsche Rijn – hoge prioriteit geeft aan binnenstedelijk bouwen voor zowel wonen als werken. Dit draagt tevens bij aan het beter benutten van de (OV)infrastructuur en het behouden van de landschappelijke en cultuurhistorische waarden.

Ook is in overleg met het Rijk afgesproken om de komende decennia 15.000 woningen van de Utrechtse en Gooise behoefte te bouwen in Almere. De principes van verdichting en transformatie worden zowel toegepast op woningbouw- als op bedrijvenlocaties. Hergebruik van ruimte, verdichting en bereikbaarheid zijn daarmee kernbegrippen van de gebiedsagenda Utrecht. Hieraan gekoppeld is de regionale ambitie om op het gebied van openbaar vervoer (OV) een kwaliteitsverbetering te bereiken. De realisatie van de OV Terminal in Utrecht en de aanleg van een tram naar Utrecht Science Park/de Uithof vormen daarin belangrijke stappen. Om de binnenstedelijke woningbouw mogelijk te maken dient te worden geïnvesteerd in relatief kleine projecten voor transformatie of verdichting, aangezien het aantal grote locaties beperkt is (denk aan Merwedekanaalzone, Cartesiusdriehoek). Bij verdichting dient voorkomen te worden dat verslechtering van de leefomgeving plaatsvindt. Het is daarom de gezamenlijke uitdaging voor Rijk, provincie en gemeenten om de economische groei, de woningbouwopgave en de bereikbaarheid te accommoderen in onderlinge verwevenheid met de kwaliteit van de leefomgeving.

Mede daarom wil het kabinet gemeenten meer ruimte geven voor kleinschalige natuurlijke groei en woningbouw aansluitend bij de woonwensen van mensen. Het Rijk en de regio werken in de Utrechtse regio daarnaast samen aan de ontwikkeling van het Lekkanaal/Het Klooster voor de binnenvaart, waar diverse opgaven zoals de uitbreiding van de capaciteit van de Beatrixsluis, aanleg van een binnenhaven, realisatie van ligplaatsen, ontwikkeling van een bedrijventerrein en de Nieuwe Hollandse Waterlinie samen komen.

De A12-zone

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

Wateropgaven inclusief Deltaprogramma

Voor deze regio is het van belang om de waterveiligheidsopgave van Ruimte voor de Rivier langs de Lek en de Nederrijn te realiseren. Daarnaast moet een langetermijnstrategie ontwikkeld worden om ook bij hogere rivierwaterstanden en extremere weersomstandigheden de waterveiligheid en de zoetwatervoorziening op orde te houden (deelprogramma Rivieren en deelprogramma Zoetwater van het Deltaprogramma).

Overige gebiedsopgaven

Regio Amersfoort

De regio Amersfoort zet wat woningbouw betreft eveneens in op binnenstedelijk bouwen. Dit betekent dat er herstructurerings- en transformatieopgaven liggen in met name Amersfoort en Soest en verdichtingsopgaven in de hele regio. Complexe opgaven zijn de centrumontwikkeling en de spoorzone in Amersfoort. Bij de woningbouwlocaties buiten het bestaand stedelijk gebied is de opgave de uitleggebieden in te passen in de landelijk fraaie omgeving van Amersfoort. Een belangrijke verkeer- en vervoer-opgave is de mobiliteit in de Driehoek Utrecht-Hilversum-Amersfoort. Dit betreft de planstudies met een rijksbetrokkenheid, de snelwegen (knooppunt Hoevelaken, A27/A1, A28) en een

regionale opgave in de vorm van het pakket maatregelen voor de bereikbaarheid binnen het gebied. Bij de hoofdwegen is de capaciteitsuitbreiding in combinatie met de inpassing in een deels stedelijk en deels landelijk gebied het vraagpunt. In het buitengebied is de opgave om de landbouw duurzaam en vitaal te ontwikkelen, de recreatieve toegankelijkheid te vergroten en de landschappelijke, cultuurhistorische en ecologische kwaliteiten te versterken.

Regio Utrecht West

In het westelijke deel van de provincie zijn de ruimtelijke opgaven vooral landelijk van aard. De overkoepelende opgave voor het Groene Hart is de kernkwaliteiten van het gebied te behouden en verder te ontwikkelen. De regio werkt daaraan via de ontwikkeling van de zogenoemde Groene Ruggengraat, een robuuste ecologische verbindingzone tussen de Zeeuwse Delta en het Lauwersmeer-gebied. In het Westelijke Veenweidegebied zijn de inspanningen gericht op het tegengaan van de bodemdaling en de verzilting, het verbeteren van de watersystemen en de -kwaliteit, de versterking van het landschap en de vergroting van de vitaliteit van de landbouw. Specifiek voor het gebied Groot Mijdrecht-Noord is de opgave de effecten van zoute kwel in het boezemwater te verminderen.

Utrecht Zuidoost

De regionale opgave voor het WERV-gebied (Wageningen, Ede, Rhenen, Veenendaal) is de duurzame ontwikkeling van Food Valley in een deels verstedelijkte en deels landschappelijk waardevolle omgeving. Op de Utrechtse Heuvelrug leggen verstedelijking, mobiliteit en recreatie claims op de ruimte en de kwaliteit van het tweede grootste aaneengesloten bosgebied van Nederland. Het terrein van de voormalige vliegbasis Soesterberg wordt herontwikkeld als natuur- en cultuurlandschap.

MIRT Onderzoeken

Naam	Aanleiding en doel	Planning	Betrokkenen
Regionaal OV Utrecht	Concretiseren van de opgave (bereikbaarheid en leefbaarheid) uit de gebiedsagenda 2009, met focus op openbaar vervoer. Dit in samenhang met de verstedelijkingsopgave.	Eerste concept bestuurlijk overleg MIRT najaar 2011, vaststelling bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2012	BRU, BRU-gemeenten, provincie Utrecht, IenM

Economie

- ☆ Integrale transformatiezone > A12-zone
- Knooppuntontwikkeling
- 💡 Versterking kennis en innovatie
- 🎓 Kennis en onderwijs
- 🚚 Multimodaal logistiek bedrijventerrein
- 🏭 Versterken bedrijvigheid
- 📺 Dutch Media Hub

Woningbouw

- 🔥 Intensivering / Transformatie
- 🏠 Stedelijke vernieuwing
- 🏠 Uitleg

Bereikbaarheid

Planstudie

- 🚆 Spoor
- 🛣️ Hoofdwegennet
- 🛤️ Onderliggend wegennet
- 🚢 Vaarwegen > ligplaatsen

Onderzoek en overige maatregelen

- 🚆 Spoor / HOV
- 🛣️ Hoofd- en onderliggend wegennet
- 🚢 Vaarwegen

Overig

- 🔗 Samenhangend OV-netwerk

Bestaand

- 🚆 Spoor
- 🛣️ HOV
- 🛣️ Hoofdwegennet

Natuur & Landschap

- 🌿 Nationaal Landschap
- 🏞️ Nationaal Park
- Verhogen kernkwaliteiten

Groenblauwe structuren

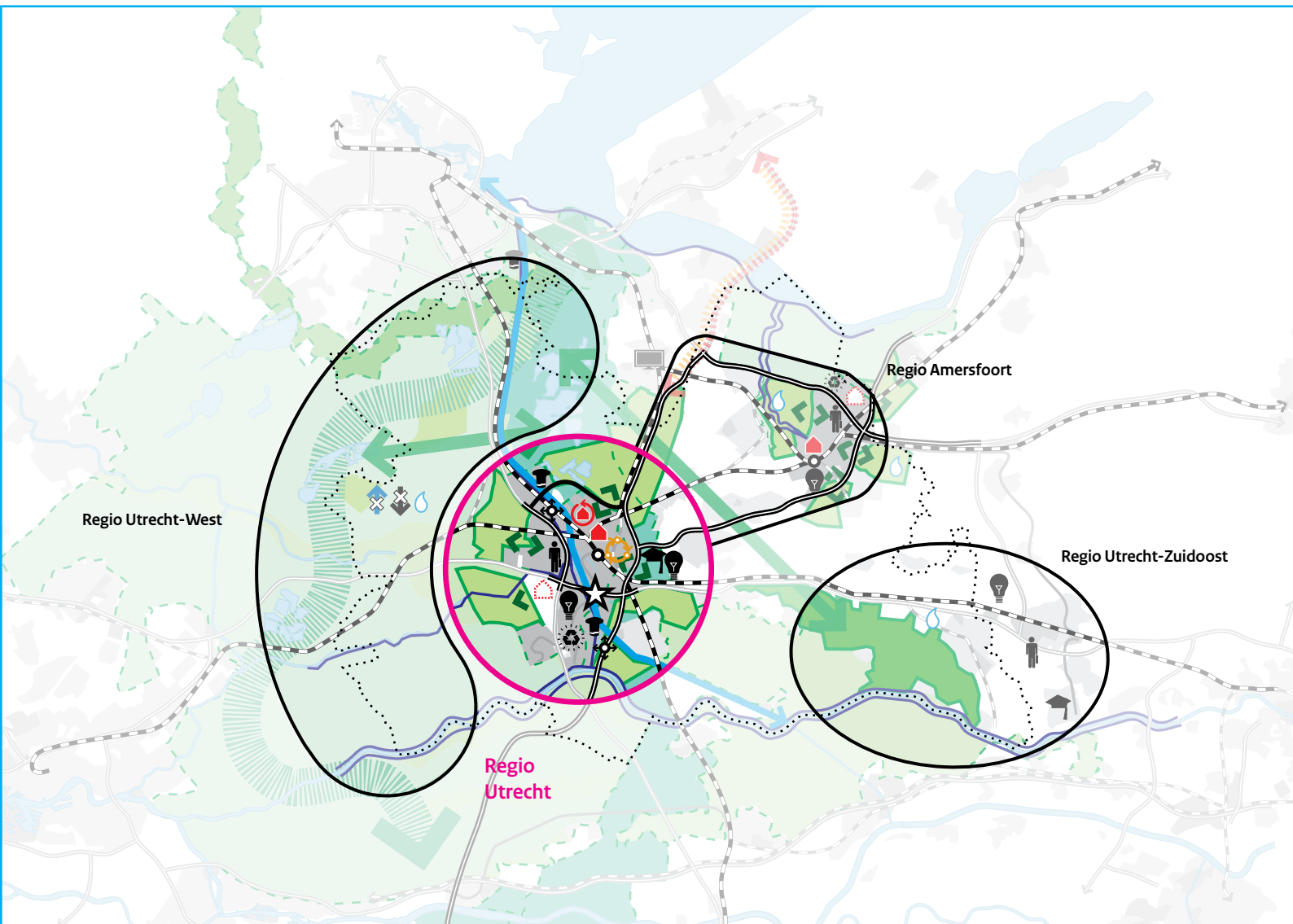
- 🌿 Versterken natuur- en recreatiekwaliteit
- Integrale gebiedsopgave
- 🌿 Groenverbinding > EHS
- 🌿 Groenverbinding > stad-land
- 🌿 Groenblauwe as

Duurzaamheid & Klimaatbestendigheid

- 💧 Wateroverlast
- 🛡️ Waterveiligheid > waarborgen primaire veiligheid
- ⚙️ Energiemaatregelen
- 🌳 Terugdringen bodemdaling
- 💧 Terugdringen verzilting

Algemeen

- 📌 Prioritaire gebiedsopgaven
- 📌 Overige gebiedsopgaven
- ⋯ Grens landsdeel



PLANSTUDIE**PAG**

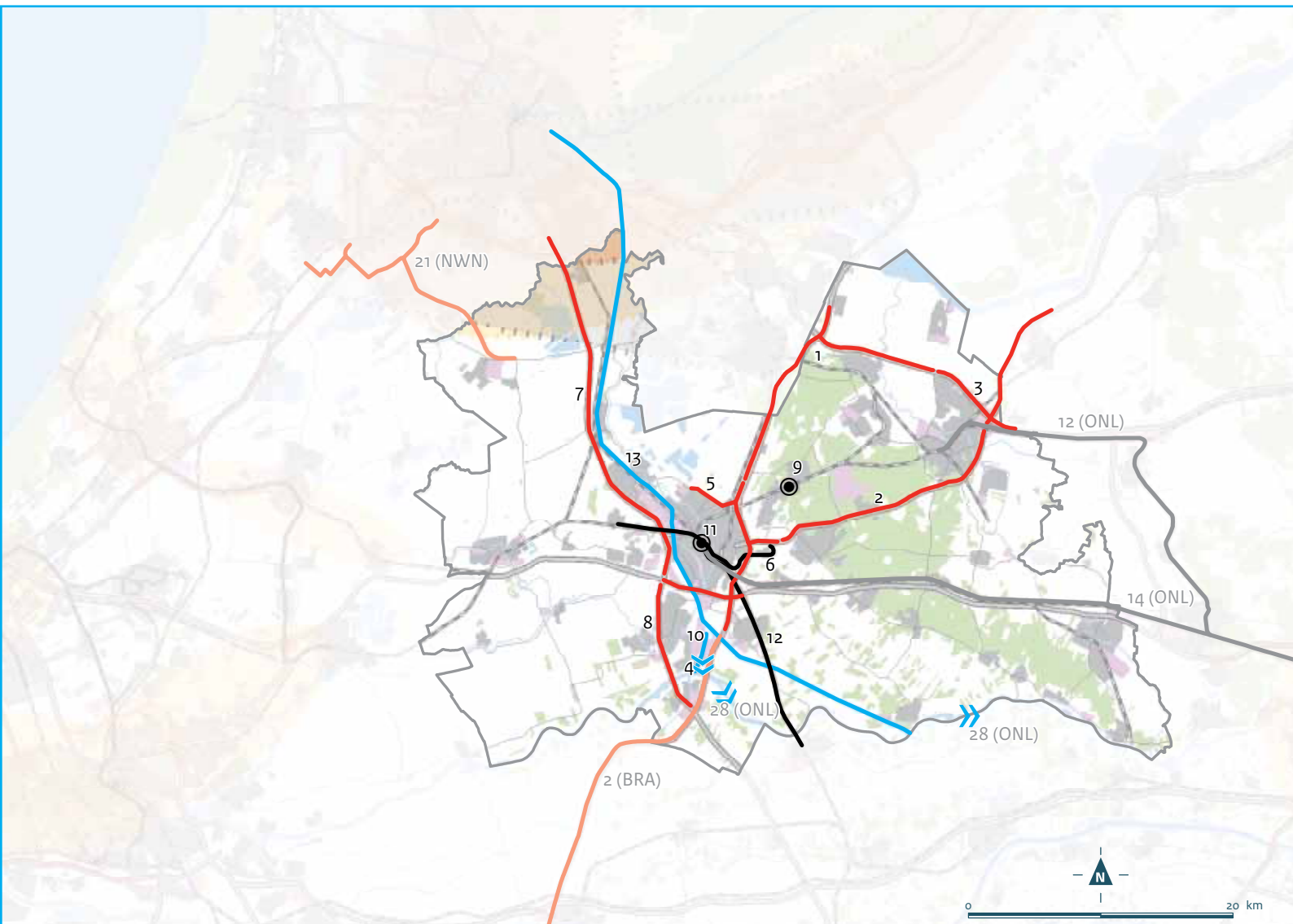
1) Az7/A1 Utrecht-Knooppunt Eemnes-Amersfoort	138
2) Az8 Utrecht-Amersfoort	139
3) Az8/A1 Knooppunt Hoevelaken	140
4) Lekkanaal/3 ^e kolk Beatrixsluis	149
5) Ring Utrecht (Az7 / A12 / NRU)	141
6) Utrecht, tram naar de Uithof	147

REALISATIE**PAG**

7) Az Holendrecht-Oudenrijn	142
8) Az Oudenrijn-Everdingen	143
9) Bilthoven, spoorwegovergang Soestdijkseweg	144
10) Lekkanaal, verbr. kanaalzijde/uitbr. ligplaatsen	150
11) Utrecht Centraal (t.b.v. Nieuw Sleutelproject, VINEX)	145
12) Vleuten-Geldermalsen (incl. Randstadspoor, fase 1)	146

BEHEER & ONDERHOUD**PAG**

13) Amsterdam Rijnkanaal/Lek	151
------------------------------	-----



- wegen
- spoor/OV
- vaarwegen
- sluis

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

A27/A1 Utrecht Noord-knooppunt Eemnes-aansluiting Bunschoten

Gebied	Utrecht
Onderwerp	Hoofdwegen
Ministerie	IenM
Fase	Planstudie



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

Oplossing De planstudie A27/A1 Utrecht Noord-knooppunt Eemnes-aansluiting Bunschoten heeft betrekking op zowel het hoofdwegennet als het onderliggend wegennet en is onderdeel van de regionale pakketstudie driehoek Utrecht-Hilversum-Amersfoort, de planstudies A28 Utrecht-Amersfoort en A28/A1 knooppunt Hoevelaken. Voorjaar 2008 is een Tracé/MER-procedure gestart voor A27/A1. Tijdens het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2009 is het volgende voorkeursalternatief afgesproken:

- Het verbreden van de A27 aansluiting Utrecht Noord-knooppunt Eemnes van 2x2 naar 2x3 rijstroken, met de optie voor een ruimtelijke voorziening, zodat eventuele verbreding naar 2x4 en mogelijke toekomstige nieuwe OV-verbinding tussen Almere en Utrecht mogelijk blijft.
- Het verbreden van het A1 knooppunt Eemnes-aansluiting Bunschoten van 2x2 naar 2x4 rijstroken.

Planning

Tracébesluit: 2012
Start realisatie: 2013
Openstelling: 2015

Financiën Taakstellend budget: € 252 mln.

Politiek/bestuurlijk Op 13 november 2006 is een bestuursovereenkomst gesloten tussen Rijk en regio Utrecht. Daarin is vastgelegd dat voor de Driehoek Utrecht-Hilversum-Amersfoort een pakket van indicatief minimaal € 0,8 mld en maximaal € 1,4 mld voor het hoofdwegennet en indicatief minimaal € 31 mln en maximaal € 55 mln voor het onderliggend wegennet nodig is. Met het planstudiebesluit A27/A1 wordt uitvoering gegeven aan het verzoek van de regio Utrecht om de A27/A1 zo spoedig mogelijk in studie te nemen. De regio heeft aangegeven dat de maatregelen op de A27 en A1 effectief en efficiënt bijdragen aan de bereikbaarheid van de regio. In het bestuurlijk overleg MIRT van het najaar 2009 is afgesproken het traject aansluiting Bunschoten-Amersfoort bij de planstudie van het knooppunt Hoevelaken mee te nemen.

Uitvoering In 2010 is een PPC uitgevoerd waaruit blijkt dat DBFM meerwaarde biedt.

File Top 50 Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 7, 17, 34 en 41 uit de File Top 50.

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen				•	•	
MIRT fase		•				
Opgave						
Oplossing						
Planning						•
Financiën						•
Pol./Best.			•			

Toelichting op de wijzigingen

2008: het project is nieuw in de planstudiefase.

2009: besluit planstudie A27/A1 en A28.

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

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

2012: de projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 63 mln). In het Regeerakkoord zijn taakstellingen afgesproken voor bovenwettelijke inpassing, aanpassing omgevingsrecht en toepassen PPS. Voor dit project gaat het om € 50 mln inpassing en € 15 mln PPS. Het Tracébesluit verschuift naar 2012. Naar aanleiding van de tussenuitspraken RvS over WAB A1 't Gooi wordt de onderbouwing van het besluit geactualiseerd en wordt gezien of aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn.

A28 Utrecht-Amersfoort

Gebied	Utrecht
Onderwerp	Hoofdwegen
Ministerie	IenM
Fase	Planstudie



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

Oplossing De planstudie A28 Utrecht-Amersfoort heeft betrekking op zowel het hoofdwegennet als het onderliggend wegennet en is onderdeel van de regionale pakketstudie driehoek Utrecht-Hilversum-Amersfoort. In de pakketstudie is aandacht voor diverse modaliteiten en thema's (OV, fiets, auto, prijsbeleid, mobiliteitsmanagement). Naast de planstudie A28 Utrecht-Amersfoort maken ook de planstudies A27/A1 Utrecht-knooppunt Eemnes-Amersfoort en A28/A1 knooppunt Hoevelaken deel uit van de pakketstudie. In 2008 is de planstudie A28 Utrecht-Amersfoort gestart. De wegaanpassing betreft de uitbreiding van de rijksweg A28 van 2x2 naar 2x3 rijstroken op het traject Utrecht - Leusden-Zuid, het realiseren van plusstroken en weefstroken op het traject Leusden-Zuid - Hoevelaken in beide richtingen en een verbreding van de verbindingsboog van de A28 zuid naar de A1 oost van 1 naar 2 rijstroken. De overige maatregelen betreffen in hoofdzaak het aanpassen van viaducten en andere kunstwerken.

Planning

Wegaanpassingsbesluit: 2012
Start realisatie: 2011
Openstelling: 2013

Financiën Taakstellend budget: € 191 mln.

Politiek/bestuurlijk Op 13 november 2006 is een bestuursovereenkomst gesloten tussen Rijk en regio Utrecht (Partijen) waarin afspraken zijn gemaakt over de aanpak van de pakketstudies. In de bestuursovereenkomst is vastgelegd dat voor de Driehoek Utrecht-Hilversum-Amersfoort een pakket van indicatief minimaal € 0,8 mld en maximaal € 1,4 mld op het terrein van het hoofdwegennet en indicatief minimaal € 31 mln en maximaal € 55 mln op het terrein van het onderliggend wegennet benodigd is. Naar aanleiding van het bestuurlijk overleg MIRT van voorjaar 2008 is besloten een planstudie te starten op de A28 Utrecht-Amersfoort. Het project maakt deel uit van de Spoedaanpak Wegen. Het Ontwerp Wegaanpassingsbesluit is maart 2011 vastgesteld.

File Top 50 Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 8, 13, 22, 39 en 44 uit de File Top 50.

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen				•		
MIRT fase		•				
Opgave						
Oplossing						
Planning					•	
Financiën				•	•	
Pol./Best.		•				

Toelichting op de wijzigingen

2008: het project is nieuw in de planstudiefase.

2009: besluit planstudie A28 Utrecht-Amersfoort.

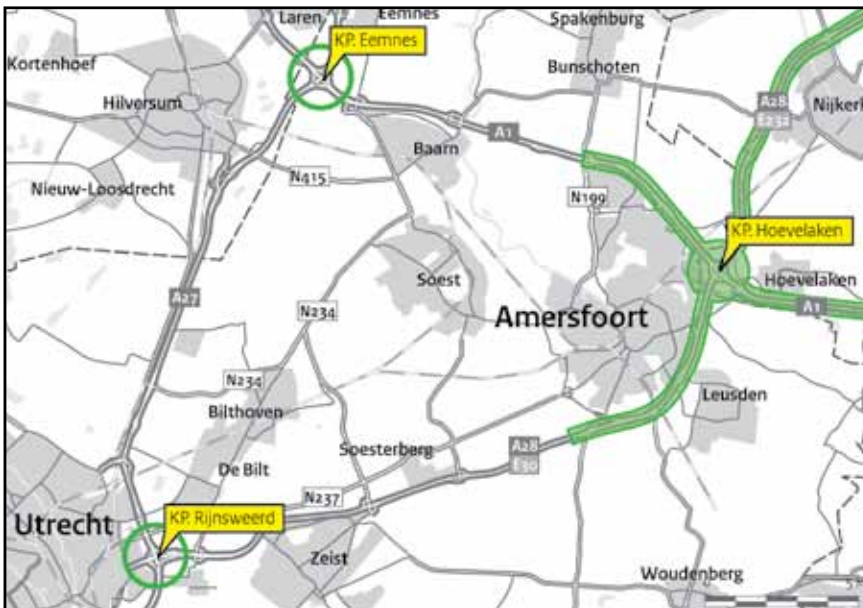
2010: projectblad Driehoek Utrecht-Hilversum-Amersfoort gesplitst in A27/A1 Utrecht-knooppunt Eemnes-Amersfoort, A28/A1 Knooppunt Hoevelaken en A28 Utrecht-Amersfoort. Het project A28 Utrecht-Amersfoort is onderdeel van de Spoedaanpak Wegen.

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

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

A28/A1 Knooppunt Hoevelaken

Gebied	Utrecht
Onderwerp	Hoofdwegen
Ministerie	IenM
Fase	Planstudie



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

Oplossing De planstudie A1/A28 Knooppunt Hoevelaken heeft betrekking op zowel het hoofdwegennet als het onderliggend wegennet en is onderdeel van de regionale pakketstudie driehoek Utrecht-Hilversum-Amersfoort. In de pakketstudie is aandacht voor diverse modaliteiten en thema's (OV, fiets, auto, prijsbeleid, mobiliteitsmanagement). Naast de planstudie A1/A28 knooppunt Hoevelaken maken ook de planstudies A28 Utrecht-Amersfoort en A27/A1 Utrecht-knooppunt Eemnes-Amersfoort deel uit van de pakketstudie.

Tijdens het bestuurlijk overleg MIRT najaar 2009 is het volgende voorkeursalternatief afgesproken: het alternatief Verbreden aangevuld met de kansrijke elementen uit het alternatief Sorteren. Verbreden bestaat uit het aanleggen van extra capaciteit op de wegen die naar het knooppunt leiden én aanpassingen aan het knooppunt Hoevelaken. Bij Sorteren wordt gekeken naar het splitsen van doorgaand en lokaal verkeer.

Planning

Tracébesluit: 2013
Start realisatie: 2016
Openstelling: 2020

Financiën

Beschikbaar rijksbudget: € 676 mln.

Politiek/bestuurlijk Op 13 november 2006 is een bestuursovereenkomst gesloten tussen Rijk en regio Utrecht (Partijen) waarin afspraken zijn gemaakt over de aanpak van de pakketstudies. In de bestuursovereenkomst is vastgelegd dat voor de Driehoek Utrecht-Hilversum-Amersfoort een pakket van indicatief minimaal € 0,8 mld en maximaal € 1,4 mld op het terrein van het hoofdwegennet en indicatief minimaal € 31 mln en maximaal € 55 mln op het terrein van het onderliggend wegennet benodigd is. In het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2011 is afgesproken dat ingezet wordt op vervlechting van de verdere tracé-uitwerking en de aanbesteding van de realisatie waarbij een pakket van Eisen en Wensen uitgangspunt is. Dit pakket zal worden vastgelegd in een bestuursovereenkomst.

Uitvoering In 2011/2012 wordt een PPC uitgevoerd.

File Top 50 Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 8, 13 en 23 uit de File Top 50.

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen				•		
MIRT fase		•				
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.			•		•	•

Toelichting op de wijzigingen

2008: het project is nieuw in de planstudiefase.

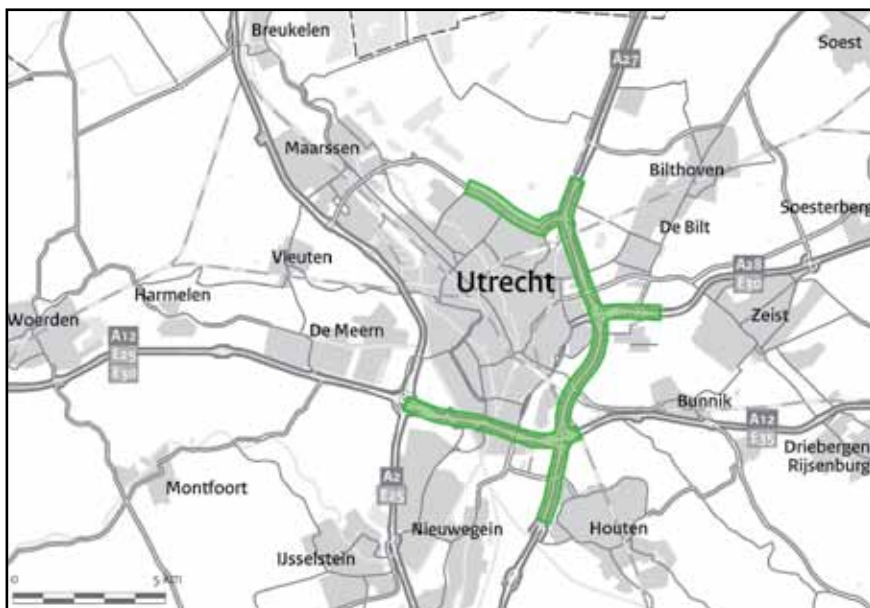
2010: projectblad Driehoek Utrecht-Hilversum-Amersfoort gesplitst in A27/A1 Utrecht-knooppunt Eemnes-Amersfoort, A28/A1 Knooppunt Hoevelaken en A28 Utrecht-Amersfoort.

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

2012: tijdens het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2011 is afgesproken de tracé-uitwerking en de aanbesteding van de realisatie te vervlechten en een pakket van Eisen en Wensen in een bestuursovereenkomst vast te leggen.

Ring Utrecht

Gebied	Utrecht
Onderwerp	Hoofdwegen
Ministerie	IenM
Fase	Planstudie



Opgave De groei van het verkeer leidt tot verkeersafwikkelingsproblemen op de ring Utrecht en het daarop aansluitend onderliggend wegennet.

Oplossing Deze planstudie is onderdeel van de regionale pakketstudie Ring Utrecht. In de pakketstudie is aandacht voor diverse modaliteiten en thema's (OV, fiets, auto, prijsbeleid, mobiliteitsmanagement). Het voorkeursalternatief houdt in:

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

Hierbij gaat voor de uitbreiding van de A27 de voorkeur uit naar het verbreden van de bestaande bak met ongeveer 15 meter aan weerszijden (met in iedere rijrichting 7 rijstroken), inclusief een overkluizing met een lengte van ongeveer 250 meter.

Planning

Tracébesluit(en): 2013

Start realisatie: 2016

Openstelling: 2020

Financiën Beschikbaar budget bedraagt € 1.065 mln, waarvan € 158 mln voor de NRU (incl. BTW). De regio betaalt € 50 mln aan de NRU. De A12 wordt na 2020 gerealiseerd; hierover worden nog aanvullende afspraken gemaakt.

Politiek/bestuurlijk Op 13 november 2006 is een bestuursovereenkomst gesloten tussen Rijk en regio Utrecht (Partijen) waarin afspraken zijn gemaakt over de aanpak van de pakketstudies. Tijdens het bestuurlijk overleg MIRT najaar 2008 is afgesproken de planstudie te faseren. Tijdens het bestuurlijk overleg MIRT najaar 2009 hebben de 4 Bevoegde Gezagen de Voorkeursrichting bepaald.

Na een consultatie- en adviesronde over het MER 1^e Fase is volgens de afgesproken planning op 3 december 2010 een (definitief) Voorkeursalternatief vastgesteld.

Uitvoering In 2011/2012 wordt een PPC uitgevoerd.

File Top 50 Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 3, 42 en 44 uit de File Top 50.

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen						
MIRT fase		•				
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						•
Pol./Best.					•	•

Toelichting op de wijzigingen

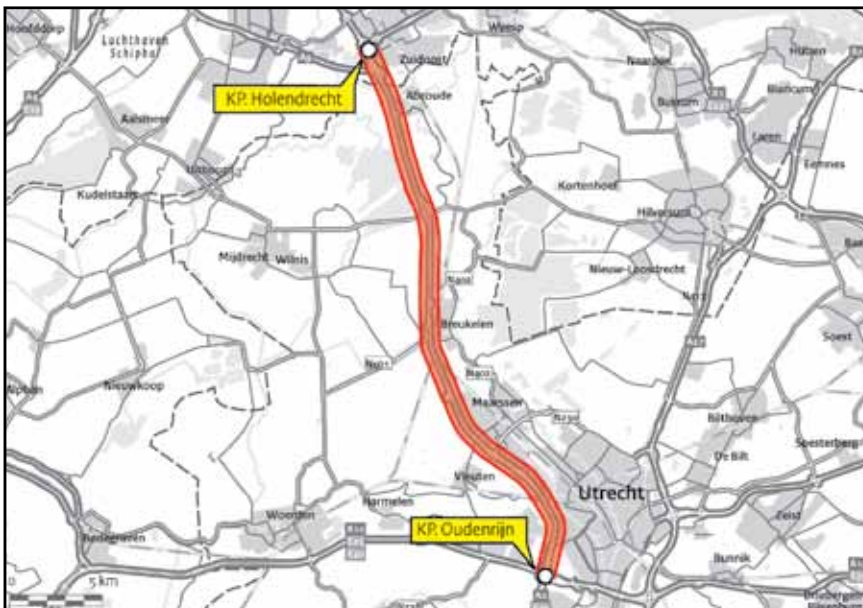
2008: het project is nieuw in de planstudiefase.

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

2012: in augustus 2010 is het 1^e Fase MER gepubliceerd. Op 3 december 2010 is door het Bevoegd Gezag het voorkeursalternatief vastgesteld. Besloten is de A12 te faseren tot na 2020.

A2 Holendrecht-Oudenrijn

Gebied	Utrecht
Onderwerp	Hoofdwegen
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



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

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

Planning

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

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

Politiek/bestuurlijk

Convenanten:
 1. Het project maakt deel uit van het Bereikbaarheidsoffensief Randstad.
 2. Op 3 juli 2002 hebben de ministers van voormalig VenW en VROM en de regio Utrecht een convenant gesloten over de inpassing van de Rijksweg A2 in de VINEX-locatie Leidsche Rijn. Inmiddels is in gezamenlijk overleg tussen betrokken partijen besloten de inpassing in Leidsche Rijn vorm te geven via een tunnel.
 Het project maakt deel uit van de Spoedaanpak Wegen.

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

File Top 50 Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 4 en 15 uit de File Top 50.

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen				•	•	•
MIRT fase					•	
Opgave						
Oplossing	•					
Planning		•	•	•		•
Financiën	•					•
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

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

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

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

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

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

A2 Oudenrijn-Everdingen

Gebied	Utrecht
Onderwerp	Hoofdwegen
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave

De groei van het verkeer leidt op termijn tot verkeersafwikkelingsproblemen.

Oplossing De uitgangssituatie is een autosnelweg 2x3 rijstroken (op basis van het tracébesluit A2 Everdingen-Deil en Zaltbommel-Empel wordt de weg daar verbreed van 2x2 naar 2x3 rijstroken). In het Standpunt A2 Oudenrijn-Deil (november 2003) is gekozen voor een verbreding naar 2x4 rijstroken zonder vluchtstrook aan de middenbermszijde.

Planning

Tracébesluit: 2010
Start realisatie: 2010
Openstelling: 2012

Financiën Taakstellend budget: € 103 mln.

Politiek/bestuurlijk Convenant:

1. Het project is in het kader van het Bereikbaarheidsoffensief Randstad opgenomen in categorie 1 (maximaal € 251 mln).
2. Naar aanleiding van het standpunt is tijdens het MIT-overleg met de Tweede Kamer (december 2003) door de minister € 88 mln hiervan beschikbaar gesteld voor versnelling van Randstadspoor. Het project maakt deel uit van de Spoedaanpak Wegen.

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen			•		•	
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning	•		•	•	•	
Financiën	•					•
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2007: door de landelijke problematiek rond luchtkwaliteit is de start realisatie en oplevering vertraagd. Er is € 13 mln overgeboekt naar de N35 Nijverdal.

2009: door de landelijke problematiek rond luchtkwaliteit is de procedure en de start van de uitvoering verder vertraagd. Het project was onderdeel van de planstudie A2 Oudenrijn-Deil. Deze is gesplitst in twee aparte projecten A2 Oudenrijn-Everdingen en A2 Everdingen-Deil.

2010: het project is onderdeel van de Spoedaanpak Wegen. Op basis van een nader uitgewerkte realisatieplanning is oplevering één jaar vertraagd.

2011: de openstelling wordt met 2 jaar vervoegd. Het OTB is in juni 2010 vastgesteld.

2012: de projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 21 mln).

Bilthoven, spoorwegovergang Soestdijkseweg

Gebied	Utrecht
Onderwerp	Spoorwegen personen
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave Het railveiligheidsbeleid is gericht op het streven naar permanente verbetering van de veiligheid (zie Kadernota Railveiligheid). Uit het ongevalloosoverzicht 1975-2005 (veiligheid overwegen Top 15 gevaarlijke Automatische Halve Overweg Beveiligingsinstallaties (AHOB)) van ProRail blijkt dat de gelijkvloerse spoorwegovergang Soestdijkseweg te Bilthoven de overweg is met het grootste aantal botsingen met dodelijke afloop van Nederland.

Oplossing Dit project betreft het vervangen van de gelijkvloerse spoorwegovergang door een tweetal ongelijkvloerse spoorwegovergangen (1 voor het gemotoriseerd verkeer en 1 voor het langzaam verkeer).

Planning

Start uitvoering: 2011
Oplevering: 2013

Financiën Taakstellend budget: € 40 mln (Aanlegprogramma Personenvervoer € 29 mln en Beheer en Instandhouding € 11 mln via het Hotspotsprogramma). Bijdragen derden: € 14 mln (provincie Utrecht, bestuur regio Utrecht en gemeente De Bilt).

Politiek/bestuurlijk In het bestuurlijk overleg MIRT van voorjaar 2009 is afgesproken dat dit project mede gefinancierd zal worden uit het restantbudget van Randstadspoor en bijdragen van de regio (TK 31700, nr 98).

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen				•		
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning					•	
Financiën						
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2010: het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

2011: als gevolg van integrale planontwikkeling van het stationsgebied is de start uitvoering met één jaar vertraagd.

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

Gebied	Utrecht
Onderwerp	Spoorwegen personen
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave In Utrecht vormt de spoorinfrastructuur een barrière die de stad in tweeën deelt. Het gebied kent veel onbenut en rommelig terrein. Het treinstation en stad/streekbusstation zijn te klein en te onoverzichtelijk om de te verwachte verdubbeling van het aantal reizigers te kunnen verwerken. Dit project is door het Rijk aangewezen als NSP.

Oplossing De gemeente ontwikkelt een nieuw stationsgebied om het verblijfsklimaat te verbeteren en de ruimtelijke structuur zodanig te veranderen dat het een verbindende schakel in de stad wordt. Hoog Catharijne, Muziekcentrum Vredenburg, het Jaarbeurscomplex en het patroon van straten en singels worden grondig verbeterd. Een nieuwe OV-terminal voor trein, Randstadspoor en tram/bus, is ontworpen voor een verdubbeling van het aantal reizigers. Daarbij is rekening gehouden met de regionale projecten voor HOV van Utrecht CS naar Leidsche Rijn en de oostkant van Utrecht.

Planning

2007: Start ontwikkeling stationsgebied
2009: Start bouw OV-Terminal Utrecht
2016: Oplevering OV-Terminal Utrecht
2019: Oplevering stationsgebied

Financiën

Totale taakstellende bijdrage IenM bedraagt € 376,5 mln.

- OV-terminal: € 322 mln Infrafonds
- Gebiedsontwikkeling € 54,5 mln

Politiek/bestuurlijk

- Het project bevat nog uit te voeren delen van VINEX-afspraken met betrekking tot Leidsche Rijn.
- Het project maakt deel uit van het Bereikbaarheidsoffensief Randstad.
- 2003: intentieovereenkomst tussen het Rijk en de gemeente Utrecht over de samenwerking, uitgangspunten en ambities bij de verwezenlijking van het Project Utrecht Stationsgebied.
- 2004: uitvoeringsovereenkomst Utrecht Stationsgebied tussen de gemeente Utrecht, voormalig VROM en VenW over de voorwaarden waaronder de NSP-subsidie en MIT-subsidie worden verstrekt.
- 2007: raamovereenkomst tussen NS, Staat der Nederlanden, ProRail en NSP-gemeenten Arnhem, Breda, Den Haag, Rotterdam en Utrecht met afspraken over de (financiële) bijdrage van de NS en de uitvoering.

Moties: tijdens de Algemene Politieke Beschouwingen in september 2008 is de motie Van Geel c.s. (TK 31 700, nr 10) aangenomen, waarin aanvullend € 3,5 mln voor dit project wordt gereserveerd. Deze middelen worden ingezet voor de financiering van de aansluiting met trappen van de perrons op de Rabobrug.

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

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning				•		
Financiën		•		•		•
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

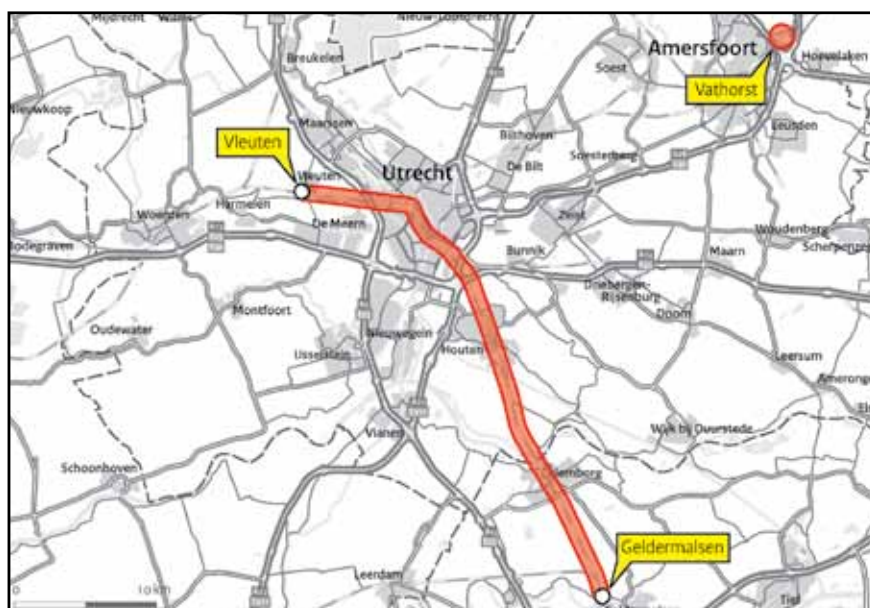
2008: de taakstellende bijdrage VenW OV-Terminal is verhoogd met € 11,3 mln (€ 1,8 mln vanwege tekort op het treindeel en € 9,5 mln voor extra fietsstallingen conform de uitgangspunten basisstation) en inclusief BTW.

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

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

Vleuten-Geldermalsen (inclusief Randstadspoor, fase 1)

Gebied	Utrecht
Onderwerp	Spoorwegen personen
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave De bereikbaarheid van de regio Utrecht staat onder druk van de grote VINEX-locaties Leidsche Rijn, Houten Castellum en Amersfoort Vathorst en door maatschappelijke en economische ontwikkelingen. Een samenhangend pakket van maatregelen op het gebied van verkeer en vervoer is noodzakelijk om de bereikbaarheid van de regio te garanderen. Tot dit pakket behoren onder meer het Tweede Tactische Pakket-project Vleuten-Geldermalsen en het project Randstadspoor (RSS) 1e fase. Bovendien is de spooruitbreiding nodig voor de capaciteit en de betrouwbaarheid van het landelijk net.

Oplossing De oplossing wordt voorzien in:

- Vleuten-Utrecht CS: 4-sporig.
- Utrecht CS-Utrecht Lunetten: 6-sporig, inclusief 2 vrije kruisingen bij Lunetten.
- Utrecht Lunetten-Geldermalsen: 4-sporig tussen Houten en Houten Castellum/ARK.
- Aanleg haltes Utrecht Leidsche Rijn, Houten-Zuid/Castellum, Amersfoort Vathorst, Tiel Passewaaij, Utrecht Terwijde, Utrecht Vaartsche Rijn en Utrecht Zuilen.

Planning

Tracébesluit: 2002

Start realisatie: vanaf 2003

Oplevering: vanaf 2005

Financiën Taakstellend budget: € 963 mln.

Politiek/bestuurlijk

Toezeggingen: tijdens de MIT-behandeling december 2003 is door de minister toegezegd om middelen uit het project Az Oudenrijn-Deil via een kasschuif beschikbaar te stellen (€ 88 mln) waardoor de voorfinancieringslast van de regio wordt verminderd.

Convenanten:

1. Randstadspoor fase 1 en grote delen van fase 2 maken deel uit van het Bereikbaarheidsoffensief Randstad. (BOR-overeenkomst Utrecht, 15 juli 2001).
2. VINEX-uitvoeringscontracten.

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen			•	•		
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën	•	•		•	•	•
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2007: projectkosten aangepast vanwege aanbestedingsresultaten (- € 17,5 mln).

2008: taakstellend budget is inclusief BTW.

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

2010: de scope is uitgebreid met een planstudie doortrekking Randstadspoor naar Harderwijk met een frequentie van 4 x per uur. Daarnaast is een deel van het restbudget ingezet voor de ongelijkvloerse spoor kruising in Bilthoven (€ 21,4 mln) en is een aanbestedingsmeevaller verwerkt (€ 34,1 mln).

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

2012: het taakstellend budget is verlaagd met € 31 mln als gevolg van het verwerken van een aanbestedingsmeevaller, alsmede door behaald voordeel uit combinaties van werk en het inleveren van de post 'onvoorzien'.

Utrecht, tram naar de Uithof

Gebied	Utrecht
Onderwerp	Regionale/lokale infrastructuur
Ministerie	IenM
Fase	Planstudie



Opgave De kwaliteit en capaciteit van het bestaande busvervoer tussen Utrecht Centraal en de Uithof is onvoldoende om het aanwezige en verwachte aantal reizigers op een kwalitatief hoogwaardige manier te bedienen.

Oplossing Utrecht kiest voor een tramoplossing, waarop ook de bestaande SUNIJ lijn wordt aangesloten, die zorgt voor een kwalitatieve en hoogwaardige oplossing die ook de groei van het aantal reizigers naar de Uithof kan verwerken. Zowel door de toename van het aantal arbeidsplaatsen in de Uithof als door de toename van het aantal treinreizigers zal het aantal reizigers tussen Utrecht Centraal en de Uithof flink toenemen.

Planning

Start realisatie: 2013

Oplevering: 2018

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

Politiek/bestuurlijk Zowel de gemeente Utrecht als het BRU steunen de plannen voor de aanleg van de tram naar de Uithof en hebben hun eigen bijdrage geregeld.

Uitvoering Planstudie is uitgevoerd en de voorbereidingen voor de uitvoering zijn gestart. De gemeente en het BRU zijn verantwoordelijk voor de uitvoering van het project.

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen						•
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

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



Lekkanaal/ 3^e kolk Beatrixsluis

Gebied Utrecht
Onderwerp Hoofdvaarwegen
Ministerie IenM
Fase Planstudie



Opgave De Beatrixsluis vormt een knelpunt voor een vlotte en veilige verkeersafwikkeling. Recente vervoersgegevens laten een sterkere stijging van het goederenvervoer over het Lekkanaal zien dan verwacht, waardoor reeds in 2017 een knelpunt zal optreden in plaats van in 2020.

Oplossing In de studie wordt capaciteitsvergroting van de Beatrixsluis in combinatie met verbreding en verdieping van het Lekkanaal voor scheepsafmetingen tot CEMT-klasse VI onderzocht. Tevens wordt de bouw van een derde sluis kolk onderzocht. Rijk en regio werken samen aan de ontwikkeling van het gebied waar, naast uitbreiding van sluis capaciteit, tevens aanleg van een binnenhaven, ligplaatsen, ontwikkeling van een bedrijventerrein en de nieuwe Hollandse Waterlinie samenkomen.

Planning

Voorkeursbeslissing: 2011
 Tracébesluit: 2013
 Start realisatie: 2015
 Oplevering: 2018-2020

Financiën Taakstellend budget: € 177 mln.

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

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing					•	
Planning		•	•			•
Financiën			•			•
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2008: het taakstellend budget is niet voldoende voor bestudeerde oplossing, waardoor tracébesluit vertraagd is.

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

2011: bezien wordt of de aanleg van de derde sluis kolk samen gevoegd wordt met het project Lekkanaal, verbreding kanaalzijde/uitbreiding ligplaatsen.

2012: in 2011 wordt een voorkeursbeslissing verwacht. De vertraging in de planning is een gevolg van capaciteitstekorten en de samenhang met ruimtelijke ontwikkelingen. De projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigings-systeem van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 17 mln). In het regeerakkoord zijn taakstellingen afgesproken voor bovenwettelijke inpassing, aanpassing omgevingsrecht en toepassing PPS. Voor dit project betreft het een bedrag van € 8,4 mln bovenwettelijke inpassing en € 3,7 mln voor PPS.

Lekkanaal, verbreding kanaalzijde/ uitbreiding ligplaatsen

Gebied	Utrecht
Onderwerp	Hoofdvaarwegen
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave Onveilige situaties door een tekort aan ligplaatsen, verkeerde ligging van de huidige ligplaatsen en hinderlijke waterbewegingen op het kanaal veroorzaakt door schepen op het Amsterdam-Rijnkanaal die door de zuiging vooral hinder geven aan afgemeerde schepen.

Oplossing Gedeeltelijke verbreding van het kanaal aan de noordzijde van de Prinses Beatrixsluizen ten behoeve van de uitbreiding van de ligplaatsen en het reduceren van de hinderlijke waterbeweging. Aan de rivierzijde van de Prinses Beatrixsluizen worden de ligplaatsen uitgebreid. De aansluiting van het Lekkanaal op de Lek wordt verbeterd. Het Lekkanaal wordt aan de noord- en zuidzijde van de Prinses Beatrixsluizen gedeeltelijk verdiept.

Planning Start realisatie 2^e deel: na 2013, in samenhang met 3^e kolk Beatrixsluis.

Financiën Taakstellend budget: € 17 mln.

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing					•	
Planning	•	•	•			•
Financiën						•
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2007: uitspraak Raad van State leidt tot vertraging oplevering tot 2008.

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

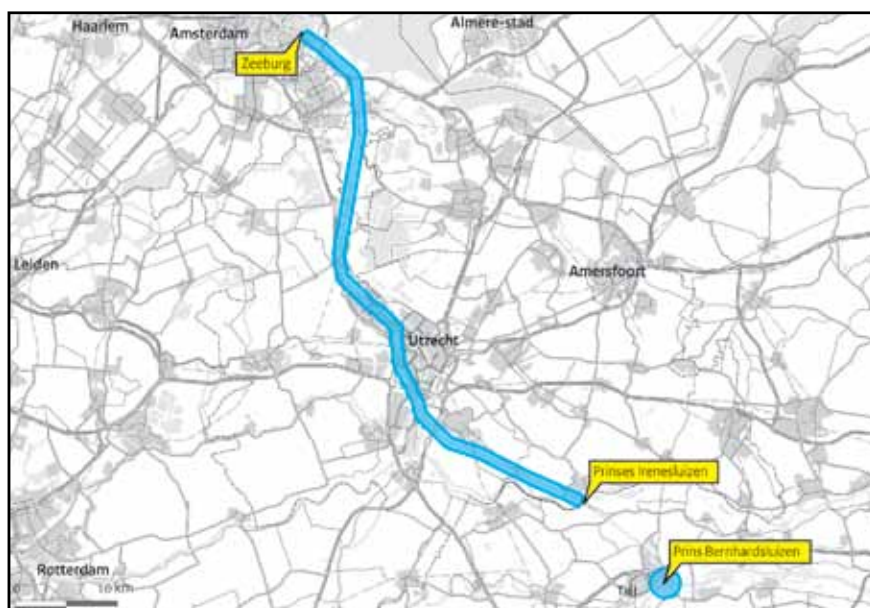
2009: de mogelijkheid wordt onderzocht of dit project gecombineerd kan worden met een ander project. Dit levert financieel voordeel op. Gevolg is wel dat de realisatie pas een jaar later kan starten.

2011: bezien wordt of dit project vanwege synergievoordelen samengevoegd wordt met Lekkanaal/ 3^e kolk Beatrixsluis.

2012: de projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 2 mln). De planning wordt bezien in samenhang met de 3^e kolk Beatrixsluis.

Amsterdam-Rijnkanaal/Lek

Gebied	Utrecht
Onderwerp	Hoofdvaarwegen
Ministerie	IenM
Fase	Beheer en onderhoud



Opgave Het Amsterdam-Rijnkanaal is de achterlandverbinding van het havengebied Amsterdam/Noordzeekanaal richting Duitsland en de havens van Rotterdam en Antwerpen (hoofdtransportas). Ter hoogte van Utrecht is het Amsterdam-Rijnkanaal via het Lekkanaal (hoofdvaarweg) verbonden met de Lek voor het transport richting havengebied van Rotterdam en Antwerpen. Er is achterstallig onderhoud bij diverse sluisen en de bodem en oevers van het Amsterdam-Rijnkanaal. Het gaat hierbij om bijvoorbeeld hefdeuren van sluisen, ondiepten waardoor beperkingen van vaardiepte en vaartijden noodzakelijk zijn en diverse oevers en meerplaatsen die niet meer aan technische en functionele eisen voldoen.

Oplossing De werkzaamheden bestaan uit onder andere:

- het baggeren van de belangrijkste ondiepten in het kanaal (o.a. voorhavens en kruising Amsterdam-Rijnkanaal en Lek) zodat beperkingen weer binnen acceptabele grenzen vallen;
- het aanpakken van de belangrijkste knelpunten in de oevers en meerplaatsen langs het Amsterdam-Rijnkanaal;
- vervangen van de hefdeuren en renovatie aanvaarconstructie van Prinses Irenesluizen en vervangen van de hefdeuren en renovatie van de aandrijving en besturingsinstallatie van de Bernhardsluizen;
- vervangen van 3 sifonbuizen bij Zeeburg inclusief bewegingswerken.

Planning

Baggeren:

- start uitvoering: 2005
- opgeleverd: 2010

Oevers:

- start uitvoering: 2005
- oplevering: 2011

Sluiscomplexen:

- start uitvoering: 2005
- opgeleverd: 2009 (Irenesluis)/2010 (Bernhardsluis)

Sifon:

- start uitvoering: 2005
- oplevering: 2007

Financiën Raming totale kosten: € 98 mln.

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning		•	•	•		
Financiën		•	•			•
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2008: uit nadere inspectie blijkt dat de deuren van de Irene- en Bernhardsluizen volledig vervangen moeten worden. Daardoor treedt vertraging op van 1 jaar en stijgen de kosten met € 14 mln. Deel van baggerwerkzaamheden wordt afgestemd op werkzaamheden aan Noordzeekanaal; daardoor loopt werk aan Amsterdam-Rijnkanaal uit naar 2009. Belangrijkste knelpunten zijn al in 2005 en 2006 gebaggerd. Oevers: uitvoering verlengd tot medio 2009. Er worden maximaal 2 meerplaatsen tegelijk aangepakt om voldoende afmeer mogelijkheden voor de scheepvaart te garanderen.

2009: baggerwerkzaamheden verder vertraagd naar 2010. Nader waterbodemonderzoek heeft uitgewezen dat er fors meer gebaggerd moet worden dan eerder is aangenomen. Daardoor is ook de raming van de kosten verhoogd.

2010: het project is vertraagd door de slechtere staat dan verwacht van de Bernhardsluis en de uitspraak van de Raad van arbitrage over de ontwerputgangspunten uit het contract.

2012: de projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 27 mln).



Zuidvleugel | 4

Visie

Specifieke regionale thema's

Prioritaire gebiedsopgaven

Overige gebiedsopgaven

MIRT Onderzoeken

Kaarten

Project- en programmabladen

Visie

Algemene ontwikkelrichting

De Zuidvleugel is het verstedelijkt gebied in de provincie Zuid-Holland tussen Leiden en Dordrecht. De kern van de Zuidvleugel wordt gevormd door de steden Rotterdam en Den Haag, die de afgelopen decennia steeds meer naar elkaar toe zijn gegroeid. Het gebied wordt in het westen begrensd door de Noordzeekust met stranden en duinen, in het oosten door het Groene Hart met zijn landschappelijke diversiteit, veenweidekarakter en openheid en in het zuiden door de Zuidwestelijke Delta waar land, rivieren en zee samen komen.

De centrale ambitie van de Zuidvleugel is om de internationale concurrentiepositie te verbeteren. In randvoorwaardelijke zin is het van belang, dat in de Zuidvleugel wordt gezorgd voor een aantrekkelijk werk-, woon- en leefklimaat met een voldoende en passend woning- en voorzieningenaanbod, dat de bereikbaarheid wordt gegarandeerd en dat wordt ingespeeld op klimaatveranderingen in relatie tot zoetwater en waterveiligheid. De economische concurrentiepositie van de regio Rotterdam-Den Haag en van de Zuidvleugel als geheel kan verder versterkt worden als de verschillende steden meer profiteren van elkaars nabijheid. Daarvoor moet de metropolitane ontwikkeling worden voortgezet, zonder dat dit ten koste gaat van de kwaliteit en identiteit van de afzonderlijke steden.

Naast de Zuidvleugel kennen het Groene Hart en de Zuidwestelijke Delta hun eigen specifieke ontwikkelingen. Bij het Groene Hart gaat het om versterking van het gebied tot een economisch en landschappelijk waardevol woon- en werkgebied en bij de

Zuidwestelijke Delta om de versterking tot een klimaatbestendig, veilig, ecologisch veerkrachtig en economisch vitaal deltagebied.

Specifieke regionale thema's

Vanuit de algemene ontwikkelrichting zijn in de Gebiedsagenda Zuidvleugel/Zuid-Holland samen met de regio vijf thematische opgaven benoemd: economie bevorderen, stedelijk intensiveren, landschap dicht bij huis brengen, bereikbaarheid verbeteren en water- en energieopgaven aanpakken. In de Ontwerp Structuurvisie Infrastructuur en Milieu is aangegeven dat het Rijk in het ruimtelijk domein taken decentraliseert en meer overlaat aan provincies en gemeenten. Dit heeft gevolgen voor de rolverdeling tussen Rijk en regio bij deze vijf opgaven.

Economie bevorderen

De Zuidvleugel zet in op verdere versterking van de vier pijlers waar de economie op rust: het haven industrieel complex in de Rotterdamse regio (mainport Rotterdam), de greenports Westland-Oostland, Bollenstreek en Boskoop, het internationaal cluster van recht, vrede en veiligheid in Den Haag en het cluster van bedrijven en kennisinstellingen in de biotechnologie (Life&Health sciences) in Leiden en Delft. Daarnaast biedt de Zuidvleugel kansrijke sectoren in de kenniseconomie, zoals deltatechnologie, energietransitie, de creatieve sector en in de logistiek. Hierbij wordt ook aansluiting gezocht met het topsectorenbeleid.

Uit de koppeling tussen de greenports en de mainport Rotterdam is meerwaarde te behalen, bijvoorbeeld via de voorgenomen

realisatie van de 'Coolport' in de Waal-Eemshaven. Verdringing van de tuinbouwfunctie in het Westland-Oostland door woningbouw is ongewenst. Voor de toekomst is verbinding tussen het havencomplex en kennisintensieve stedelijke bedrijvigheid belangrijk. Herstructurering van Stadshavens moet ook in dat licht bezien worden. Ook is er een toenemende integratie met de havens van Dordrecht en Moerdijk, het logistieke cluster van West-Brabant en met achterlandknooppunten.

Stedelijk intensiveren

Om aan de grote woningbouwopgave in de Zuidvleugel te voldoen ligt de nadruk op bouwen binnen het bestaand stedelijk gebied. Tot 2040 moeten er in dit gebied nog ongeveer 280.000 woningen worden bijgebouwd en ongeveer 220.000 woningen worden vervangen. De extra woningvraag concentreert zich voor meer dan de helft (55%) in het gebied rond Den Haag. Ook in de regio Rotterdam en het gebied rond Leiden slaat een aanzienlijk deel van de uitbreidingsvraag neer (respectievelijk 20% en 10%). In de regio Rotterdam is er echter vooral sprake van een kwalitatieve mismatch in gevraagde en beschikbare woningen en woonmilieus. Tot 2040 zullen hier ruim 100.000 woningen worden vervangen. Om de kwetsbaarheid in sociaal-economisch opzicht te verminderen wordt naast woningbouw onder meer ingezet op scholing en economische ontwikkeling. Voor Rotterdam-Zuid gebeurt dit in een gecoördineerde aanpak via het nationaal programma Kwaliteitsprong Rotterdam-Zuid.

Landschap dichterbij huis brengen

Vanwege de verdichting van het stedelijk gebied gaan de landschappen rondom de steden aan betekenis toenemen en een landschapelijk netwerk vormen. Deze groenstructuur bestaat uit zes grote provinciale landschappen, verschillende regioparken en stadsparken en groenblauwe verbindingen die het stedelijke gebied en de verschillende onderdelen met elkaar verbinden. Gelet op de ligging direct tegen de grote steden moeten vooral de gebieden met groenblauwe topkwaliteit (Duin, Horst en Weide, Hof van Delfland en IJsselmonde/Deltapoort) goed bereikbaar zijn en voldoende recreatiemogelijkheden bieden. Dit is van belang voor de stadsbewoners (recreatie), voor natuurbehoud (biodiversiteit) en economie (landbouw en vestigingsklimaat). Dit betekent intensivering van de activiteiten in deze gebieden.

Met de aanleg van 750 ha. nieuw natuur- en recreatiegebied en uitvoering van leefbaarheidsprojecten in het kader van het Project Mainportontwikkeling Rotterdam, wordt ook de leefbaarheid in de regio Rotterdam versterkt.

Bereikbaarheid verbeteren

De laatste decennia is de druk op de verkeer- en vervoernetwerken in de Zuidvleugel toegenomen. Daarom is er al flink geïnvesteerd in de Zuidvleugel. Bovendien staan voor de periode tot 2020 nog forse investeringen gepland, waaronder het Programma Hoogfrequent Spoor, de A4 Delft-Schiedam, de A15 Maasvlakte-Vaanplein en het Actieprogramma Regionaal Openbaar Vervoer. Desondanks zijn aanvullende investeringen nodig om de bereikbaarheidsdoelstellingen te realiseren. Mede als resultaat van de MIRT verkenningen

Rotterdam Vooruit, Haaglanden en Holland-Rijnland wordt tot en met 2023 prioriteit gegeven aan de realisatie van vijf projecten: Rijnlandroute, A13/A16, Nieuwe Westelijke Oeververbinding (NWO), A4 passage Den Haag + poorten en inprikkers en A20 Nieuwerkerk - knooppunt Gouwe. Voor het laatste project geldt de randvoorwaarde, dat de eerste vier projecten binnen de financiële kaders kunnen worden gerealiseerd.

Water- en energieopgaven aanpakken

Vanwege de ligging is de wateropgave in de Zuidvleugel een belangrijk punt. Binnen het deelprogramma Rijnmond-Drechtsteden van het Deltaprogramma (in samenwerking met vooral de deelprogramma's Zoetwater, Rivieren en Zuidwestelijke Delta) wordt deze opgave opgepakt met als doel het borgen van de waterveiligheid voor de lange termijn en het scheppen van de randvoorwaarden voor een duurzame zoetwatervoorziening. Het is van belang de wateropgave in het licht van klimaatverandering slim te combineren met de ruimtelijke en economische ambities van de regio Rijnmond-Drechtsteden. De toenemende verstedelijking en de aanwezigheid van mainport Rotterdam en greenports, in combinatie met de klimaatverandering, vraagt om een duurzame inrichting van de ruimte: klimaatbestendig en robuust. Dit biedt ook kansen om de regio aantrekkelijker te maken én te innoveren. De aard van de wateropgave vraagt om nu voor te sorteren met een keuze voor een hoofdontwikkelingsrichting, maar tevens ruimte te laten voor nieuwe inzichten.

De zekerheid van een robuuste en toekomstgerichte energievoorziening is van groot belang. De opgave is in de Zuidvleugel extra groot, omdat de mainport Rotterdam knooppunt is voor fossiele brandstoffen en een groot petrochemisch complex en energiecentrales heeft.

Prioritaire gebiedsopgaven

In de Gebiedsagenda Zuidvleugel/Zuid-Holland zijn diverse integrale gebiedsopgaven benoemd: Metropoolvorming in de Zuidvleugel, Groene Hart en Zuidwestelijke Delta. De eerste is verder onderverdeeld naar Den Haag Centrale Zone, Rotterdam-Zuid en Stadshavens, Technologische Innovatieve Campus (TIC) Delft, As Leiden-Katwijk, Drechtsteden/Deltapoort, kerngebieden Greenports en Zuidplaspolder. Zoals eerder aangegeven decentraliseert het Rijk taken. In dit kader zijn in de Ontwerp Structuurvisie opgaven van nationaal belang scherper benoemd en keuzes gemaakt. Dit zal een doorwerking moeten krijgen in een actualisatie van de gebiedsagenda. Vooruitlopend hierop zijn, naar de mening van het Rijk, de integrale gebiedsopgaven Mainport Rotterdam/Rotterdam-Zuid en Stadshavens, Den Haag internationale stad, Greenports en Zuidwestelijke Delta prioritair ten behoeve van het verbeteren van het vestigingsklimaat van de regio en het vernieuwen en versterken van de mainport Rotterdam. Voor de aanleg van het project A4 Delft-Schiedam heeft de Raad van State een belangrijke uitspraak gedaan waardoor het Tracébesluit onherroepelijk is geworden. Hierdoor kan definitief begonnen worden met de aanleg van het ontbrekende stuk A4.



Mainport Rotterdam/Rotterdam-Zuid en Stadshavens

De mainport Rotterdam is van oudsher de stuwende kracht achter de economie in de Rotterdamse regio en de ontwikkeling van de stad Rotterdam. Met de Tweede Maasvlakte en ontwikkelingen in de Drechtsteden wordt die positie verder versterkt en strekt het haven- en industrieel complex zich uit tot West-Brabant. Opgave is het vernieuwen, versterken en efficiënter benutten van de mainport Rotterdam door het verbeteren van de bereikbaarheid en het ontwikkelen van een efficiënt multimodaal logistiek netwerk in samenhang met de andere Nederlandse zeehavens, de Haven van Antwerpen en achterlandknopen, in lijn met de afspraken die hierover in het kader van de havenalliantie en de MIRT Verkenning Antwerpen-Rotterdam zijn gemaakt. Concreet liggen er kansen in de logistiek, maritieme zakelijke dienstverlening, duurzame energie en deltatechnologie. Voor de ontwikkeling van een meer kennisintensieve economie is het nodig het stedelijk vestigingsklimaat te versterken. Het is daarbij de opgave Stadshavens te ontwikkelen als binnenstedelijke gebiedsontwikkeling en economische locatie waar verbinding wordt gelegd tussen stedelijke economie en mainport. Om het arbeidspotentieel van de regio beter te benutten moeten sociaaleconomische opgaven worden opgepakt, met name via het nationaal programma Kwaliteitsprong Rotterdam-Zuid.

Den Haag internationale stad

Den Haag ontwikkelt zich steeds verder als internationale stad van Recht, Vrede en Veiligheid. Het aantal internationale organisaties, (kennis)instellingen en de betekenis ervan voor de economie neemt sterk toe. Den Haag is daarnaast een belangrijke internationale vestigingsplaats voor de zakelijke hoofdkantorenmarkt. De

opgave is de ontwikkeling van Den Haag tot internationale stad verder te stimuleren en te faciliteren door de versterking van het stedelijke vestigingsklimaat. Enerzijds door een verbetering van de interne en externe bereikbaarheid en anderzijds door versterking van de verschillende economische kerngebieden in de Centrale Zone van Den Haag (Scheveningen-World Forumgebied/ Internationale Zone-Centrum-Binckhorst). Het huisvesten van een belangrijk deel van de binnenstedelijke bouwopgave vindt in deze Centrale Zone plaats.

Greenports

In Zuid-Holland zijn drie van de vijf Nederlandse greenports gelegen: Westland-Oostland, Bollenstreek en Boskoop. Daarnaast ligt de greenport Aalsmeer op de grens van Noord- en Zuid-Holland. De greenports worden gekenmerkt door kennisintensieve agrobusiness gerelateerd aan logistiek, handel, export en dienstverlening. Het zijn samenhangende en geïntegreerde clusters, sterk verbonden met de stedelijke centra. De opgave is vierledig: het beschikbaar hebben en houden van voldoende ruimte voor de teelt, verduurzaming van de teelt (alternatieven voor fossiele brandstoffen en duurzaam watersysteem), zorgen voor een goede bereikbaarheid en aanvullende multimodale logistieke oplossingen en het stimuleren van innovatief vermogen en kennisontwikkeling. Hiervoor moeten onder meer bestaande gebieden worden geherstructureerd.

Zuidwestelijke Delta

De Zuidwestelijke Delta strekt zich uit over de provincies Zuid-Holland, Zeeland en Noord-Brabant. Het Zuid-Hollandse deel wordt

globaal begrensd door de Maasvlakte en het Rijnmondgebied (noorden), de Drechtsteden (oosten) en het Hollands Diep, Krammer-Volkerak en Grevelingenmeer (zuid). De opgave is een klimaatbestendig, veilig, ecologisch veerkrachtig en economisch vitaal deltagebied.

Wateropgaven inclusief Deltaprogramma

In dit gebied is het van belang de waterveiligheid en -kwaliteit, zoetwatervoorziening en ontwikkeling van een maatregelenpakket droogte/verzilting te borgen. Dit wordt uitgevoerd door onder andere het Hoogwaterbeschermingsprogramma en Deltaprogramma met o.a. de deelprogramma's Zoetwater, Rijnmond-Drechtsteden, Zuidwestelijke Delta en Kust.

Overige gebiedsopgaven

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

welslagen van de gewenste ontwikkeling van het gebied. In het kader van de voorgenomen decentralisatie van rijkstaken gaat het Rijk er vanuit dat de regio het voortouw heeft bij deze gebiedsopgaven. De mate van betrokkenheid van het Rijk moet nog nader worden benoemd en uitgewerkt en is onderwerp van gesprek in het bestuurlijk overleg MIRT. Hierbij is maatwerk per gebiedsopgave aan de orde. Het gaat om de volgende gebiedsopgaven:

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

MIRT Onderzoeken








Naam	Aanleiding en doel	Planning	Betrokkenen
Deltaprogramma Rijnmond-Drechtsteden	In verband met klimaatverandering ontwikkelen van langetermijnstrategie voor waterveiligheid en zoetwatervoorziening in synergie met een duurzame en vitale ruimtelijke ontwikkeling van het gebied Rijnmond-Drechtsteden.	2012 Mogelijke strategieën 2013 Kansrijke strategieën 2014 Voorkeurstrategie (input voor deltabeslissing Waterveiligheid en Rijn-Maasdelta)	IenM, EL&I, provincies, gemeenten en waterschappen, deltacommisaris, bedrijfsleven, maatschappelijke organisaties, burgers en wetenschappelijke instellingen.





DE VERBINDING

DE VERBINDING

Economie





-  Legal Capital Den Haag
-  Haven
-  Greenport
-  Greenport
-  Greenport
-  Versterken kennis en innovatie
-  Luchthavenontwikkeling

Woningbouw




-  Intensivering/ Transformatie
-  Uitleg

Bereikbaarheid



Planstudie

-  Spoor
-  Hoofdwegennet
-  Waterwegen
-  Sluizen




Verkenning

-  Spoor / HOV
-  Hoofd- en regionaal wegennet
-  Waterwegen




Onderzoek en overige maatregelen

-  Spoor
-  Hoofd- en regionaal wegennet



Overig

-  Samenhangend OV-netwerk
-  Luchthavenontwikkeling
-  Verbeteren achterlandverbindingen





Bestaand

-  Spoor
-  HOV
-  Hoofdwegennet






Natuur & Landschap

-  Nationaal Landschap
-  Nationaal Park
- Verhogen kernkwaliteiten




Groenblauwe structuren

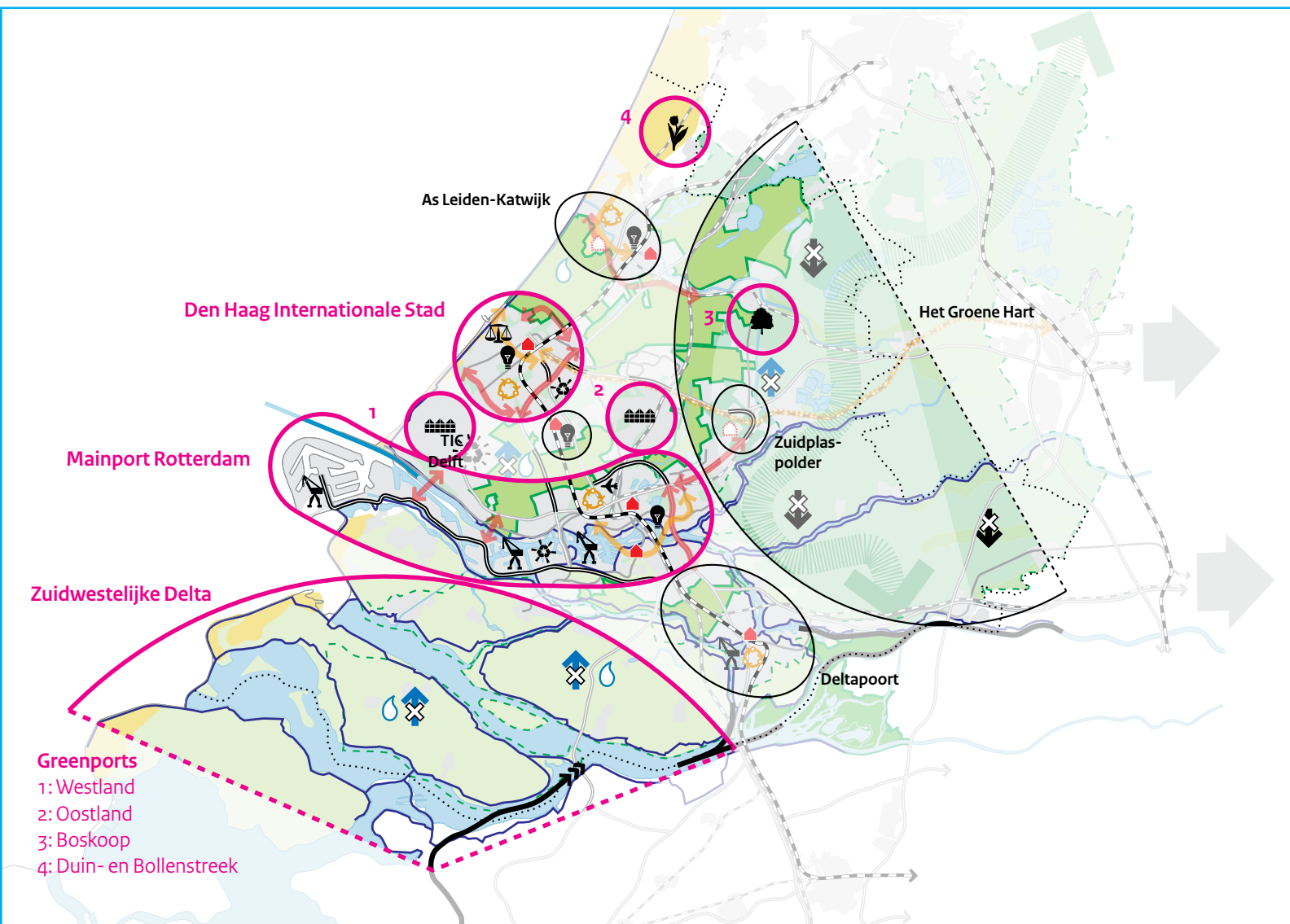
-  Versterken natuur- en recreatiekwaliteit
-  Groenverbinding > EHS
-  Groenverbinding > stad-land
-  Groenblauwe as

Duurzaamheid & Klimaatbestendigheid

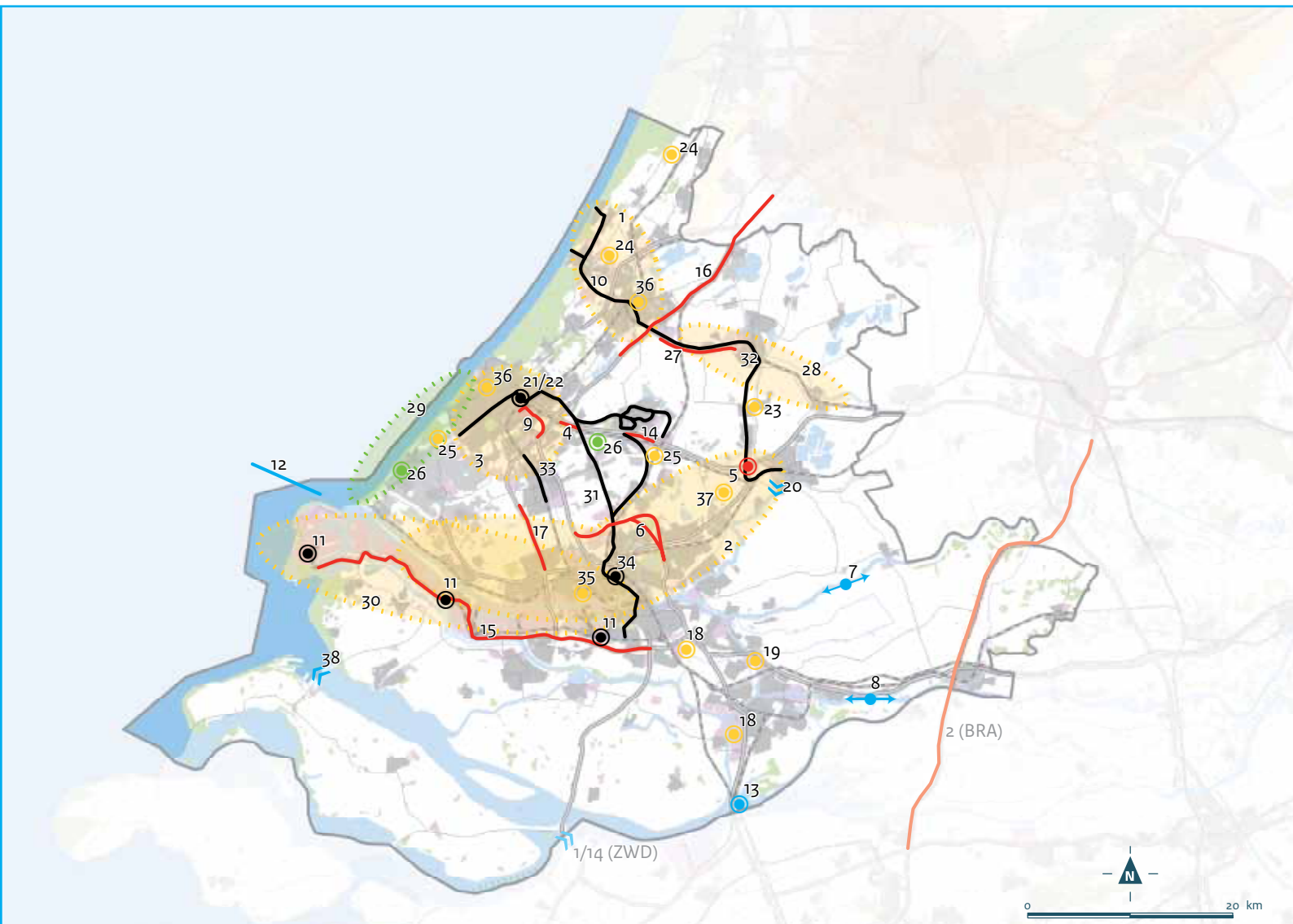
-  Wateroverlast
-  Waterveiligheid > waarborgen primaire veiligheid
-  Energiemaatregelen
-  Terugdringen bodemdaling
-  Terugdringen verzilting

Algemeen

-  Prioritaire gebiedsopgaven
-  Overige gebiedsopgaven
-  Grens landsdeel



	PAG
VERKENNING	
1) As Leiden-Katwijk (Integrale Benadering Holland Rijnland)	162
2) Rotterdam Vooruit	163
3) Verkenning Haaglanden	164
PLANSTUDIE	
4) A12 Bypass Nootdorp	170
5) A12/A20 Parallelstructuur Gouweknoop	183
6) A13/A16/A20 Rotterdam	171
7) Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Beneden-Lek	189
8) Capaciteitsuitbreiding overnachtingsplaatsen Merwedes	190
9) Haaglanden/Den Haag, Rotterdamsebaan	184
10) Rijn-Gouwelijn West	185
11) Spooransluitingen Tweede Maasvlakte	182
12) Verbreding Maasgeul	191
13) Verkeerssituatie Splitsing Hollands Diep-Dordtse Kil	192
REALISATIE	
14) A12 Zoetermeer-Zoetermeer centrum (noordbaan)	174
15) A15 Maasvlakte-Vaanplein	175
16) A4 Burgerveen-Leiden	172
17) A4 Delft-Schiedam	173
18) Bedrijventerreinen Nieuw Reijerwaard & De Westelijke Dordtse Oever	196
19) Bijdrage Container Transferium Alblaserdam	195
20) Capaciteit Julianasluis Gouda	193
21) Den Haag CS (t.b.v. Nieuw Sleutelproject)	177
22) Den Haag CS, perronsporen 11 en 12	178
23) Greenport Boskoop	198
24) Greenport Duin- en Bollenstreek	199
25) Greenport Zuid-Hollands Glasdistrict (Westland-Oostland)	200
26) Mooi en vitaal Delfland	201
27) N11 Leiden/Zoeterwoude-Alphen a/d Rijn	176
28) Oude Rijnzone	165
29) Pilot Zandmotor Delflandse Kust	168
30) Project Mainportontwikkeling Rotterdam	194
31) Randstadrail, fase 1, inclusief busverbinding ZORO	186
32) Rijn-Gouwelijn Oost	188
33) Rijswijk-Schiedam (inclusief spoorcorridor Delft)	179
34) Rotterdam Centraal (t.b.v. Nieuw Sleutelproject)	180
35) Stadshavens Rotterdam, fase 1	166
36) Sterke regio's, Zuidvleugel	197
37) Zuidplaspolder	167
BEHEER & ONDERHOUD	
38) Masterplan Haringvliet (conservering staal/ elektronica bewegingswerken)	169



- wegen
- spoor/OV
- vaarwegen
- >> sluis
- <=> ligplaats
- ⊙ integrale/multimodale ontwikkelingen
- ⊙ waterbeheer/natte natuur

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

As Leiden-Katwijk (Integrale Benadering Holland Rijnland)

Gebied	Zuidvleugel
Onderwerp	Integrale gebiedsopgaven
Ministerie	IenM
Fase	Verkenning



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

Planning Door de provincie wordt in 2011 een voorstel uitgewerkt waarin de nadere keuzes binnen en tussen de projecten RijnlandRoute en RijnGouwelijn worden gemaakt en de relatie met de overige ontwikkelingen in de regio zoals bijv. de woningbouw op Nieuw-Valkenburg wordt geduïd. In dit voorstel wordt tevens een planning uitgewerkt van de twee projecten, die onder meer wordt bepaald door de beschikbaarheid van de door Rijk en regio toegezegde bijdragen. Eind 2011 zal besluitvorming plaatsvinden waarna de planuitwerking kan starten.

Betrokkenen Met de afronding van de Verkenning Integrale Benadering Holland Rijnland komt de verantwoordelijkheid voor het project bij de provincie Zuid-Holland te liggen. De provincie zorgt tevens voor bestuurlijke verankering van het draagvlak voor deze projecten in de regio Holland Rijnland. Het ministerie van IenM is betrokken als subsidieverstrekker en als netwerkbeheer- der vanwege de relatie van de Rijnlandroute met de A4 en de A44.

Rotterdam Vooruit

Gebied	Zuidvleugel
Onderwerp	Integrale gebiedsopgaven
Ministerie	IenM
Fase	Verkenning



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

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

Binnen de verkenning worden vijf deelprojecten onderscheiden:

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

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

Planning De MIRT Verkenning Rotterdam Vooruit wordt in 2011 afgerond, op basis van een rijksstructuurvisie.

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

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

File Top 50 Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 6, 9, 11, 14, 28, 29, 31, 35 en 36 uit de File Top 50.

Verkenning Haaglanden

Gebied	Zuidvleugel
Onderwerp	Integrale gebiedsopgaven
Ministerie	IenM
Fase	Verkenning



Opgave Uit een aantal studies, waaronder de verkeersstudie Prins Clausplein, blijkt dat er bereikbaarheidsknelpunten in de regio Haaglanden na 2020 blijven bestaan. De gesignaleerde knelpunten vragen om een integrale aanpak, waarbij ook de ruimtelijk economische ontwikkeling van de regio Haaglanden dient te worden betrokken. In de verkenning wordt de afwikkeling van het verkeer op de A4 op het traject Harnaschknoop-Ypenburg-Prins Clausplein-Leidschendam in samenhang gezien met het functioneren van de toeleidende wegen en het onderliggend (stedelijk) wegennet, de ruimtelijke opgaven en het openbaar vervoer. Het studiegebied van de verkenning betreft globaal gezien het Stadsgewest Haaglanden. De MIRT-Verkenning resulteert eind 2011 in een visie op de ontwikkeling van het gebied, een prioritering van bereikbaarheidsvraagstukken en een onderbouwde voorkeursbeslissing.

Planning De verkenning bestaat uit twee fasen, te weten:

Fase A: Analyse en prioritering van ruimtelijke en mobiliteitsvraagstukken waarvoor het gebied Haaglanden op de langere termijn gesteld zal staan. Fase A is afgerond in oktober 2009.

Fase B: Aandragen van kansrijke alternatieven voor geprioriteerde vraagstukken die bijdragen aan het waarmaken van de gezamenlijke ambities om het gebied Haaglanden bereikbaar te houden en

de ruimtelijke economische structuur te versterken.

In Fase B worden voor de geprioriteerde wegvraagstukken 'Doorstroming A4 passage' en 'Poorten & Inprikkers Den Haag' en het OV-vraagstuk 'Verbetering ontsluiting Centrale Zone Den Haag' de kansrijke alternatieven in kaart gebracht en op hun effecten beoordeeld. Op basis van verkregen informatie wordt een voorkeursbeslissing voorzien in het najaar van 2011. Bij dit project wordt de voorkeursbeslissing vastgelegd in een ontwerp Rijksstructuurvisie.

Betrokkenen In deze verkenning wordt samengewerkt door het ministerie van IenM, de provincie Zuid-Holland en het Stadsgewest Haaglanden (inclusief achterliggende gemeenten). Naast deze overheden wordt het publiek – o.a. bedrijven en instellingen, belangenbehartigers, bewonersgroepen en inwoners – uitgenodigd om hun kennis en ervaring in te zetten op weg naar bestuurlijke voorkeursbeslissing

Oude Rijnzone

Gebied	Zuidvleugel
Onderwerp	Integrale gebiedsopgaven
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave De Oude Rijnzone is het gebied tussen Leiden en Woerden. In dit gebied bevinden zich verouderde bedrijventerreinen met bedrijven uit de nijverheidssector. Verrommeling is op enkele plekken al aanwezig en dreigt toe te nemen. Groen staat onder druk. Herstructurering, ontsluiting, inpassing en transformatie zijn nodig om verouderde bedrijventerreinen te benutten en te voorzien in de ruimtelijke behoefte in dit deel van de Randstad en de kwaliteit van het Groene Hart te versterken.

Oplossing Het project Oude Rijnzone is een integraal ruimtelijk project van de provincie Zuid-Holland, zes gemeenten en het Hoogheemraadschap. Het project omvat de realisatie van rond de 2400 woningen, met daarbij maximaal 650 woningen op transformatielocaties, 166 ha zware herstructurering, 75 ha nieuwe uitleg, voor een deel na 2020, ca 120 ha groen voor inpassing en groene vensters, een (on)gelijkvloerse kruising bij de N11 en een nieuwe oeververbinding ten behoeve van de herstructurering (Maximabrug). Het grootste gedeelte van het programma wordt vóór 2015 gestart. Op basis van de Bedrijventerreinenstrategie Oude Rijnzone wordt tot 2015 115 ha herstructurering en 19-23 ha nieuwe uitleg gerealiseerd. Werkzaamheden zijn dan gestart voor de realisatie van woningbouw en groen en van ontsluitende infrastructuur zoals de extra oeververbinding en de (on)gelijkvloerse kruising bij de

N11-Groenendijk. Er zal een beperkt gedeelte nieuwe uitleg worden gerealiseerd tot 2015 en het grootste deel daarna of eventueel na 2020, als dat op basis van de SER ladder blijkt.

Planning

Start realisatie: 2009
Oplevering: 2020

Financiën Taakstellende rijksbijdrage: € 30 mln (waarvan € 17,5 mln uit het Nota Ruimtebudget en € 12,5 mln uit middelen van de Motie Van Heugten).

Politiek/bestuurlijk Moties: in de motie Van Heugten (TK 31700 XI, nr 16 herdruk) wordt €12,5 mln beschikbaar gesteld voor de Integrale Gebiedsontwikkeling Oude Rijnzone Alphen a/d Rijn. Gemeenschappelijke Regeling Oude Rijnzone: uitvoeringsafspraken over de projectonderdelen worden gemaakt in een gemeenschappelijke regeling. Deze regeling is ingesteld op 19 januari 2011 met verplichtende bevoegdheden voor uitvoering, verevening en kwaliteit van het project.

Uitvoering In de gemeenschappelijke regeling hebben zitting: de provincie Zuid-Holland (voorzitter), de gemeenten Leiderdorp, Zoeterwoude, Rijnwoude, Alphen aan den Rijn en Bodegraven.

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen						
MIRT fase				•		
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën				•	•	
Pol./Best.				•		

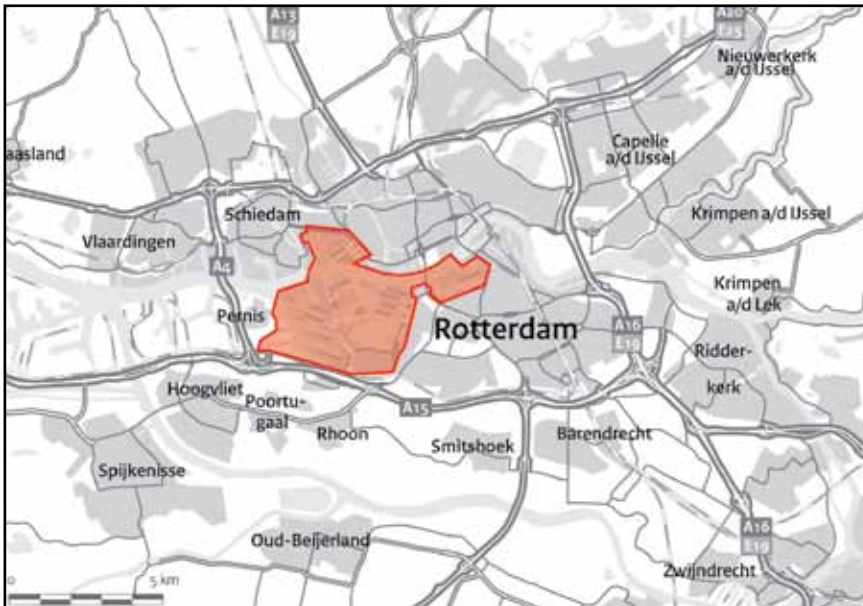
Toelichting op de wijzigingen

2010: het project is in januari 2009 van de verkenningsfase overgegaan naar de planstudiefase. Tijdens de begrotingsbehandeling van VROM is middels de motie Van Heugten € 12,5 mln beschikbaar gesteld voor dit project. In juni 2009 is de aanvullende taakstellende rijksbijdrage voor het project vastgesteld, waarmee het project van de planstudiefase is overgegaan naar de realisatiefase.

2011: in juni 2010 is de beschikking van de rijksbijdrage aan het project verzonden.

Stadshavens Rotterdam, fase 1

Gebied	Zuidvleugel
Onderwerp	Integrale gebiedsopgaven
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave Het behoud van de Mainport als vitaal economisch vestigingsgebied is cruciaal voor Nederland. Zonder duurzame transitie is de haven op korte termijn slecht bereikbaar, biedt deze onvoldoende ruimte voor nieuwe bedrijvigheid en werkgelegenheid, blijven verouderde bedrijventerreinen achter, stagneert woningbouw en worden haven en stad door wateroverlast bedreigd.

Oplossing Door de herstructurering en transformatie van het stadshavengebied (1.600 ha, waarvan circa 1.100 ha droog) krijgen haven en stad een versterking van de economische structuur en aantrekkelijke en hoogwaardige woon- en werkmilieus. Er worden ca. 10.000 woningen gebouwd. De beoogde kwaliteitsslag van het woon- en werkmilieu straalt ook uit op de bestaande stedelijke omgeving waardoor het sociaal-economische klimaat van de stad en het vestigingsklimaat voor bedrijven verbetert. De kwaliteiten van het Groene Hart blijven mede gespaard door deze binnenstedelijke verdichting. Er wordt ingespeeld op de klimaatverandering. Het project versterkt de positie van de mainport Rotterdam en daarmee de internationale concurrentiepositie.

Planning

Start realisatie: 2010
Oplevering fase 1: 2017

Financiën Taakstellende rijksbijdrage aan fase 1: € 31 mln uit het Nota Ruimtebudget

Politiek/bestuurlijk In november 2009 hebben Rijk en gemeente, als vervolg op de vaststelling van de rijksbijdrage, in het Randstad Urgent contract afspraken over de samenwerking vastgelegd. Voor onderdelen van het Uitvoeringsprogramma krijgt de gemeente een bijdrage uit het Nota Ruimtebudget. Het betreft de eerste fase van het Randstad Urgent project Stadshavens, de inrichting van openbare ruimten in de deelgebieden Vierhavens, RDM-terrein, Rondje Rijnhaven en Sluisjesdijk / Waalhavenboulevard.

In april 2010 hebben de minister-president en vertegenwoordigers van de regio en het bedrijfsleven een intentieverklaring over stadshavens ondertekend waarin de urgentie en de noodzaak van betrokkenheid van het Rijk worden onderstreept. In het verlengde hiervan zijn afspraken gemaakt over de toepassing van de Crisis- en Herstelwet.

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

Projecthistorie

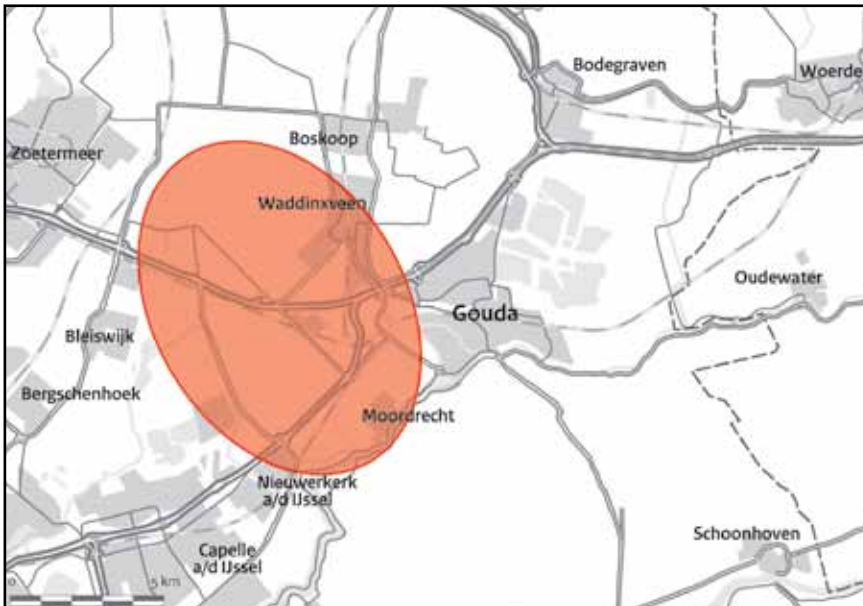
	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen						
MIRT fase					•	
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën					•	
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

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

Zuidplaspolder

Gebied	Zuidvleugel
Onderwerp	Integrale gebiedsopgaven
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



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

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

Planning

Start realisatie: 2009
Oplevering: 2020

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

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

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

Projecthistorie

'07 '08 '09 '10 '11 '12

Algemeen

MIRT fase

Opgave

Oplossing

Planning

Financiën

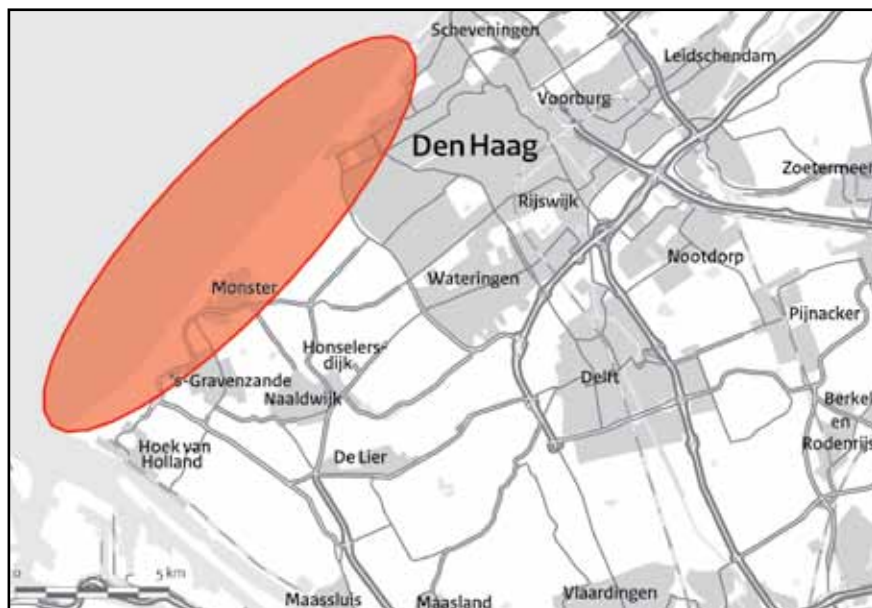
Pol./Best.

Toelichting op de wijzigingen

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

Pilot Zandmotor Delflandse kust

Gebied	Zuidvleugel
Onderwerp	Waterkeren
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave De zeespiegelstijging vraagt om innovaties op het gebied van kustonderhoud en kustversterking. Onderzoek heeft bovendien aangetoond dat er in de Zuidvleugel van de Randstad dringend behoefte is aan groen en recreatieruimte. In de pilot Zandmotor wordt onderzocht hoe beide aspecten op een duurzame manier kunnen worden gecombineerd en gerealiseerd.

Oplossing Onder de Zandmotor wordt verstaan het eenmalig toevoegen van een overmaat aan zand, ter grootte van 20 miljoen m³ zand, aan het kuststelsel van Delfland, dat vervolgens door Wind, golven en stroming de komende 20 jaar wordt verdeeld langs de kust tussen Hoek van Holland en Scheveningen. De Zandmotor is geen reguliere zandsuppletie (een reactieve ingreep gericht op herstel en onderhoud); het gaat om een pro-actieve ingreep waarbij een overmaat aan zand wordt aangebracht om tijdelijk een substantiële kustaanwinst te realiseren. De zandmotor wordt gerealiseerd in de vorm van een haak aan de kust tussen Ter Heijde en Kijkduin, voor het natuurgebied Solleveld. Het project zal gefaseerd worden aangelegd: 20 mln m³ in 2011 en 1,5 mln m³ als maatwerk om ongewenste erosie tegen te gaan in de jaren daarna.

Planning

Projectbesluit: juni 2010
Start realisatie: 2010
Oplevering: 2011

Financiën Beschikbaar budget is € 82 mln. Resterende bijdrage van de provincie Zuid-Holland is € 4 mln.

Politiek/bestuurlijk Het project is een samenwerkingsproject van Rijk, provincie Zuid-Holland, Hoogheemraadschap Delfland, de gemeenten Den Haag en Westland. De Zuid-Hollandse Milieufederatie heeft geparticipeerd in de planfase. De provincie Zuid-Holland heeft als initiatiefnemer in de ontwikkelingsfase van de Zandmotor opgetreden. In de uitvoeringsfase heeft RWS de rol van initiatiefnemer. Vervolgens zal de provincie in de beheerfase weer de regie hebben.

Uitvoering Er is gegund in december 2010. Sinds maart 2011 is een aannemerscombinatie bezig met de realisatie.

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen						
MIRT fase			•	•		
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						•
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2009: project is nieuw in planstudiefase.

2011: het project is overgegaan naar de realisatiefase.

2012: de bijdrage van de provincie Zuid-Holland is verhoogd met een bedrag van € 4 mln.

Masterplan Haringvliet (conservering staal/ elektronica bewegingswerken)

Gebied	Zuidvleugel
Onderwerp	Waterbeheren
Ministerie	IenM
Fase	Beheer en onderhoud



Opgave Met uitzondering van het in 1995 geplaatste noodstroomaggregaat, zijn de elektrotechnische installaties 35 jaar oud. De technische levensduur van de materialen is ten einde en de beschikbaarheid van reservematerialen is minimaal. In 1998 is aangetoond dat de kering niet meer aan de gestelde (wettelijke) eis voldoet. Bij falen van de kering zal het maatgevend hoogwater op het bekken van het Haringvliet worden overschreden. De reden van het falen kan geheel worden toegeschreven aan de (verouderde) elektrische installatie. De huidige staat van de conservering van de Haringvlietschuiven is op de kritieke punten van de schuif, zoals de overgang van de armen naar de schuif ongewenst. Op andere plaatsen op de schuif is de staat van de conservering ook onvoldoende of te weinig.

Oplossing Om de veiligheid te kunnen garanderen worden de elektrotechnische installatie van de spuisluisen, de besturingsinstallatie van de Haringvlietsluisen en de Goereese sluis vervangen. Tevens worden de 34 vizierschuiven van het Haringvlietsluisencomplex geconserveerd. Hiermee wordt het groot conserveringsonderhoud met 10 jaar uitgesteld, alsook de bijbehorende kosten ca. € 2 mln per schuif. Hierdoor wordt voorkomen dat op korte termijn grote conserveringskosten optreden.

Planning

Start uitvoering: Haringvlietsluisen/conservering 34 vizierschuiven: 2006/2005
Oplevering: 2010/2011

Financiën Raming kosten: € 39 mln (2004-2011).

Uitvoering Het project wordt nu gezamenlijk met het groot variabel onderhoud aan de Volkeraksluisen als Design & Construct contract aanbesteed.

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning	•					
Financiën	•					•
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2007: tijdschema is aangepast als gevolg van de vertraging in de voorbereiding door de innovatieve marktbenadering en samenvoeging met het masterplan Volkerak. Als gevolg van te betalen ontwerpvergoeding is de raming naar boven bijgesteld.

2012: de projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 6 mln).

A12 Bypass Nootdorp

Gebied	Zuidvleugel
Onderwerp	Hoofdwegen
Ministerie	IenM
Fase	Planstudie



Opgave Op deze verbinding doet zich een verkeersprobleem voor. De oorzaak van het probleem is gelegen in het feit dat de aansluiting Nootdorp uitkomt in een weefvak waar de uitwisseling van verkeer naar de Utrechtsebaan (A12) en de A4 richting Amsterdam en Rotterdam plaatsvindt.

Oplossing De oplossing voorziet in het ontvlechten van de huidige toerit Nootdorp in een toerit naar de A4 en een toerit naar de Utrechtsebaan. Om dit mogelijk te maken wordt een parallelverbinding langs de A12 aangelegd; deze parallelverbinding gaat onder de verbindingsebaan, die de verbinding vormt tussen de A12 en de A4 door om vervolgens in het Prins Clausplein op de A12 middels een invoegstrook te eindigen. Halverwege deze parallelverbinding wordt een aftakking/toerit naar de A4 aangelegd.

Planning

Tracébesluit: 2012
Start realisatie: 2012
Openstelling: 2014

Financiën Taakstellend budget: nog niet bepaald.

Politiek/bestuurlijk Project komt voort uit de mobiliteitsaanpak gericht op de aanpak van flessenhalzen en ontvlechten van verkeersstromen op het hoofdwegenet.

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen					•	
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						•
Financiën						
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2011: het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

2012: door aanpassingen op het ontwerp, verschuiven het tracébesluit en de realisatie naar 2012 en de openstelling naar 2014.

A13/A16/A20 Rotterdam

Gebied	Zuidvleugel
Onderwerp	Hoofdwegen
Ministerie	IenM
Fase	Planstudie



Opgave Door capaciteitsproblemen op de A20 tussen het Terbregseplein en het Kleinpolderplein is de bereikbaarheid op dit wegvak onvoldoende. Daarnaast zijn er problemen met de kwaliteit van de leefomgeving langs de A13 en A20 en doen zich problemen voor met de verkeersafwikkeling op het onderliggend wegennet.

Oplossing Een nieuwe rijksweg tussen A13 (aansluiting Berkel en Rodenrijs) en het Terbregseplein (A16) wordt onderzocht. Het tracé loopt vanaf de A13 parallel met de N209 en buigt ter hoogte van de Ankie Verbeek-Ohrlaan af, via het Bergse Bos naar het Terbregseplein. In de planstudie zijn varianten van de A13/A16 Rotterdam vergeleken. In de planstudie A13/A16/A20 Rotterdam is het uitgangspunt dat de A4 Delft-Schiedam zal worden gerealiseerd.

Planning Het innemen van het Standpunt en het vaststellen van de (vervolg)planning van het project staat gepland voor het Bestuurlijk Overleg MIRT najaar 2011.

Financiën Taakstellend budget: nog niet bepaald.

Politiek/bestuurlijk In het bestuurlijk overleg MIRT najaar 2009 is besloten een nadere inpassingstudie voor twee tracédelen uit te voeren. In juni 2010 is deze inpassingstudie aangeboden aan de gemeente Rotterdam. De gemeente werkt aan een voorstel van de regio voor verbetering van de inpassing van de weg, inclusief regionale bekostiging ervan, zoals afgesproken in het bestuurlijk overleg MIRT van najaar 2009.

Uitvoering In 2010 is een PPC uitgevoerd. Daaruit blijkt dat DBFM meerwaarde kan bieden.

File Top 50 Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 6, 9, 14, 30, 31 en 35 uit de File Top 50.

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing	•					
Planning		•		•	•	
Financiën	•					•
Pol./Best.		•		•	•	

Toelichting op de wijzigingen

2007: conform afspraak bestuurlijk overleg over het MIT 2006 is een gezamenlijke haalbaarheidsstudie tot uitgevoerd.

2008: nadere afstemming met A4 Delft-Schiedam heeft ertoe geleid dat het Tracébesluit 1 jaar later gepland is.

2011: de planning van het Tracébesluit zal worden aangepast conform besluitvorming bestuurlijk overleg MIRT van najaar 2010.

2012: op verzoek van de regio is nader onderzoek verricht naar de inpassing van de weg ter hoogte van het Bergse Bos. Daarbij is afgesproken dat de regio zal komen met een voorstel ter bekostiging van de verbeterde inpassing. Op basis van de resultaten van de inpassingsstudie en het bekostigingsvoorstel van de regio kan het Standpunt worden ingenomen en een vervolplanning worden vastgesteld.

A4 Burgerveen-Leiden

Gebied	Zuidvleugel
Onderwerp	Hoofdwegen
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave De groei van het verkeer leidt tot verkeersafwikkelingsproblemen op deze verbinding. Daarnaast is de vormgeving van de weg niet in overeenstemming met de eisen die vanuit verkeersveiligheid worden gesteld.

Oplossing De huidige autosnelweg 2x2 rijstroken wordt over een lengte van circa 20 km verbreed tot 2x3 rijstroken. Tussen de aansluiting N11 Oost en Zoeterwoude wordt een hoofd- en parallelbanenstelsel aangelegd.

Inpassing Voor de kruising met de Oude Rijn is gekozen voor een verdiepte ligging met een aquaduct in plaats van een hoge brug. Het aquaduct en de verdiepte ligging zorgen voor minder geluidshinder en minder barrièrewerking. Voor de aanpassing van de HSL-Zuid aan de A4 is gekozen voor een verdiepte ligging van de A4 en de HSL nagenoeg op maaiveld.

Planning

Tracébesluit: 1998 en voor Leiden-Leiderdorp 2009
 Start realisatie: 2002
 Openstelling:
 2006: het middendeel tussen de Ringvaart en Leiderdorp, de bundeling (A4 met HSL)
 2011: het noordelijk deel (knooppunt Burgerveen tot en met de Ringvaart).
 2014: het zuidelijk deel (Leiderdorp-Zoeterwoude).

Financiën Taakstellend budget: € 588 mln. Bijdrage van derden: € 32,5 mln, conform de W4-overeenkomst.

Politiek/bestuurlijk

Toezeggingen: tijdens bestuurlijk overleg in november 2003 is afgesproken dat er € 37 mln wordt toegevoegd aan dit project. Convenanten: er is een convenant gesloten tussen IenM, de provincie Zuid-Holland en de gemeenten Leiden, Leiderdorp en Zoeterwoude over de koppeling van de A4 Burgerveen-Leiden aan een integrale gebiedsontwikkeling (W4-overeenkomst). Volgens deze overeenkomst, die in 2009 is aangepast, draagt de regio € 32,5 mln. (prijspeil 2008) bij aan de meerkosten voor een langere verdiepte ligging. Het project maakt onderdeel uit van de Spoedaanpak Wegen.

File Top 50 Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 1 en 12 uit de File Top 50.

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen						
MIRT fase				•		
Opgave						
Oplossing						
Planning	•	•			•	
Financiën						•
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2008: op 20 december 2006 is de uitvoering van het werk gegund. De Raad van State heeft het tracébesluit voor het zuidelijke deel vernietigd.

2009: vanwege de vernietiging van het Tracébesluit in 2007 is een nieuw besluit voor het zuidelijk deel (Leiden-Leiderdorp) genomen. Hierdoor is ook de W4-overeenkomst aangepast.

2010: het project maakt deel uit van de Spoedaanpak Wegen.

2012: het noordelijk deel is in december 2010 met 2x3 rijstroken opengesteld. Een half jaar eerder dan gepland. De 2x3 rijstroken op het zuidelijk deel met een tijdelijke situatie (iets versmalde rijstroken en 80 km/uur) wordt in 2012 in gebruik genomen. De verdere afbouw vindt plaats tot einde 2014.

De projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 104 mln).

A4 Delft-Schiedam

Gebied	Zuidvleugel
Onderwerp	Hoofdwegen
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave Door capaciteitsproblemen op de A13 neemt de bereikbaarheid van Rotterdam en Den Haag af. Daarnaast is er sprake van leefbaarheidsproblemen bij Overschie en sluipverkeer op het onderliggend wegennet.

Oplossing Er komt een snelweg van 7 kilometer, tussen Delft en Schiedam (Kethelplein). Richting Schiedam krijgt die twee rijstroken, met ruimtereservering voor een derde. Richting Delft komen er drie rijstroken. In het stiltegebied Midden-Delfland heeft de weg een halfverdiepte ligging, over een afstand van 2,5 kilometer. De weg ligt enkele meters onder het maaiveld. Aan beide kanten komt een wal met begroeiing, zodat geluid wordt afgeschermd en het verkeer niet zichtbaar is. Over de halfverdiepte weg komt een recreatieve verbinding. Ter hoogte van het plan Groen-Blauwe Slinger komt de weg verdiept te liggen over een afstand van circa 1,5 kilometer. De Zweth wordt er met een aquaduct (ingepast in een ecologische passage) overheen geleid. Bij de woonwijken van Schiedam en Vlaardingen komt een landtunnel van zo'n 2 kilometer. De bovenkant daarvan wordt groen ingericht. Het tunneldak bij Schiedam wordt zo uitgevoerd dat Schiedam er te zijner tijd sportvelden op aan kan leggen. Er komen geluidschermen bij Delft, ten behoeve van de bewoners van Tanthof.

Planning

Trajectnota/MER: 2009
Tracébesluit: 2010

Start realisatie: 2011
Openstelling: 2015

Financiën Taakstellend budget: € 869 mln (incl. 8 jaar onderhoud tunneltechnische installaties, bijdrage van derden € 60 mln).

Politiek/bestuurlijk Convenanten: op 23 juni 2006 is het IODS-convenant ondertekend (TK 30561, nr 3). Hierin staat een inpassingsvariant van de A4 en de hieraan gekoppelde gebiedsgerichte kwaliteitsprojecten. Moties: motie Dijsselbloem (TK 28000 A, nr 16) verzoekt de regering de tracéwetprocedure te herstarten, het plan-Norder maatgevend te laten zijn voor de startnotitie en de Stuurgroep Norder het kwaliteitsprogramma verder te laten uitwerken. Motie Giskes (TK 28600 A, nr 31) draagt de regering op de Veilingroute met of zonder Oranjetunnel bij de Tracé/MER-studie te betrekken. Motie Leers (TK 26800, nr 11) vraagt de regering de mogelijkheden voor PPS bij specifieke projecten te onderzoeken.

Uitvoering Voor de A4 Delft-Schiedam is een PPC uitgevoerd. Op basis van de uitkomsten van deze analyse en de karakteristieken van het project heeft de minister van VenW in november 2008 besloten dat het project wordt uitgevoerd met een D&C-contract.

File Top 50 Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 9 en 30 uit de File Top 50.

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen					•	
MIRT fase						•
Opgave						
Oplossing	•					
Planning	•	•	•			
Financiën	•				•	•
Pol./Best.	•					

Toelichting op de wijzigingen

2007: op 23 juni 2006 is het IODS-convenant ondertekend. Het budget is verhoogd van € 511 mln naar € 641 mln, waarvan € 60 mln van de regionale overheden. Conform bestuurlijk overleg over het MIT 2006 is een gezamenlijke haalbaarheidsstudie tol uitgevoerd.

2008: de voorgenomen versnelling van het proces naar Tracébesluit, wordt niet gerealiseerd als gevolg van de omissie Ypenburg (in de eerste stap Trajectnota/MER, december 2005) en besluitvorming in het kabinet.

2009: planning is aangepast conform afspraken Randstad Urgent (oktober 2007).

2011: standpunt is in 2009 door de minister(s) ingenomen. Op basis hiervan is het taakstellend budget verhoogd. Op 2 september 2010 is het Tracébesluit vastgesteld.

2012: dit project gaat over naar de realisatiefase. De projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigings-systeem van RWS. Hierdoor is het taakstellende budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 37 mln).

A12 Zoetermeer- Zoetermeer centrum (noordbaan)

Gebied	Zuidvleugel
Onderwerp	Hoofdwegen
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave Op deze verbinding doen zich verkeersafwikkelingproblemen voor waardoor de bereikbaarheid verslechtert.

Oplossing In de huidige situatie heeft de A12 tussen Utrecht en Den Haag 2x3 rijstroken, behalve tussen de aansluiting Zoetermeer en de aansluiting Zoetermeer centrum richting Den Haag. Daar is sprake van 2 rijstroken voor alle verkeer, een busbaan en een vluchtstrook. De oplossing voorziet in een herinrichting van het dwarsprofiel waarbij de busbaan wordt omgevormd naar een reguliere rijstrook en het busverkeer via de vluchtstrook plaatsvindt. Aan de binnenbermzijde van het profiel wordt een spitsstrook ingericht die aansluit op de spitsstrook tussen knooppunt Gouwe en de aansluiting Zoetermeer. De aanpassing vindt in 2011 plaats tussen km 15,8 en km 11,8 op de noordbaan van de A12.

Planning

Tracébesluit: 2011
Start realisatie: 2011
Openstelling: 2011

Financiën Taakstellend budget: € 24 mln.

Politiek/bestuurlijk Project komt voort uit de mobiliteitsaanpak gericht op de aanpak van flessenhalzen en ontvlechten van verkeersstromen op het hoofdwegenet.

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen					•	
MIRT fase						•
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						

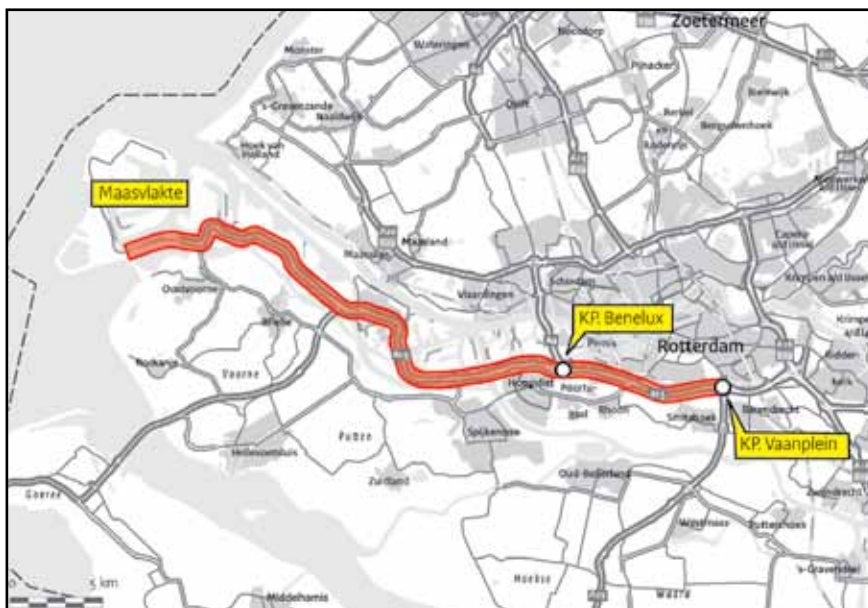
Toelichting op de wijzigingen

2011: het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

2012: het tracébesluit is in maart 2011 vastgesteld. Het project is overgegaan naar de realisatiefase.

A15 Maasvlakte-Vaanplein

Gebied	Zuidvleugel
Onderwerp	Hoofdwegen
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave De autonome groei van het verkeer en de groei van de mainport Rotterdam leiden in de toekomst tot problemen met de verkeersafwikkeling. Tevens is de huidige Botlekbrug een onderdeel van het nautisch knelpunt Oude Maas.

Oplossing Op het traject A15 Maasvlakte-Vaanplein (A15 MaVa) wordt het gedeelte Beneluxplein-Vaanplein, conform het standpunt van de minister (2001), uitgebreid van 2x3 rijstroken naar 2x3 + 2x2 rijstroken, inclusief het ombouwen van het Vaanplein en het Beneluxplein. Hiermee kan een scheiding in verkeerssoorten worden aangebracht: per richting een baan met 3 rijstroken voor doorgaand verkeer en verkeer van/naar havengebieden, alsmede een baan met 2 rijstroken voor overig (lokaal) verkeer. De aanleg van een nieuwe brug over de Oude Maas lost een deel van het eerder genoemde nautisch knelpunt op.

De autonome groei van het verkeer maakt een vierde rijstrook op de westelijke rijbaan van de A29 tussen het Vaanplein en de aansluiting Barendrecht noodzakelijk. Het betreft een extra rijstrook van ca. 500 meter die het invoegen van het verkeer vanaf de A15 richting het zuiden via de A29 vlotter en veiliger zal laten verlopen. Deze rijstrook wordt meegenomen met de realisatie van dit project. Hiervoor is een afzonderlijk Tracébesluit genomen.

Planning

A15 Maasvlakte- Vaanplein
Tracébesluit: 2010
Start realisatie: 2011
Openstelling: 2015

A29 Vaanplein-Barendrecht
Tracébesluit: 2010
Start realisatie: 2011
Openstelling: 2011

Financiën Taakstellend budget: € 1.185 mln (incl. bijdragen derden).

Politiek/bestuurlijk Toezeggingen: voor de A15 Maasvlakte-Vaanplein worden in het MIRT middelen gereserveerd om zowel het wegprobleem als het nautisch knelpunt ter hoogte van de Botlekbrug op te lossen. Begin 2007 heeft de minister het rapport 'IJsselmondse knoop ontrafeld' vastgesteld. Hiermee is een budget van € 4 mln gereserveerd voor aanpassingen aan het hoofdwegennet tussen Vaanplein en Ridderster. Het Ontwerp Tracébesluit is conform het oorspronkelijke standpunt (een nieuwe Botlekbrug) uitgevoerd. Het Tracébesluit is onherroepelijk geworden in maart 2011.

Uitvoering Het project wordt met een DBFM-contract uitgevoerd.

File Top 50 Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van knelpunten 11, 37 en 48 uit de File Top 50.

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen						
MIRT fase					•	
Opgave						
Oplossing						
Planning			•	•		
Financiën				•		•
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2009: door landelijke problemen rond luchtkwaliteit is TB 1 jaar vertraagd.

2010: het budget is opgehoogd met € 42 mln. De BLD-bijdrage is in overeenstemming gebracht met de gekozen wijze van marktbenadering. De start van de realisatie is een half jaar vertraagd als gevolg van de luchtproblematiek.

2011: het Tracébesluit is vastgesteld in maart 2010. De inschrijvingsfase van de aanbesteding (DBFM-contract) is ingegaan. Het project is overgegaan naar de realisatiefase.

2012: de projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 118 mln). In het Regeerakkoord zijn taakstellingen afgesproken voor bovenwettelijke inpassing, aanpassing omgevingsrecht en toepassing PPS. Voor dit project betreft het een bedrag van € 125 mln voor PPS.

N11 Leiden/Zoeterwoude- Alphen a/d Rijn

Gebied Zuidvleugel
Onderwerp Hoofdwegen
Ministerie IenM
Fase Realisatie



Opgave De N11 tussen Zoeterwoude en Alphen a/d Rijn is in januari 2000 opengesteld voor het autoverkeer als autoweg met twee, in plaats van één rijstrook per richting. Hier voor dient alsnog de wettelijk vereiste besluitvorming middels een Tracé/MER-procedure te worden doorlopen.

Oplossing De bestaande 2x2 autoweg is reeds gerealiseerd. Onderzocht wordt of aanvullende (milieu-)maatregelen noodzakelijk zijn.

Planning
 Tracébesluit: 2011

Financiën Taakstellend budget: € 3 mln.

Politiek/bestuurlijk Toezeggingen: in overleg met de regio is besloten de weg niet langer als 2x1 autoweg, maar als 2x2 autoweg open te stellen. Afgesproken is dat de noodzakelijke procedures daarvoor worden doorlopen.

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen						
MIRT fase						•
Opgave						
Oplossing						
Planning			•			
Financiën						•
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

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

2012: in oktober 2010 is het taakstellend budget voor dit project vastgesteld en in december 2010 het ontwerp tracébesluit. Het tracébesluit is in juli 2011 vastgesteld en daarmee gaat het project over naar de realisatiefase.

Den Haag CS (t.b.v. Nieuw Sleutelproject)

Gebied	Zuidvleugel
Onderwerp	Spoorwegen personen
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave Knelpunten op Den Haag CS betreffen de beperkte capaciteit en de onoverzichtelijkheid van het station. Door de HSL-Zuid en RandstadRail groeit het aantal reizigers naar 350.000 per dag in 2020. Tevens is de omgeving van onvoldoende stedelijk niveau. Dit project is door het Rijk aangewezen als NSP. Naast het station zelf behoort ook de stedelijke stationsomgeving tot het project.

Oplossing De gemeente ontwikkelt het stationsgebied tot een toplocatie voor werken, wonen en winkelen. Station en stad worden met pleinen ruimtelijk tot een eenheid gesmeed. De nieuwe OV-terminal krijgt een verhoogd glazen dak, waardoor de huidige winkels onderdeel van de hal worden. De sporen worden diagonaal ingekort zodat de stationshal wordt vergroot en aan de Rijnstraat een royale nieuwe entree ontstaat, naast de andere entrees en het overkapte busplatform. Alle vervoersmodaliteiten zijn vanuit de hal optimaal zichtbaar en bereikbaar. Winkels en commerciële functies verlevendigen het nieuwe station zonder afbreuk te doen aan de overzichtelijkheid en de transfermogelijkheden.

Planning

Projectbesluit: 2003
Start realisatie: 2005
Oplevering: 2014
Start realisatie gebied: 2005
Oplevering gebied: 2019

Financiën Totale taakstellende bijdrage IenM bedraagt € 164 mln.

- OV Terminal: € 115 mln Infrafonds
- Gebiedsontwikkeling: € 49 mln Hoofdstuk XII

Politiek/bestuurlijk

- 2001: Intentieovereenkomst tussen gemeente Den Haag en de Staat der Nederlanden.
- 2003: bestuurlijke overeenkomst 'Uitvoering Den Haag Nieuw Centraal' tussen gemeente Den Haag en de Staat der Nederlanden.
- 2007: raamovereenkomst tussen NS, voormalig VenW, VROM, ProRail en NSP-gemeenten Arnhem, Breda, Den Haag, Rotterdam en Utrecht, met afspraken over de (financiële) bijdrage van de NS en de uitvoering.

Uitvoering Marktpartijen zijn betrokken bij de vastgoedexploitatie van het gebied. De aanbestedingsprocedure van de tweede fase van OV-Terminal middels Engineering en Construct is als gevolg van wezenlijke scopeaanpassing en gebrek aan marktwerking zonder positief resultaat beëindigd. De aanbestedingsprocedure is in 2009 hervat op basis van een traditionele aanbesteding. Deze aanbesteding is in 2010 succesvol afgerond, waarna de gemeente de Business Case van de Integrale OV-terminal heeft gesloten en de tweede fase van de nieuwbouw van de OV-terminal is gegund.

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning		•		•	•	•
Financiën		•		•	•	
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2008: taakstellende bijdrage VenW is met € 3,65 mln verhoogd en inclusief BTW. Door onderhandelingen tussen partijen rond de Business Case, de uitwerking van het voorlopig ontwerp in een integraal ontwerp van de OV-terminal en Stichtage en een gewijzigde bouwfaserings is de oplevering van de OV-terminal met 2 jaar vertraagd.

2010: het beëindigen van de aanbesteding leidt naar verwachting tot een vertraging in de oplevering van de OV Terminal met een half jaar.

2011: als gevolg van de langere aanbestedingsprocedure is de oplevering van de OV-terminal met één jaar vertraagd. Tevens is door de langere doorlooptijd het taakstellende budget met € 7 mln verhoogd.

2012: door wijzigingen in de bouwplanning kent het project een langere doorlooptijd. Ook zijn de bouwactiviteiten later aangevangen dan gepland doordat niet alle benodigde bouwvergunningen waren verkregen. Na het verrichten van de starthandeling op 18 april 2011, wordt er inmiddels volop gebouwd.

Den Haag CS, perronsporen 11 en 12

Gebied	Zuidvleugel
Onderwerp	Spoorwegen personen
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave De tijdelijk aan RandstadRail in gebruik gegeven perronsporen 11 en 12 zijn weer benodigd voor de zware rail.

Oplossing De perronsporen 11 en 12 worden door ProRail weer aangesloten op het emplacement Den Haag CS. Het Stads­gewest en de gemeente Den Haag hebben 16 december 2008 besloten om de Erasmuslijn van RandstadRail te laten aanlanden boven het busplatform, op +2 niveau. Dit plan impliceert dat er een metroviaduct tussen de sporen van het emplacement gebouwd zal worden. De discussie over en de noodzakelijke planuitwerking van het metroviaduct betekende een vertraging in de teruggave van de perronsporen 11 en 12.

Planning

Start realisatie: 2011
Oplevering: 2013

Financiën Taakstellend budget: € 37 mln.

Politiek/bestuurlijk Door het heroverwegen van de voorkeursvariant voor de definitieve aanlanding van de Erasmuslijn (HSE, Haags Startstation Erasmuslijn) is door het Stads­gewest afgeweken van de projectplan­ning. Het Stads­gewest kan door die vertraging haar verplichting van het tijdig teruggeven van de sporen 11 en 12, zoals vastgelegd in de nadere Overeenkomst RandstadRail van mei 2006, niet meer nakomen. Vanwege gewijzigde planning en oplossing heeft het Stads­gewest verzocht om afgifte van een wijzigingsbeschikking voor de HSE. Februari 2010 is in overleg met ProRail, het Stads­gewest en de gemeente een geoptimaliseerde en geïntegreerde planning overeenge­komen voor de projecten HSE en heraansluiting sporen 11 en 12. Deze planning is vastgelegd in een Allonge bij de Nadere Overeenkomst RandstadRail van 29 mei 2006. Volgens de geoptimaliseerde planning komen de sporen 11 en 12 met ingang van dienstregelingsjaar 2013 weer in gebruik bij de NS.

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen						
MIRT fase	●					
Opgave						
Oplossing			●	●		
Planning				●		
Financiën		●			●	●
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2009: het Stads­gewest Haaglanden is teruggekomen op haar voorkeursvariant voor de definitieve aanlanding in een tunnel onder de sporen 11/12. Het Stads­gewest onderzoekt nu een definitieve aanlanding van de Erasmuslijn op het busplatform van Den Haag CS. De sporen 11/12 hoeven daardoor niet eerst weggehaald te worden om vervolgens weer teruggelegd te worden. Doordat heraansluiten volstaat, is de doorlooptijd van het emplacementproject verkort.

2010: door de wijziging van de voorkeurs­variant door het Stads­gewest en de gemeente Den Haag, is het project vertraagd.

2011: aan het taakstellend budget is € 6,3 mln toegevoegd, op grond van het Voorlopig Ontwerp en de daarin verdis­conteerde functionele eisen zoals vastgelegd in de nota voorkeursvariant van ProRail.

2012: aan het taakstellend budget is € 7 mln toegevoegd op grond van de projectnota en bijbehorende kostenra­ming. De hogere kostenraming wordt veroorzaakt doordat het project ten opzichte van het voorlopige plan is aangepast door wijzigingen in de projectomgeving.

Rijswijk-Schiedam (inclusief spoorcorridor Delft)

Gebied	Zuidvleugel
Onderwerp	Spoorwegen personen
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave Het spoorviaduct door de stedelijke bebouwing in Delft veroorzaakt leefbaarheid-problemen. Tevens wordt het viaduct door de gemeente ervaren als een obstakel in het stedelijk weefsel.

Oplossing Als oplossing voor de leefbaarheidsproblemen te Delft wordt een spoortunnel van 2.300 meter lengte aangelegd. Op deze manier ontstaat de mogelijkheid tot stedelijke herontwikkeling van de binnenstad van Delft en worden de leefbaarheidproblemen weggenomen. De spoortunnel wordt 2-sporig ingericht. In het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) is voor 2020 4-sporigheid Rijswijk-Delft Zuid voorzien om spoorboekloos reizen mogelijk te maken. Vooruitlopend op het besluit tot spooruitbreiding wordt de spoortunnel 4-sporig uitgegraven. Dit voorkomt dat de stad opnieuw moet worden opgebroken, wanneer tot 4-sporig gebruik van de spoortunnel wordt besloten.

Planning

Aanbesteding: 2007
Gunning 4-sporige ruwbouw tunnel: 2008
Start bouw tunnel: 2009
Oplevering en indienststelling 2-sporige tunnel: 2015
Oplevering 4-sporig uitgegraven en 2-sporig ingerichte tunnel: 2017

Financiën Taakstellend budget: € 453 mln (incl. BTW, van voormalig VenW en vaste bijdrage voormalig VROM). Bijdrage van derden: bijdragen vanuit provincie Zuid-Holland, Stadsregio Rotterdam, Stadsgewest Haaglanden en Gemeente Delft.

Politiek/bestuurlijk Convenanten: het project maakt deel uit van het Bereikbaarheidssoffensief Randstad. In 2005 is tussen Delft en het Rijk (voormalig VROM en VenW) een Bestuurlijke Uitvoeringsovereenkomst gesloten, waarin de aanleg van een lange tunnel is overeengekomen, waarbij het risico is neergelegd bij Gemeente Delft. In 2008 is de Bestuurlijke Uitvoeringsovereenkomst gewijzigd, waarbij is besloten tot de aanleg van een 4-sporig uitgegraven en 2-sporig ingerichte tunnel. Bovendien is op verzoek van Delft de verantwoordelijkheid over het treinendeel van het project Spoorzone Delft door het Rijk teruggenomen. Moties: motie Van Heemst/Giskes, 98/99, 26 263 nr 39, motie Mastwijk c.s., 03/04, 29 200 XII, nr 88.

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen		•				
MIRT fase	•					
Opgave						
Oplossing						
Planning					•	•
Financiën		•	•	•		
Pol./Best.			•			

Toelichting op de wijzigingen

2010: in 2008 is uit een externe audit op het project Spoorzone Delft/spoortunnel gebleken dat het project een tekort kent. Voor de dekking van het tekort bij de directe kosten is in 2008 een oplossing gevonden, onder meer door additionele bijdragen van provincie Zuid-Holland en Delft. Op het moment van gunning in juli 2008 is de spoortunnel als regulier MIRT aanlegproject op verzoek van Delft teruggenomen van Delft, waarbij is afgesproken dat VenW zorg draagt voor de € 53 mln extra risicoreservering.

2011: als gevolg van scopewijzigingen en de uitloop van voorbereidende werkzaamheden is de oplevering van de spoortunnel met ruim één jaar vertraagd.

2012: oplevering en indienststelling 2-sporige tunnel is verschoven van 2014 naar 2015 als gevolg van vertraging in de voorbereidingsfase en optredende risico's in het project. Het beschikbare budget volstaat niet om deze risico's te dekken. Tussen de betrokken partijen worden in 2012 afspraken gemaakt over de financiële consequenties. Na ingebruikname van de oostbuizen van de tunnel wordt het bestaande spoorwegviaduct afgebroken en worden tot 2017 de westbuizen van de tunnel gerealiseerd.

Rotterdam Centraal (t.b.v. Nieuw Sleutelproject)

Gebied	Zuidvleugel
Onderwerp	Spoorwegen personen
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave Het belangrijkste knelpunt op station Rotterdam Centraal betreft de transfercapaciteit en de aansluiting op de stedelijke structuur. Door een toename van het aantal (trein) reizigers, onder andere als gevolg van de autonome treinreizigersgroei en de verwachte groei van het aantal (trein)reizigers door de in gebruikname van RandstadRail en de HSL-Zuid, biedt de huidige voetgangerstunnel (inclusief trappen) te weinig ruimte voor een snelle en veilige transfer van reizigers. Naast het station behoort ook de stedelijke stationsomgeving tot het project. Dit project is door het Rijk aangewezen als NSP.

Oplossing Om genoemde problemen op te lossen wordt onder meer de voetgangerstunnel substantieel verbreed, komt er een derde trappartij en lift bij, worden de kappen op de perrons vervangen door een integrale sporenkap en wordt de stationshal verruimd. Er komt een ondergrondse fietsenstalling voor 5.350 fietsen en een bovengrondse fietsenstalling voor 1.450 fietsen (totaal 6.800). Dit alles volgens de eisen zoals gesteld in de Nota Basisstations. Op het voorplein worden de trams naar de zijkant verlegd. Het voorplein wordt hiermee als het ware leeggemaakt. Op het voorplein wordt een constructie (dak/hal) ontworpen, waarmee de overstap van en naar de verschillende modaliteiten (fiets, tram, bus, RandstadRail, taxi, kiss & ride) wordt gefaciliteerd. Het autoverkeer op het Weena wordt ondergronds gebracht. Voetgangers kunnen

hierdoor zonder belemmeringen de stad inwandelen.

Planning

Projectbesluit: 2006 (o.b.v. Voorlopig ontwerp)
Start realisatie: 2007/2008
Oplevering: 2013, 1^e kwartaal

Financiën Totale taakstellende bijdrage IenM bedraagt € 314,5 mln.

- OV Terminal: € 260 mln Infracfonds
- Gebiedsontwikkeling: € 54,5 mln Hoofdstuk XII

Politiek/bestuurlijk

- 2005: overeenstemming over extra bijdrage van Rotterdam van € 32 mln.
- 2006: uitvoeringsovereenkomst tussen Rotterdam, voormalig VROM en VenW met de voorwaarden voor financiering en uitvoering.
- 2007: raamovereenkomst tussen NS, voormalig VenW, VROM, ProRail en NSP-gemeenten Arnhem, Breda, Den Haag, Rotterdam en Utrecht, met afspraken over de (financiële) bijdrage van de NS en de uitvoering.
- 2009: in 2008 ondertekening beschikking voormalig VenW aan ProRail voor de realisatie van het spoorse deel van de OV-terminal (tijdelijke situatie Rotterdam CS reeds gerealiseerd).
- 2010: in juli 2009 is het werk van het spoorse deel van de OV-terminal gegund.

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						•
Financiën		•	•	•		•
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2008: taakstellende bijdrage VenW budget is inclusief BTW.

2009: budget bijgesteld van € 191 mln naar € 247 mln. Tijdens fase van uitwerken van het Voorlopig Ontwerp tot een Definitief Ontwerp, bleek dat er sprake van een fors verschil tussen het beschikbare budget en de geraamde kosten. Het verschil is weggenomen door een extra bijdrage van € 44,6 mln van VenW. Daarnaast is besloten om de dekkingsgaranties van het Rijk en de gemeente Rotterdam van beide € 11,9 mln, zoals vastgelegd in de Uitvoeringsovereenkomst, in te zetten als budget voor het NSP Rotterdam. De dekkingsgaranties waren destijds bedoeld als extra buffer in het geval van een aanbestedingstegenval.

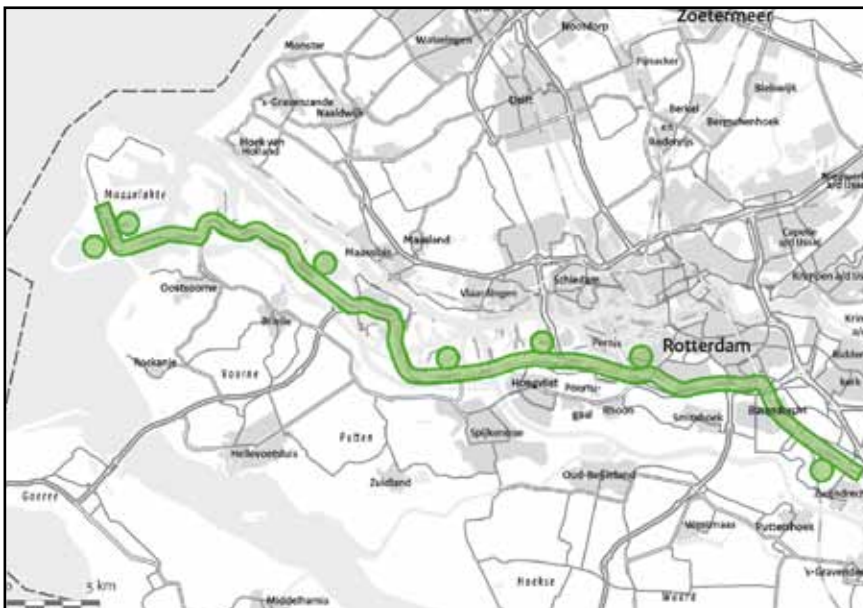
2010: taakstellende bijdrage is verhoogd met € 12 mln. Het budget is daarmee in overeenstemming gebracht met het aanbestedingsresultaat. Het project is inmiddels gegund en in uitvoering.

2012: de ingebruikname van de OV-terminal is met drie maanden vertraagd doordat is afgezien van een gefaseerde ingebruikname van de hal en de reizigerspassage. Verlaging van het projectbudget met € 8 mln wordt veroorzaakt door het niet meer opnemen van gerealiseerde en formeel vastgestelde planstudieuitgaven.



Spooraansluitingen Tweede Maasvlakte

Gebied Zuidvleugel
Onderwerp Spoorwegen goederen
Ministerie IenM
Fase Planstudie



Opgave De 'Integrale Verkenning Rotterdams havengebied' uit medio 2009, uitgevoerd door ProRail en het Havenbedrijf Rotterdam, laat zien dat maatregelen noodzakelijk zijn om de verwachte groei aan spoorgoederenvervoer door met name de komst van de Tweede Maasvlakte op te vangen.

Oplossing De capaciteit van de Havenspoorlijn en de bijbehorende openbare spooremplacementen moet meegroeien met de verwachte vervoerstoename door uitbreidingen en aanpassingen van de spoorinfrastructuur en door het vervoerproces te verbeteren. Op korte termijn zijn daartoe de volgende maatregelen urgent:

- 1a) emplacement Maasvlakte West: uitbreiding van het emplacement met 19 sporen;
 - 1b) emplacement Waalhaven Zuid: herinrichting met 18 langere sporen;
 - 1c) procesverbeteringen: waaronder verkorten proces- en verblijftijden op de emplacementen en maatregelen openingsregime Calandbrug.
- In prioriteitsfase 2 zijn de volgende maatregelen opgenomen die nodig zijn maar op korte termijn minder urgent (nodig vóór 2020):
- 2a) emplacement Maasvlakte Zuid: nieuw emplacement met 14 sporen (te financieren en realiseren door Havenbedrijf Rotterdam);
 - 2b) aanpassen emplacement Maasvlakte Oost;
 - 2c) aanpassen emplacement Kijfhoek;

2d) elektrificeren 2 sporen emplacement Europoort.

Planning In 2011 is ProRail gestart met de planstudie voor deelproject 1a, (gereed uiterlijk 2015) en begint Keyrail met de uitvoering van de eerste procesverbeteringen (deelproject 1c). Het eerste deel hiervan is eind 2012 gereed. In 2012 start ProRail met de planstudie voor deelproject 1b. In 2012 zullen de betrokken partijen een planning maken voor de volgende serie procesverbeteringen en de infrastructurele maatregelen van fase 2.

Financiën Voor dit project is een budget beschikbaar van € 212 mln; € 41 mln was eerder al in de begroting hiervoor opgenomen en uit de Aanvullende Post wordt € 171 mln toegevoegd. De kosten voor rekening van IenM voor fase 1 bedragen € 185 mln en voor fase 2 € 30 mln. Voor € 1,5 mln is subsidie aangevraagd bij – en voorlopig toegezegd door – de Europese Commissie in het kader van het TEN-T programma. Het emplacement Maasvlakte Zuid (geraamd op € 73 mln) komt voor rekening en risico van het havenbedrijf Rotterdam, zoals overeengekomen in het kader van het project Mainport Rotterdam.

Politiek/bestuurlijk ProRail, Keyrail, Havenbedrijf Rotterdam en het ministerie van IenM werken samen om zo efficiënt en effectief mogelijk de spoorcapaciteit in het Rotterdams havengebied te laten aansluiten bij het (groeïende) vervoersvolume.

Projecthistorie

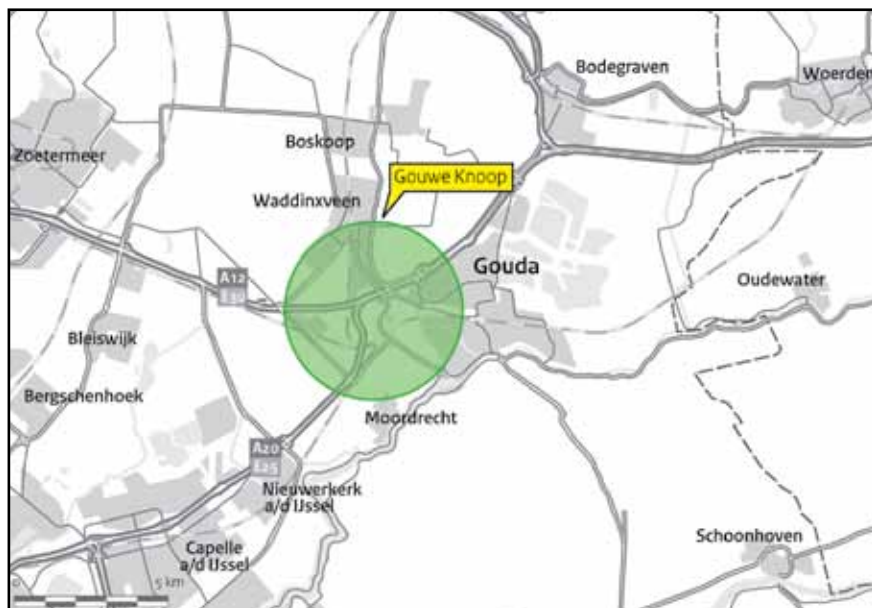
	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen						
MIRT fase						•
Opgave						
Oplossing						•
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2012: het project is overgegaan naar de planstudiefase

A12/A20 Parallelstructuur Gouweknoop

Gebied	Zuidvleugel
Onderwerp	Regionale/lokale infrastructuur
Ministerie	IenM
Fase	Planstudie



Opgave De doorstroming en veiligheid op de A12 en de A20 ter hoogte van het Gouweaquaduct (knooppunt Gouwe A12/A20) dient te worden verbeterd. Daarnaast zal in het kader van het project 'Zuidplaspolder' het gebied westelijk van dit knooppunt integraal worden ontwikkeld. De in samenwerking met het Rijk opgestelde verkenning heeft uitgewezen dat de Parallelstructuur Gouweknoop hiervoor een goede oplossing is. Hiermee wordt enerzijds de Zuidplaspolder ontsloten en anderzijds het knelpunt op het hoofdwegennet verminderd en een veiligere situatie gerealiseerd voor met name het verkeer uit Den Haag dat zich richting Gouda begeeft (vice versa).

Oplissing

Het project bestaat uit 3 onderdelen:

1. het realiseren van een Parallelstructuur op niveau van onderliggend wegennet langs de A12 nabij het knooppunt Gouwe;
2. het realiseren van een nieuwe 2x2-wegverbinding op niveau van onderliggend wegennet tussen het knooppunt Moordrecht/A20 en de A12 nabij Waddinxveen ('OWN-Moordrechtboog');
3. het realiseren van een nieuwe wegverbinding op niveau van onderliggend wegennet van Waddinxveen richting Bleiswijk, grotendeels parallel aan de A12 ('Verlengde Veilingroute').

Planning

Projectbesluit: 2010

Start realisatie: 2011/2012
Openstelling: 2015

Financiën De taakstellende rijksbijdrage is € 109 mln.

Politiek/bestuurlijk In het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2008 is afgesproken een planstudie voor de Parallelstructuur Gouweknoop te starten. Afgesproken is een 50%-50% financiering door regio en Rijk, met een maximum rijksbijdrage van € 100 mln. Provincie Zuid-Holland voert de planstudie uit. In het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2010 is afgesproken dat de bijdragen van de regio en IenM in gelijke mate worden geïndexeerd. Verder heeft de provincie haar bijdrage verhoogd met € 55 mln. IenM verhoogt de bijdrage met € 1 mln ten behoeve van de meerkosten van de ruimere Moordrechtboog in verband met de ruimtereservering voor een eventuele spoorverbreding Den Haag-Utrecht. In het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2011 is een extra bijdrage van € 3,5 mln toegezegd (50% van het tekort).

Uitvoering De provincie Zuid-Holland is verantwoordelijk voor de uitvoering van dit project. De ruimtelijke ordeningsprocedures zijn in de afrondende fase. De subsidiebeschikking zal op korte termijn worden verleend.

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen						
MIRT fase			•			
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën				•	•	•
Pol./Best.		•				

Toelichting op de wijzigingen

2009: in het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2008 is afgesproken een planstudie voor de Parallelstructuur Gouweknoop te starten. Afgesproken is een 50%-50% financiering door regio en rijk, met een maximum rijksbijdrage van € 100 mln.

2010: besluitvorming in het FES-kader is afgerond. De middelen worden overgeboekt naar de begroting van VenW.

2011: op basis van bestuurlijk overleg van voorjaar 2010 zijn de bijdragen van de provincie Zuid-Holland en VenW verhoogd.

2012: er is een extra bijdrage van € 3,5 mln toegekend.

Haaglanden/Den Haag, Rotterdamsebaan

Gebied	Zuidvleugel
Onderwerp	Regionale/lokale infrastructuur
Ministerie	IenM
Fase	Planstudie



Opgave De huidige ontsluiting van Den Haag via de A12/Utrechtsebaan en de aansluiting Voorburg heeft onvoldoende capaciteit om de verkeersgroei op te vangen. Daarnaast wil Den Haag het bedrijventerrein de Binckhorst omvormen tot een hoogwaardige leef-, woon- en kantooromgeving dicht bij het centrum. De bereikbaarheid dient hiervoor te worden verbeterd.

Oplossing De Rotterdamsebaan (voorheen: Trekvielttracé) behelst een nieuwe verbinding tussen het knooppunt Ypenburg (HWN) en de Neherkade in Den Haag (OWN). Het project bestaat uit drie onderdelen: het aanpassen van de Neherkade, een boortunnel tussen de Centrumring en Ypenburg en de aansluiting van de Rotterdamsebaan op de rijksweg bij het knooppunt Ypenburg.

Planning Overeenstemming over vormgeving aansluiting Rotterdamsebaan bij Knooppunt Ypenburg: 2011
Subsidieaanvraag en beschikking: 2011/2012
Start realisatie: 2014
Openstelling: 2018

Financiën De taakstellende rijksbijdrage is vastgesteld op maximaal € 228 mln (incl. BTW).

Politiek/bestuurlijk In het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2008 heeft het Rijk in principe € 225 mln (incl. BTW) beschikbaar gesteld voor het project Rotterdamsebaan. De regionale partners reserveren ook € 225 mln (incl. BTW). De projectdelen boortunnel en aansluiting Ypenburg van het Trekvielttracé zijn in de planstudietabel regionale/lokale infrastructuur van het MIRT opgenomen. In het bestuurlijk overleg MIRT van najaar 2008 zijn de voorwaarden voor medefinanciering van het Rijk besproken en eind december 2008 zijn deze afspraken schriftelijk vastgelegd. In het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2009 zijn deze afspraken nader uitgewerkt, met name voor wat betreft de samenhang van (het besluitvormingsproces van) dit project met de A4 Delft-Schiedam.

Uitvoering De gemeente Den Haag en Stadsgewest Haaglanden zijn verantwoordelijk voor de uitvoering van dit project. De gemeente Den Haag en het Stadsgewest Haaglanden staan garant voor de realisatie en de financiering van de Neherkade.

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen						
MIRT fase		•				
Opgave						
Oplossing						
Planning					•	
Financiën			•			
Pol./Best.				•		

Toelichting op de wijzigingen

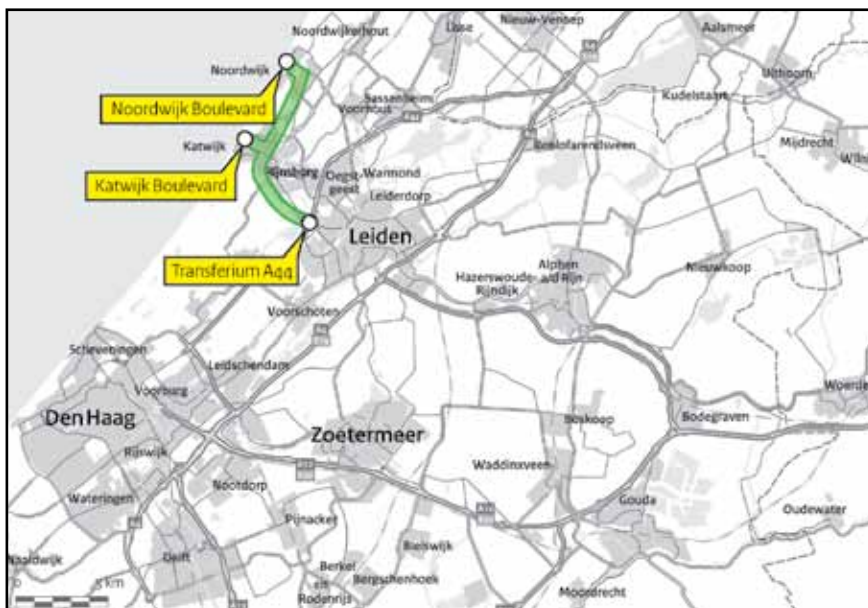
2009: het project is nieuw in de planstudiefase. In het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2008 is de taakstellende maximale rijksbijdrage vastgesteld.

2010: in de bestuurlijke overleggen MIRT najaar 2008 en voorjaar 2009 zijn de bestuurlijke afspraken nader uitgewerkt.

2012: de planning is aangepast.

Rijn-Gouwelijn West

Gebied	Zuidvleugel
Onderwerp	Regionale/lokale infrastructuur
Ministerie	IenM
Fase	Planstudie



Opgave De kwaliteit van het openbaar vervoer (attractiviteit, structurerende werking en kostendekkingsgraad) in het gebied tussen Leiden, Katwijk en Noordwijk is onvoldoende om de aanwezige en geplande woon- en werklocaties (o.a. Nieuw Valkenburg) op een kwalitatief hoogwaardige manier te ontsluiten. De RGL-West sluit bij het transferium bij de A44 aan op de RGL-Oost. (Zie ook het projectblad RGL-Oost).

Oplossing Een lightrail-verbinding op de corridor tussen Leiden en Katwijk/Noordwijk, die aansluit op de lightrail RGL-Oost (Gouda-Alphen a/d Rijn-Leiden) en zo één doorgaande OV-verbinding vormt. RGL-West wordt apart beoordeeld in relatie tot de bouwopgave.

Planning

Start realisatie: 2012
Oplevering: 2015

Financiën Voor RGL-West is een rijksbijdrage van € 46 mln gereserveerd.

Politiek/bestuurlijk Het nieuwe college van GS van Zuid Holland kiest in haar hoofdlijnen-akkoord voor het beter benutten van het bestaande spoor tussen Alphen en Leiden Centraal voor Oost en een vertrammbare busbaan voor West (tussen Leiden Centraal en Katwijk/Noordwijk).

Uitvoering Door de keuze van het nieuwe college moeten de plannen opnieuw worden uitgewerkt. De provincie Zuid-Holland en de betrokken gemeenten zijn verantwoordelijk voor de uitvoering van dit project.

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen					•	
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						•

Toelichting op de wijzigingen

2011: het project is nieuw opgenomen in het MIRT. Aanleg van de RGL-Oost is voorwaarde voor aanleg van de RGL-West.

2012: door de keuze van GS voor een andere oplossing moeten de plannen opnieuw worden uitgewerkt.

Randstadrail, fase 1

Gebied	Zuidvleugel
Onderwerp	Regionale/lokale infrastructuur
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave Door de ontwikkeling van een groot aantal woningbouwlocaties en de voorgenomen overheidsplannen op het gebied van de ruimtelijke ordening zal de bestaande voorziening voor het openbaar vervoer in de driehoek Rotterdam, Den Haag en Zoetermeer ontoereikend zijn om het gebied op een goede manier te ontsluiten.

Oplossing Er wordt een hoogwaardige lightrail-ov-verbinding tussen Rotterdam, Den Haag en Zoetermeer met een fysieke koppeling aan de bestaande stedelijke railnetten gerealiseerd. Tussen Zoetermeer en Rotterdam (Rodenrijs) wordt een hoogwaardige busverbinding aangelegd. In augustus 2010 is de aansluiting op Rotterdam Centraal in gebruik genomen.

Planning

Start realisatie: 2002

Oplevering:

2006: Randstadrail op bestaande Hofpleinlijn en Zoetermeerlijn, inclusief koppeling Haagse tramnet.

2010: doorrijden Rotterdam Centraal in boortunnel.

2011: doorkoppeling aan Rotterdamse metronet.

2012: aanleg hoogwaardige busverbinding tussen Zoetermeer en Rodenrijs (ZORO).

2013: aanlanding metro op Den Haag CS.

Financiën Taakstellend budget: € 890 mln (rijksbijdrage; incl. voorbereidingskosten en aanlanding Haags Startstation Erasmuslijn).

Politiek/bestuurlijk Toezeggingen: in het kader van het Bereikbaarheidsoffensief Randstad zijn er extra middelen gereserveerd. Convenanten:

1. Procesovereenkomst tussen voormalig VenW en SRR/ Haaglanden.
2. Op 6 december 2001 is de bestuursovereenkomst Randstadrail getekend.
3. Op 11 december 2002 zijn de beschikkingen afgegeven aan SRR en Haaglanden en is een beheersovereenkomst getekend.
4. Op 30 mei 2006 is door alle partijen een nadere overeenkomst Randstadrail getekend. Hierin is onder andere een ondergrondse aanlanding van Randstadrail op Den Haag CS opgenomen, waarvoor de minister van IenM een subsidie op € 38 mln vastgesteld heeft.
5. In 2010 is de Allonge bij de nadere overeenkomst Randstadrail gesloten, waarin voor de aanlanding van de Erasmuslijn op Den Haag CS is gekozen voor de +2 oplossing.

Uitvoering De stadsregio Rotterdam, stadsgewest Haaglanden zijn verantwoordelijk voor de uitvoering van dit project.

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen		•			•	
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing			•	•		
Planning	•		•			
Financiën						
Pol./Best.	•					

Toelichting op de wijzigingen

2007: door de voortvarende uitvoering is Randstadrail in 2006 op de Zoetermeerlijn en Hofpleinlijn in dienst genomen. Er is op 30 mei 2006 door alle partijen een nadere overeenkomst Randstadrail getekend, inzake de aanlanding van Randstadrail op Den Haag CS.

2008: na een ernstige aanrijding in november 2006 is Randstadrail tijdelijk buiten dienst gesteld; na uitgebreide testen is Randstadrail in mei 2007 weer gaan rijden.

2009: aansluiting op Rotterdam Centraal via de boortunnel is verwaagd door samenhang met sleutelproject Rotterdam Centraal. Den Haag onderzoekt de mogelijkheden van een andere (bovengrondse) aanlanding op Den Haag CS, omdat de ondergrondse oplossing technisch en financieel niet haalbaar is gebleken.

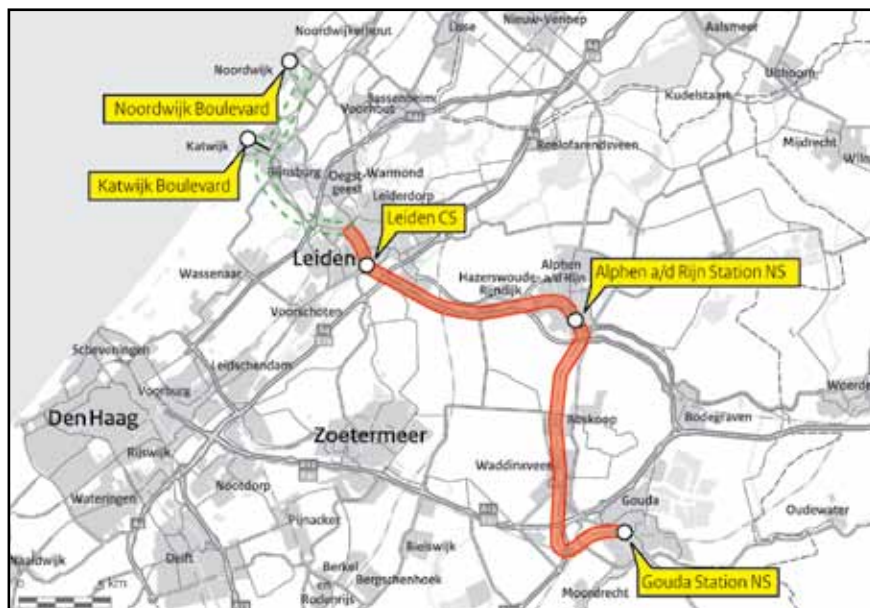
2010: aanleg ZORO busbaan is verwaagd vanwege aankoop van gronden. Voor de aanlanding van Randstadrail op Den Haag Centraal is gekozen voor een aanlanding op +2 niveau boven het busstation. Planning van de uitvoering wordt in overleg met ProRail uitgewerkt.

2011: aansluiting op Rotterdam Centraal gerealiseerd in 2010, doorkoppeling op metronet in 2011.



Rijn-Gouwelijn Oost

Gebied	Zuidvleugel
Onderwerp	Regionale/lokale infrastructuur
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave De kwaliteit van het openbaar vervoer (attractiviteit, structurerende werking en kostendekkingsgraad) in de Rijn-Gouwe-corridor en de leefbaarheid van de binnenstad van Leiden zijn onvoldoende.

Oplossing Een lightrail-verbinding op de corridor Gouda-Alphen a/d Rijn-Leiden-Katwijk-Noordwijk. Het project is gesplitst in twee delen, te weten RGL Oost en RGL West. Voor het project RGL Oost (Gouda-Alphen a/d Rijn-Leiden) is inmiddels een subsidieaanvraag ingediend. RGL West (Leiden-Katwijk-Noordwijk) wordt beoordeeld in relatie tot de bouwopgave (zie projectblad Rijn-Gouwelijn West).

Planning

Start realisatie: 2009

Oplevering: 2015

Financiën Voor RGL-Oost is een rijksbijdrage van € 151 mln gereserveerd (bedrag basisjaar € 140 mln).

Politiek/bestuurlijk In 2009 hadden de provincie en Leiden overeenstemming bereikt over het tracé in Leiden (via Hooigracht/Langegracht); hiervoor is een bestuursovereenkomst getekend. Het nieuwe college van Leiden wil niet meewerken aan een tram door het centrum en onderzoekt alternatieven. De provincie maakt een inpassingsplan voor het eerder afgesproken tracé.

Het nieuwe college van GS Zuid-Holland kiest in haar hoofdlijnenakkoord voor het beter benutten van het bestaande spoor tussen Alphen en Leiden Centraal voor Oost en een vertrambare busbaan voor West (tussen Leiden Centraal en Katwijk/Noordwijk).

Uitvoering Door de keuze van het nieuwe college moeten de plannen opnieuw worden uitgewerkt. De provincie en betrokken gemeenten zijn verantwoordelijk voor de uitvoering van dit project.

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen				•		
MIRT fase	•					
Opgave						
Oplossing					•	
Planning			•			
Financiën						
Pol./Best.					•	•

Toelichting op de wijzigingen

2007: het project is overgegaan van de planstudiefase naar de realisatiefase.

2009: door de discussie in Leiden over het tracé door de binnenstad heeft het project vertraging opgelopen. De oplevering is nu voorzien voor 2015, waarbij oost en west gelijktijdig in gebruik worden genomen.

2010: er is overeenstemming over het tracé in Leiden (via Hooigracht/Langegracht). Subsidieaanvraag moet door provincie worden ingediend.

2011: VenW en de provincie hebben afgesproken dat de B&I kosten voor het spoor tussen Alphen en Leiden A4 door ProRail/VenW worden gedragen. Het nieuwe college van Leiden wil niet meewerken aan een tram door het centrum; de provincie maakt een inpassingsplan.

2012: de subsidieaanvraag is in 2010 ingediend. Door de keuze van GS voor een andere oplossing moeten de plannen opnieuw worden uitgewerkt. De subsidieaanvraag kan pas verder in behandeling worden genomen nadat er duidelijkheid is over de uitvoering van het project.

Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Beneden-Lek

Gebied	Zuidvleugel
Onderwerp	Hoofdvaarwegen
Ministerie	IenM
Fase	Planstudie



Opgave Uit de in 2010 opgeleverde verkenning is gebleken dat er een tekort aan ligplaatsen is op de Beneden-Lek tussen Krimpen aan de Lek en Vianen (een belangrijke vaarweg op de corridor Amsterdam-Rotterdam). Op het hele traject is slechts één ligplaats beschikbaar. De enige goede mogelijkheid om binnen het beschikbare budget extra ligplaatsen te realiseren is bij Bergambacht.

Het gebrek aan ligplaatsen bemoeilijkt een goede logistieke planning voor de binnenvaartondernemer in verband met de internationale wet- en regelgeving op het gebied van vaar- en rusttijden. Daarnaast vergroot de ontoereikende ligplaatscapaciteit de kans op mogelijk onveilig vaargedrag.

Oplossing Bij Bergambacht ligt momenteel een klein haventje met een overslagkade. Het watergebonden bedrijf dat is gehuisvest langs die kade, heeft de wens om de haven verder uit te graven en de overslagcapaciteit uit te breiden. Deze ondernemer heeft de afgelopen jaren meermaals bij Rijkswaterstaat aangegeven dat er in combinatie met de door hem gewenste ontwikkelingen een overnachtingshaven gerealiseerd kan worden.

Planning

Uitvoeringsbeslissing: 2013

Start realisatie: 2014

Oplevering: 2015

Financiën

Taakstellend budget: € 3 mln.

Projecthistorie

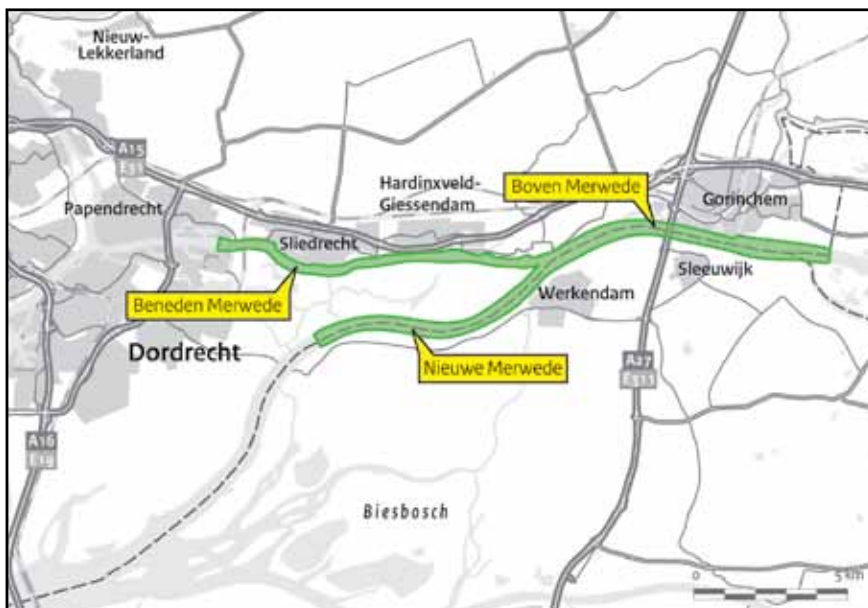
	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen						
MIRT fase					•	•
Opgave				•		
Oplossing					•	
Planning					•	
Financiën						•
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2012: het project is overgegaan van de verkenningsfase naar de planstudiefase

Capaciteitsuitbreiding overnachtingplaatsen Merwedede

Gebied Zuidvleugel
Onderwerp Hoofdvaarwegen
Ministerie IenM
Fase Planstudie



Opgave Mede door het afstoten van ligplaatsen door gemeenten, is er een tekort van 38 overnachtingsplaatsen op de Beneden-, Boven- en Nieuwe Merwede. Het gebrek aan ligplaatsen bemoeilijkt een goede logistieke planning voor de binnenvaart in verband met de internationale wet- en regelgeving op het gebied van vaar- en rusttijden. De ontoereikende ligplaatscapaciteit vergroot de kans op mogelijk onveilig vaargedrag. Naast veiligheid voor de scheepvaart in het algemeen gaat het tevens om voldoende overnachtingsplaatsen voor schepen met gevaarlijke stoffen. De verkenning is in 2009 afgerond.

Oplossing In het zoekgebied van de Merwedede zijn 4 potentiële locaties voor overnachtingsplaatsen langs de Merwedede naar voren gekomen. De planstudie richt zich nu op het bepalen en uitwerken van de meest haalbare (of de combinatie van) locatie(s) voor de realisatie van overnachtingsplaatsen. Hierdoor wordt invulling gegeven aan het verhogen van de verkeersveiligheid scheepvaart op de hoofdtransportassen Beneden-, Boven- en Nieuwe Merwede. In de planuitwerkingsfase wordt eerst toegewerkt naar een voorkeursbeslissing.

Planning

Projectbeslissing: 2013
Start Realisatie: 2015
Oplevering: 2017

Financiën Taakstellend budget: € 28 mln.

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen						
MIRT fase						•
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						•
Pol./Best.						•

Toelichting op de wijzigingen

2011: het project is overgegaan naar de planstudiefase.

2012: de projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 8 mln). In het regeerakkoord zijn taakstellingen opgenomen voor bovenwettelijke inpassing, aanpassing omgevingsrecht en toepassing PPS. Voor dit project betreft het een bedrag van € 1,4 mln bovenwettelijke inpassing en € 2,5 mln omgevingsrecht.

Verbreding Maasgeul

Gebied Zuidvleugel
Onderwerp Hoofdvaarwegen
Ministerie IenM
Fase Planstudie



Opgave De Maasgeul is momenteel niet breed genoeg om twee grote containerschepen tegelijkertijd de Rotterdamse haven in en uit te laten varen, waardoor ze op elkaar moeten wachten. Dit leidt in de huidige situatie niet tot grote vertragingen, omdat het aantal in- en uitgaande grote containerschepen beperkt is (ca 50 in 2008). Echter, wanneer de grote containerterminals op de Maasvlakte 2 (MV2) in gebruik genomen worden, gaan er veel meer grote containerschepen naar Rotterdam (ca 1000 in 2015). Uit de verkenning is gebleken dat steeds meer van deze schepen met wachttijden van langer dan een uur te maken krijgen (ca 50 schepen per jaar in 2015, ca 150 per jaar in 2035). Hierdoor lijkt de conclusie gerechtvaardigd dat in de toekomst, na ingebruikname van MV2, de vlotte verkeersafwikkeling in het geding is.

Oplossing Voorkeursalternatief betreft een verbreding van de Maasgeul met een berm aan de noordzijde. Doel van de verbreding is om de capaciteit van de Maasgeul dusdanig te vergroten dat het mogelijk wordt twee grote (semi-) geulgebonden schepen (diepgang >14,30 m.) tegelijk de haven in en uit te laten varen.

De minister van IenM heeft in 2011 ingestemd met het voorkeursalternatief. Het project gaat over naar de realisatiefase, zodra de benodigde vergunningen (project Waterwet) en het verkrijgen van vrijstelling

voor een omgevingsvergunning definitief zijn verkregen.

Planning De verkenning is in 2010 afgerond, waarna een planstudiebesluit is genomen. Uitvoering staat voor 2012 gepland.

Financiën Taakstellend budget: € 3 mln.

Politiek/bestuurlijk Dit project wordt in nauwe samenwerking met gemeente Rotterdam en Havenbedrijf Rotterdam gerealiseerd.

Projecthistorie

'07 '08 '09 '10 '11 '12

Algemeen

MIRT fase

Opgave

Oplossing

Planning

Financiën

Pol./Best.

Toelichting op de wijzigingen

2012: het project is overgegaan van verkenning naar planstudiefase.

Verkeerssituatie Splitsing Hollandsch Diep-Dordtsche Kil

Gebied	Zuidvleugel
Onderwerp	Hoofdvaarwegen
Ministerie	IenM
Fase	Planstudie



Opgave Er is op deze drukke vaarwegen ter hoogte van de splitsing sprake van een onoverzichtelijke verkeerssituatie voor de scheepvaart met een verhoogd risico.

Oplissing De in de planstudie onderzochte alternatieven zijn:

- Nul-plus-alternatief: uitvoering van maatregelen ter plaatse. De kruising wordt overzichtelijker ingericht, waardoor de veiligheid verbetert. RWS heeft een aantal van deze maatregelen inmiddels uitgevoerd, als onderdeel van no-regret nautisch beheer;
- Marifoon-alternatief: nul-plus-alternatief plus het verscherpt controleren en zondig handhaven van de uitluisterplicht door de schippers van de marifoon;
- Verkeersbegeleiding: het nul-plus-alternatief plus het onder radardekking brengen van de kruising bij de verkeerspost Dordrecht.

De noodzaak van verkeersbegeleiding is op dit moment niet evident, omdat de positieve effecten op de veiligheid van recent reeds uitgevoerde maatregelen nog niet kunnen worden beoordeeld. Hiervoor is een monitoringprogramma nodig. Daarom is gekozen voor het marifoon-alternatief: versterkte handhaving van en communicatie inzake het marifoongebruik, in combinatie met een 3-jarig monitoringprogramma gericht op de veiligheidssituatie. RWS zal in de reguliere taakuitvoering in de regio pro-actief

aandacht besteden aan de marifoon uitluisterplicht en daarbij zo nodig corrigerend optreden. RWS zal de vaarweggebruikers tevens actief instrueren over het gewenste vaar- en communicatiegedrag.

De uitkomst van de monitoring kan zijn dat de veiligheidssituatie toch verbetering behoeft. Daarom zal de financiële reservering voor verkeersbegeleiding in het MIRT vooralsnog gehandhaafd worden.

Planning

Projectbesluit: 2010

Start uitvoering monitoring: 2010

Realisatie: (afhankelijk van monitoring)

2021-2023

Financiën Taakstellend budget: € 9 mln.

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen						
MIRT fase		•				
Opgave						
Oplissing					•	
Planning						•
Financiën						•
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2008: het project is overgegaan van de verkenningfase naar de planstudiefase.

2011: projectbesluit met keuze voor marifoon-alternatief in combinatie met monitoring is in 2010 genomen.

2012: de projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 1 mln). Op basis van de prioritering uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte wordt eventuele uitvoering van dit project gefaseerd en wordt oplevering verwacht in de periode 2021-2023.

Capaciteit Julianasluis Gouda

Gebied	Zuidvleugel
Onderwerp	Hoofdvaarwegen
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave De Julianasluis (uit 1936) te Gouda ligt in de hoofdvaarweg De Gouwe en is in beheer van de Provincie Zuid-Holland. De huidige sluis functioneert nog in de huidige nautische omgeving, maar het is de vraag of dit in de toekomst ook zo zal zijn. Onder andere als gevolg van de openstelling van de containerterminal in Alphen aan de Rijn en de daarmee te verwachten groei van het vervoer van goederen over water, zal de behoefte aan een betrouwbaardere en grotere sluis toenemen. De sluis is opgenomen als potentieel knelpunt in de Nota Mobiliteit.

Oplossing De provincie Zuid-Holland heeft de verkenning in 2008 afgerond. De huidige sluis zal om verschillende redenen niet meer voldoen. Er is behoefte aan een betrouwbaardere en grotere sluis met een diepere kolk. De provincie gaat een tweede kolk realiseren naast de bestaande sluis kolk.

Planning

Uitvoeringsbesluit: 2009
Start realisatie: 2012
Oplevering: 2013

Financiën

Taakstellende rijksbijdrage: € 2,7 mln.

Politiek/bestuurlijk De provincie Zuid-Holland heeft in 2009 twee convenanten ondertekend: met de gemeente Gouda over de voorbereiding van de aanleg en met Royal Van Lent Shipyard BV over een bijdrage van € 2,5 miljoen.

Het Rijk draagt op verzoek van de provincie Zuid-Holland € 2,7 miljoen bij op basis van de verkenning en vanuit haar belang bij een bereikbare mainport Rotterdam en een goed ontsloten Greenport (A4 over water) aan de aanleg van de tweede kolk. De Julianasluis inclusief de tweede kolk blijft in eigendom en beheer bij de provincie.

Uitvoering De aanleg van de tweede kolk gebeurt voor rekening en risico van de provincie Zuid-Holland.

Projecthistorie

'07 '08 '09 '10 '11 '12

Algemeen

MIRT fase

Opgave

Oplossing

Planning

Financiën

Pol./Best.

Toelichting op de wijzigingen

2011: het project is overgegaan naar de realisatiefase.

Project Mainportontwikkeling Rotterdam

Gebied	Zuidvleugel
Onderwerp	Groot project
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave De mainport Rotterdam vervult binnen Europa een belangrijke functie als knooppunt voor internationale goederenstromen en als vestigingsplaats van groot-schalige industrie en logistieke dienstverlening. De mainport is daarmee één van de belangrijkste dragers van de Nederlandse economie. Ruimte om de groei van intercontinentale handelsstromen en de daaraan verbonden havenactiviteiten onder te brengen is daarbij een cruciale factor. Zonder aanleg van een nieuw haven terrein in zee krijgen de sectoren deepsea containers, de daarmee verbonden distributie en de chemische industrie op korte termijn te maken met een ruimtetekort in de haven van Rotterdam. Dit heeft directe gevolgen voor de kwaliteit en de concurrentiepositie van de haven en daarmee ook voor de regionale en nationale economie. Bovendien vraagt de kwaliteit van de leefomgeving rond de haven dringend om aandacht.

Oplossing Om op beide terreinen verbeteringen te realiseren is door het kabinet een positief besluit genomen m.b.t. ruimtelijke reservering/realisatie van het project PMR. PMR is een project met een dubbele doelstelling: versterking van de positie van de mainport en het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving in de regio Rijnmond. De doelstelling wordt door de volgende deelprojecten gerealiseerd: 1. Landaanwinning incl. verplichte natuurcompensatie; 2. 750 ha natuur- en recreatiege-

bied; 3. Bestaand Rotterdams Gebied (BRG) uiteenvallend in leefbaarheidsprojecten en intensivering ruimtegebruik.

Planning Eerste fase landaanwinning gereed in 2013, BRG en 750 ha gereed in 2021, terreinen Maasvlakte 2 vóór 2040 volledig uitgegeven.

Financiën Bijdrage IenM € 1.142 mln. Andere rijksbijdrage € 99 mln.

Politiek/bestuurlijk Het planologische kader op rijksniveau ligt besloten in de Planologische Kern Beslissing PMR (2006). Verder is de uitvoering van het project vastgelegd in het Bestuursakkoord (2004) en Uitwerkingsovereenkomsten (2005). De verdere besluitvorming van het project vindt plaats in het kader van de vervolgprocedures (bestemmingsplannen, vergunningen/ontheffingen).

Uitvoering PMR is een bijdrageproject, waarbij de verantwoordelijkheid en risico's voor de uitvoering bij diverse partijen zijn neergelegd (Havenbedrijf, provincie Zuid-Holland, gemeente Rotterdam en Stadsregio Rotterdam). Binnen het Rijk dragen IenM (coördinerend ministerie), EL&I en FIN verantwoordelijkheid voor specifieke projectonderdelen. De natuurcompensatie bij de landaanwinning wordt onder verantwoordelijkheid van het Rijk (IenM, in samenwerking met EL&I en de provincie Zuid-Holland) uitgevoerd.

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen		●				
MIRT fase			●			
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						●
Pol./Best.	●					

Toelichting op de wijzigingen

2007: kamer stemt in najaar 2006 in met herstelde PKB en UW0's en BA.

2008: PKB in werking, vervolgprocedures zijn gestart.

2009: alle besluiten voor het deelproject landaanwinning zijn genomen en het project is in september 2008 overgegaan naar de realisatiefase.

2012: de verdeling tussen 'bijdrage IenM' en 'rijksbijdrage' is aangepast ten gevolge van de samenvoeging van de voormalige departementen VenW en VROM. Daarnaast is door het opheffen van het FES ten gevolge van het Regeerakkoord de post 'onvoorzien' verlaagd met € 43,5 mln (prijsspeil 2010)

Bijdrage Container Transferium Alblasserdam

Gebied	Zuidvleugel
Onderwerp	Multi- en intermodaal vervoer
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave Om de bereikbaarheid en duurzaamheid van de Mainport Rotterdam te verbeteren is een privaat consortium onder leiding van het Havenbedrijf Rotterdam voornemens om een Container Transferium te ontwikkelen. Hiermee zal een concurrerend innovatief binnenvaartalternatief voor een deel van het havengerelateerde wegvervoer worden gecreëerd dat nu nog gebruik maakt van de A15. Haalbaarheidsstudies hebben uitgewezen dat er slechts één locatie voldoet om dit Container Transferiumconcept privaat te kunnen ontwikkelen, te weten polder Nieuwland te Alblasserdam. Het Container Transferium zal aan een relatief smal gedeelte van de hoofdtransportas (de rivier 'De Noord') worden ontwikkeld die tevens onderdeel uitmaakt van de belangrijkste Europese binnenvaartcorridor Rijn/Maas-Main-Donau. Er dienen derhalve extra investeringen voor het Container Transferium te worden gemaakt welke noodzakelijk zijn vanwege de eisen die de vaarwegbeheerder (Rijkswaterstaat) op het gebied van vlotheid en veiligheid heeft gesteld zodat de betrouwbaarheid van deze corridor kan worden gegarandeerd.

Zouden deze additionele kosten volledig voor rekening komen van de private initiatiefnemers, dan zou dat echter tot gevolg hebben dat de overslagtarieven te hoog zouden worden om te kunnen concurreren met de tarieven van het wegvervoer. Daardoor zou het project geen doorgang meer kunnen vinden.

Oplissing Om de private bereidheid voor de ontwikkeling van het Container Transferium te behouden en vanwege het unieke karakter van het Container Transferiumconcept hebben het ministerie van IenM en de provincie Zuid-Holland zich voor dit specifieke project bereid verklaard om (een deel van) de extra investeringen te financieren.

Planning

Start uitvoering: 2010/2011

Oplevering: 2013

Financiën

Taakstellende rijksbijdrage: € 6 mln.

Bijdrage provincie Zuid-Holland: € 2,3 mln.

Uitvoering De planning en oplevering van het Container Transferium is een verantwoordelijkheid van de private initiatiefnemers.

Projecthistorie

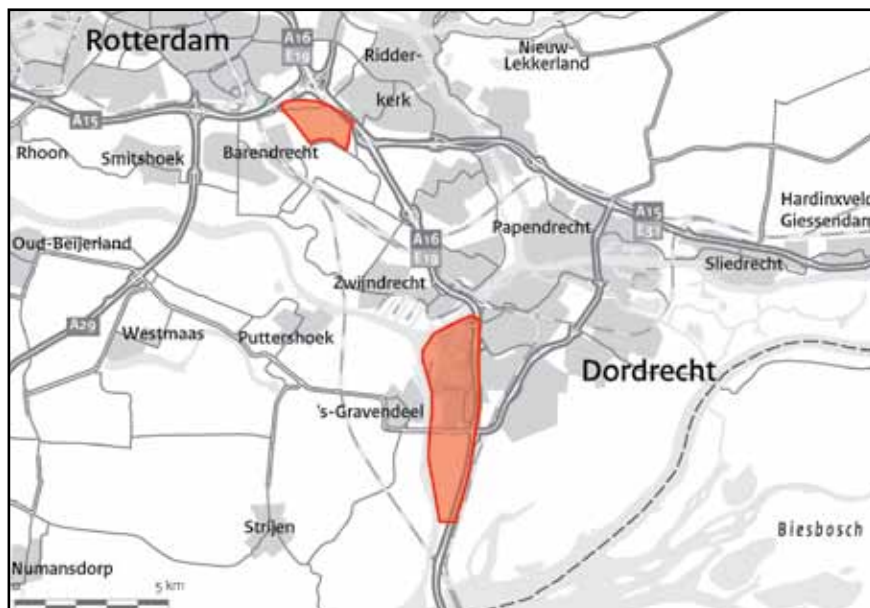
	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen					•	
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2011: het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Bedrijventerreinen Nieuw Reijerwaard & De Westelijke Dordtse Oever

Gebied	Zuidvleugel
Onderwerp	Integrale gebiedsopgaven
Ministerie	EL&I
Fase	Realisatie



Opgave Voor het versterken van de Mainport Rotterdam is de ontwikkeling van bedrijventerreinen voor havengerelateerde activiteiten noodzakelijk.

Oplossing Voor het op korte termijn beschikbaar krijgen van bedrijventerreinen in de nabijheid van de Rotterdamse haven (in plaats van de locatie Hoeksche Waard), heeft het Kabinet in samenwerking met de regio, businesscases laten maken voor de locaties Nieuw Reijerwaard (Ridderkerk) en De Westelijke Dordtse Oever (Dordrecht). De projecten Nieuw Reijerwaard en De Westelijke Dordtse Oever betreffen de situering en aanleg van twee nieuwe bovenregionale en havengerelateerde bedrijventerreinen van in totaal 120 ha.

Planning

Start realisatie: uiterlijk 2014

Oplevering: uiterlijk 2020

Financiën Taakstellende rijksbijdrage: €25 mln uit het Nota Ruimtebudget, waarvan €14 mln voor de Westelijke Dordtse Oever en €11 mln voor Nieuw Reijerwaard. Daarnaast is er voor De Westelijke Dordtse Oever een extra bijdrage toegekend van €3 mln en voor Nieuw Reijerwaard een extra bijdrage van €5,25 mln ten behoeve van de infrastructuur.

Politiek/bestuurlijk

Moties: motie van Bochove (TK 29435, nr 182), motie Duyvendak (TK 30800, nr 40) om

geen ontwikkeling van het bedrijventerrein toe te laten zolang nut en noodzaak niet zijn aangetoond; motie Van Heugten c.s. (TK 29435, nr 212) over snelle besluitvorming, eind 2008, over Nota Ruimtebudget met betrekking tot project alternatieven Hoeksche Waard.

Bestuurlijke afspraken: op 20 april 2009 is de bestuurlijke overeenkomst De Westelijke Dordtse Oever getekend door de minister van (voormalig) EZ, mede namens de minister van (voormalig) VenW en de minister van (voormalig) VROM en door de bestuurlijke vertegenwoordigers van de gemeente Dordrecht, het Havenbedrijf Rotterdam en de provincie Zuid-Holland. Op 12 november 2009 is de bestuurlijke overeenkomst Nieuw Reijerwaard getekend door de minister van (voormalig) EZ, mede namens de minister van (voormalig) VenW en de minister van (voormalig) VROM en door de bestuurlijke vertegenwoordigers van de gemeenten Rotterdam, Ridderkerk en Barendrecht en de provincie Zuid-Holland.

Uitvoering Het Rijk stimuleert de realisatie van bovenregionale bedrijventerreinen met het oog op de gewenste versterking van de Mainport. De provincie is verantwoordelijk voor het beschikbaar stellen van provinciale middelen en planologische inpassing. De gemeente is verantwoordelijk voor het beschikbaar stellen van gemeentelijke middelen en de bestemmingsplanprocedure en de realisatie van de bedrijventerreinen.

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen		•	•			
MIRT fase				•		
Opgave						
Oplossing						
Planning			•			
Financiën				•		
Pol./Best.				•	•	

Toelichting op de wijzigingen

2008: het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

2009: de keuze voor het wijzigen van het project Hoeksche Waard naar twee alternatieve locaties, heeft ertoe geleid dat de projectnaam is gewijzigd en de start van de realisatie van het project is vertraagd naar uiterlijk 2014.

2010: in april 2009 (De Westelijke Dordtse Oever) en november 2009 (Nieuw Reijerwaard) zijn middels twee bestuurlijke overeenkomsten de taakstellende rijksbijdragen vastgesteld, waarmee het project is overgegaan naar de realisatiefase.

2012: in lijn met de decentralisatie van de Nota Ruimte projecten worden ook bij deze twee projecten de mogelijkheden van decentralisatie in overleg met betrokken partijen onderzocht. Van belang hiervoor is dat aan alle vanuit het Rijk gestelde verplichtingen is voldaan en dat met de uitvoering van de projecten conform de opgestelde businesscases op korte termijn een begin zal worden gemaakt.

Sterke regio's: Zuidvleugel

Gebied	Zuidvleugel
Onderwerp	Integrale gebiedsopgaven
Ministerie	EL&I
Fase	Realisatie



Opgave Enkele regio's en sectoren zijn economisch sterk ontwikkeld, maar extra inspanningen zijn nodig om de (internationale) concurrentiekracht van deze sterke regio's te verstevigen. Met een gebundelde inzet van instrumenten worden knelpunten opgelost en gebiedsgerichte kansen benut om zo het Nederlandse vestigingsklimaat te versterken.

Oplissing In vier toonaangevende Sterke regio's is geïnvesteerd in ambitieuze projecten op het gebied van fysieke of kennisinfrastructuur, die het internationale vestigingsklimaat versterken. De vier regio's zijn de Randstad, Brainport Zuidoost-Nederland, het energieknooppunt Groningen en Oost-Nederland (Wageningen- Nijmegen- Twente).

Financiën In de regio Zuidvleugel is aan 3 projecten een rijksbijdrage toegekend uit het voormalige FES Sterke regio budget:

- Leiden Bio Science Park (€10 mln). Met meer dan 50 life science bedrijven is het Leiden Bio Science Park het grootste Life & Health Sciences cluster van Nederland. Met dit project worden knelpunten in de verkeersafwikkeling van en naar het park opgelost, waardoor uitbreiding van bestaande en vestiging van nieuwe Life & Health Sciences bedrijven op het park mogelijk wordt.
- Coolport (€ 10 mln). Investerings in Coolport dragen bij aan de versterking van

de concurrentiepositie van de haven van Rotterdam en is tevens van strategisch belang voor de Greenport. Het levert een bijdrage aan investeringen in verband met de verhuizing van het verscluster van de Noord- naar de Zuidzijde van de Maas in de Stadshavens Rotterdam.

- The Hague Institute for Global Justice (THIGJ) (€17,45 mln). Het op te richten THIGJ wil een innovatief kennisinstituut van wereldformaat worden op het gebied van (complexe internationale vraagstukken op het snijvlak van) recht, vrede, veiligheid en ontwikkeling. Dat wil het bereiken door bundeling van nationale en internationale kennis en expertise. Het instituut is in Den Haag gevestigd (op 10 juni 2011 officieel gelanceerd) en sluit aan bij het concept The Hague Legal Capital.

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

Uitvoering In samenwerking met publieke en private partijen in de regio worden investeringsprojecten opgesteld, opgestart en uitgevoerd. Het ministerie van EL&I is na decentralisatie nog verantwoordelijk voor The Hague Institute for Global Justice (THIGJ). De regionale partners zijn na decentralisatie verantwoordelijk voor de projecten Coolport (provincie Zuid-Holland) en Leiden Bio Science Park (gemeente Leiden).

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen				•	•	
MIRT fase						
Opgave						
Oplissing						
Planning						
Financiën				•	•	•
Pol./Best.						•

Toelichting op de wijzigingen

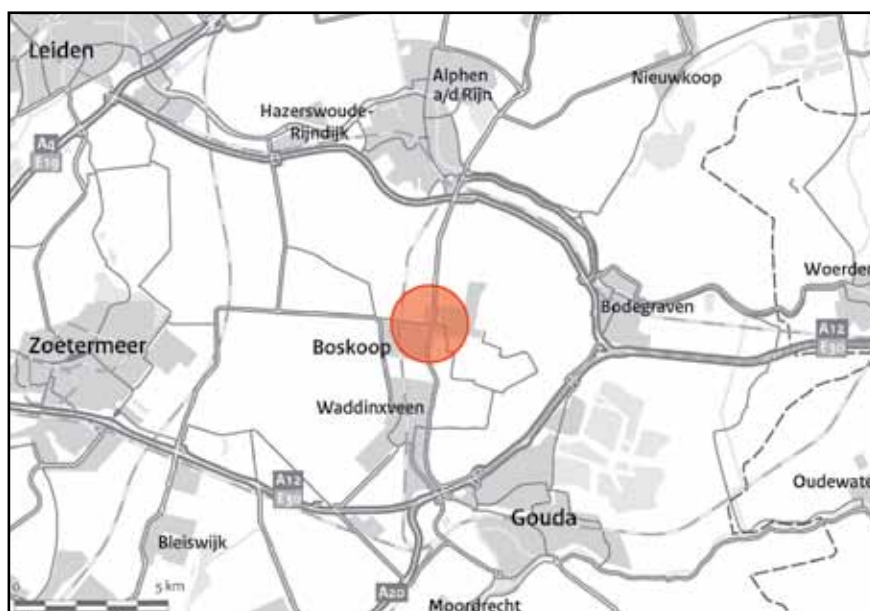
2010: het programma is nieuw opgenomen in het MIRT. Er is aan vier projecten een subsidie toegekend (€ 35,6 mln), waarvan één in de Zuidvleugel (Leiden Bioscience Park).

2011: vanwege de nieuwe opzet van het MIRT Projectenboek zijn de projecten van het programma Sterke regio's per gebied opgenomen. Er is aan vijf nieuwe projecten een subsidie toegekend (€ 73,15 mln), waarvan één in de Zuidvleugel (The Hague Institute for Global Justice).

2012: op grond van het regeerakkoord zijn de voormalige FES-middelen overgeheveld naar departementale begrotingen. Project Leiden Bio Science Park en project Coolport zijn gedecentraliseerd.

Greenport Boskoop

Gebied	Zuidvleugel
Onderwerp	Integrale gebiedsopgaven
Ministerie	EL&I
Fase	Realisatie



Opgave De ligging van Greenport Boskoop in het Groene Hart stelt enerzijds stringente eisen aan infrastructuur, bereikbaarheid en waterbeheer, anderzijds biedt de strategische ligging nabij andere greenports, de mainport Schiphol en achterlandverbindingen grote kansen voor versterking van dit sierteeltcentrum. De veranderende markt, het belang van een meer duurzame productie en de toenemende ruimtedruk noodzaken tot herstructurering van het boomteeltcluster in de regio Boskoop.

De bereikbaarheid van het internationale handels- en productiecentrum is van groot belang. Sluipverkeer en zwaar vrachtverkeer op de smalle wegen belemmeren het huidige functioneren van de boomkwekerijbedrijven. De bewoners ondervinden tevens last van de verkeersproblematiek.

Oplossing Om de sterke productie- en handelsstructuur te handhaven is het vasthouden van groeiende handelskwekerijen noodzakelijk. Ruimte en bereikbaarheid zijn daarbij sterk bepalend. Daarom wordt ingezet op herstructurering van het gebied inclusief de aanleg van een ontsluitingsweg. Dit alles leidt tot een betere ontsluiting/bereikbaarheid, tot extra ruimte voor groeiende handelskwekerijen en tot een meer efficiënte bedrijfsvoering van deze bedrijven. Tevens wordt de landschappelijke kwaliteit verbeterd. De leefbaarheid en de verkeersveiligheid in de regio zal sterk verbeteren.

Planning

Start realisatie: 2008
Oplevering: 2010

Financiën Taakstellende rijksbijdrage: € 10 mln (waarvan € 4 mln uit het Nota Ruimtebudget en € 6 mln uit de motie Koopmans voor de ontsluitingsweg in Boskoop Oost). Deze middelen worden beschikbaar gesteld via de bestuursovereenkomst ILG.

Politiek/bestuurlijk Er is een greenportvisie, waar gemeente en sector zich achter geschaard hebben. Moties: tijdens de begrotingsbehandeling van lenM is de motie Koopmans/Koppejan aangenomen (TK 31 700 XII, nr 22), welke aanvullend € 6 mln beschikbaar stelt voor de ontsluitingsweg in Boskoop Oost.

Uitvoering De overheid schept randvoorwaarden voor herstructurering (infrastructuur, faciliteren procesregie). Het bedrijfsleven is verantwoordelijk voor de herstructurering van de bedrijven. EL&I is beleidsverantwoordelijk voor de greenports. Voorts ligt de regie voor de totale aanpak van de herstructurering bij de gemeente.

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen		•				
MIRT fase			•			
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën			•	•		
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

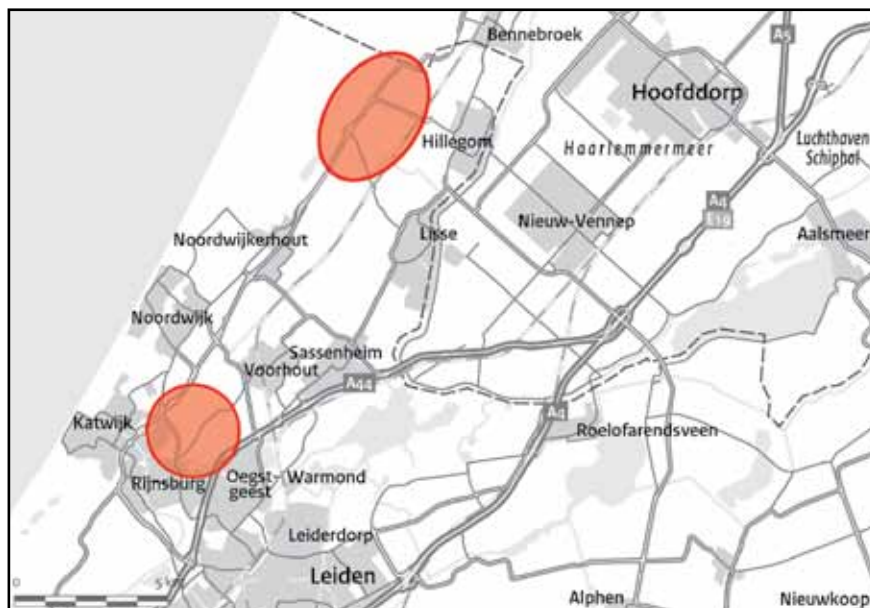
2008: het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

2009: de taakstellende rijksbijdrage voor het project is vastgesteld. Hiermee is het project van de planstudiefase overgegaan naar de realisatiefase.

2010: de taakstellende rijksbijdrage is met € 6 mln verhoogd ten behoeve van de ontsluitingsweg in Boskoop Oost.

Greenport Duin- en Bollenstreek

Gebied	Zuidvleugel
Onderwerp	Integrale gebiedsopgaven
Ministerie	EL&I
Fase	Realisatie



Opgave De schaarse ruimte in de Greenport Duin- en Bollenstreek staat onder druk. Er zijn ruimteclaims voor onder meer woningbouw, bedrijventerreinen, natuurontwikkeling en landschapsontwikkeling. Tuinbouwbedrijven hebben slechts beperkt ruimte. De interne ontsluiting in een aantal deelgebieden laat te wensen over, met name in oost-west richting en naar de A4. Door het toenemende vrachtverkeer ontstaat een grote druk op de woon/leefomgeving.

Oplossing Een integrale herstructurering van de duinrand/bollengebieden van Voorburg tot Bennebroek is nodig voor de vele ruimtelijke opgaven in dit gebied. Door herstructurering en uitbreiding van het glasgebied Trappenberg/Kloosterschuur komt er ruimte om verspreide glasbedrijven te bundelen. Door realisatie van het agrobod-venterrein Delfweg kunnen bedrijfsloodsen verplaatst worden. De landschappelijke kwaliteit/toeristische waarde wordt zo sterk verbeterd, de greenport versterkt, de betekenis als woongebied vergroot en de waterhuishouding verbeterd. De integrale herstructurering van de Duin- en Bollenstreek maakt deel uit van de verkenning Integrale Benadering Holland-Rijnland, waarin o.a. de mogelijkheden voor realisatie van de Rijnlandroute verkend worden.

Planning

Start realisatie versnellingsprojecten: 2008/2010

Oplevering: 2014
Start realisatie integrale herstructurering: de Greenport Ontwikkelingsmaatschappij (GOM) zal medio 2010 haar meerjaren werkprogramma vaststellen.

Financiën Taakstellende rijksbijdrage: € 6,8 mln uit het Nota Ruimtebudget; deze middelen worden beschikbaar gesteld via de Bestuursovereenkomst ILG.

Politiek/bestuurlijk In juli 2008 is bestuurlijke overeenstemming bereikt over de structuurvisie voor het gebied en over een uitvoeringsagenda van projecten. De Intergemeentelijke Structuurvisie (ISV) is in december 2009 door alle gemeenteraden vastgesteld.

Uitvoering Per februari 2010 is de Greenport Ontwikkelingsmaatschappij (GOM) voor de Duin- en Bollenstreek statutair opgericht door de gemeenten. Deze zal projectmatig aan de slag gaan; in de businesscases van de projecten zal ook het bedrijfsleven deelnemen.

Beleidsverantwoordelijkheid voor de greenports ligt bij EL&I. De 6 gemeenten, samenwerkend in het verband Holland Rijnland, voeren de regie. Het bedrijfsleven is verantwoordelijk voor de herstructurering van bedrijven.

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen		•				
MIRT fase			•			
Opgave						
Oplossing						
Planning					•	
Financiën			•			
Pol./Best.						•

Toelichting op de wijzigingen

2008: het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

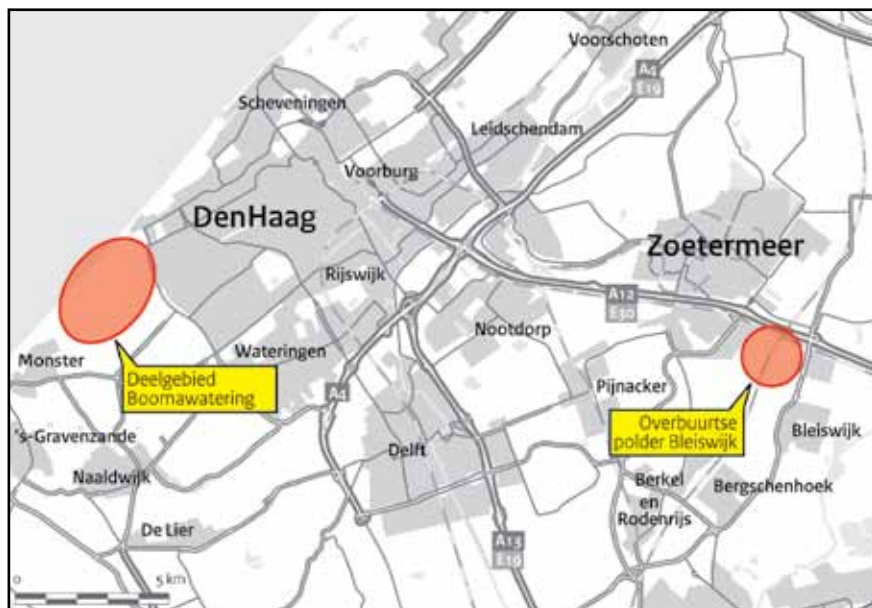
2009: de taakstellende rijksbijdrage voor het project is vastgesteld. Hiermee is het project van de planstudiefase overgegaan naar de realisatiefase.

2011: op 5 juli 2010 is voor de projecten in de Duin- en Bollenstreek een langere realisatietermijn tot december 2014 afgesproken.

2012: formele beschikkingen tussen WGR-regio Holland Rijnland en Greenport Ontwikkelingsmaatschappij, die de daadwerkelijke uitvoering gaat doen, zijn tot stand gekomen.

Greenport Zuid-Hollands Glasdistrict (Westland-Oostland)

Gebied	Zuidvleugel
Onderwerp	Integrale gebiedsopgaven
Ministerie	EL&I
Fase	Realisatie



Opgave De ligging van greenport Zuid-Hollands Glasdistrict nabij grote steden zorgt voor grote ruimtedruk, die verdere ontwikkeling bemoeilijkt. De ruimtelijke structuur voldoet niet aan de eisen van deze tijd: grote vrachtauto's versus ontsluiting via polderwegen, laag gelegen en volgebouwd versus noodzakelijke waterbergingscapaciteit, oude verkaveling met kleine bedrijven (< 1 ha) versus schaalvergroting, monofunctionele ontwikkelingskracht versus multifunctionele maatschappelijke behoefte voor werken, wonen en recreëren. Ook de bereikbaarheid staat onder druk. In relatie hiermee worden verkenningen en planstudies uitgevoerd, waaronder de verkenning Rotterdam Vooruit en de planstudie A4 Delft-Schiedam.

Oplossing Voor behoud en versterking van de concurrentiekracht is herstructurering en modernisering noodzakelijk. De herstructurering in Westland en Oostland wordt via integrale gebiedsbenadering opgepakt. De projecten 'Boomawatering', 'Waalblok/4B waterproject' en 'Overbuurtsepolder' zijn geselecteerd vanwege snelle uitvoerbaarheid. Het gaat hierbij om verbetering van de (weg) infrastructuur, (piek-)waterberging, waterkwaliteit, groene/landschappelijke inpassing en herstructurering op bedrijfsniveau.

Planning

Start realisatie: 2008/2010

Oplevering: 2011/2014

Financiën Taakstellende rijksbijdrage: € 25,3 mln (waarvan € 13,3 mln uit het Nota Ruimtebudget en € 12 mln uit de motie Koopmans/Koppejan voor de regionale infrastructuur). Deze middelen worden beschikbaar gesteld via het ILG.

Politiek/bestuurlijk Moties: tijdens de begrotingsbehandeling van lenM is de motie Koopmans/Koppejan aangenomen (TK 31 700 XII, nr 22), welke aanvullend € 12 mln beschikbaar stelt voor de verlengde Veilingroute en aanpak infra Trade Park III in de Greenport Westland (€ 6 mln) en voor de ontsluiting van het glastuinbouwgebied Wateringseveldse polder (€ 6 mln).

Uitvoering Voor de Overbuurtsepolder is een PPS-ontwikkelingsmaatschappij operationeel. In het project Waalblok/4B waterproject werkt de gemeente Westland nauw samen met de gevestigde tuinbouwondernemers, wat uiteindelijk zal leiden tot een gietwaterbedrijf. Beleidsverantwoordelijkheid voor de greenports ligt bij EL&I. Voor de uitvoering ligt de verantwoordelijkheid bij provincie, gemeenten en andere betrokkenen.

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen		•				
MIRT fase			•			
Opgave						
Oplossing						
Planning					•	
Financiën			•	•		
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2008: het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

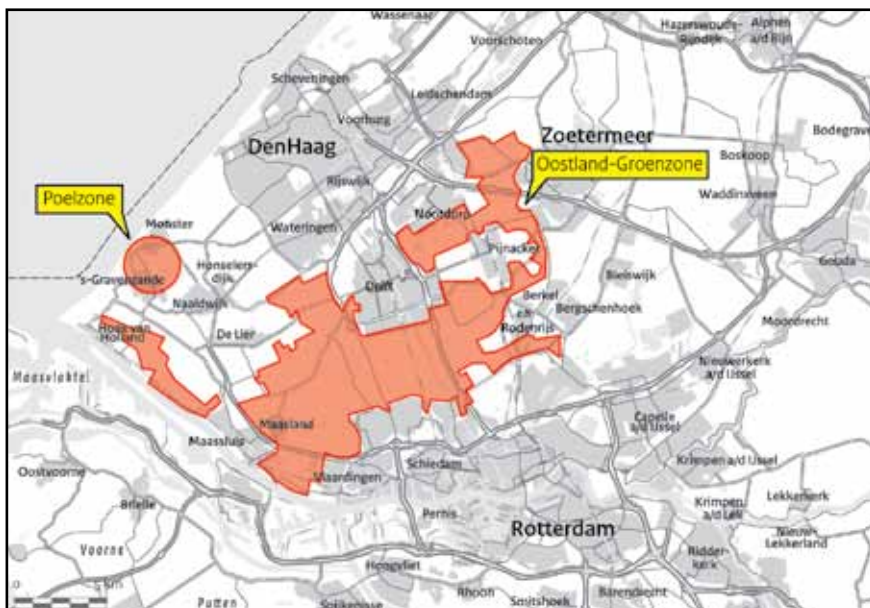
2009: de taakstellende rijksbijdrage voor het project is vastgesteld. Hiermee is het project van de planstudiefase overgegaan naar de realisatiefase.

2010: de taakstellende rijksbijdrage is met € 12 mln verhoogd ten behoeve van de regionale infrastructuur binnen deze greenport.

2011: op 5 juli 2010 is voor het project Boomawatering een langere realisatietermijn tot december 2014 afgesproken.

Mooi en Vitaal Delfland

Gebied	Zuidvleugel
Onderwerp	Integrale gebiedsopgaven
Ministerie	EL&I
Fase	Realisatie



Opgave Herstructurering van de greenport Westland-Oostland is nodig om de gebiedsindripping (verkaveling en infrastructuur) adequaat te laten aansluiten op de ontwikkeling van de tuinbouwsector. In deze stedelijke regio is er tevens een tekort aan robuuste groenstructuren en aan groene verbindingen naar de kust en het Groene Hart. Via efficiënt ruimtegebruik zijn andere functies (groen en waterberging) in te passen waarbij het netto tuinbouwareaal gelijk blijft en de duurzaamheid van de sector glastuinbouw sterk verbeterd wordt.

Oplossing Integrale gebiedsontwikkeling in twee deelprojecten, Poelzone (Westland) en Oostland-Groenzone. In deze gebieden worden de gewenste groene-blauwe verbindingen gerealiseerd. Met behulp van collectieve infrastructuur kan de tuinbouw optimaler en duurzamer produceren.

Planning

Start realisatie: 2010

Oplevering: 2014-2015 (door economische crisis waarschijnlijk later)

Financiën Taakstellende rijksbijdrage: € 34,9 mln uit het Nota Ruimtebudget (waarvan € 18,0 mln voor het deelgebied Westland-Poelzone en € 16,9 mln voor het deelgebied Oostland-Groenzone).

Politiek/bestuurlijk Het project Mooi en Vitaal Delfland is een van de projecten die de

voormalige minister van VROM als Nota Ruimte verkenningsproject heeft genoemd in haar brief daarover aan de Tweede Kamer (TK 29435, nr 192). Mooi en Vitaal Delfland was eveneens onderdeel van twee Randstad Urgent projecten, te weten Mooi en Vitaal Delfland en Transitie Greenports. In de ingestelde Hof van Delfland Raad (RU Mooi en Vitaal Delfland) heeft de voormalige minister van LNV namens het Rijk met de andere overheden de groene verbindingen/uitlopers van het Midden Delfland gebied als essentieel benoemd voor het functioneren van het groengebied in dit deel van de Randstad. De uitvoeringsovereenkomsten (inclusief financiële bijdragen) van de provincie en van uitvoeringsorganisaties kregen eind 2010 hun beslag.

Uitvoering Het tuinbouwbedrijfsleven alsook PPS-organisaties als het Nieuwe Westland participeren in het project. Woningbouw alsook Ruimte-voor-ruimte maken onderdeel uit van het project; de markt heeft invloed op het tempo en de hoogte van een deel van het beschikbaar komen van financiële middelen. Voor Poelzone: gemeente Westland. Voor Oostland-Groenzone: de gemeenten Lansingerland en Pijnacker-Nootdorp en de provincie Zuid-Holland (Groenzone).

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen						
MIRT fase				•	•	
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën				•	•	
Pol./Best.						•

Toelichting op de wijzigingen

2010: het project is in maart 2009 overgegaan van de verkenningsfase naar de planstudiefase.

2011: in oktober 2010 heeft het Kabinet Nota ruimte middelen toegekend en is het project overgegaan naar de uitvoeringsfase.

2012: naar verwachting zal in het kader van decentralisatie van het ILG de uitvoering van dit Nota Ruimte project in zijn geheel worden overgedragen aan de provincie Zuid-Holland.



Zuidwestelijke Delta | 5

Visie

Specifieke regionale thema's

Prioritaire gebiedsopgaven

Overige gebiedsopgaven

MIRT Onderzoeken

Kaarten

Project- en programmabladen

Visie

Algemene ontwikkelrichting

Redenerend vanuit de duurzaamheidsdriehoek (people, planet, profit) is duidelijk wat de kapitalen van Zeeland zijn: grote ecologische waarden, economische potenties door enerzijds diep vaarwater, anderzijds toeristische aantrekkingskracht door stranden, cultuur en cultuurhistorie. Tenslotte biedt Zeeland een prettig woon- en leefmilieu voor de mensen die er wonen, werken en recreëren. Tegelijkertijd staan deze kapitalen onder druk. Voor de gehele Zuidwestelijke Delta ligt er een grote klimaatopgave: het garanderen van de waterveiligheid – ook voor de Randstad – in relatie tot de zeespiegelstijging en extreem hoge rivierafvoeren. De natte natuurwaarden staan onder druk door een gebrek aan estuariene (getijden)dynamiek.

Binnen Zeeland staan de landschappelijke waarden onder druk door de dreiging van doorgaand noord-zuid georiënteerd (vracht) verkeer over de weg. De effecten daarvan zijn breder dan alleen de directe omgeving van de infrastructuur: de belevingswaarde – ook voor toeristen – van Zeeland wordt daarmee aangetast.

Specifieke regionale thema's

De thema's in de gezamenlijke aanpak van Rijk en provincie zijn: een duurzame en veilige Delta, havens en bedrijvigheid, energie, verstedelijking & demografie, recreatie/toerisme & cultuur en tenslotte natuur & landschap. Daarbinnen bepalen Rijk en regio hun prioriteiten.

De zeehavens liggen strategisch en aan diep vaarwater, maar de spoorverbinding naar het zuiden is niet optimaal en in een aantal sluizencomplexen tekenen zich capaciteitsproblemen voor de binnenvaart af. De voorziene grensoverschrijdende projecten, zoals Seine Nord, versterken dit proces. Tegelijkertijd bieden dergelijke projecten economische kansen voor de regio, doordat ze een tegenwicht kunnen bieden aan de optredende bevolkingskrimp in met name Zeeuws-Vlaanderen. De gevolgen van de bevolkingskrimp en de veranderende bevolkingssamenstelling zullen hun stempel drukken op Zeeland, met vraagstukken rond het draagvlak voor voorzieningen, ontwikkelingen op de arbeidsmarkt en op de woningmarkt. De visie op de toekomst van de Zuidwestelijke Delta is inmiddels door de gezamenlijke overheden vastgelegd in het rapport Dynamische Delta 2020-2040 als afsluiting van de MIRT Verkenning Antwerpen-Rotterdam (MIRT-VAR). Bij de verdere uitwerking en doorvertaling van de opgaven zal vanuit de principes van het duurzaamheidsdenken gewerkt worden: voorkomen dat ontwikkelingen in het ene kapitaal ten koste gaan van de andere kapitalen en zoeken naar synergie.

Prioritaire gebiedsopgaven

In de Gebiedsagenda Zuidwestelijke Delta zijn diverse integrale gebiedsopgaven benoemd. Zoals eerder aangegeven decentraliseert het Rijk taken. In dit kader zijn in de Ontwerp Structuurvisie opgaven van nationaal belang scherper benoemd en keuzes gemaakt. Dit zal een doorwerking moeten krijgen in een actualisatie van de gebiedsagenda. Vooruitlopend hierop zijn, naar de



mening van het Rijk, de integrale gebiedsopgave Deltawateren en Zeeuws havengebied prioritair. Daarnaast hecht het Rijk aan het uitvoeren van de MIRT VAR-afspraken voor het faciliteren van de ontwikkeling van 'de logistieke Delta' (Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium i.s.m. Vlaamse Gewest).

Deltawateren

Het borgen van de waterveiligheid en -kwaliteit, van voldoende zoetwater en het herstel van de estuariene dynamiek als drager voor een duurzaam water- en ecosysteem zijn voor het Rijk van belang. Door de uitvoering van de Deltawerken is voor de korte en middellange termijn de waterveiligheid in de Zuidwestelijke Delta redelijk op orde. Hierdoor zijn echter veel geïsoleerde waterbekkens (Volkerak-Zoommeer, Grevelingen, Hollandsch Diep/Haringvliet) ontstaan, waardoor de getijdendynamiek en zout-zoetovergangen grotendeels zijn weggevalen. Het gevolg hiervan is dat natuurlijke processen zijn verstoord, de waterkwaliteit is verslechterd en dat de economische potentie van het gebied in de zin van recreatie en toerisme, (schelpdier)visserij en duurzame energie (getijde-energie) onvoldoende wordt benut. De uitdaging voor de Zuidwestelijke Delta is daarom herstel van het evenwicht tussen ecologie, economie en veiligheid, in een klimaatbestendige en veilige, economisch vitale en ecologisch veerkrachtige delta. Ter ontlasting van Rijnmond en de Drechtsteden krijgt het Volkerak-Zoommeer een belangrijke waterbergende functie in geval van extreem hoge rivierafvoer. Aankoppeling van de Grevelingen wordt nader bestudeerd, waarbij onder meer gekeken wordt naar kansen die dit biedt voor een getijdencentrale in de Brouwersdam.

Bij de Ooster- en Westerschelde spelen spanningen tussen economie, recreatie, natuur, toegankelijkheid en veiligheid. De Ooster- en Westerschelde kennen ook opgaven op het gebied van natuur en landschap, zoals herstel en behoud van de bestaande natuur (Natura 2000), plus het ontwikkelen van nieuwe natuur. Deze opgave dient ook ten goede te komen van het Nationale Park Oosterschelde. Voor de Westerschelde geldt een natuurherstel-opgave. Bij dit alles moet er ook ruimte zijn voor recreatievaart, binnenvaart en zeevaart; bij de sluiscomplexen van Volkerak, Krammer en Kreekrak valt de wateropgave samen met dreigende belemmeringen voor de binnenvaart vanwege capaciteit.

Zeeuws havengebied

De Westerscheldehavens van Terneuzen (Kanaalzone) en Vlissingen zijn zeehavens van nationaal belang. Goede toegang vanuit zee én land is essentieel voor het benutten van de economische potentie van de Zuidwestelijke Delta. Centraal staat de bereikbaarheid van de binnenvaart en aansluiting op het Trans-Europese transportnetwerk.

De mogelijke en geplande investeringen in de sluis bij Terneuzen, de Sluiskiltunnel, de N62 en de Seine-Scheldeverbinding dragen bij aan het concept Logistieke Delta. Binnen de havengebieden liggen kansen voor logistiek, chemie (Biobased Economy) water en energie. Hierbij wordt aansluiting gezocht bij het Topsectorenbeleid. Naast optimale multimodale achterlandverbindingen (N62/A58, spoor en congestievrije sluisen) zijn een duurzaam bedrijven-terreinbeleid, stimulering van de binnenvaart en containerisatie de opgaven voor het zeehavengebied, waarbij onder meer bedrijven in

de haven verder integreren door meer gebruik te maken van elkaars (rest-)producten (biopark Terneuzen).

Overige gebiedsopgaven

Kustzone

De opgaven voor de Kustzone zijn waterveiligheid, kwaliteitsverbetering van de kustrecreatie, het verbreden van het toeristisch perspectief en het versterken van cultuurhistorische elementen. Het strand en de duinen zijn in de eerste plaats een natuurlijke verdediging tegen overstromingen. Om het veiligheidsniveau op orde te houden is er voor gekozen om de zandige kust te laten meegroeien met de zee door middel van zandsuppleties. Om mee te kunnen groeien met de zeespiegelstijging is een groter suppletievolume dan nu nodig. Waterkeringen zijn niet alleen belangrijk als kustverdediging, maar hebben ook grote ecologische en recreatieve waarde. Cultuurhistorische elementen, zoals paalhoofden, nollen en havens geven de waterkering een specifiek karakter. Kustplaatsen hebben daardoor ieder een eigen karakter. Recreatie en toerisme in de kustzone vormen een belangrijke pijler onder de Zeeuwse

economie. De provincie Zeeland streeft naar groei van deze sector. Bereikbaarheid is daarvoor een belangrijke voorwaarde. Bij de ruimtelijke ontwikkeling in de kustzone moet nu al rekening worden gehouden met klimaatveranderingen die naar verwachting op een termijn van 200 jaar kunnen optreden; de zeewering moet op sterkte worden gehouden. Een integrale benadering levert kansen voor synergie tussen kustversterking, toeristische kwaliteit, economische kwaliteit en natuurversterking.






Stedennetwerk Z4

In het Stedennetwerk Z4 (Goes, Middelburg, Terneuzen en Vlissingen) wordt concentratie van verstedelijking en (boven) regionale voorzieningen nagestreefd. Zowel ten aanzien van woon- als werklocaties wordt de SER-ladder (ook wel 'voorkeursvolgorde duurzame verstedelijking' genoemd) gehanteerd en wordt herstructurering gestimuleerd. Bij de beschreven verstedelijkings- en economische opgaven moet nadrukkelijk een relatie worden gelegd met de demografische ontwikkelingen, zowel in de vorm van (omgaan met) plaatselijke krimp als de afname van de beroepsbevolking wegens vergrijzing (arbeidsmarktbeleid en onderwijs).



MIRT Onderzoeken

Naam	Aanleiding en doel	Planning	Betrokkenen
Deltaprogramma Zuidwestelijke Delta	In verband met verwachting van hogere zeespiegel en toenemende extremen (hoog en laag) in rivierafvoeren ontwikkelen van een lange termijn strategie voor de Zuidwestelijke Delta om een veilig, veerkrachtig en vitaal gebied te blijven ontwikkelen.	2012 Mogelijke strategieën 2013 Kansrijke strategieën 2014 Voorkeurstrategie (input voor deltabeslissing Waterveiligheid en Rijn-Maasdelta)	IenM, EL&I, provincies, gemeenten en, waterschappen, maatschappelijke organisaties, deltacommissaris
Integrale gebiedsontwikkeling zuidwestkust Walcheren	Anticiperen op gevolgen klimaatverandering voor de veiligheid en de kansen voor de ruimtelijke kwaliteit in het gebied. Inzicht krijgen in integrale combinaties voor ruimtelijke ontwikkelingen en toekomstige kustversterking in het gebied tussen Westkapelle en Vlissingen.	Plan van aanpak in bestuurlijk overleg MIRT najaar 2010. Tussenresultaat najaar 2011, onderzoek gereed najaar 2012	Provincie Zeeland (trekker), IenM, gemeenten Veere en Vlissingen




Economie



-  Havenontwikkeling
-  Nieuwe bedrijvigheid
-  Herstructurering en transformatie bedrijvigheid
-  Recreatie en toerisme > water
-  Recreatie en toerisme > kust

Woningbouw


-  Intensivering/ Transformatie
-  Extensivering

Bereikbaarheid




- Planstudie
-  Hoofd- en onderliggend wegennet
 -  Waterwegen
 -  Sluizen

- Onderzoek en overige maatregelen
-  Spoor
 -  Hoofd- en onderliggend wegennet





Overig

-  Verbeteren verkeersveiligheid



Bestaand

-  Spoor
-  Hoofdwegennet
-  Onderliggend wegennet










Natuur & Landschap

-  Nationaal Landschap
-  Nationaal Park
-  Snelwegpanorama's
-  Versterken cultuurhistorische elementen




Groenblauwe structuren

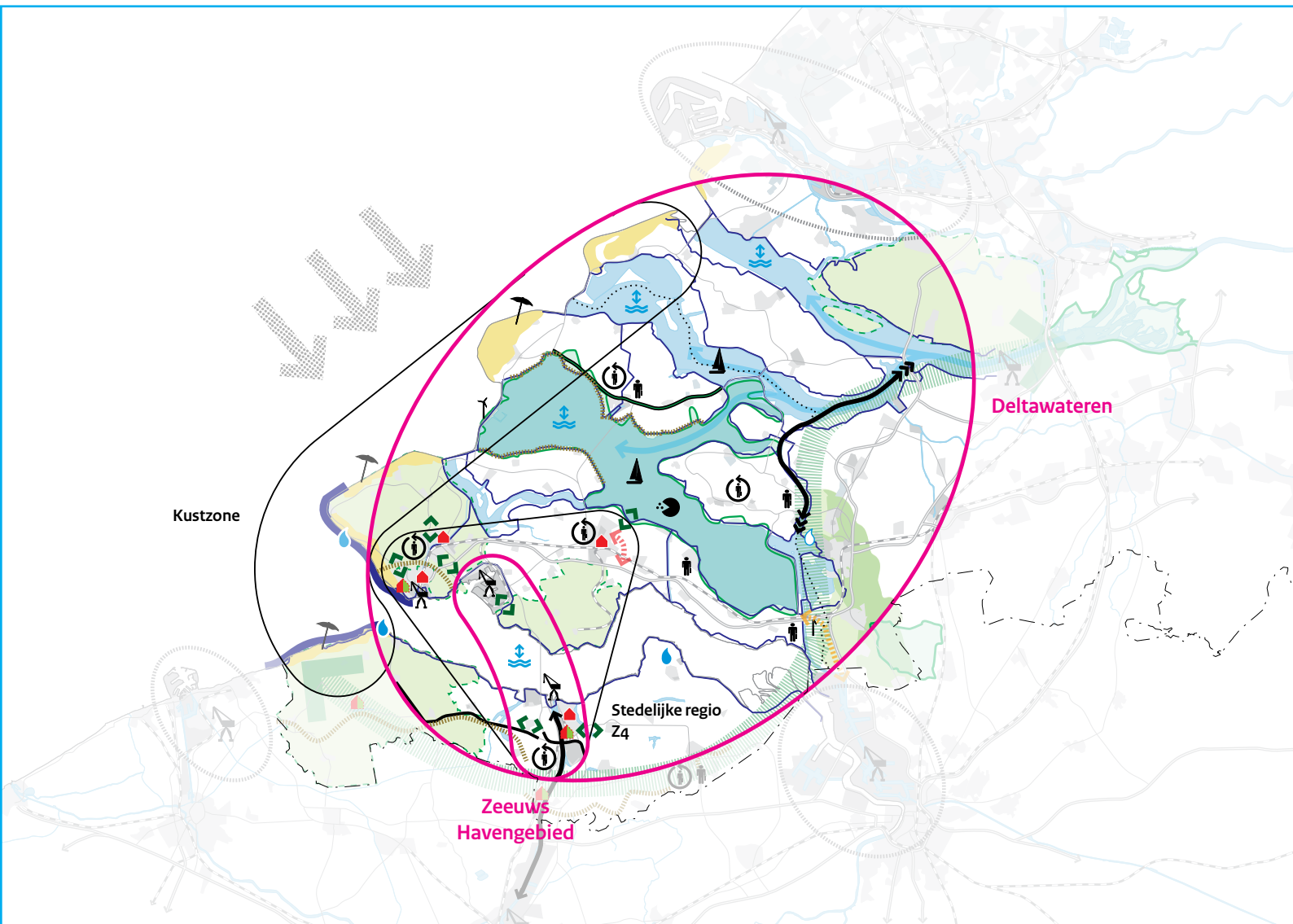
-  Groenblauwe assen
-  Groenverbindingen > stad-land

Duurzaamheid & Klimaatbestendigheid

-  Waterveiligheid > zwakke schakels
-  Waterveiligheid > waarborgen primaire veiligheid
-  Waterveiligheid > piekafvoer
-  Watergerelateerde gebiedsontwikkeling
-  Peilbeheer en waterkwaliteit
-  Duurzame energie
-  Zeewaartse waterveiligheid
-  Zandhonger
-  Duinen

Algemeen

-  Prioritaire gebiedsopgaven
-  Overige gebiedsopgaven
-  Grens landsdeel



	VERKENNING	PAG
1)	Capaciteit Volkeraksluizen	219
2)	Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen in de Rijn-Scheldeverbinding	220
3)	Grensoverschrijdende verkenning Gent-Terneuzen	221
4)	Verkenning Grevelingen	212
5)	Zandhonger Oosterschelde	210
	PLANSTUDIE	PAG
6)	N61 Hoek-Schoondijke	216
7)	Volkerak Zoommeer	213
	REALISATIE	PAG
8)	Herstel Steenbekledingen Oosterschelde en Westerschelde	211
9)	N62 Kanaalkruising Sluiskil	218
10)	Natuurcompensatieproject Perkpolder	214
11)	Sloelijn + Geluidsmaatregelen Zeeuwse Lijn	217
12)	Verruiming vaargeul Westerschelde	215
	BEHEER & ONDERHOUD	PAG
13)	Kanaal Gent-Terneuzen (baggeren en oevers)	222
14)	Rotterdam-België/Zeeland (renovatie o.a. Volkeraksluizen en baggeren)	223



-  wegen
-  spoor/OV
-  vaarwegen
-  sluis
-  ligplaats
-  waterbeheer/natte natuur

Zandhonger Oosterschelde

Gebied	Zuidwestelijke Delta
Onderwerp	Waterkeren
Ministerie	IenM
Fase	Verkenning



Opgave Zoals destijds voorzien stroomt er sinds de aanleg van de Oosterscheldewerken minder water in en uit de Oosterschelde. Omdat de getijdengeulen te groot zijn voor de kleinere hoeveelheid water stroomt het langzamer dan voorheen en heeft onvoldoende kracht om sediment te verplaatsen van de geulen naar het intergetijdengebied. De afbrekende krachten werken nog wel, maar de opbouwende krachten niet. Dit proces staat bekend als ‘zandhonger’ en heeft een negatieve invloed op de waterveiligheid, op gebruiksfuncties en op de natuurwaarden van dit als Natura 2000 aangewezen gebied. De erosie van de platen, slikken en schorren heeft effect op de golfaanval op de dijken en daarmee op de levensduur ervan.

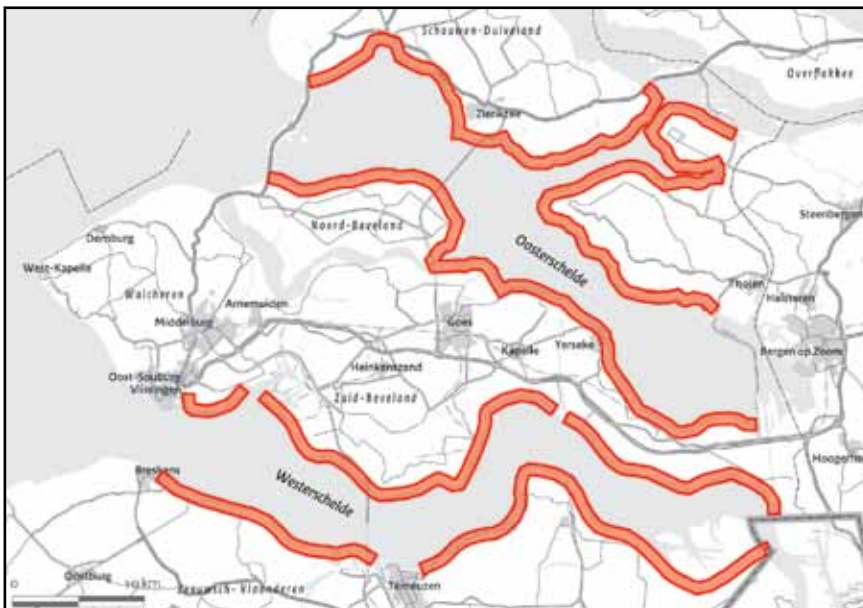
Momenteel erodeert zo’n 50 hectare intergetijdengebied per jaar. De verwachting is dat dit verdubbelt tot 100 hectare per jaar, met als gevolg dat rond 2050 nog maar de helft is overgebleven van de huidige 10.000 hectare intergetijdengebied en in 2100 nog maar 1500 hectare. Deze erosie heeft negatieve gevolgen voor de getijdennatuur, terwijl de stormvloedkering in de Oosterschelde juist was bedoeld ter behoud van deze natuur.

Planning De verkenning is in 2007 gestart om inzicht te krijgen in de effecten van de handhaving van huidig beleid (= niets doen) en de mogelijke beheersmaatregelen voor de aanpak van de zandhonger. Onderdeel van de verkenning is het doen van proeven (o.a. een proefsuppletie) om te testen of de maatregelen effectief zijn. In 2009 is een onderzoek gestart naar bandbreedte van de beheersmaatregelen door een aantal toekomstbeelden te ontwikkelen met verschillende ambities, variërend van ‘maximaal ingrijpen’ (zandhonger stillen) tot ‘niets doen’. Van deze toekomstbeelden worden de vereiste investeringen en baten (in termen van veiligheid en natuurbehoud) berekend. De verwachting is dat de verkenningsfase in 2013 zal zijn afgerond.

Betrokkenen Het ministerie van IenM voert de verkenning samen met EL&I uit, met betrokkenheid van onder meer de stuurgroep Zuidwestelijke Delta en het Nationaal Park Oosterschelde.

Herstel steenbekledingen Oosterschelde en Westerschelde

Gebied Zuidwestelijke Delta
Onderwerp Waterkeren
Ministerie IenM
Fase Realisatie



Opgave In 1996 werd, op grond van nieuwe inzichten, geconstateerd dat een groot deel van de dijkbekledingen van gezette steen niet voldoet aan de in de Wet op de waterkering gestelde veiligheidsnormen. Dit bleek na uitvoering van een globale landelijke inventarisatie van dijkbekledingen van gezette steen.

Oplossing Naar aanleiding van het besluit van de minister om zo snel mogelijk te starten is het projectbureau Zeeweringen opgericht, dat sinds 1997 werkt aan verbetering van de meest onveilige vakken in Zeeland. Er is begonnen in de Westerschelde, waarbij gaande het project meer inzicht is verkregen in de problematiek. Een nadere inventarisatie heeft plaatsgevonden aan de hand van de uitkomst van de (vijfjaarlijkse) toetsing op grond van de Wet op de waterkering in 2001. Hierover is in februari 2003 aan de Tweede Kamer gerapporteerd. Op basis van deze rapportage is een inventarisatie van de uit te voeren werken in de Oosterschelde gemaakt. Hieruit is gebleken dat circa 173 km steenbekleding in de Oosterschelde verbeterd moet worden. Totaal wordt ca. 315 km hersteld langs de Ooster- en Westerschelde.

Planning Oplevering: 2015

Financiën Taakstellend budget: € 836 mln. Dit budget is opgenomen onder 'Dijkversterking en Herstel steenbekleding'.

Politiek/bestuurlijk Convenanten: de volgorde van de verbeteringswerken is vastgesteld volgens IBOS (Integrale Beoordeling Oosterschelde). Dit is gerelateerd aan de evenredige verdeling van de natuurbeasting. Dit is gebeurd in overleg met betrokken waterschappen en provincies. Hierbij spelen ook andere criteria een rol dan de in dit project spelende technische criteria. Gedacht kan worden aan financiële, organisatorische en bestuurlijke aspecten. Ook het feit dat de Oosterschelde aangewezen is als 'Nationaal Park' zal invloed hebben op de uitvoering van deze werken.

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen	•					
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën	•				•	•
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

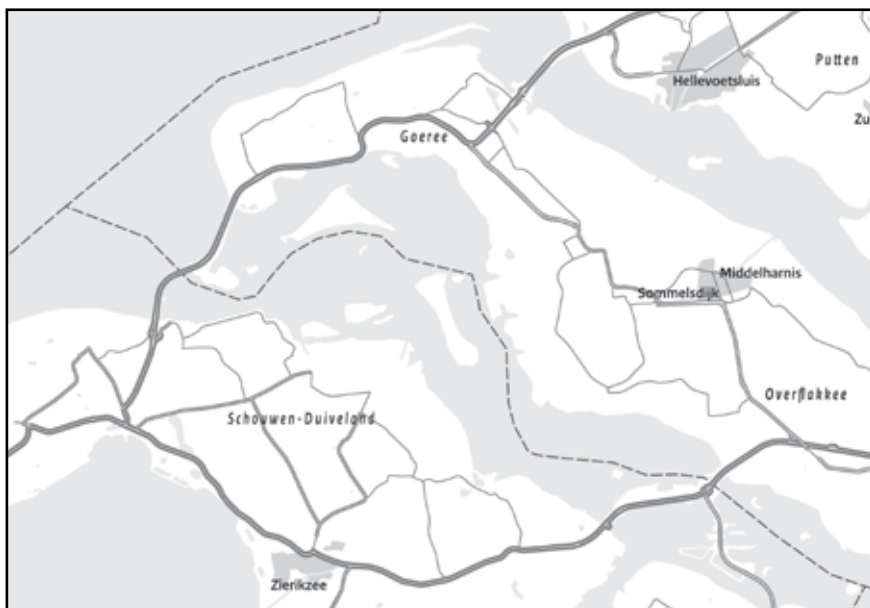
2007: de projecten 'Herstel steenbekledingen Oosterschelde' en 'Herstel steenbekledingen Westerschelde' bevinden zich allebei in de realisatiefase. Deze zijn derhalve samengevoegd. De projectkosten zijn aangepast vanwege aanbestedingsresultaten (€ -2 mln).

2011: projectraming is neerwaarts bijgesteld op basis van gerealiseerde en verwachte aanbestedingsresultaten (€ -73 mln).

2012: het taakstellend budget is met € 48 mln verlaagd als gevolg van een aanbestedingsmeevaller en met € 3 mln verhoogd voor de uitvoering van de pilot Veiligheidsbuffer Oesterdam. De projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 43 mln).

Verkenning Grevelingen

Gebied	Zuidwestelijke Delta
Onderwerp	Waterbeheren
Ministerie	IenM
Fase	Verkenning



Opgave De ecologische toestand van het Grevelingenmeer is de laatste decennia verder achteruit gegaan. Zo is er onder andere sprake van zuurstofloosheid, afname van vogels, verdwenen zeegras, overmatige algenbloei, afstervende zeesla (stankoverlast), afname van mossels en oesters en verzuuring van de oevers.

In de eerste fase van de verkenning is conform de SNIP systematiek onderzocht op welke wijze de waterkwaliteit van de Grevelingen zou kunnen worden verbeterd en welke mogelijkheden dat zou bieden voor waterberging, duurzame energie en de realisatie van een schutsluis. Op basis van de conclusies van deze eerste fase is besloten om de verkenning voort te zetten conform de MIRT systematiek.

Oplossingen die worden betrokken bij de verkenning zijn onder andere het vergroten van de uitwisseling met de Noordzee door middel van een nieuw doorlaatmiddel in de Brouwersdam. Dit nieuwe doorlaatmiddel, met herstel van beperkt getij, biedt daarbij kansen voor klimaatveiligheid, waterkwaliteit, duurzame energie, innovatie, regionaal-economische (toeristische) gebiedsontwikkeling en getijdennatuur. Er is een mogelijkheid om de doorlaat te combineren met een getijdencentrale, waardoor op een innovatieve wijze duurzame energie opgewekt kan worden. Ook wordt onderzocht of deze centrale omgekeerd als pomp gebruikt kan worden, indien het uit oogpunt van veiligheid

(Rijnmond-Drechtsteden) nodig is om rivierwater tijdelijk te bergen op het Volkerak-Zoommeer en de Grevelingen. Voor de ruimtelijk-economische impact van deze MIRT-verkenning wordt een Grevelingenvisie opgesteld. Deze visie past binnen de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (concept).

Planning Startbeslissing MIRT Verkenning Grevelingen: 11 november 2009. Voorkeursbeslissing: is gekoppeld aan de integrale besluitvorming in 2012 over de toekomst van de Grevelingen en het Volkerak-Zoommeer.

Betrokkenen Op grond van de conclusie van de eerste fase van de verkenning hebben rijksoverheid, provincies, gemeenten, het Schap de Grevelingen, marktpartijen en maatschappelijke organisaties zich verenigd in de Alliantie Grevelingen. Deze Alliantie heeft zich tot doel gesteld om via deze verkenning de kansen voor kwaliteitsverbetering in, op en rond de Grevelingen nader te onderzoeken.

Volkerak Zoommeer

Gebied	Zuidwestelijke Delta
Onderwerp	Waterbeheren
Ministerie	IenM
Fase	Planstudie



Opgave Vanaf begin jaren '90 wordt in de zomer overmatige blauwalgenbloei aangetroffen in het Volkerak Zoommeer (VZM). De oorzaak is een combinatie van hoge nutriëntenconcentraties en de lange verblijftijd daarvan in het water. Dit leidt tot veel overlast voor verschillende gebruiksfuncties. Vanuit de scheepvaartfunctie zijn de Volkeraksluizen een potentieel capaciteitsknelpunt (zie desbetreffende projectblad).

Oplossing In de periode 2005-2011 is een planstudie/MER uitgevoerd naar de verbetering van de waterkwaliteit (m.n. terugdringen van blauwalgenbloei). Er zijn twee alternatieven onderzocht: het zoete en het zoute alternatief. Uit de planstudie blijkt dat alleen het zoute alternatief op korte termijn effectief is. Hierbij wordt water uit de Oosterschelde gebruikt om door te spoelen, gecombineerd met beperkte getijdendynamiek op het meer. De zoutdoordringing door de sluisen naar aangrenzende zoete wateren zal d.m.v. innovatieve technieken zoveel mogelijk beperkt moeten worden.

Planning

Voorkeursbeslissing: 2009
 Projectbeslissing: medio 2012
 Start realisatie: pm
 Uitvoering gereed: pm

Financiën Een taakstellend budget is nog niet vastgesteld. In zijn maximale omvang omvat het project de financiering van een nieuw

doorlaatmiddel, het voorkomen van zoutindringing in de Volkeraksluizen, maatregelen in het benedenrivierengebied en een alternatieve zoetwateraanvoer. Een praktijkproef naar bestrijding zoutlek Volkeraksluizen is geslaagd, alleen zijn de resterende chloridegehalten bij de inlaatpunten hoger dan voorzien. Bekeken wordt welke extra maatregelen kunnen worden ingezet om de zoutlek nog verder te verlagen. Deze kunnen gecombineerd worden met de uitbreiding van de schutcapaciteit van de Volkeraksluizen, waarvoor een MIRT verkenning loopt.

Politiek/bestuurlijk In juni 2009 heeft de stuurgroep Zuidwestelijke Delta een advies uitgebracht aan de staatssecretaris van IenM en de minister van EL&I over hoe de zoetwatervoorziening bij een zout VZM zo goed mogelijk geregeld kan worden. Dit advies is voor een belangrijk deel overgenomen in het Nationaal Waterplan. De in het advies voorgestelde maatregelen worden in 2010 en 2011 verder door Rijk, provincies en waterschappen uitgewerkt in een projectnota, die samen met het MER de onderbouwing vormt een te nemen beslissing.

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning		•				•
Financiën			•			•
Pol./Best.				•		•

Toelichting op de wijzigingen

2008: door mogelijk extra maatregelen in de infrastructuur wordt projectbesluit later genomen en vertragen start realisatie en oplevering.

2009: de maximale raming is verhoogd tot € 250 mln als gevolg van de meest duurzame oplossing (het zoute alternatief).

2010: de stuurgroep Zuidwestelijke Delta heeft advies uitgebracht. Een taakstellend budget is nog niet vastgesteld.

2012: de projectbeslissing is gekoppeld aan de integrale besluitvorming in 2012 over de toekomst van het Volkerak-Zoommeer en de Grevelingen.

Natuurcompensatie- project Perkpolder

Gebied	Zuidwestelijke Delta
Onderwerp	Waterbeheren
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave Het project Perkpolder kent een tweeledige natuuropgave in de zin dat dit project onderdeel uitmaakt van het natuurcompensatieprogramma voor de tweede verruiming van de vaargeul in de Westerschelde en het natuurherstelprogramma zoals opgenomen in het Verdrag Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-Estuarium om te komen tot een duurzame balans tussen de pijlers 'Veiligheid', 'Toegankelijkheid' en 'Natuurlijkheid' van het Schelde-estuarium.

Oplossing Het projectresultaat bestaat uit een nieuw buitendijks natuurgebied. Dit wordt gerealiseerd door de zeedijken te verleggen en bestaande aan te passen. Het nieuwe, buitendijkse natuurgebied maakt onderdeel uit van de gebiedsontwikkeling Perkpolder.

Inpassing De gebiedsontwikkeling Perkpolder combineert de natuurdoelstelling met een sociaal-economische doelstelling. In het plangebied (in totaal 200 ha) worden, naast natuurontwikkeling, ook de functies wonen en recreatie ontwikkeld. De gebiedsontwikkeling implementeert innovaties die zijn ontwikkeld in het Europese project ComCoast. Daarbij worden ontwikkelingen voor de lange termijn waterveiligheid van het gebied gecombineerd met meervoudig ruimtegebruik en duurzame ontwikkeling van functies als wonen, ondernemen en recreëren.

Planning

Start realisatie: 2008
Oplevering: 2015

Financiën Voor dit project is € 32 mln gereserveerd (incl. bijdrage provincie Zeeland €3,3 mln, incl. bijdrage uit het Natuurpakket Westerschelde €12 mln (ten laste van begroting van EL&I)). Voor de realisatie van het project is een projectrekening geopend bij het Groenfonds.

Politiek/bestuurlijk

Het Natuurcompensatieproject Perkpolder is vastgelegd in verdragen met het Vlaams Gewest en in convenanten tussen Rijk en regio.

Uitvoering Onder regie van Rijkswaterstaat heeft de Dienst Landelijk Gebied (DLG) de verantwoordelijkheid voor de realisatie. DLG zal het werk door middel van een E&C contract op de markt zetten.

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen		•				
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						•
Pol./Best.						•

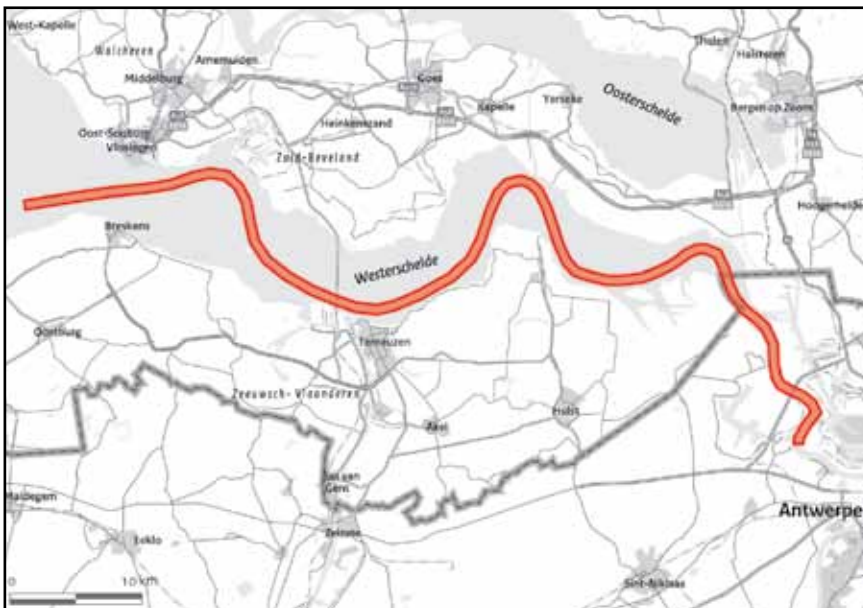
Toelichting op de wijzigingen

2008: dit project is nieuw in de realisatiefase.

2012: oplevering is vanwege de ingeschatte extra benodigde zettingstijd voor de ondergrond van zeedijken en een vertraging in de uitspraak van de Raad van State t.a.v. het bestemmingsplan Perkpolder verschoven naar 2015. De projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 0,47 mln)

Verruiming vaargeul Westerschelde

Gebied Zuidwestelijke Delta
Onderwerp Waterbeheren
Ministerie IenM
Fase Realisatie



Opgave De vaarweg naar Antwerpen is onvoldoende diep voor de verwachte groei van containerschepen. Een derde verruiming van de vaargeul in het Schelde-estuarium zorgt ervoor dat schepen met een diepgang van 13,10 meter onafhankelijk van het getij van en naar de haven van Antwerpen kunnen varen. Hiervoor dienen twaalf ondiepe gedeelten op Nederlands grondgebied en twee op Vlaams grondgebied te worden gebaggerd.

Oplossing De derde verruiming is onderdeel van de Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium. De verruiming van de vaargeul (zowel op Vlaams als Nederlands grondgebied) wordt uitgevoerd en gefinancierd door Vlaanderen. Voor verruiming van de vaargeul op Nederlands grondgebied is de Tracéwet-procedure gevolgd. Nederland financiert maximaal € 31 mln op Nederlands grondgebied voor bijkomende werkzaamheden zoals wrakkenberging, monitoring en eventuele bijsturing van de bagger- en stortwerkzaamheden, kabels- en leidingbescherming, geulwandverdediging en mogelijke herstelmaatregelen in de Westerschelde, waarbij niet duidelijk is dat de noodzaak tot herstel veroorzaakt wordt door de verruiming.

Planning

Projectbesluit (Tracébesluit): 2008
 Start realisatie (Uitvoeringsbesluit): 2010
 Oplevering verruiming vaargeul, incl. wrakkenberging: 2010/2011

Uitvoering projectmonitoring: 2009-2020
 Eerste evaluatie projectmonitoring: 2016

Financiën De uitvoeringskosten voor de verruiming van de vaargeul (raming € 240 mln) worden door de Vlaamse overheid gedragen. Tussen Nederland en Vlaanderen is afgesproken dat Nederland voor maximaal € 28 mln bijdraagt.

Politiek/bestuurlijk Op 11 maart 2005 is door Vlaanderen en Nederland het derde Memorandum van Overeenstemming getekend, waarmee ook de Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium werd vastgesteld. Over uitvoering van de Ontwikkelingsschets is op 21 december 2005 in Middelburg door Vlaanderen en Nederland een verdrag ondertekend, als onderdeel van in totaal vier Scheldeverdragen. Deze verdragen zijn in februari 2007 door het Vlaamse Parlement goedgekeurd. De Tweede Kamer is hier eind 2007 mee akkoord gegaan en de Eerste Kamer in juli 2008. Daarna is het Tracébesluit voor de vaarwegverruiming genomen. In 2009 zijn de uitvoeringsbesluiten genomen. Tegen Tracébesluit en uitvoeringsbesluiten is beroep aangetekend bij de RvS. Op 13 januari 2010 is door de RvS uitspraak gedaan in de beroepsprocedure, waarbij alle beroepen zijn afgewezen. De derde verruiming is februari 2010 van start gegaan en december 2010 afgerond.

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen						●
MIRT fase		●				
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						●
Pol./Best.			●	●		

Toelichting op de wijzigingen

2008: het project is overgegaan van de planstudiefase naar de realisatiefase.

2010: in juli 2009 heeft de Raad van State in een voorlopige uitspraak geoordeeld dat met onvoldoende zekerheid is vastgesteld dat de natuurlijke kenmerken van het gebied niet zullen worden aangetast. Aangezien de Raad van State begin 2010 een definitieve uitspraak zal doen, is nog niet duidelijk of deze voorlopige uitspraak gevolgen heeft voor de mijlpalen.

2011: op 13 januari 2010 is door de Raad van State uitspraak gedaan in de beroepsprocedure, waarbij alle beroepen zijn afgewezen. Hiermee is de realisatie in februari 2010 van start gegaan.

2012: de daadwerkelijk verruiming van de vaargeul, inclusief wrakkenberging, is december 2010 afgerond. De monitoring van de morfologische en ecologische effecten van deze verruiming is in volle gang. Er zijn vooralsnog geen aanvullende werkzaamheden nodig geweest. De projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 3 mln).

N61 Hoek-Schoondijke

Gebied	Zuidwestelijke Delta
Onderwerp	Hoofdwegen
Ministerie	IenM
Fase	Planstudie



Opgave De verkeersveiligheid is op deze enkelbaansweg in het geding door de vele erfaansluitingen, het ontbreken van een scheiding van snel en langzaam verkeer en het ontbreken van een fysieke middenscheiding. Daarnaast is er in de kern van Schoondijke sprake van een leefbaarheidsprobleem, omdat de N61 door de kern loopt.

Oplossing Er wordt uitgegaan van een 100 km/h weg met 2x2 rijstroken tussen Hoek en Biervliet, een 100 km/h weg met 2x1 rijstroken tussen Biervliet en Schoondijke, een halve omleiding bij Schoondijke, parallelwegen voor bestemmings- en landbouwverkeer aan beide zijden van de weg, en een vrijliggend fietspad ten noorden van de weg. Er komen 6 rotondes en 5 fietstunnels. Ter hoogte van de Braakman krijgt de weg een 2x1-profiel.

Planning

Tracébesluit: 2011

Start realisatie: 2012

Openstelling: 2014

Financiën Taakstellend budget: € 115 mln (incl. € 8 mln Grondbank en excl. € 3 mln MJPO-budget).

Politiek/bestuurlijk Toezeggingen: eind 1998 is met de provincie Zeeland afgesproken dat de N61, als onderdeel van een groter pakket, zal worden gerealiseerd in de periode 2007-2010. In de afgelopen jaren heeft het project, met name als gevolg van procedurele problemen, vertraging opgelopen. Inmiddels is de N61 opgenomen in de Crisis- en Herstelwet.

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen					•	
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning	•	•	•	•	•	
Financiën						
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2007: als gevolg van het nader luchtonderzoek wordt de oplevering met 1 jaar vertraagd.

2008: als gevolg van vertraging in het luchtonderzoek moesten verkeersprognoses geactualiseerd worden. Hierdoor wordt de oplevering met 1 jaar vertraagd.

2009: als gevolg van nieuwe jurisprudentie is besloten een aanvullend MER te publiceren. Het project is tevens vertraagd als gevolg van landelijke luchtproblematiek.

2010: het opstellen van het aanvullende MER heeft geleid tot vertraging van de besluitvorming.

2011: herziening standpunt september 2009. Het OTB is in juni 2010 vastgesteld.

2012: de projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 22 mln). Het Tracébesluit is in februari 2011 vastgesteld en in maart gepubliceerd. Start aanbestedingsprocedure in 2011.

Sloelijn + Geluidsmaatregelen Zeeuwse Lijn

Gebied	Zuidwestelijke Delta
Onderwerp	Spoorwegen goederen
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave Het niet geëlektrificeerd zijn van de huidige Sloelijn levert een veiligheidsprobleem op in Roosendaal. Op dit moment moeten de treinen uit het Sloegebied van locomotief wisselen in Roosendaal, omdat de Sloelijn niet geëlektrificeerd is en de treinen verder met een e-locomotief gereden dienen te worden (onder andere vanwege de vereiste snelheid). Omdat een deel van de goederentreinen uit het Sloegebied lpg vervoert, is de risicocontour rondom het goederenemplacement in Roosendaal groot. Bovendien valt de contour over bestaande functies en over gebieden die Roosendaal graag wil ontwikkelen heen. Het huidige tracé voldoet verder niet aan de huidige milieu-eisen (geluid en stankoverlast).

Oplossing Uitgevoerd is een nieuwe Sloelijn, enkele kilometers naar het westen, conform alternatief 2 uit de trajectnota. Tevens worden er (aanvullende) inpassingmaatregelen voor geluid op het traject Vlissingen-Roosendaal (Zeeuwse lijn) getroffen.

Planning

Tracébesluit: 2004

Start realisatie: 2004

In gebruik: 2008

Oplevering: Sloelijn niet geëlektrificeerd: 2008

Elektrificatie Sloelijn: 2009

Nieuw Besluit geluidsmaatregelen Zeeuwse Lijn: 2010

Oplevering Geluidsmaatregelen Zeeuwse Lijn: 2013

Financiën Taakstellend budget: € 18 mln
Betreft alleen het budget voor de geluidsmaatregelen op de Zeeuwse Lijn. Sloelijn is opgeleverd en gerealiseerde uitgaven zijn uit het budget gehaald.

Politiek/bestuurlijk Convenanten: overeenkomst tussen Zeeland Seaports, N.V. Westerscheldetunnel en Verkeer en Waterstaat.

Uitvoering De bouw van het deelproject Sloelijn is als een Design- en Constructiecontract (D&C-contract) op de markt gezet. De geluidsmaatregelen Zeeuwse lijn worden op onderdelen zowel traditioneel als via een D&C-contract aanbesteed. Het project Sloelijn is in 2010 gereed gekomen. Het deelproject geluidsmaatregelen Zeeuwse lijn is in uitvoering.

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen						•
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning			•	•	•	•
Financiën		•		•		•
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2008: door opruiming van explosieven bij kruising A58 heeft project enige vertraging opgelopen en zijn de kosten gestegen. Het taakstellend budget is inclusief BTW.

2009: indienststelling Sloelijn (nog niet geëlektrificeerd) op oktober 2008. Elektrificatie Sloelijn gereed in maart 2009.

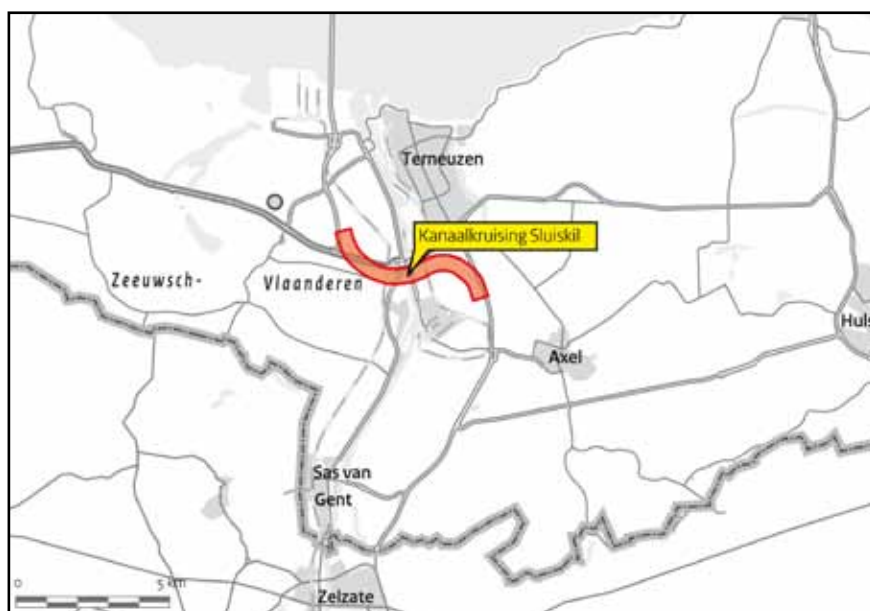
2010: het budget is verlaagd als gevolg van het verwerken van een aanbestedingsmeevaller van € 1,7 mln voor de Zeeuwse Lijn. Door herberekening van de geluidsmaatregelen van de Zeeuwse Lijn en uitvoering van geluidsmaatregelen in de gemeente Goes is vertraging ontstaan.

2011: de aangepaste geluidsmaatregelen op de Zeeuwse lijn zijn op verzoek van de Raad van State opnieuw beoordeeld en berekend. De hieruit volgende aanvullende maatregelen zijn in het nieuwe saneringsprogramma opgenomen. De uitvoeringsperiode van dit deelproject is hierdoor verlengd.

2012: de Sloelijn is opgeleverd en de gerealiseerde uitgaven zijn derhalve uit het projectbudget gehaald. Nieuw Besluit geluidsmaatregelen ligt ter inzage en aanvullende werkzaamheden zullen na behandeling van zienswijzen worden gestart. Oplevering van alle aanvullende werkzaamheden is door deze procedure verlengd.

N62 Kanaalkruising Sluiskil

Gebied	Zuidwestelijke Delta
Onderwerp	Regionale/lokale infrastructuur
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave De huidige brug over het kanaal Gent-Terneuzen staat vele malen per dag open ten behoeve van het scheepvaartverkeer. Dit leidt tot een slechte afwikkeling van het autoverkeer met als gevolg wachttijdverliezen, sluisverkeer en plaatselijke hinder. Na de openstelling van de Westerscheldetunnel is de druk van het autoverkeer op de brug verder toegenomen.

Oplossing Aanleg van een tunnel onder het kanaal, ten zuiden van de huidige brug Sluiskil.

Planning

Gunning: 2010

Start realisatie: 2011

Openstelling tunnel: 2015

Financiën Rijksbijdrage verhoogd naar € 140 mln in verband met indexering (prijsspeil 31 oktober 2010). De middelen worden via het regionale Mobiliteitsfonds van de provincie Zeeland ter beschikking gesteld. In een intentieverklaring tussen het Rijk en de provincie Zeeland is een rijksbijdrage vastgelegd. In 2008 zijn de totale kosten geraamd op € 275 mln. Tijdens het bestuurlijk overleg MIRT najaar 2008 is afgesproken dat IenM hieraan € 137,5 mln (prijsspeil 2008) bijdraagt en de provincie Zeeland € 113,5 mln (prijsspeil 2008). IenM draagt tevens zorg voor de inning van de bijdrage van het Vlaamse Gewest van € 24 mln (prijsspeil 2006). Bij de

gunning in oktober 2010 is € 7,3 mln extra aan rijksbijdrage gereserveerd.

Politiek/bestuurlijk Convenanten: met de provincie is afgesproken dat de provincie de planstudie trekt.

In november 2006 is een intentieverklaring tussen de provincie Zeeland en het voormalig ministerie van VenW gesloten, waarin de voorgenomen financiering is opgenomen. In 2008 is afgesproken dat de provincie Zeeland de kanaalkruising zal gaan aanleggen en in mei 2009 is de financieringsovereenkomst getekend, waarin de bijdragen vanuit IenM en de provincie zijn vastgelegd.

Eind 2009 is ingestemd met de keuze van de provincie om in de aanbestedingsprocedure uit te gaan van alleen een boortunnel. In oktober 2010 is de aanbestedingsprocedure voor de Sluiskiltunnel afgerond. Het winnende ontwerp is een 200 m langere tunnel dan het referentieontwerp.

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen						
MIRT fase					•	
Opgave						
Oplossing		•				•
Planning			•			•
Financiën		•		•		•
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2008: onderzocht wordt een tunnel onder het kanaal. Er is een intentieverklaring (november 2006) afgesloten waarin de voorgenomen financiering is opgenomen.

2009: planstudie is stilgelegd totdat de regio de financiering rond gekregen heeft.

2010: de tracéwetprocedure is beëindigd en de provincie Zeeland zal door middel van een bestemmingsplanprocedure de ruimtelijke inpassing van de Kanaalkruising Sluiskil overnemen. De financiering is rond en de provincie Zeeland zal de kanaalkruising gaan aanleggen.

2011: project is overgegaan van de planstudiefase naar de realisatiefase.

2012: de openstelling van de tunnel is een half jaar later dan gepland; dit komt door de duur van de procedure van de marktbenadering en gunning (TK 2010-2011, 29296, nr. 18).

Capaciteit Volkeraksluizen

Gebied	Zuidwestelijke Delta
Onderwerp	Hoofdvaarwegen
Ministerie	IenM
Fase	Verkenning



Opgave In de Nota Mobiliteit (NoMo) zijn de Volkeraksluizen aangemerkt als potentieel benuttingsknelpunt voor de scheepvaart in de periode 2011-2020. De Volkeraksluizen zijn het drukste en grootste sluiscomplex van Europa. Ze zijn de schakel in de hoofdtransportassen die Rotterdam met de Scheldehavens verbinden, en de Scheldehavens met het Duitse achterland. Er is geen alternatieve route op de Rijn-Schelde corridor: alle binnenvaartschepen passeren de Volkeraksluizen. De MIRT Verkenning komt voort uit de Gebiedsagenda Zeeland 2010, met als opgave o.a. het creëren van optimale achterlandverbindingen en het stimuleren van de binnenvaart. De binnenvaartroutes dienen zo robuust te zijn, dat ook de verwachte toename van het aantal binnenvaartbewegingen volwaardig kan worden afgewikkeld. De opgave van de MIRT Verkenning is het formuleren van een voorkeursalternatief waarmee de Volkeraksluizen in de toekomst een veilige en vlotte afwikkeling van de beroepsvaart kunnen accommoderen. Deze opgave heeft raakvlakken met andere in het gebied voorgenomen ruimtelijke ontwikkelingen en inrichtingsmaatregelen.

Het is van belang de besluitvorming over toekomstige maatregelen voor de scheepvaart bij de Volkeraksluizen in de tijd zoveel mogelijk gelijk te schakelen met de besluitvorming over de waterkwaliteit en de waterberging (beide lopende MIRT Planstudies). Deze MIRT Verkenning zal

daarom goed aansluiten en rekening houden met andere relevante ontwikkelingen en lopende besluitvormingstrajecten in het gebied.

Planning Voorkeursbeslissing medio 2012.

Betrokkenen Het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2010 (Noord-Brabant) heeft ingestemd met het nemen van de startbeslissing voor deze MIRT Verkenning door het Rijk. De Stuurgroep Zuid-Westelijke Delta zal fungeren als bestuurlijk platform.

Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen in de Rijn-Scheldeverbinding

Gebied	Zuidwestelijke Delta
Onderwerp	Hoofdvaarwegen
Ministerie	IenM
Fase	Verkenning



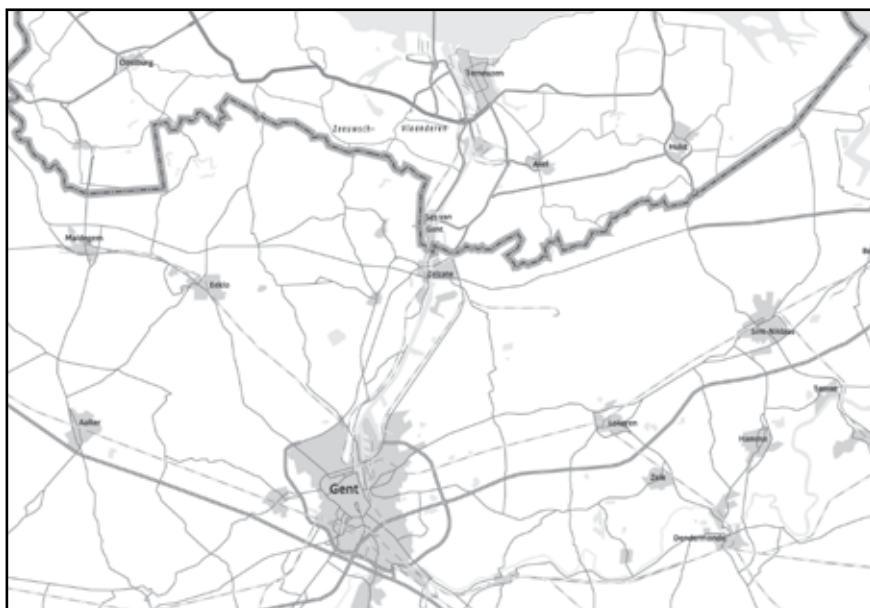
Opgave In het kader van de Nota Mobiliteit is gesignaleerd dat er sprake is van een potentieel knelpunt ten aanzien van het aantal ligplaatsen op de Rijn-Scheldeverbinding. Het gebrek aan ligplaatsen bemoeilijkt een goede logistieke planning voor de binnenvaartondernemer in verband met de internationale wet- en regelgeving op het gebied van vaar- en rusttijden. Daarnaast vergroot de ontoereikende ligplaatscapaciteit de kans op mogelijk onveilig vaargedrag. Naast veiligheid in het algemeen gaat het tevens om voldoende ligplaatsruimte voor schepen met gevaarlijke stoffen.

Planning In de verkenning wordt aandacht besteed aan de benutting van de bestaande ligplaatsen en overige knelpunten op de corridor, met name bij de sluiscomplexen Volkerak, Kreekrak, Krammer en Hansweert. De verkenning is in 2010 opgeleverd. Nadere besluitvorming over een planstudie zal plaatsvinden in 2011.

Betrokkenen Ministerie van IenM.

Grensoverschrijdende verkenning Gent-Terneuzen

Gebied Zuidwestelijke Delta
Onderwerp Hoofdvaarwegen
Ministerie IenM
Fase Verkenning



Opgave 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 van de maritieme toegankelijkheid van de Kanaalzone Gent-Terneuzen, in het licht van de logistieke potentie van deze kanaalzone.

De Kanaalzone Gent-Terneuzen is een trekker van de regionale economie in het grensgebied. Door de ontwikkelingen met betrekking tot afmetingen van zeeschepen en congestie ten gevolge van met name groei van de binnenvaart wordt het sluiscomplex in Terneuzen als steeds groter knelpunt ervaren. De dimensieproblematiek voor de zeescheepvaart is vooral van belang voor de haven van Gent. Voor de binnenvaartsector worden groeiende congestieproblemen verwacht, onder meer als de Seine-Nord verbinding tot stand komt. In de Nota Mobiliteit is aangegeven dat de maximum capaciteit van de sluisen te Terneuzen voor de binnenvaart in zicht komt.

Planning In de verkenning, opgeleverd maart 2009, zijn diverse alternatieven onderzocht. Op 16 april 2009 hebben de toenmalige bewindslieden op basis van de afgeronde verkenning drie projectalternatieven geselecteerd om verder te onderzoeken, te weten, een combisluis, een kleine zeesluis en een grotere zeesluis, allen binnen het bestaande sluiscomplex.

Daarnaast hebben ze besloten om onderhandelingen te starten over de optimale variant.

In 2009 en 2010 werden aanvullende onderzoeken uitgevoerd om kennisleemtes aan te vullen en ter ondersteuning van het onderhandelingsproces.

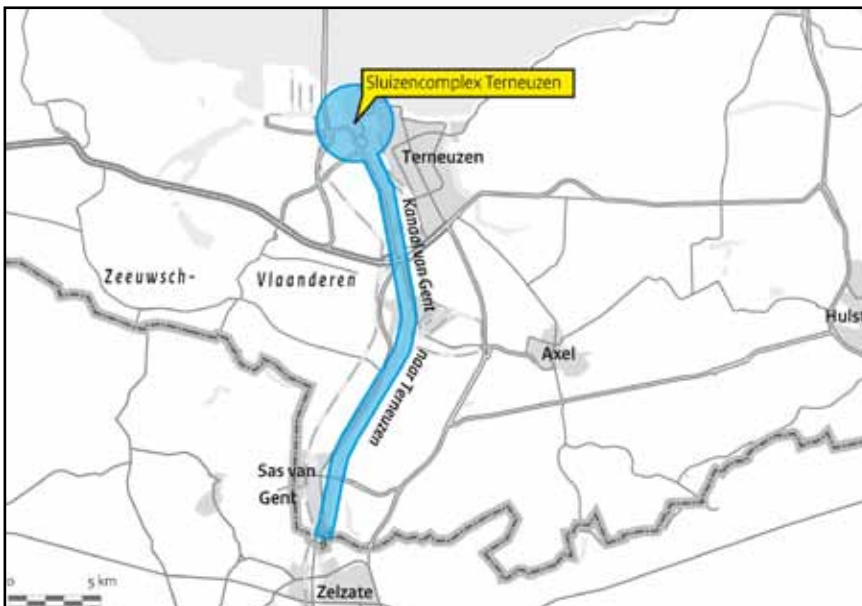
De Vlaamse en Nederlandse bewindslieden zijn op 12 januari 2011 overeengekomen dat het vervolgtraject van de onderhandelingen in deze fase zal geschieden over één voorkeursalternatief, te weten de grote diepe zeesluis.

Het streven is om najaar 2011 te komen tot een Vlaams-Nederlands akkoord. Voor een planstudiebesluit is een bestuurlijk Vlaams-Nederlands akkoord nodig.

Betrokkenen Ministerie van Infrastructuur en Milieu en voor de Vlaamse overheid, Departement Mobiliteit en Openbare Werken.

Kanaal Gent-Terneuzen (baggeren, oevers en sluizen)

Gebied	Zuidwestelijke Delta
Onderwerp	Hoofdvaarwegen
Ministerie	IenM
Fase	Beheer en onderhoud



Opgave Nederland heeft op grond van internationale afspraken betreffende de verbetering van het kanaal Gent-Terneuzen de verplichting tegenover België voor het in goede staat onderhouden van het kanaal, het sluizencomplex en de bediening van de objecten. De gegarandeerde diepgang voor zeeschepen bedraagt 12,25 m, wat inhoudt dat de kanaalbodem moet worden gehandhaafd op 13,50 m - Kanaalpeil. Tevens is afgesproken dat de zoutbelasting vanuit de Westerschelde wordt tegen gegaan.

Oplossing Om de internationale afspraken na te kunnen komen is onderhoudsbaggerwerk noodzakelijk. De werkzaamheden bestaan uit het baggeren van het kanaal en renovatie van het sluizencomplex Terneuzen.

Planning

Start uitvoering: baggeren/sluizencomplex: 2004/2007
Oplevering: 2008/2011

Financiën Raming kosten: € 43 mln.

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing				•		
Planning						
Financiën					•	
Pol./Best.						

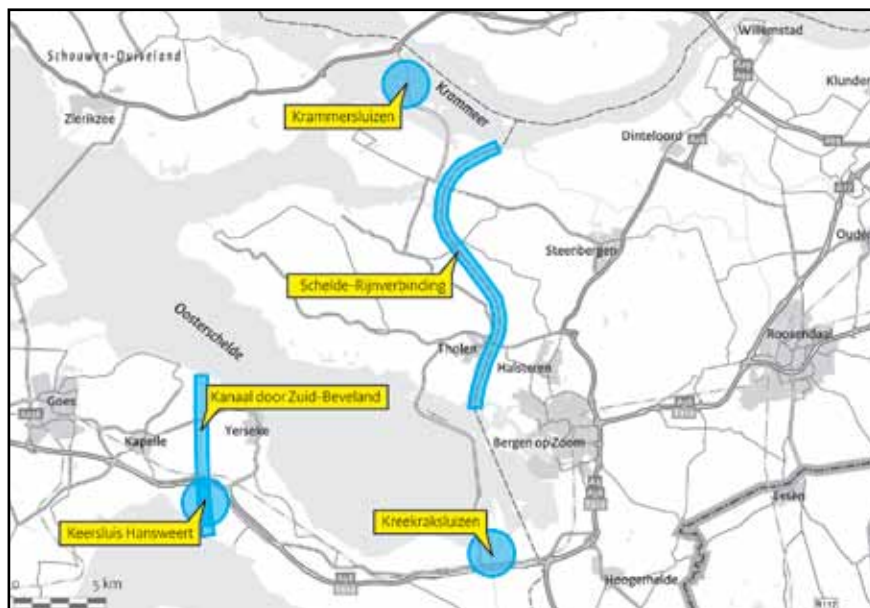
Toelichting op de wijzigingen

2010: als gevolg van tegenvallers bij de aanbesteding van de renovatiewerkzaamheden aan het sluizencomplex is besloten de renovatie van de oevers uit te stellen. Dit wordt nu gezamenlijk met het na 2010 geplande deel aanbesteed, om zodoende synergievoordeel te kunnen behalen. Sluizencomplex: verwacht wordt dat de vereiste publiekshandige uitvoering met zo min mogelijk hinder voor de scheepvaart, pas in 2011 afgerond kan worden.

2012: de projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 6 mln).

Rotterdam-België/Zeeland (renovatie o.a. Volkeraksluizen en baggeren)

Gebied	Zuidwestelijke Delta
Onderwerp	Hoofdvaarwegen
Ministerie	IenM
Fase	Beheer en onderhoud



Opgave Momenteel is een vlotte en veilige doorstroming van het scheepvaartverkeer over de corridor Rotterdam-Gent/Antwerpen niet gegarandeerd. Dit wordt deels veroorzaakt doordat de bodems in deze hoofdtransportas niet op de gewenste diepte zijn. Op deze vaarroutes is de gegarandeerde scheepsdiepgang 4 meter, dit geldt voor de Schelde-Rijn verbinding (SRV) en voor de route via het Kanaal door Zuid-Beveland (KZB). Om dat te waarborgen dient de vaarwegbodem in de Oosterschelde, KZB en SRV op NAP- 7,00 m te blijven. Voor het zuidelijk kanaalpand van de SRV geldt een bodemdiepte van NAP- 3,40 m bij een Kanaalpeil van 1,85+ NAP.

Ook zijn deelinstallaties van de in deze vaarweg gelegen kunstwerken aan het eind van de technische levensduur. Hierdoor kunnen veelvuldig storingen optreden met mogelijk zelfs langdurig uitval van het complex.

Oplossing Om de doorstroming op de corridor Rotterdam-Gent/Antwerpen te kunnen garanderen moet onderhoudsbaggerwerk plaatsvinden. Daarnaast is de renovatie van de Volkeraksluizen noodzakelijk, inclusief het wisselen van de deuren, de renovatie van de Kreekraksluizen, inclusief deuraandrijvingen en de renovatie van de Krammersluizen en sluisen Hansweert. De renovaties van de sluiscomplexen omvatten de renovaties van de elektrotechnische en de werktuigbouwkundige installaties

en de bouw van een nieuw bedieningsgebouw. Het huidige bedieningsgebouw biedt namelijk niet voldoende ruimte voor de nieuwe elektrotechnische installaties. Daarnaast worden 12 sluisdeuren geconserveerd en gewisseld en worden de huidige mechanische deurschuifbewegingswerken vervangen door hydraulische bewegingswerken.

Planning

Start uitvoering: 2005

Oplevering: 2013

Financiën Raming kosten: € 89 mln.

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning				•	•	
Financiën	•					•
Pol./Best.						

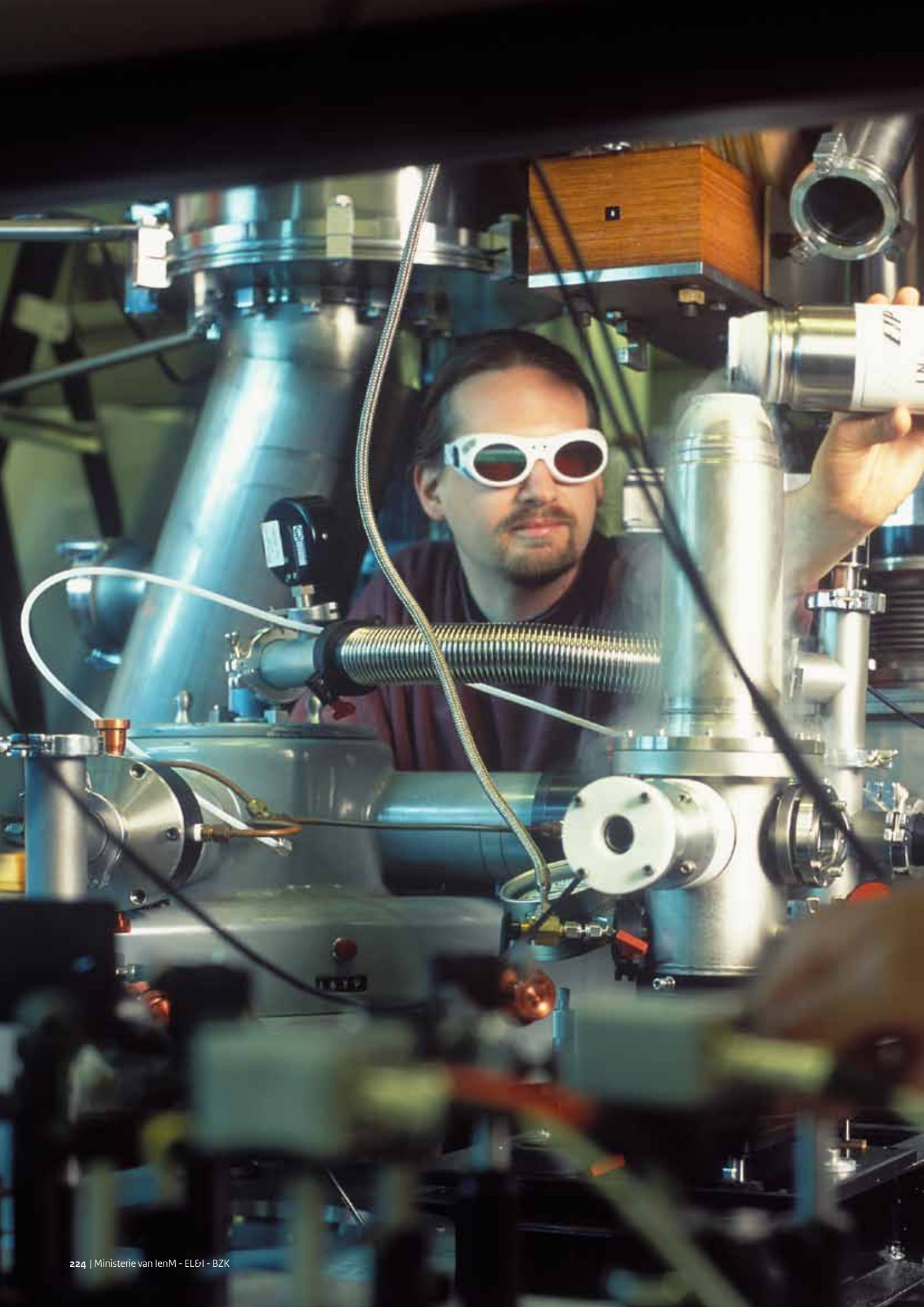
Toelichting op de wijzigingen

2007: als gevolg van indexering en een verhoging van het risicoprofiel ten aanzien van het masterplan Volkerak is de raming naar boven bijgesteld.

2010: om de hinder voor de vaarweggebruiker te minimaliseren, wordt het deelproject renovatie van de besturings-, elektrische en overige installaties van de sluiscomplexen Hansweert en Kreekrak, gecombineerd met de realisatie van de bediening op afstand op deze complexen. Dit deelproject wordt hierdoor naar verwachting medio 2011 afgerond.

2011: als gevolg van vertraging in het in uitvoering brengen van het project MOBZ (bediening op afstand) is de oplevering van dit project met twee jaar vertraagd.

2012: de projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 16 mln).



Brabant | 6

Visie

Specifieke regionale thema's

Prioritaire gebiedsopgaven

Overige gebiedsopgaven

Kaarten

Project- en programmabladen

Visie

Algemene ontwikkelrichting

Noord-Brabant is een in economisch opzicht gediversificeerde regio, die goed presteert. De regio heeft veel kansen voor ontwikkeling benut, die mede het gevolg zijn van de centrale ligging tussen de Randstad met de mainports Schiphol en Rotterdam, de Vlaamse Ruit (haven van Antwerpen) en het Ruhrgebied, in combinatie met de goede (inter-)nationale verbindingen. Deze kansen komen ook voort uit eigen kwaliteiten. Karakteristiek voor Brabant is de verwevenheid van de steden met hun ommeland en de groene ruimte (Mozaïekmetropool). Daardoor biedt de regio een hoogwaardige kwaliteit van leven met aantrekkelijke en diverse woon- en vestigingsmilieus. De steden zijn krachtig en attractief en kennen elk een eigen culturele identiteit. Brabant is bovendien rijk aan groen- en natuurgebieden en waardevolle cultuurlandschappen.

Door de fijnmazige vervlechting van stad en ommeland zijn (hoog) stedelijke voorzieningen voor iedereen binnen handbereik, maar is er tevens rust en ruimte op korte afstand beschikbaar. Het is wel van belang deze vervlechting in goede banen te leiden om 'vervlakking' van rood en groen tegen te gaan. Brabant wil zich verder ontwikkelen als duurzame, op Europees niveau concurrerende kennisregio, met een diversiteit aan florerende economische clusters. Daarbij staan de ontwikkelingskansen van de bestaande sterke sectoren centraal: high tech systemen en materialen in het zuidoosten, agrofood in het oosten en logistiek, energie en maintenance in het midden en westen. Hierbij wordt aansluiting gezocht bij het topsectorenbeleid en de Visie Brainport 2020. Voor deze

ontwikkelingskansen hebben iedere overheidslaag en het bedrijfsleven specifieke taken.

Specifieke regionale thema's

Kenniseconomie

In Brabant is het versterken van diverse economische (innovatieve) clusters en het creëren van een excellent (internationaal) vestigingsklimaat een belangrijk thema. In het zuidoosten van Brabant gaat het dan vooral om de kennisintensieve bedrijvigheid: de verdere ontwikkeling van de brainport rond Eindhoven als brandpunt van de brainport Zuidoost Nederland. In de Ontwerp Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte en de brief 'Prioritering investeringen infrastructuur en water' is de brainport naast de mainports en de greenports een gebied waar het Rijk extra aandacht aan besteedt middels een gebiedsgerichte, programmatische urgentieaanpak.

Bereikbaarheid

De bereikbaarheid van Brabant en de verbindingen door Brabant zijn van belang voor de ontwikkeling van de mainport Rotterdam (inclusief Moerdijk), de brainport Zuidoost Nederland en de greenport Venlo. Daarvoor moet de (inter)nationale bereikbaarheid (weg, spoor, OV, water en lucht) in combinatie met het ontwikkelen van multimodale knooppunten verbeterd worden. Daarbij hoort de ontwikkeling van een adequaat logistiek netwerk met sterke intermodale verbindingen. Het Rijk zet primair in op het handhaven, verbeteren of realiseren van de bereikbaarheid via weg (o.a. op



de A58 en A67 als achterlandverbinding van de mainport Rotterdam, water, spoor (o.a. via IC-verbindingen met HSL-stations in Düsseldorf, Luik en Aken) en de lucht (o.a. via Eindhoven Airport). Daarnaast is ruimte nodig voor de verdere ontwikkeling van het transport van (gevaarlijke) stoffen via buisleidingen.

Quality of life

Het vestigingsklimaat voor (buitenlandse) bedrijven en kenniswerkers vraagt om sterke woonmilieus, concurrerende werklocaties en een aantrekkelijk landschap, met aansprekende recreatiemogelijkheden. Decentrale overheden hebben bij deze opgaven het voortouw. Daarbij gaat de aandacht vooral uit naar de ontwikkeling van sterke steden en vitale dorpen en het realiseren van een aantrekkelijk woon-, werk- en leefmilieu, mede in de vorm van hoogstedelijke zones en stedelijke knooppunten.

Duurzaamheid en energie

Met betrekking tot duurzaamheid en energie is het realiseren van een duurzame energievoorziening en het vergroten van waterveiligheid, waterbergend vermogen en voldoende zoetwater (mede met het oog op de klimaatverandering) belangrijk. In het westelijk deel van Noord-Brabant ligt er een opgave voor het aanwijzen van voorkeursgebieden voor grootschalige windenergie en het robuust en compleet maken van het hoofdenenergiernetwerk (380 kV). Daarnaast liggen er in dit gebied goede kansen voor duurzame energievoorziening (en energietransitie). Ook vervoer van energie(-producten) via buisleidingen is van belang.

Natuur en landschap

Rijk en regio erkennen het belang van het borgen en verder ontwikkelen van de rijkdom aan Brabantse landschappen en natuurgebieden, ieder binnen zijn eigen verantwoordelijkheden. Het Rijk heeft een eigen verantwoordelijkheid voor het tot stand brengen en beschermen van de (herijkte) EHS, inclusief de Natura 2000-gebieden en de werelderfgoederen/stads- en dorpsgezichten.

Prioritaire gebiedsopgaven

In de Gebiedsagenda Brabant zijn zes integrale gebiedsopgaven benoemd: West-Brabant, Midden-Brabant, A2-zone 'kennisas', As Waalwijk- 's-Hertogenbosch-Arnhem/Nijmegen, Zuidoostvleugel Brabantstad / Brainport en Oost-Brabant. Zoals eerder aangegeven decentraliseert het Rijk taken. In dit kader zijn in de Ontwerp Structuurvisie opgaven van nationaal belang scherper benoemd en keuzes gemaakt. Dit zal een doorwerking moeten krijgen in een actualisatie van de gebiedsagenda. Vooruitlopend hierop is, naar de mening van het Rijk, de integrale gebiedsopgave brainport Eindhoven (brainport Zuidoost Nederland) prioritair.

Brainport Zuidoost Nederland / brainport rond Eindhoven

Vanuit een nationaal perspectief is de ontwikkeling van de brainport regio rond Eindhoven, als centrum van de brainport

Zuidoost Nederland, een prioritaire gebiedsopgave. Voor de versterking van de internationale concurrentiepositie is een gebiedsgerichte, programmatische urgentieaanpak nodig. Het gaat niet alleen om een goede (inter-)nationale bereikbaarheid, maar ook om een goed woon- en werkklimaat, inclusief kwalitatief hoogwaardig én bereikbaar groen, sportmogelijkheden en cultuur (de zogenaamde 'quality of life'). Deze integrale opgaven worden in lijn met de Visie Brainport 2020 opgepakt in het kader van de verdere ontwikkeling van Eindhoven Airport conform het Aldersadvies, de Brainport Avenue aan de westzijde van Eindhoven en de afspraken over Brainport-Oost aan de oostelijke zijde. Het centrum van Eindhoven staat voor de uitdaging meer stedelijke allure te ontwikkelen, tegen de achtergrond van een ingrijpende binnenstedelijke herstructureringsopgave.

Overige gebiedsopgaven

De provincie Noord-Brabant is, bijvoorbeeld middels de BrabantStad-samenwerking, verantwoordelijk voor het waarborgen van het internationale vestigingsklimaat Brabant-breed. Zij staan aan de lat voor de regie op de ruimtelijke ordening en specifieke opgaven als verstedelijking, landschap, de ontwikkeling van sterke steden en vitale dorpen. Daarnaast zijn zij verantwoordelijk voor het functioneren van het 'daily urban system' van het stedelijk netwerk BrabantStad.

In de gebiedsagenda Brabant onderscheiden Rijk en regio, naast Zuidoost Brabant, vijf andere gebieden waar de stapeling van sectorale en thematische opgaven op meerdere schaalniveaus leidt tot integrale en samenhangende gebiedsopgaven.

De provincie en gemeenten staan aan de lat voor het faciliteren van specifieke ruimtelijke ontwikkelingen als logistiek park Moerdijk, AFC Dinteloord, het Groene Woud en het Agro-food complex in Oost-Brabant.

West-Brabant

In West-Brabant is de opgave om de economische groei (logistiek, glastuinbouw, maintenance), de krimpende bevolking, de landschappelijke kwaliteit en de ingrepen in het kader van de energietransitie en klimaatverandering integraal aan te pakken. In het bijzonder gaat daarbij aandacht uit naar de koppeling met het multimodale netwerk van infrastructuur tussen en vanaf de wereldhavens Rotterdam en Antwerpen. Naar aanleiding van de MIRT-Verkenning Antwerpen-Rotterdam zijn bestuurlijke afspraken gemaakt over bijvoorbeeld de Logistieke Delta, ruimtelijke reserveringen voor multimodale ontsluitingen, de zoetwatervoorziening en energieopwekking. Hiernaast speelt er een brede ruimtelijke wateropgave in het kader van Zuidwestelijke Delta en zijn er mogelijkheden voor duurzame energie.

Midden-Brabant

Midden-Brabant ontleent haar economische kracht aan 'social innovation' en een gevarieerd economisch portfolio. De integrale gebiedsopgave is gericht op het versterken van het verblijfs- en

vestigingsklimaat in deze regio. Centraal staat de versterking van het landschappelijk netwerk, zoals het Groene Woud, in combinatie met het faciliteren van de ruimtelijk-economische dynamiek langs bestaande infrastructuurassen, zoals Spoorzones, A58, A59 en de N261. Kansen doen zich voor in het slim schakelen tussen verschillende modaliteiten (weg, water, spoor).

A2-zone kennisas en de As Waalwijk-'s-Hertogenbosch-Arnhem/Nijmegen

De A2-zone 'kennisas' en de As Waalwijk-'s-Hertogenbosch-Arnhem/Nijmegen verbinden stedelijke concentraties, ook over de provinciegrens heen. De meervoudige gebiedsopgave bestaat uit het versterken van bestaande en nieuwe stedelijke knooppunten, het afstemmen van nieuwe woon- en werklocaties, het faciliteren en reguleren van de vervoersvraag (spoor, weg en water) en het versterken en verweven van de landschapsecologische zones. Daarnaast is er sprake van een zelfstandige integrale wateropgave rond de Maas en de Waal.



Oost-Brabant

Oost-Brabant is een vitale landelijke regio en het agrofoodcomplex speelt binnen het internationale speelveld een belangrijke rol. De ontwikkelingen in de landbouw vragen om een vernieuwd agrarisch landschap. De opgave is om daarbij de ruimtelijke kwaliteit en bereikbaarheid van de regio te borgen en na te denken over nieuwe intelligente agrologistieke en ruimtelijke concepten.






Economie

-  Versterking kennis en innovatie
-  Kennis en onderwijs
-  Maintenance
-  Glastuinbouw
-  Agrofood
-  Pharma
-  LOG
-  Multimodale logistieke terminals
-  Havenontwikkeling
-  Luchthavenontwikkeling



Woningbouw

-  Intensivering/ Transformatie
-  Uitleg



Bereikbaarheid

- Planstudie
-  Spoor
 -  Hoofdwegennet
 -  Onderliggend wegennet
 -  Waterwegen
 -  Sluizen





Verkenning

-  Spoor
-  Hoofdwegennet


Onderzoek en overige maatregelen

-  Hoofd- en onderliggend wegennet
-  HOV




Overig

-  Samenhangend OV-netwerk
-  Knooppuntontwikkeling
-  Luchthavenontwikkeling
-  Multimodale logistieke terminals







Bestaand

-  Spoor
-  Hoofdwegennet




Natuur & Landschap

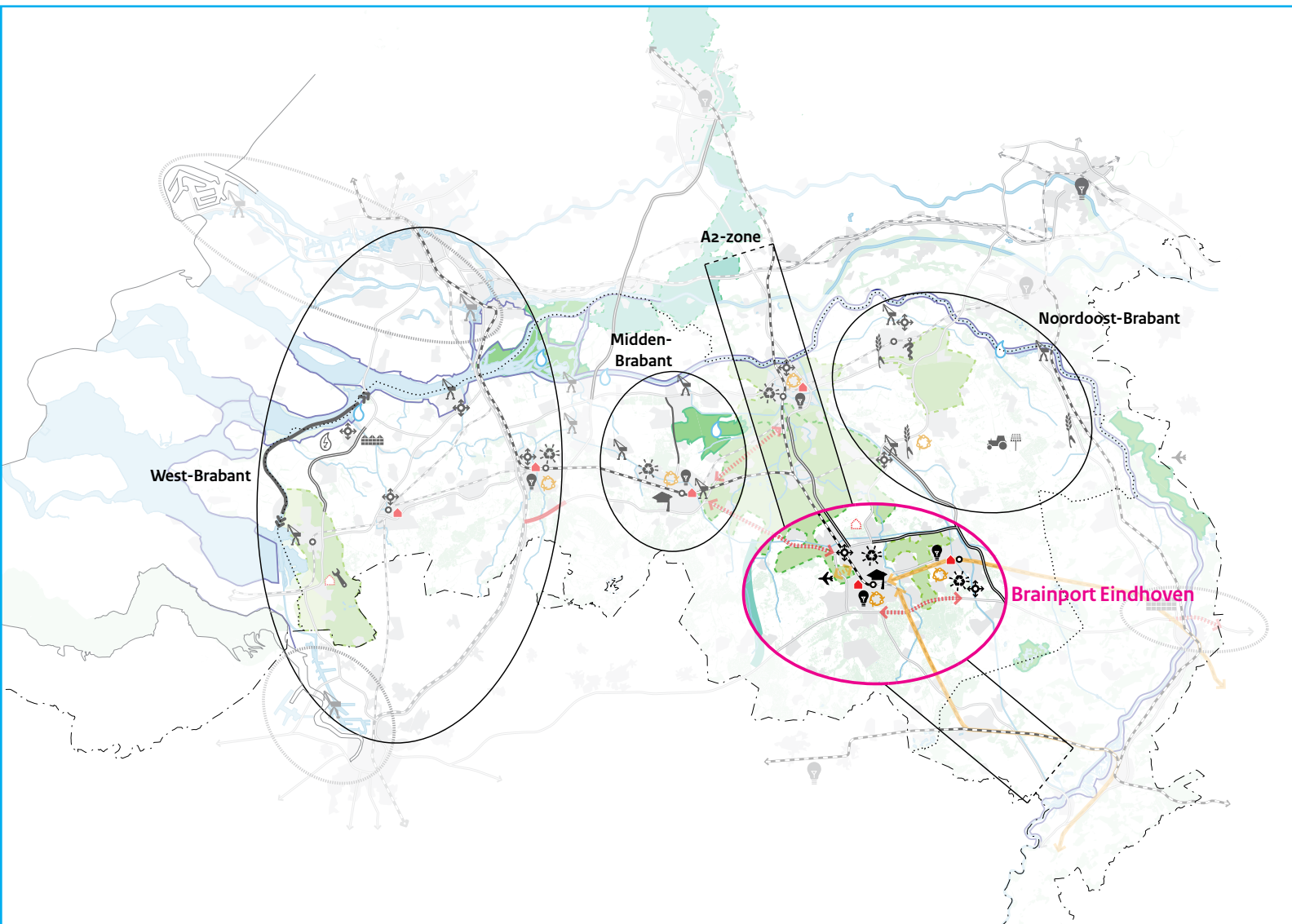
-  Nationaal Landschap
-  Nationaal Park
-  Provinciaal Robuust Landschap
- Robuuste verbindingen
- Groenverbindingen

Duurzaamheid & Klimaatbestendigheid

-  Wateroverlast
-  Waterveiligheid > waarborgen primaire veiligheid
-  Waterkwaliteit
-  Energiemaatregelen
-  Energie uit water
-  Zonne-energie

Algemeen

-  Prioritaire gebiedsopgaven
-  Overige gebiedsopgaven
-  Grens landsdeel



	VERKENNING	PAG
1)	A58 Sint Annabosch-Galder	232
	PLANSTUDIE	PAG
2)	A27 Utrecht (Lunetten)-Hoopolder	233
3)	Eindhoven A2 Zone	241
4)	Eindhoven/Helmond, voltooiing verkeersruit (T-structuur)	236
	REALISATIE	PAG
5)	A4 Dinteloord-Bergen op Zoom	234
6)	Brainport Eindhoven	242
7)	Breda Centraal (t.b.v. Nieuw Sleutelproject)	235
8)	Sterke regio's, Brabant	243
9)	Tilburg Noordwesttangent	237
10)	Wilhelminakanaal Tilburg	238
11)	Zuid Willemsvaart (vervanging sluizen 4, 5 en 6)	239
12)	Zuid-Willemsvaart, omleggen en opwaarderen (Maas-Veghel)	240



- wegen
- spoor / OV
- vaarwegen
- >> sluis
- ☀ integrale / multimodale ontwikkelingen

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

A58 Sint Annabosch-Galder

Gebied	Brabant
Onderwerp	Hoofdwegen
Ministerie	IenM
Fase	Verkenning



Opgave De 160 km lange autosnelweg A58 loopt vanuit Vlissingen tot de Ring Eindhoven. Deze weg verbindt de meeste grote Brabantse steden onderling (oost-west). Bovendien is de route onderdeel van de verbindingen Rotterdam-Antwerpen en Rotterdam-Zuidoost Nederland-Ruhrgebied. Uit de NMCA (mei, 2011) blijkt dat in hoge groei-scenario (GE) in 2028 op de A58 tussen Breda en Tilburg een knelpunt kan ontstaan.

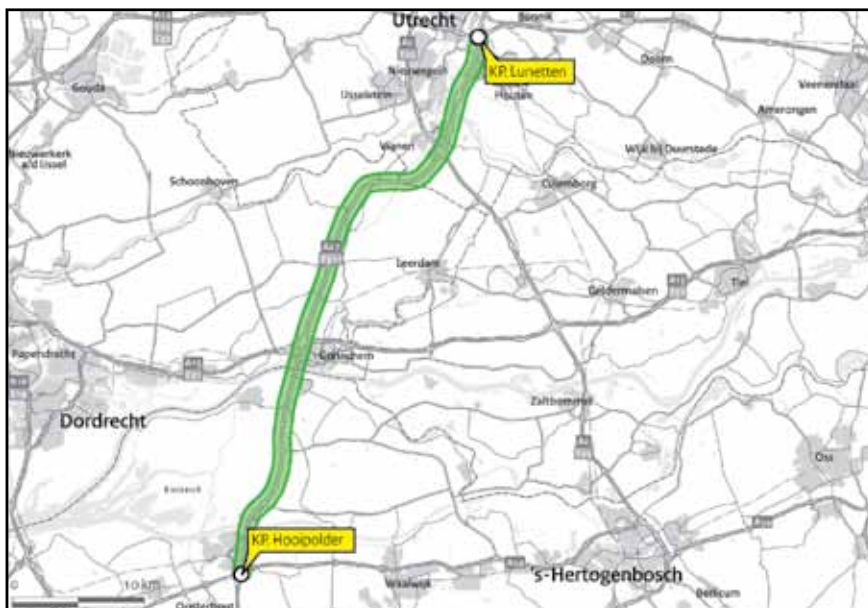
Oplossing Tijdens het bestuurlijk overleg MIRT op 20 mei 2010 is afgesproken dat het Rijk voortvarend start met de verkenning A58 St. Annabosch-Galder ten zuiden van Breda. In het bestuurlijk overleg MIRT najaar 2010 is de startbeslissing vastgesteld, met daarin als voorkeursoplossing verbreding naar 2x3 rijbanen op het traject St. Annabosch en Galder. De verkenning concentreert zich op het toetsen van nut en noodzaak inclusief de haalbaarheid van de voorgestelde oplossing.

Planning Op basis van de resultaten van deze verkenning (ontwerp, kostenraming, effectenstudie) en de beschikbaarheid van financiële middelen voor de realisatie volgt in het najaar van 2011 een go/no-go besluit over de start van de planuitwerking.

Betrokkenen Het trekkerschap voor deze verkenning ligt bij het Rijk. Gemeente Breda en provincie Noord-Brabant zijn nauw betrokken en nemen onder andere deel aan de stuurgroep.

A27 Utrecht (Lunetten)-Hoopipolder

Gebied	Brabant
Onderwerp	Hoofdwegen
Ministerie	IenM
Fase	Planstudie



Opgave Op de A27 Breda-Utrecht neemt de omvang van de automobilitoe toe. De voorziene reistijden op het traject Lunetten bij Utrecht tot de A59 bij Hoopipolder voldoen niet aan de in de Nota Mobiliteit voor 2020 geformuleerde streefwaarden. Prominent knelpunt is tevens de Merwedeburg bij Gorinchem waarvoor versnelde uitvoering gewenst is. Daarnaast is er sprake van veiligheids- en leefbaarheidsproblemen (geluidhinder, luchtkwaliteit en barrièrewerking), die samenhangen met de A27.

Oplossing Op basis van de startnotitie zijn in de eerste fase MER de volgende verbredingsalternatieven onderzocht:

- 2x3 rijstroken met regionale verbindingen
- deels 2x3, deels 2x4 rijstroken
- deels 2x3, deels 4x2 rijstroken

Naast deze verbredingsalternatieven is een innovatief snelwegconcept onderzocht, het HogeSnelweg Alternatief. Als variant op een brug over de Boven-Merwede bij Gorinchem is ook een tunnelvariant onderzocht. Op basis van deze onderzoeken en de bestuurlijke adviezen van de regio wordt een besluit genomen over welk alternatief in de 2^e fase uitgewerkt zal worden. Hierbij wordt tevens een MMA-pakket uitgewerkt.

Planning Na besluitvorming over de eerste fase MER wordt op basis van het beschikbare budget een nieuwe planning opgesteld.

Financiën Het taakstellend budget is nog niet bepaald.

Politiek/bestuurlijk Gemeente Gorinchem heeft de wens voor een ontsluiting van bedrijventerrein Gorinchem-Noord. Toezegging van minister voormalig VenW tijdens MIT-behandeling 2005 (TK 30300, nr 50) over plan van aanpak realisatie knooppunt Gorinchem-Merwedeburg. In het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2011 is besloten dat RWS in 2^e fase MER vanwege budgettaire tekorten een versoberingsonderzoek uitvoert en een faseringsplan opstelt, waarbij als uitgangspunt geldt dat het trajectdeel Werkendam-Scheijwijk en de aansluiting op de Ring Utrecht prioriteit krijgen. De uitvoering van de andere trajectdelen kan daarna, afhankelijk van het beschikbare budget, gefaseerd gaan plaatsvinden.

Uitvoering Er wordt onderzocht op welke wijze marktpartijen kunnen worden betrokken.

File Top 50 Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van knelpunten 18 en 26 uit de File Top 50.

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						•
Planning	•			•		
Financiën						
Pol./Best.						•

Toelichting op de wijzigingen

2007: in het bestuurlijk overleg MIT (eind 2005) heeft de minister van VenW aan de regio gemeld dat de uitvoeringsperiode van de A27 verkeerd in het MIT 2006 is opgenomen. Dit is gewijzigd in 2013-2018. De mogelijkheden voor versnelling van (delen van) het project worden onderzocht in samenhang met tol.

2010: gezien de complexiteit van het project is gekozen om te starten met een trechteringstraject en zo te komen tot één gedragen voorkeursalternatief. Dit is in lijn met de adviezen van commissie Elverding. Het tracébesluit vertraagt hierdoor. De start van de realisatie en de oplevering blijven ongewijzigd.

2012: in het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2011 zijn nadere afspraken gemaakt.

A4 Dinteloord- Bergen op Zoom

Gebied	Brabant
Onderwerp	Hoofdwegen
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave Tussen Dinteloord en Bergen op Zoom ontbreekt een schakel in de A4. De vervangende weg, de N259, die door en langs een aantal woonkernen loopt, is onvoldoende ingericht om het groeiende verkeer op termijn goed te kunnen afwikkelen. Bovendien wordt door het ontbreken van een schakel in de A4 de A16 zwaarder belast dan nodig en gewenst is.

Oplossing In 1998 is een Tracébesluit vastgesteld dat uitgaat van een autosnelweg met 2x2 rijstroken tussen Dinteloord en Bergen op Zoom. In 2001 heeft de Raad van State het tracé ten oosten van Steenbergen vernietigd. Hierdoor is de oplossing in 2 delen geknipt. De omlegging Halsteren is reeds uitgevoerd; de A4 Steenbergen doorloopt opnieuw de procedure. In maart 2007 (TK 28196, nr 2) is in het standpunt gekozen voor een westelijke omlegging, in principe met een brug voor de Steenbergse haven. Aangezien uit de marktbenadering echter is gebleken dat een aquaduct binnen het budget (inclusief een bijdrage van € 5 mln van de gemeente Steenbergen) mogelijk is, is de keuze voor een aquaduct gemaakt.

Planning

Tracébesluit: 2011

Start realisatie: 2011

Openstelling Steenbergen: 2013

Financiën Taakstellend budget: € 269 mln incl. bijdrage derden, provincies Noord-Brabant en Zeeland en gemeenten Bergen op Zoom en Steenbergen € 63 mln).

Politiek/bestuurlijk Toezeggingen: de motie Mastwijk (TK 30300 A, nr 9) om met een financieringsplan te komen is uitgevoerd. Rijk en regio hebben in 2005 een overeenkomst gesloten over de financiering.

Om te bezien of een aquaduct voor de Steenbergse haven binnen het budget mogelijk is, is met Steenbergen afgesproken dat een eventueel aanbestedingsoverschot hiervoor beschikbaar is, mits Steenbergen zelf ook € 5 mln inbrengt.

De toezegging in combinatie met de uitkomsten uit de marktbenadering heeft geresulteerd in de keuze voor een aquaduct. De regio heeft ermee ingestemd dat de start van de uitvoering verschuift naar medio 2011.

Uitvoering Medio 2008 is de markt benaderd middels een aanbesteding met een concurrentiegerichte dialoog. De gunning voor de uitvoering heeft in augustus 2009 plaats gevonden. In mei 2010 is de uitvoering op onderdelen gestart.

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen					•	
MIRT fase						•
Opgave						
Oplossing				•		
Planning	•	•	•	•	•	•
Financiën	•	•	•	•	•	•
Pol./Best.	•	•				

Toelichting op de wijzigingen

2007: eind 2005 is met de regio overeengekomen dat VenW en de regio elk € 15 mln extra bijdragen. Project is volledig gefinancierd en motie Mastwijk uitgevoerd. De uitvoering van de overige delen is versneld.

2008: aan de Tweede Kamer is medegedeeld dat een poging wordt gedaan een aquaduct binnen het budget te realiseren.

2009: zomer 2008 zijn afspraken gemaakt met de regio over aanvullende financiering. De regio draagt € 15 mln extra bij en het Rijk € 60 mln (excl. BLD-bijdrage). De regio heeft ingestemd met latere uitvoering dan 2010. Door financiële tekorten is de aanbestedingsprocedure tijdelijk opgeschort.

2010: budget is overgeheveld van Omlegging Halsteren naar A4 Steenbergen-Bergen op Zoom (€ 14 mln). Ten behoeve van de keuze voor een aquaduct is de bijdrage van derden met € 5 mln verhoogd.

2011: het OTB is in maart 2010 vastgesteld.

2012: het project is overgegaan naar de realisatiefase. Het TB is in februari 2011 vastgesteld. De projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 48 mln).

Breda Centraal (t.b.v. Nieuw Sleutelproject)

Gebied	Brabant
Onderwerp	Spoorwegen personen
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave De huidige Euregionale positie van Breda kan uitgebouwd worden wanneer de stad via een shuttle is verbonden met de HSL-Zuid. Breda Centraal is door het Rijk aangewezen als NSP.

Oplossing Het station en het gebied worden integraal ontwikkeld tot toplocatie voor wonen, Euregionale ondernemingen en voorzieningen. Het nieuwe station wordt beter ontsloten en verweven in de stedelijke structuur en op een hoger kwaliteitsniveau gebracht.

Planning

2007: Derde perron en sporenlay-out gerealiseerd

2011: Start bouw OV-Terminal

2015: Oplevering OV-Terminal

2018: Oplevering gebied

Financiën Totale taakstellende bijdrage IenM bedraagt € 84 mln.

- OV Terminal: € 59 mln Infrafonds, € 9 mln Hoofdstuk XII
- Gebiedsontwikkeling: € 15,9 mln Hoofdstuk XII

Politiek/bestuurlijk

- 2005: tussenovereenkomst tussen Rijk, de gemeente Breda, Provincie Noord-Brabant, ProRail B.V., NS Vastgoed B.V. en NS Stations over het opstellen van een Voorlopig Ontwerp OV-Terminal.

- 2005: Rijk en de spoorsector zijn een gezamenlijke financiering van het derde perron met bijbehorende sporenlay-out overeengekomen.
- 2006: bestuurlijke uitvoeringsovereenkomst tussen gemeente Breda, voormalig VROM en VenW over de voorwaarden waaronder de NSP-subsidie en MIT-subsidie worden verstrekt.
- 2007: raamovereenkomst tussen NS, voormalig VenW, VROM, ProRail en NSP-gemeenten Arnhem, Breda, Den Haag, Rotterdam en Utrecht met afspraken over de (financiële) bijdrage van de NS en de uitvoering.
- 2008: Doen aan de voorwaarden voor het verstrekken van subsidies door voormalig VROM en VenW en voor besluit tot realisatie door de opdrachtgevers ProRail, Gemeente Breda, NS Ontwikkeling en NS Stations.
- 2010: bestuurlijk overeenstemming bereikt over bezuinigingen en plaanpassingen als gevolg van kostenstijgingen door uitloop van de planvoorbereiding zonder de NSP kwaliteit ter discussie te stellen.

Uitvoering Marktpartijen zijn betrokken bij de vastgoedexploitatie van het gebied en de OV-Terminal. De aanbestedingsprocedure is in maart 2009 gestart. OV-terminal is in november 2010 aanbesteed. Planning: Gunning in september 2011 en startbouw eind 2011.

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen		•	•			
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						•
Financiën		•	•		•	
Pol./Best.	•					

Toelichting op de wijzigingen

2007: er is op 31 mei 2006 een bestuurlijke overeenkomst uitvoering gesloten.

2008: derde perron is gerealiseerd, inclusief uitbreiding sporenlay-out, 1^e fase. Taakstellende bijdrage VenW is incl. BTW.

2009: bouw van de reizigers-tunnel is in 2007 gestart. Uitbreiding sporenlay-out 2e fase is medio 2008 afgerond. Op verzoek van Breda is de bijdrage verhoogd voor de geluidsschermen om deze in het stationskwartier aan te laten sluiten op de reeds gerealiseerde schermen voor de HSL. De bijdrage is verhoogd om de planstudiekosten te dekken.

2011: als gevolg van het oprekken van de bestekfase en uitwerken van bezuinigingsopties is de oplevering van de OV-terminal met één jaar vertraagd. Vanwege de langere looptijd en complexiteit van het project is het taakstellende budget met € 6 mln verhoogd.

Eindhoven/Helmond, voltooiing verkeersruit (T-structuur)

Gebied	Brabant
Onderwerp	Regionale/lokale infrastructuur
Ministerie	IenM
Fase	Planstudie



Opgave De pilot MIRT-verkenning Zuidoostvleugel BrabantStad schetst een regionaal perspectief waarin ontwikkelingsassen aan de oost- en westzijde van het gebied centraal staan, gecombineerd met een groen en leefbaar middengebied. (Rijk van Dommel en Aa). Aan de westzijde gaat het om de A2 Ontwikkelingszone (zie desbetreffend projectblad), aan de oostzijde om de ontwikkelingsas langs de N279.

Om concentratie van werkgelegenheid aan de west- en oostzijde te kunnen realiseren en het middengebied te ontlasten is een verkeersruit om Eindhoven en Helmond van belang die de verschillende woon- en werklocaties in het gebied met elkaar verbindt. Het project is tevens één van de vijf prioriteiten uit de MobiliteitsAanpak, die onder meer een robuust wegennet tot doel heeft.

Oplissing Voor voltooiing van de verkeersruit wordt de aanleg van een zogenaamde T-structuur aan de oostzijde van Eindhoven nader onderzocht. Deze wegstructuur bestaat uit twee delen:

- de oost-westverbinding tussen de A58 boven Eindhoven en de N279 bij Helmond.
- de ombouw van de N279 tussen Veghel en Asten.

Het voltooien van de verkeersruit vergroot de bereikbaarheid en schept mogelijkheden voor gewenste ontwikkelingen op het gebied van ruimte, economie, natuur en landschap. Om

een integrale samenhang, niet alleen in de planning maar ook in de uitvoering te garanderen, hebben Rijk en regio in februari 2010 een afsprakenkader voor de gebiedsuitwerking getekend. De T-structuur maakt hiervan onderdeel uit.

Planning Afhankelijk van de uit te voeren planstudie door de provincie Noord-Brabant.

Financiën De taakstellende rijksbijdrage voor de T-structuur is vastgesteld op maximaal € 259 mln (incl. BTW). De totale kosten van de meest kosteneffectieve variant worden op € 815 mln geraamd.

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

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen				•		
MIRT fase						
Opgave						
Oplissing						
Planning						
Financiën					•	
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2010: het project is nieuw opgenomen in het MIRT. Het is een nadere uitwerking van het vervallen project Eindhoven BOSE (Bereikbaarheid Oostzijde Stadsregio Eindhoven).

2011: de besluitvorming in het kader van het FES is afgerond. De middelen zijn overgeboekt naar de begroting van VenW.

Tilburg Noordwesttangent

Gebied	Brabant
Onderwerp	Regionale/lokale infrastructuur
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave Door de toenemende verkeersdruk worden de bestaande wegen in Tilburg ernstig overbelast en vindt filevorming en vertraging plaats. De bereikbaarheid en leefbaarheid van de stad komen daardoor ernstig in gevaar, terwijl de verkeersveiligheid afneemt. De huidige wegenstructuur kan het toenemende verkeersaanbod niet op een veilige en afdoende wijze verwerken.

Oplossing Oplossing is een regionale wegverbinding tussen de A58 bij afslag Gilze en de Midden-Brabantweg (N261) bij de aansluiting Tilburg Noord. Tevens worden hiermee de westelijke stadsuitbreiding Vindex-locatie Reeshof en diverse bedrijfsterrains aan de noordzijde van de stad ontsloten. In de planstudie van de Noordwesttangent is de noodzaak van deze nieuwe verbinding aangetoond. Bij de beoordeling is gebleken dat de kosten van de meest kosteneffectieve oplossing hoger zijn dan het grensbedrag van € 112,5 miljoen. Daarom is de Noordwesttangent als een apart project opgenomen.

Planning

Projectbesluit: 2003
 Start realisatie: 2004
 Oplevering: 2012
 Gedeelte Midden-Brabantweg-Vossenberg west is opgeleverd in 2005.
 Gedeelte Dalem zuid-Bredaseweg is opgeleverd in 2005.
 Gedeelte Bredaseweg-A58 Gilze is opgeleverd in 2008.
 Laatste gedeelte Vossenberg wes-Dalem zuid wordt in 3 fasen opgeleverd.
 30 maart 2011 is de 1^e fase opengesteld (Dalem zuid-Dalem noord). In september/ oktober 2011 wordt fase 2 opengesteld en medio 2012 zal fase 3 worden opengesteld.

Financiën Op basis van de meest kosteneffectieve oplossing is door het Rijk een beschikking voor € 5 mln afgegeven. Deze bijdrage is in 2007 overgeboekt.

Politiek/bestuurlijk Op verzoek van de Tweede Kamer wordt geen financiële koppeling aangebracht met het project Wilhelminakanaal. De regio is verantwoordelijk voor de financiering en de aanleg van het project.

Uitvoering De gemeente Tilburg is verantwoordelijk voor de uitvoering van dit project.

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen						
MIRT fase	●					
Opgave						
Oplossing						
Planning		●				●
Financiën						
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2007: het project is overgegaan van de planstudiefase naar de realisatiefase.

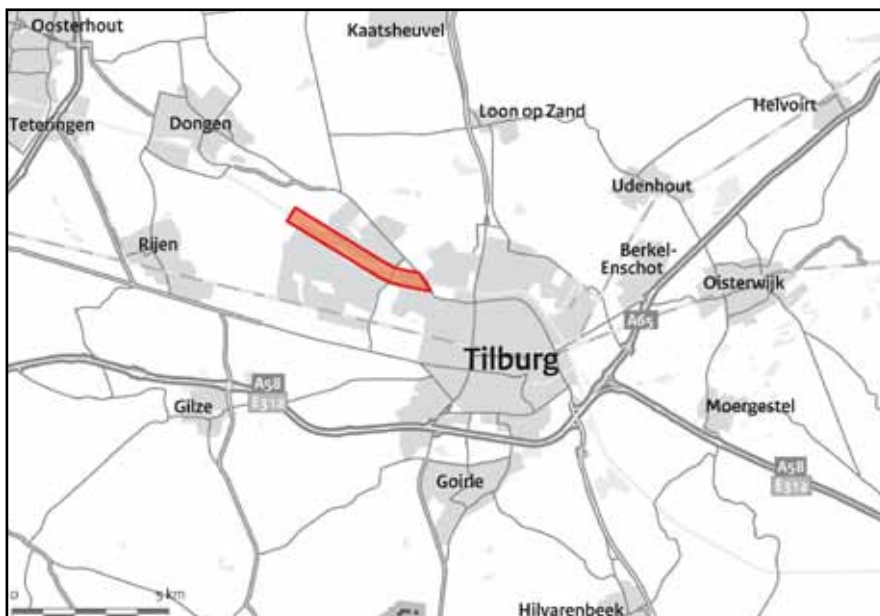
2008: eerste twee onderdelen zijn in 2005 in gebruik genomen; de volgende delen volgen in 2008 en 2010.

2012: de oplevering van het laatste deel van de weg is vertraagd naar 2012. De voornaamste redenen daarvoor zijn:

- reacties en beroepen op het ontwerp;
- vertraging DCM contract;
- tegen gunning is beroep aangetekend.

Wilhelminakanaal Tilburg

Gebied	Brabant
Onderwerp	Hoofdvaarwegen
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave De huidige dimensionering van het kanaal biedt onvoldoende mogelijkheden voor vervoer over water van/naar Tilburg.

Oplossing Het kanaal wordt tussen sluis II en sluis III verruimd tot klasse IV. Sluis II wordt verwijderd, sluis III wordt vervangen door een nieuwe klasse IV sluis.

Planning

Projectbesluit: 2005
Start realisatie: 2012
Oplevering: 2016

Financiën Taakstellend budget: € 74 mln (incl. bijdragen van derden).

Politiek/bestuurlijk Toezeggingen: in 1995 is besloten een haalbaarheidsstudie uit te voeren. In juni 2005 is voor het Wilhelminakanaal een projectbesluit genomen, inhoudende de uitvoering van het nulplusalternatief. In overleg met de Tweede Kamer is in september 2005 besloten tot het uitvoeren van de zogenaamde 'Visievariant', in plaats van de nulplusvariant. De rijksbijdrage is gemaximeerd op € 52 mln (prijsspeil 2005), de gemeente Tilburg en de provincie Noord-Brabant dragen ieder € 9,8 mln (prijsspeil 2005) bij.

Uitvoering In 2010 is een PPC uitgevoerd op basis waarvan voor een DB-contract is gekozen.

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen						
MIRT fase			•			
Opgave						
Oplossing	•					
Planning		•		•		•
Financiën			•			•
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2007: in overleg met de Tweede Kamer is gekozen voor het uitvoeren van de Visievariant.

2008: door de duur van besprekingen over de regionale bijdragen zijn start realisatie en oplevering vertraagd.

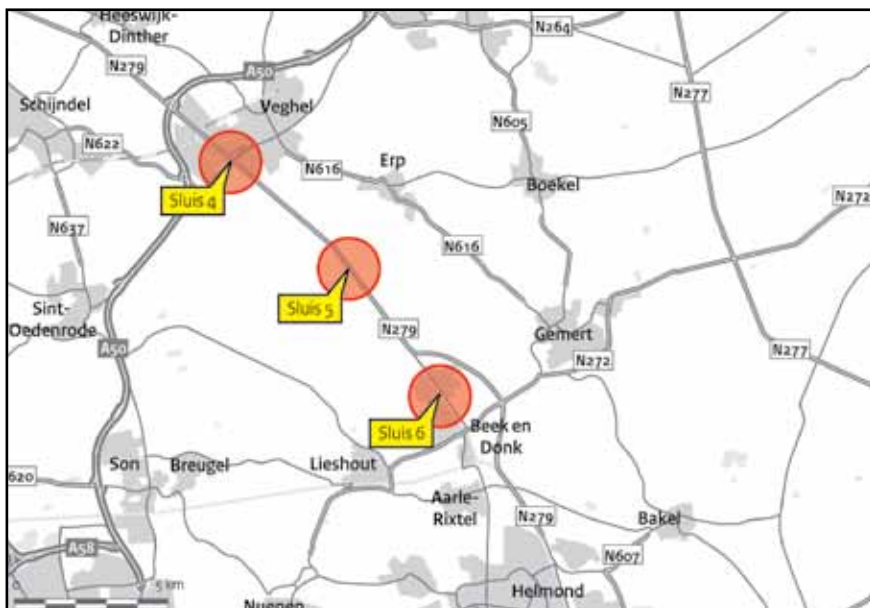
2009: november 2007 is er overeenstemming bereikt over de financiële bijdragen van de regionale overheden. Het uitvoeringsbesluit is genomen en VenW heeft samen met de regionale overheden een stuurgroep ingesteld om de realisatie voor te bereiden en te begeleiden. Het project is overgegaan van de planstudiefase naar de realisatiefase.

2010: vanwege aanvullende onderzoeken en vertraging in de bestemmingsplanprocedure zijn mijlpalen vertraagd.

2012: de projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 9 mln). De planning is vertraagd vanwege bestuurlijke afstemming over wijzigingen en budgetspanning. De aanbesteding is gestart in 2011.

Zuid-Willemsvaart (vervanging sluizen 4, 5 en 6)

Gebied Brabant
Onderwerp Hoofdvaarwegen
Ministerie IenM
Fase Realisatie



Opgave Uit de verkenning BERZOB blijkt dat de vaarwegen in Zuidoost-Brabant worden gekenmerkt door een verouderde en deels in slechte staat verkerende infrastructuur. De in slechte onderhoudstoestand verkerende klasse-II sluizen 4, 5 en 6 zijn het meest urgent. De onderhoudstoestand van de sluizen 4, 5 en 6 brengt een grote kans op stremmingen met zich mee. Dit vormt een knelpunt voor een vlot en betrouwbaar vervoer over water.

Oplossing Vervanging van de sluizen 4, 5 en 6 tot klasse-IV-sluizen.

Planning

Start realisatie: 2008

Oplevering: 2011

Financiën Taakstellend budget: € 78 mln (incl. bijdrage van derden: € 50 mln).

Politiek/bestuurlijk In september 2006 is een bestuurlijke overeenkomst afgesloten met de regio. Hierbij is de volgende financiële verdeling afgesproken: het Rijk € 30 mln, provincie Noord-Brabant € 30 mln en gemeenten/waterschap € 20 mln. De bijdrage van de provincie omvat tevens voorfinanciering van bijdrage van het bedrijfsleven. Deze wordt terugbetaald aan de provincie na realisatie van het project.

Uitvoering Het project wordt door middel van een Design en Construct contract uitgevoerd. In 2007 is een PPC uitgevoerd. Op basis daarvan is gekozen voor een DB-contract.

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen						
MIRT fase		•				
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën		•				•
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2008: project is overgegaan van de planstudiefase naar de realisatiefase. Door bestuurlijke overeenkomst (september 2006) is de bijdrage van derden met € 10 mln naar beneden bijgesteld.

2012: de projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 5 mln).

Zuid-Willemsvaart, omleggen en opwaarderen (Maas-Veghel)

Gebied	Brabant
Onderwerp	Hoofdvaarwegen
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave Onvoldoende bereikbaarheid over water van het gebied tussen 's-Hertogenbosch en Veghel.

Oplossing In studie is de omlegging van de Zuid-Willemsvaart om 's-Hertogenbosch met een profiel voor klasse IV-scheepvaart.

Inpassing Bij de aanleg wordt door de gemeente 's-Hertogenbosch een ecologische verbindingzone inclusief een Rosmalense Aa gerealiseerd.

Planning

Tracébesluit: 2010
Start realisatie: 2010
Oplevering: 2015

Financiën Taakstellend budget: € 417 mln (incl. bijdrage van derden van € 53 mln).

Politiek/bestuurlijk Toezeggingen: kabinetsbesluit inzake afbreken realisatiegedeelte, d.d. 11 juli 1997.

Kabinetsbesluit inzake omlegging van de Zuid-Willemsvaart tussen de Maas en Den Dungen conform de 'Regiovariant, d.d. 10 maart 2006.

Op verzoek van de Tweede Kamer is voor 2006 een bedrag van € 10 mln ter beschikking gesteld voor versnelde voorbereiding van de uitvoering.

De regiovariant is in 2006 uitgewerkt in een Ontwerp-Tracébesluit (OTB), welk in februari 2007 is vastgesteld. Er wordt een convenant

met de regionale partners voorbereid. November 2007 is tussen betrokken overheden een bestuursovereenkomst getekend.

Het taakstellend budget is opgehoogd vanwege toevoeging van een aantal projectonderdelen als gevolg van de bestuursovereenkomst, het meenemen van een drietal werken uit de A2 rondweg Den Bosch en de implementatie van nieuwe en aangepaste regelgeving waardoor enkele projectonderdelen duurder zijn geworden. Het TB is juli 2008 ondertekend.

Uitvoering Voor dit project is een marktscan uitgevoerd. De mogelijkheid van PPS is onderzocht, maar wordt niet toegepast, omdat uit het onderzoek bleek dat DBFM geen meerwaarde had. In 2007 is een PPC uitgevoerd op basis waarvan voor een DB-contract is gekozen.

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen					•	
MIRT fase				•		
Opgave						
Oplossing	•					
Planning	•	•		•		
Financiën	•	•	•			•
Pol./Best.			•			

Toelichting op de wijzigingen

2007: kabinetsbesluit tot omlegging Zuid-Willemsvaart conform de regiovariant, met een ecologische verbindingzone incl. een Rosmalense Aa. Op verzoek van de Kamer is versnelling in de vorm van anticiperende vastgoedverwerving ingezet met een omvang van € 10 mln.

2008: het OTB is in februari 2007 vastgesteld. De bijdrage van de regionale partijen is verhoogd vanwege het 'meenemen' van de ecologische verbindingzone en de N279 bij dit project. Op deze manier kan werk met werk gemaakt worden.

2009: de bestuursovereenkomst tussen overheden is november 2007 ondertekend.

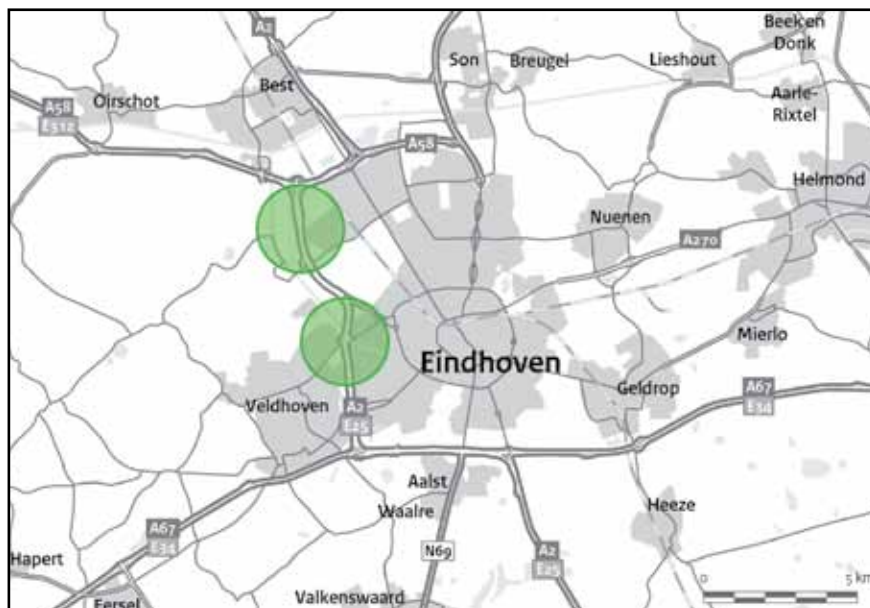
2010: het uitvoeringsbesluit is in 2009 genomen met het voorbehoud dat het tracébesluit nog onherroepelijk moet worden. De mijlpaal oplevering is hierin – als gevolg van vertraging in de procedure tracéwet – gewijzigd van 2014 naar 2015.

2011: in 2010 heeft de Raad van State het tracébesluit onherroepelijk verklaard. Naar verwachting wordt in 2010 het hoofdcontract gegund.

2012: de projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 58 mln).

Eindhoven A2 zone

Gebied	Brabant
Onderwerp	Integrale gebiedsopgaven
Ministerie	EL&I en IenM
Fase	Planstudie



Opgave Het gaat om integrale gebiedsontwikkeling langs de A2, ten westen van Eindhoven waarin bereikbaarheidsaspecten, economische perspectieven, groene verbindingen en milieuvraagstukken hand in hand gaan.

Oplossing Door de ombouw van de A2 tot 4x2 rijstroken wordt een belangrijke bijdrage geleverd aan de bereikbaarheid van de Brainport Eindhoven (zie desbetreffende projectblad) over de weg. Voor een optimale ontwikkeling van de A2-zone wordt ingezet op de realisatie van twee nieuwe aansluitingen op de A2 en op het aanpassen van de bestaande aansluiting Veldhoven. Het betreft de aanleg van een nieuwe noordelijke aansluiting (ter hoogte van Eindhoven Airport) en een nieuwe zuidelijke aansluiting (Meerenakkerweg/Beemdstraat), beide inclusief aanpassing van het onderliggend wegennet (OWN). De aanpassing van de aansluiting Veldhoven bestaat uit het loskoppelen van de op- en afritten van de Noord-Brabantlaan.

Planning

- Noordelijke aansluiting
Start realisatie: 2014; Oplevering: 2016
- Zuidelijke aansluitingen
 - Aansluiting N2 Meerenakkerweg: Start realisatie: 2011; Oplevering: 2012.
 - OWN: Start realisatie: 2010; Oplevering: 2012

Financiën

- Noordelijke aansluiting: projectkosten nog

niet bepaald; de regio financiert. Er is € 15 mln uit het Nota Ruimtebudget beschikbaar (onderdeel rijksbijdrage Brainport Avenue).

- Zuidelijke aansluitingen N2 Meerenakkerweg: taakstellend budget € 6,3 mln (incl. € 1,6 mln bijdrage derden, BLD-bijdrage reeds verwerkt in A2 Randweg Eindhoven).
- OWN Meerenakkerweg/Beemdstraat: taakstellend budget € 14,5 mln (€ 7,7 mln bijdrage derden en € 6,8 mln uit het Nota Ruimtebudget).

Politiek/bestuurlijk Rijk, provincie, Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE), gemeenten, bedrijfsleven en kennisinstellingen werken bestuurlijk samen bij de uitwerking van de Ontwikkelingsvisie 'de geniale Brainport locatie'. De gemeente Eindhoven heeft samen met IenM, het SRE en de gemeenten Best en Oirschot voor de noordelijke aansluiting (aansluiting A2/Airport-noord) een bereikbaarheidsplan gemaakt.

Uitvoering IenM is verantwoordelijk voor de uitvoering van de aansluiting N2/Meerenakkerweg en de aanpassing van de bestaande aansluiting Veldhoven. De gemeente Eindhoven is verantwoordelijk voor de transformatie van het onderliggend wegennet. De gemeente Eindhoven, IenM en het SRE zijn verantwoordelijk voor de projecten van het Bereikbaarheidsplan Eindhoven Airport.

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen		•		•		
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning				•		
Financiën				•	•	
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

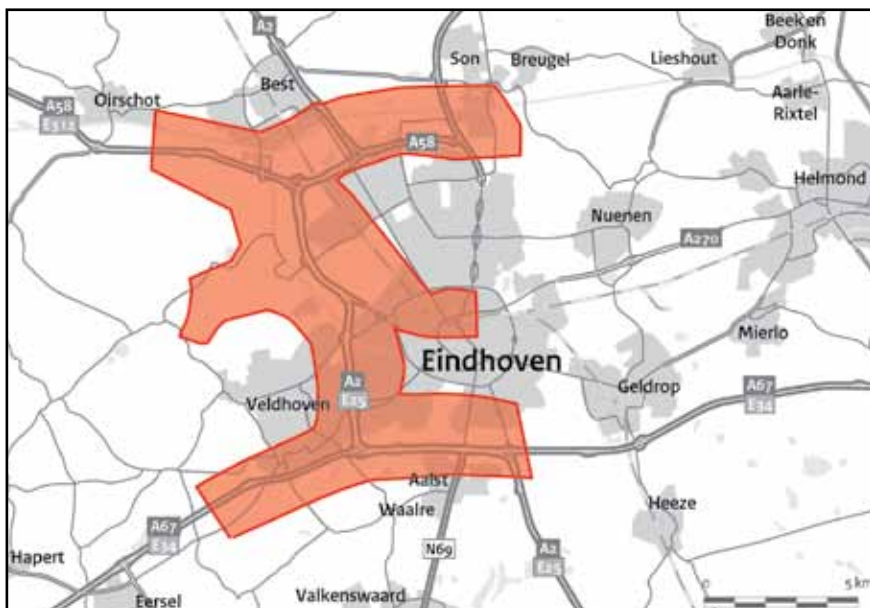
2008: het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

2010: het project is gesplitst in de zuidelijke aansluiting, waarvoor in november 2008 de rijksbijdrage is vastgesteld, en de noordelijke aansluiting, waarvoor de besluitvorming wordt betrokken bij het project Brainport Eindhoven. Als gevolg van onderzoek naar de verkeerstechnische gevolgen van de noordelijke aansluiting is besluitvorming hierover vertraagd.

2011: de financiering van de noordelijke aansluiting is vastgesteld.

Brainport Eindhoven

Gebied	Brabant
Onderwerp	Integrale gebiedsopgaven
Ministerie	EL&I
Fase	Realisatie



Opgave Het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE) heeft een Ontwikkelingsvisie voor de gehele A2-zone vastgesteld. De A2-zone wordt getransformeerd tot 'Brainport Avenue', een hoogwaardig internationaal concurrerend vestigingsmilieu voor de hightech maak- en kennisindustrie. Hoewel Brainport Avenue een aaneengesloten integraal te ontwikkelen gebied is, worden binnen dit gebied een aantal prioritaire deelgebieden en kwaliteitsdragers onderscheiden als aanjager van de totaalontwikkeling. Concreet gaat het om maatregelen als aansluitende en verbindende infrastructuur, ontwikkeling en herstructurering van werklandschappen, impulsen in de openbare ruimte en groene verbindingen tussen stad en omliggende natuur en platteland (Nationaal Landschap Groene Woud). Hierbij hoort ook de herinrichting van de openbare ruimte in Strijp S en de transformatie van het stationsgebied Eindhoven tot een hoogstedelijk centrummilieu.

Oplossing De regio grijpt de ombouw van de snelweg A2 aan om het gebied er omheen te transformeren tot etalage van de Brainport met internationale uitstraling, waarbij aandacht is voor (internationale) bedrijvigheid, bereikbaarheid, duurzaamheid en natuur & recreatie. De bedoeling is om langs de snelweg de gehele keten van kennisinstellingen, onderzoekslaboratoria, designhuizen, toeleveranciers en maakindustrie in een hoogwaardige groene setting in te passen en

zichtbaar te maken. Tevens worden groene recreatieve verbindingen gerealiseerd tussen stad en ommeland. Het gebiedsontwikkelingsproject omvat de ontwikkeling van een internationaal hoogwaardig woon- en werkmilieu en de aansluiting daarvan op het Nationaal Landschap 't Groene Woud. Het beslaat circa 200 hectare werklandschap in combinatie met circa 200 hectare nieuwe natuur en aanleg van infrastructuur voor auto, HOV en fiets.

Planning
Start realisatie: 2010
Oplevering: uiterlijk 2021

Financiën Taakstellende rijksbijdrage: € 75 mln uit het Nota Ruimtebudget (incl. de noordelijke aansluiting op de A2 bij Eindhoven Airport).

Uitvoering Het SRE is verantwoordelijk voor het project. Naast SRE zijn Rijk (inclusief het College van Rijksadviseurs), de provincie Noord-Brabant, gemeenten (Eindhoven, Veldhoven, Best, Son en Breugel en Waalre), kennisinstellingen en marktpartijen betrokken. Het SRE en betrokken gemeenten hebben diverse overeenkomsten gesloten (visie, programma, samenwerking en verplichtingen). Het SRE heeft een Programmabureau ingericht ten behoeve van de gebiedsontwikkeling. Een onafhankelijk Kwaliteitsteam begeleidt de planvorming.

Projecthistorie

'07 '08 '09 '10 '11 '12

Algemeen

MIRT fase

Opgave

Oplossing

Planning

Financiën

Pol./Best.

Toelichting op de wijzigingen

2010: het project is in juni 2009 overgegaan van de verkenningsfase naar de planstudiefase.

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

Sterke regio's: Brabant

Gebied	Brabant
Onderwerp	Integrale gebiedsopgaven
Ministerie	EL&I
Fase	Realisatie



Opgave Enkele regio's en sectoren zijn economisch sterk ontwikkeld, maar extra inspanningen zijn nodig om de (internationale) concurrentiekracht van deze sterke regio's te verstevigen. Met een gebundelde inzet van instrumenten worden knelpunten opgelost en gebiedsgerichte kansen benut, om zo het Nederlandse vestigingsklimaat te versterken.

Oplossing In vier toonaangevende Sterke regio's is geïnvesteerd in ambitieuze projecten op het gebied van fysieke of kennisinfrastructuur, die het internationale vestigingsklimaat versterken. De vier regio's zijn de Randstad, Brainport Zuidoost-Nederland, het energieknooppunt Groningen en Oost-Nederland (Wageningen-Nijmegen-Twente).

Financiën In de regio Brainport Zuidoost-Nederland is aan 2 projecten een rijksbijdrage toegekend uit het voormalige FES Sterke regio budget:

- Internationale school Eindhoven (€ 7 mln): het aantrekken van internationale kenniswerkers is noodzakelijk om de ambities voor de technologische topregio Brainport waar te kunnen maken. Dit wordt gerealiseerd met huisvesting van de internationale school Eindhoven. Het geld is bestemd voor de internationale campus, voor buitenschoolse faciliteiten.
- Drie campussen Zuidoost Nederland (€ 24,8 mln): Bij de High Tech Campus Eindhoven wordt geïnvesteerd in geza-

menlijke huisvesting en gezamenlijke laboratorium faciliteiten voor hightech mkb'ers. Bij de Chemelot Campus in Sittard-Geleen gaat het om gezamenlijke huisvestings- en laboratoriumfaciliteiten voor mkb'ers en conferentievoorzieningen. De High Tech Automotive Campus in Helmond investeert in laboratoria, werkplaatsen, kleinschalige onderzoeks- en testfaciliteiten en kantoren voor doorgroeïende innovatieve automotieve bedrijven.

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

Uitvoering In samenwerking met publieke en private partijen in de regio worden investeringsprojecten opgesteld, opgestart en uitgevoerd. Het ministerie van EL&I en de regionale partners zijn hiervoor verantwoordelijk.

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen				•	•	
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën				•	•	•
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

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

2011: vanwege de nieuwe opzet van het MIRT Projectenboek zijn de projecten van het programma Sterke regio's per gebied opgenomen. Er is aan vijf nieuwe projecten een subsidie toegekend (€ 73,15 mln), waarvan één in Brabant (samen met Limburg) (Campussen Zuidoost-Nederland).

2012: op grond van het Regeerakkoord zijn voormalige FES-middelen overgeheveld naar departementale begrotingen.



Limburg | 7

Visie

Specifieke regionale thema's

Prioritaire gebiedsopgaven

Overige gebiedsopgaven

MIRT Onderzoeken

Kaarten

Project- en programmabladen

Visie

Algemene ontwikkelrichting

Limburg ligt tussen stedelijke agglomeraties als de Randstad, het Ruhrgebied en de Vlaamse Ruit. De provincie grenst voor het overgrote deel aan onze buurlanden en wijst als het ware richting Europa. Limburg is ook de thuisbasis voor meerdere sterke economische sectoren en maakt deel uit van de brainport Zuidoost Nederland en de toptechnologische regio Eindhoven Leuven Aachen triangle (ELAt). Deze provincie heeft een hoge recreatieve aantrekkingskracht. De centrale ambitie van Limburg is om het goede te behouden en de economie, uitgaande van de aanwezige sterke economische sectoren (chemie, tuinbouw en uitgangsmaterialen, health and care, agro-food en logistiek), te versterken en bedreigingen zoals de demografische omslag, de 'ontembare Maas' en de beperkingen om te zetten in kansen, in aansluiting op het topsectorenbeleid en de Visie Brainport 2020. Voor de regio Limburg zijn de volgende opgaven van nationaal belang: de brainport Zuidoost Nederland en greenport Venlo (internationaal) bereikbaar houden via OV en hoofdwegennet en binnenvaart, versterking van het vestigingsklimaat en het verder verbeteren van de waterveiligheid.

Specifieke regionale thema's

Geografische grensligging: van belemmering naar kans

De ligging van Limburg biedt kansen. Limburg kan de toegevoegde

waarde bij het grootschalige (inter)nationale goederenvervoer nog meer benutten, ten dienste van de mainports Antwerpen en Rotterdam en de productie- of verzorgingsgebieden.

De grens vormt letterlijk nog een barrière door de grote verschillen op sociaal en fiscaal gebied. De kansen liggen hier in een betere grensoverschrijdende samenwerking op het gebied van economie, kennis, cultuur, natuur en landschap en multimodale infrastructuur.

Internationale bereikbaarheid

De internationale bereikbaarheid van de toptechnologische regio en de corridor tussen mainports, brainport en Duitsland zijn, naast het behoud en ontwikkeling van de synchromodaliteit voor het goederenvervoer, van cruciaal belang. Voor de versterking van de ruimtelijk-economische structuur van de brainport Zuidoost Nederland en greenport Venlo zet het Rijk primair in op het handhaven, verbeteren of realiseren van (intercity)verbindingen met HSL-stations in Düsseldorf, Luik en Aken.

De A67 en de A2/A76 zijn logistieke assen en kennisassen van de mainports tot Eindhoven/Venlo en van Amsterdam tot Maastricht en zijn van nationaal en internationaal belang. Een goede doorstroming op de trajecten is een basisvoorwaarde voor de verdere ontwikkeling van de brainport Zuidoost Nederland en greenport Venlo.

Daarnaast resulteren de modernisering van de Maasroute en de uitbreiding van de capaciteit van de sluis bij Ternaaien in een betere doorstroom van goederenvervoer over de Maas richting België.



Demografische omslag: slim inspelen op bevolkingsdaling

De daling van het aantal inwoners speelt nu al in Zuid-Limburg en gaat zich op termijn ook voordoen in Noord- en Midden-Limburg. Daarnaast speelt de vergrijzing van de bevolking. De verandering van de bevolkingssamenstelling heeft ingrijpende gevolgen voor woningbouw, arbeidsmarkt en lokale voorzieningen. Deze demografische ontwikkeling leidt tot een integrale opgave, waarin het sociale, fysieke en economische domein verweven zijn. De uitdaging is om op regionaal niveau te zorgen voor een toekomstbestendig en kwalitatief hoogwaardig onderwijs, een vitale economie, een goed werkende woningmarkt en zorg op maat, vanuit de kracht die in Limburg aanwezig is. De veranderende bevolkingsopbouw biedt mogelijkheden voor de 'silver economy', zorg en 'wellness' en is tevens een uitdaging voor de economische ontwikkeling van Limburg.

Doorontwikkelen en vermarkten van duurzame ontwikkeling / Cradle-to-Cradle

Het besef groeit dat de economische groei zoals die de afgelopen decennia heeft plaatsgevonden, tegen de beperking van milieu en ruimte aanloopt. De transitie naar duurzame economische groei krijgt steeds meer vorm. Limburg wil koploper zijn in deze transitie in de vorm van innovatieve duurzaamheidsconcepten als Cradle-to-Cradle (C2C) of 'slimme kringlopen'. Het gaat hierbij om de transitie van de maakindustrie, die ook toepasbaar is bij gebiedsontwikkeling en zelfs positief kan uitwerken op de bereikbaarheid. Een principe als 'local-for-local' komt neer op een grotere zelfvoorzienendheid van een gebied, hetgeen leidt tot afname van transport

en dus tot meer ruimte op de wegen, waardoor minder congestie optreedt en de bereikbaarheid toeneemt. Het is een vorm van Beter Benutten, maar dan voor de langere termijn.

Prioritaire gebiedsopgaven

In de Gebiedsagenda Limburg zijn diverse integrale gebiedsopgaven benoemd. Zoals eerder aangegeven decentraliseert het Rijk taken. In dit kader zijn in de Ontwerp Structuurvisie opgaven van nationaal belang scherper benoemd en keuzes gemaakt. Dit zal een doorwerking moeten krijgen in een actualisatie van de gebiedsagenda. Vooruitlopend hierop is, naar de mening van het Rijk, de integrale gebiedsopgave Greenport Venlo prioritair. Daarnaast is voor dit gebied het borgen van de waterveiligheid langs de Maas, de waterkwaliteit en de zoetwatervoorziening van belang. Deze opgaven worden opgepakt binnen het Deltaprogramma.

Greenport Venlo

Venlo ligt in het hart van een regio waarin binnen een straal van honderd kilometer ruim dertig miljoen consumenten wonen. Gecombineerd met de tuinbouw in de Duitse regio Niederrhein ligt hier één van de grootste tuinbouwgebieden van Europa. Hier bevindt zich onder de noemer Greenport Venlo een (inter)nationaal centrum van bedrijvigheid in de logistiek, agrofoodsector en tuinbouw. Dit is na Rotterdam en Amsterdam het derde logistieke knooppunt van Nederland, door de ligging aan (inter) nationale transportroutes over weg, water en spoor. Vanuit de versterking van de ruimtelijk-economische structuur voor de aanwezige

topsectoren ligt hier een grote ontwikkelingskans. De fysiek-ruimtelijk opgave is nog niet duidelijk en zal worden onderzocht in het nog uit te voeren MIRT onderzoek. De regio is trekker van het onderzoek, waaraan de ministeries van EL&I en IenM zullen meewerken.

Waterveiligheid Maasvallei / Ooijen-Wanssum / gebiedsontwikkeling Maasplassen inclusief Deltaprogramma

De opgave is om de hoogwaterbescherming in de Maasvallei op orde te brengen en te houden. Dit wordt aangepakt in drie trajecten:

1. Het afronden van het project Maaswerken. Het realiseren van de al geplande rivierverruiming en van de prioritaire kademaatregelen.
2. De aanvullende werkzaamheden om het overeengekomen beschermingsniveau van 1/250 per jaar in het Maasdal te bereiken. Deze worden in beeld gebracht op basis van het resultaat uit de derde ronde toetsen op veiligheid, waarin de Limburgse waterkeringen voor het eerste maal zijn getoetst.
3. De lange termijn opgave voor het Maasdal. Dit wordt uitgewerkt in het Deltaprogramma; het deelprogramma Rivieren komt hierover in 2014 met een advies. Rijk en regio willen de problematiek integraal benaderen. De oplossing van de Grensmaas-problematiek heeft voor het Rijk de hoogste prioriteit.

Het gebiedsontwikkelingsproject Ooijen-Wanssum realiseert de 1/250 per jaar opgave in het plangebied en draagt bij aan de lange

termijn opgave in het Maasdal. De gebiedsontwikkeling Maasplassen in samenhang met de N280 verkeert in de startfase.

Overige gebiedsopgaven

Stedelijke regio Zuid-Limburg

Zuid-Limburg is een stedelijke regio met vier belangrijke sectoren: Chemie, Life Sciences (medisch), Energie en Logistiek. Brandpunt vormt de campusontwikkeling Zuid-Limburg rondom Chemelot in Sittard-Geleen en het medisch cluster in Maastricht, met een strategische verbinding naar Brainport Eindhoven en een verbinding naar het grensoverschrijdend science- en businesspark Avantis. Daarnaast speelt in Zuid-Limburg de demografische omslag nu al sterk. Het inzetten op de economische potenties van Limburg vergt onder meer een internationaal georiënteerd kennisklimaat, met een voldoende omvangrijk en gekwalificeerd arbeidspotentieel en een aantrekkelijke woon-, werk- en leefomgeving. Investerings in Zuid-Limburg hebben zo een dubbel rendement; namelijk versterking van de regionale en nationale economie en aanpak van de krimpproblemen. Belangrijke opgave is de bundeling van krachten tussen Maastricht-Heuvelland, Parkstad en de Westelijke Mijnstreek en het daarbij in samenhang met Aken/Luik/Hasselt gezamenlijk bieden van een breed en aantrekkelijk aanbod aan wonen, werken en voorzieningen. Het voortouw voor deze opgave ligt bij de regio.

MIRT Onderzoeken

Naam	Aanleiding en doel	Planning	Betrokkenen
Gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum	Anticiperen op gevolgen van verwachte hogere rivierafvoeren voor de veiligheid en benutten van kansen voor de ruimtelijke kwaliteit door integrale gebiedsontwikkeling van de oude Maasarm. Inzicht krijgen in integrale combinaties voor ruimtelijke ontwikkelingen en veiligheid. Onderzoek naar mogelijkheden voor financiële uitvoerbaarheid van gebiedsontwikkeling.	Voortgang in het bestuurlijk overleg MIRT najaar 2011	IenM, provincie Limburg, waterschappen, gemeenten, maatschappelijke organisaties, Deltaprogramma Rivieren
Greenport Venlo	Momenteel is de integrale gebiedsopgave voor greenport Venlo (topsectoren i.c.m. multimodale draaischijf) onvoldoende duidelijk. Het MIRT-onderzoek moet hier meer duidelijkheid over verschaffen.	Najaar 2012	Gemeente Venlo (trekker), provincie Limburg, Rijk (EL&I, IenM)

Economie

- Greenport
- Havenontwikkeling
- Versterking kennis en innovatie
- Zonne-energie
- Life Sciences
- Chemie
- Agrofood
- Leisure-ontwikkeling
- Multimodaal logistiek bedrijventerrein

Woningbouw

- Intensivering/ Transformatie
- Stedelijke vernieuwing
- Extensivering

Bereikbaarheid

- Planstudie
- Spoor
 - HOV
 - Hoofdwegennet
 - Onderliggend wegennet

Verkenning

- Spoor / HOV
- Hoofdwegennet

Overig

- Waterwegen > transportas

Bestaand

- Spoor
- Hoofdwegennet

Natuur & Landschap

- Nationaal Landschap
- Nationaal Park
- Verhogen kernkwaliteiten

Groenblauwe structuren

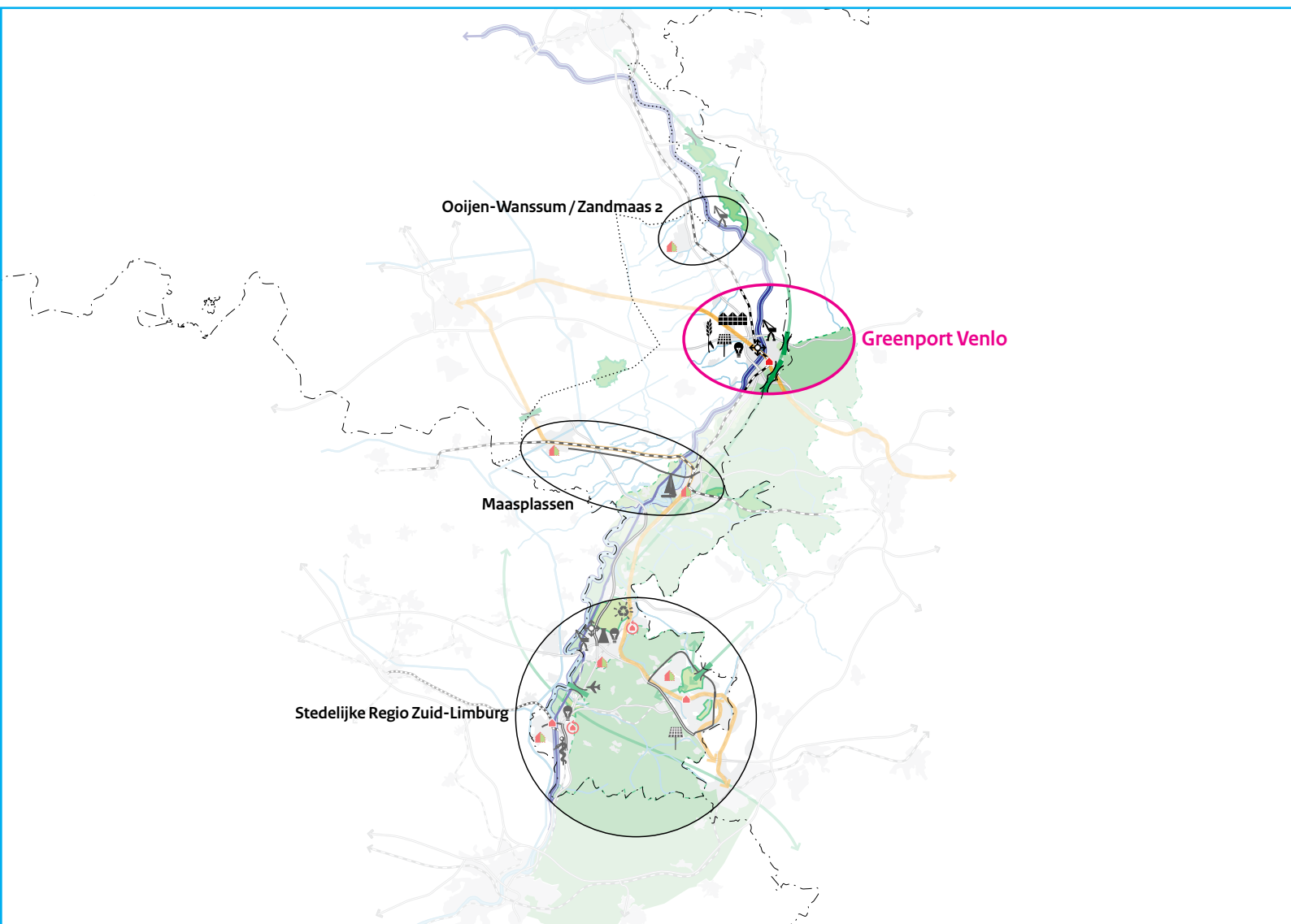
- Versterken natuur- en recreatiekwaliteit
- Groenverbinding
- Flora- en faunapassage

Duurzaamheid & Klimaatbestendigheid

- Waterveiligheid > waarborgen primaire veiligheid
- Energiemaatregelen
- Zonne-energie

Algemeen

- Prioritaire gebiedsopgaven
- Overige gebiedsopgaven
- Grens landsdeel



PLANSTUDIE

PAG

- | | |
|---|-----|
| 1) Maasroute, modernisering fase 2
(verbreding Julianakanaal (aanvulling III)) | 261 |
| 2) Quickscan Decentraal Spoor Nijmegen-Roermond | 259 |
| 3) Ruimtelijk mobiliteitspakket Maastricht-Noord | 260 |

REALISATIE

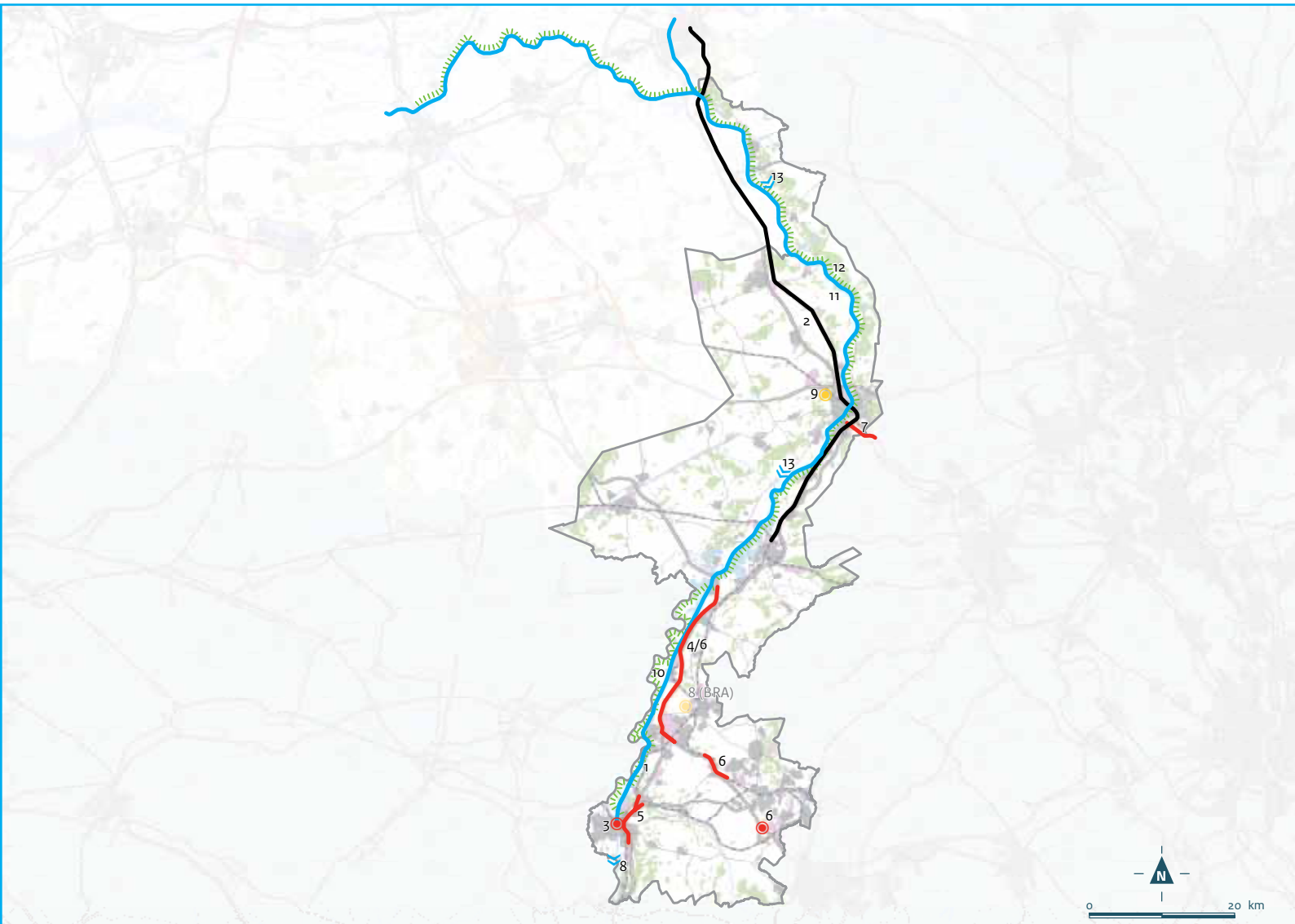
PAG

- | | |
|-------------------------------------|-----|
| 4) Az Maasbracht-Geleen | 254 |
| 5) Az Passage Maastricht | 255 |
| 6) Az/A76 Maatregelenpakket Limburg | 256 |
| 7) A74 Venlo | 258 |
| 8) Bouw vierde sluisolk Ternaaien | 262 |
| 9) Greenport Venlo (Klavertje 4) | 265 |
| 10) Grensmaas | 252 |
| 11) Maasroute, modernisering fase 2 | 263 |
| 12) Zandmaas | 253 |

BEHEER & ONDERHOUD

PAG

- | | |
|------------------------------------|-----|
| 13) Maas (baggeren en kunstwerken) | 264 |
|------------------------------------|-----|

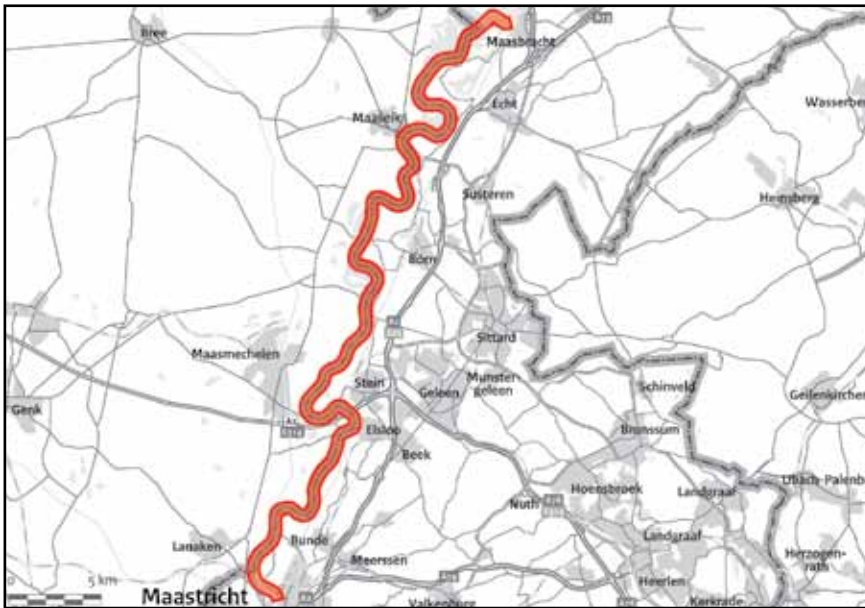


- ● wegen
- spoor / OV
- vaarwegen
- >> sluis
- integrale / multimodale ontwikkelingen
- - - - - waterbeheer / natte natuur

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

Grensmaas

Gebied	Limburg
Onderwerp	Waterkeren
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave De hoogwaters op de Rijn en Maas in 1993 en 1995 leverden veel overlast en schade op. Na deze hoogwaters presenteerde het kabinet in februari 1995 het Deltaplan Grote Rivieren. Het Grensmaasproject, dat al in 1992 was gestart onder het motto ‘Groen voor Grind, een mooie ruil’, kreeg hiermee de doelstelling hoogwaterbescherming erbij. Het Deltaplan Grote Rivieren is de basis voor de planvorming van de Grensmaas.

Oplossing Reductie van de wateroverlast in de gebieden achter de kaden tot een beschermingsniveau van 1:250, via verlaging van de hoogwaterstanden in de Maas. Dit wordt bewerkstelligd door rivierverruimende maatregelen, waardoor tegelijkertijd natuurontwikkeling, ecologisch herstel en grindwinning plaatsvinden.

Planning

Projectbesluit: 2003

Start realisatie: 2005

Oplevering:

2017 hoogwaterbescherming (met uitzondering van de sluitstukkaden: 2020)

2018 natuur

2022 grindwinning en oplevering

Financiën Taakstellend budget: € 72 mln. Bijdragen van derden nog bij te dragen: € 7 mln (convenantpartner EL&I). Project maakt deel uit van het programma Maaswerken.

Politiek/bestuurlijk Convenanten: eindplan Grensmaas is december 2001 geaccordeerd door de betrokken partijen (voormalig Verkeer en Waterstaat, LNV en provincie Limburg). Het eindplan is met een bijbehorende concept uitvoeringsovereenkomst aangeboden aan het uitvoerende Consortium Grensmaas dat op basis daarvan een concept uitvoeringsplan heeft opgesteld. Met het consortium is daarvoor een intentieovereenkomst getekend. Op 1 juli 2005 is de uitvoeringsovereenkomst tussen overheden en consortium getekend en heeft de provincie Limburg het Provinciaal Omgevingsplan (POL) Grensmaas vastgesteld. In februari 2007 heeft de Raad van State alle tegen het POL Grensmaas ingestelde beroepen ongegrond verklaard. Daarmee is dit POL onherroepelijk geworden. De hoofdvergunningen zijn in december 2007 onherroepelijk geworden. In 2008 is het consortium op de eerste locaties gestart met uitvoerende werken.

Uitvoering Maaswerken is onderdeel van het Deltaprogramma met behoud van eigen sturing, organisatie en financiering.

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						•
Financiën			•		•	•
Pol./Best.		•	•			

Toelichting op de wijzigingen

2008: POL Grensmaas is in februari 2007 onherroepelijk geworden.

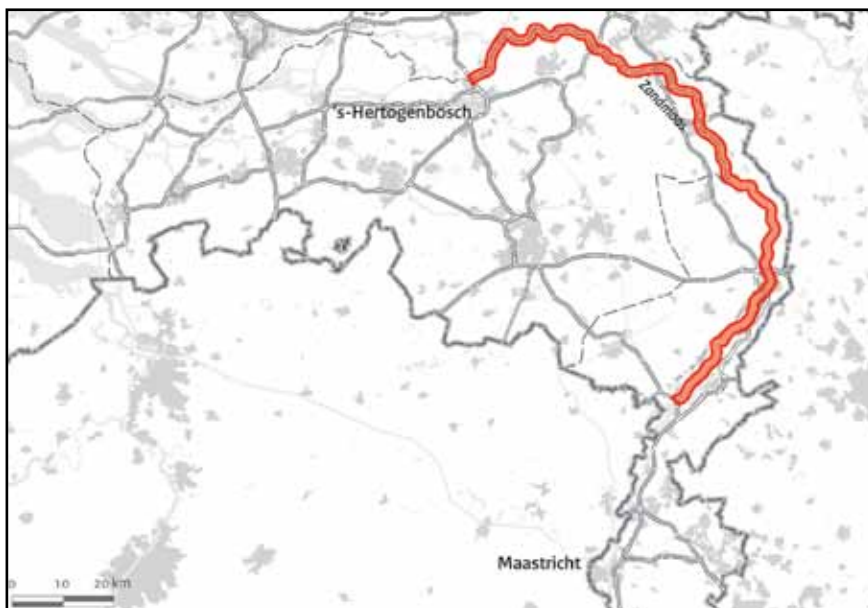
2009: de hoofdvergunningen zijn in december 2007 onherroepelijk geworden. In 2008 is het consortium op de eerste locaties gestart met uitvoerende werken.

2011: binnen het Maaswerkenbudget is € 5,3 mln overgeheveld van Zandmaas naar Grensmaas, in verband met scopeuitbreiding Grensmaas. Daarnaast is de bijdrage van de provincie Limburg ontvangen. De gevoerde discussie rondom de sluitstukkaden zorgt ervoor dat de hoogwaterbescherming uiterlijk in 2020 gerealiseerd kan zijn.

2012: de projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 84 mln).

Zandmaas

Gebied	Limburg
Onderwerp	Waterkeren
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave De hoogwaters op de Rijn en Maas in 1993 en 1995 leverden veel overlast en schade op. Na deze hoogwaters presenteerde het kabinet in februari 1995 het Deltaplan Grote Rivieren. Dit plan is de basis voor de planvorming van de Zandmaas.

Oplossing Het Zandmaastraject is 150 km lang en loopt van Linne tot Hedel. De maatregelen die plaatsvinden vinden, zijn vervat in het Tracébesluit Zandmaas/ Maasroute en in het streekplan POL Zandmaas. Met de uitvoering van de maatregelen die onderdeel uitmaken van het project Zandmaas wordt in 2015 aan de bevolking achter de kaden van de Zandmaas een hoogwaterbescherming geboden van 1:250 en wordt beperkt natuur ontwikkeld. Maatregelen gericht op hoogwaterbescherming zijn verbreding, verdieping, retentie, hoogwatergeulen en kadeverhoging. Bij de Zandmaas, waarvoor door de conventpartners middelen zijn gereserveerd, ligt het accent op het zo snel mogelijk realiseren van de hoogwaterbescherming (opdrachtgever IenM).

Planning

Tracébesluit: 2002

Start realisatie: 2002

Oplevering: 2017 (met uitzondering van de

sluitstukkaden: 2020)

Financiën Taakstellend budget: € 397 mln. Bijdragen van derden: € 8 mln (convenantpartners EL&I en provincie Limburg). Project maakt deel uit van het programma Maaswerken.

Politiek/bestuurlijk Toezegging: de politieke toezegging is om voor 1 januari 2008 aan 70% van de bevolking achter de kades in de Zandmaas een hoogwaterbescherming te bieden van 1:250 per jaar.

Uitvoering Maaswerken is onderdeel van het Deltaprogramma met behoud van eigen sturing, organisatie en financiering.

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning					•	
Financiën			•		•	•
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

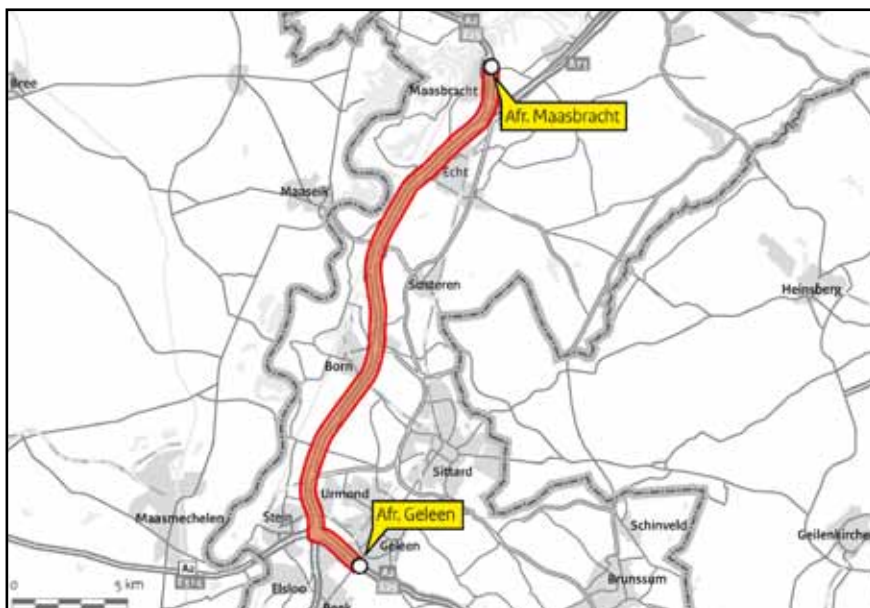
2009: het budget is aangepast door extra ontvangsten van derden.

2011: binnen het Maaswerkenbudget is € 5,3 mln overgeheveld van Zandmaas naar Grensmaas in verband met scopeuitbreiding Grensmaas. De bijdrage van derden is aangepast in verband met grondaankopen LNV. De gevoerde discussie rondom de sluitstukkaden zorgt ervoor dat de hoogwaterbescherming uiterlijk in 2020 gerealiseerd kan zijn.

2012: de projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD bijdragen (€ 132 mln).

A2 Maasbracht-Geleen

Gebied	Limburg
Onderwerp	Hoofdwegen
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave De groei van het verkeer op dit traject leidt op termijn tot verkeersafwikkelingsproblemen.

Oplossing Het project betreft projectonderdelen in de corridor van noord naar zuid: A2 Maasbracht-A2 Urmond-knooppunt Kerensheide-A76 Geleen. Als onderdeel van A2/A76 Maatregelenpakket Limburg (zie desbetreffende projectblad) wordt op het traject A2 St Joost-Urmond in zuidelijke richting een spitsstrook aangelegd. Het project A2 Maasbracht-Geleen betreft:

- een spitsstrook in noordelijke richting op het traject A2 St Joost-Urmond (gereed);
- een permanente rijstrook in twee richtingen tussen A2 Urmond en A76 Geleen;
- aanpassen van het knooppunt Kerensheide.

Planning

Spitsstrook Maasbracht-Geleen
Wegaanpassingsbesluit: 2010
Start realisatie: 2011
Oplevering: 2011-2013

Financiën Het taakstellend budget is € 169 mln voor de spitsstrook (spoedaanpak).

Politiek/bestuurlijk In het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2008 zijn met de regio afspraken gemaakt om al eerder een spitsstrook in noordelijke richting te realiseren (naast de spitsstrook in zuidelijke richting uit het Maatregelenpakket Limburg) en de noodzaak van een definitieve oplossing tussen Maasbracht en Urmond opnieuw af te wegen voor de periode 2016-2018, als de verkeersafwikkeling daartoe aandacht geeft. In het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2009 zijn verdere afspraken gemaakt met de regio. De Tweede Kamer heeft in 2011 de motie De Jong (TK 32500A, nr. 91) aangenomen om bovenstaande afspraken na te komen.

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen		•				
MIRT fase						•
Opgave						
Oplossing						
Planning	•	•	•			
Financiën						•
Pol./Best.				•		

Toelichting op de wijzigingen

2007: conform afspraak uit het bestuurlijk overleg over het MIT 2006 worden de mogelijkheden van de versnelling van het project gezamenlijk onderzocht.

2008: de studie wordt voortgezet; de richtlijnen zijn verschenen in maart 2007.

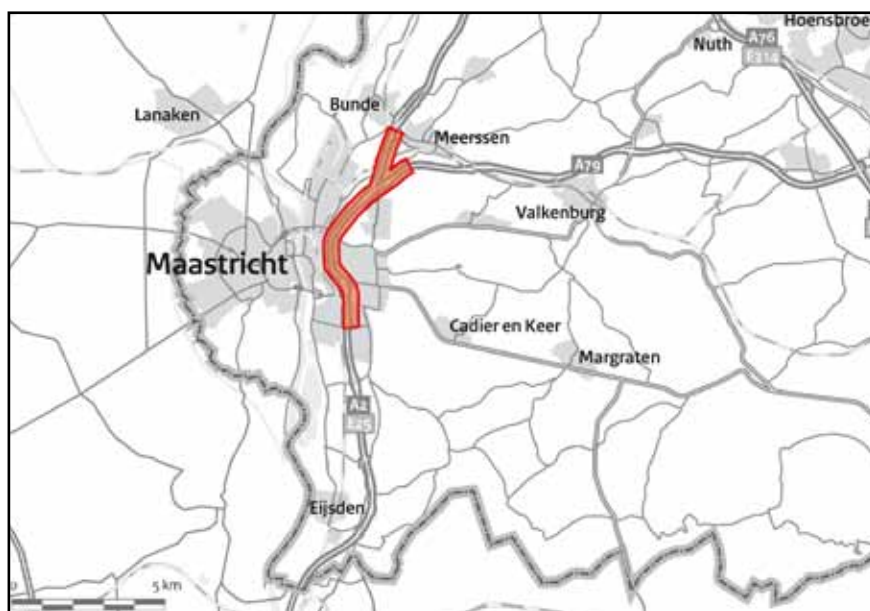
2009: het project is als gevolg van onderzoek naar luchtkwaliteit vertraagd.

2010: in de bestuurlijke overleggen MIRT najaar 2008 en voorjaar 2009 zijn afspraken gemaakt over de oplossingen en het tijdschema. Uitgangspunt blijft realisatie van de definitieve verbreding van het volledige traject van 2x2 naar 2x3 in 2016, als de verkeersafwikkeling dat nodig maakt. Het gedeelte Geleen-Urmond is onderdeel van de spoedaanpak en wordt reeds in beide richtingen structureel aangepakt.

2012: het project gaat over naar de realisatiefase. De projectkosten zijn aangepast door de bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 22 mln).

A2 Passage Maastricht

Gebied	Limburg
Onderwerp	Hoofdwegen
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave Doordat de A2 de stad Maastricht doorkruist is een meervoudige problematiek van verkeersafwikkeling, bereikbaarheid, kwaliteit leefomgeving, veiligheid, barrièrewerking en stedelijk ruimtegebruik rond de A2 ontstaan.

Oplossing De volgende maatregelen worden genomen:

- Volledige verknoping A2 en A79
- Nieuwe verbindingsweg tussen A2/A79 en bedrijventerrein Beatrixhaven
- Meer groen en recreatie in Landgoederenzone
- Tunnel tussen knooppunten Geusselt en Europaplein
- Parklaan bovenop tunnel
- Nieuwe stadsentrees bij Geusselt en Europaplein

Planning

Tracébesluit: 2010
Start realisatie: 2011
Openstelling: 2016

Financiën De taakstellende bijdrage van het Rijk aan het project bedraagt € 565 mln. De regio draagt € 144 mln bij aan het project, inclusief een vastgoedpotentie. Tevens wordt samenwerking gezocht met private partijen.

Politiek/bestuurlijk Convenanten: op 15 januari 2003 is een bestuursovereenkomst ondertekend. Op 7 december 2005 is de eerste aanvullende bestuursovereenkomst

getekend, de tweede op 22 februari 2006. Op 29 juni 2006 is de samenwerkingsovereenkomst getekend, een trechteringsbesluit genomen en gekozen voor nadere uitwerking van een tunnelalternatief onder bestaand tracé. Op basis van de consultatie is door de bestuurlijke partijen bevestigd dat de eind 2008 door de marktpartijen aangeboden plannen binnen de vooraf vastgelegde bestuurlijke kaders passen.

Uitvoering Bij dit project worden integrale projectontwikkeling (gebied, vastgoed en infrastructuur), procedurele vervlechting (Tracéwet en Ruimtelijke ordening) en innovatieve aanbesteding (vroegtijdige inschakeling van de markt) toegepast. In 2006 is de PPC uitgevoerd. Op basis daarvan is gekozen voor een DB-contract. Op 25 juni 2009 is het project gegund. Het gegunde integrale plan wordt door het consortium nader uitgewerkt tot OTB- en Bestemmingsplan detailniveau. De voorbereidende uitvoeringswerkzaamheden zijn begin 2011 gestart.

File Top 50 Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van knelpunt 25 uit de File Top 50.

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen					•	
MIRT fase						•
Opgave						
Oplossing						
Planning	•					
Financiën	•			•		
Pol./Best.	•					

Toelichting op de wijzigingen

2007: de oplevering van het project is drie jaar vertraagd door:

- Het besluit in 2005 om het MER in twee fasen op te stellen, waarbij trechtering van de alternatieven na de eerste fase plaats vindt, in plaats van volgens de richtlijnen voor het MER.
- Uitsstel van de marktbenadering tot nadat bestuurlijke afspraken zijn gemaakt over een budgettair tekort en het omgaan met risico's. De afspraken zijn vastgelegd in een samenwerkingsovereenkomst die 29 juni 2006 is getekend.

De budgetverhoging (€ 202 mln) is veroorzaakt door het toevoegen van het BTW component, de toevoeging van de planstudiekosten, een aanvullende risicovoorziening voor de problematiek ten aanzien van grondwater en lucht en een scopewijziging.

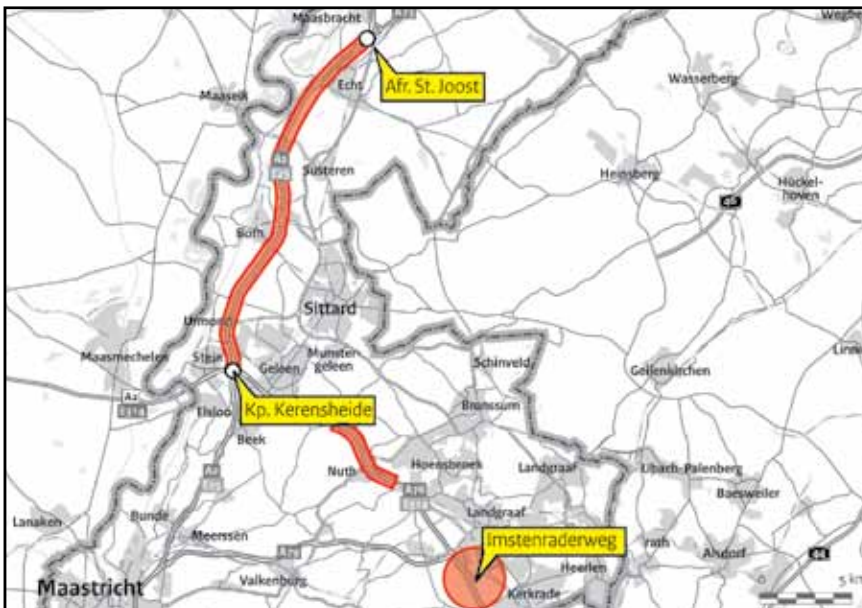
2010: de innovatieve aanpak vraagt om budgettaire kadering vooraf. In dat verband zijn de bijdragen van de partners vanaf peildatum april 2007 waarde vast gemaakt.

2011: het OTB is in juni 2010 vastgesteld.

2012: het Tracébesluit is in december 2010 vastgesteld. Het project gaat over naar de realisatiefase.

A2/A76 Maatregelenpakket Limburg

Gebied	Limburg
Onderwerp	Hoofdwegen
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave Sinds de openstelling van de A73 treedt er filevorming op de A2 op door capaciteitsproblemen op de A2 tussen St. Joost en het knooppunt Kerensheide. Door de toekomstige aanleg van de buitenring Parkstad is de capaciteit van de aansluiting Nuth op de A76 te klein. De binnenring Parkstad is nog niet aangesloten op de A76.

Oplossing De maatregelen bestaan uit:

- Het aanleggen van een spitsstrook in zuidelijke richting op de A2 tussen de aansluiting St. Joost en de aansluiting Urmond.
- Het aanpassen van de aansluiting Nuth op de A76 tussen Nuth en Nuth-Oost.
- Het afsluiten van de aansluiting Nuth en Schinnen op de A76. De nieuwe aansluiting zal via een turboverkeersplein worden aangesloten op de Buitenring Parkstad.
- Het aanleggen van de aansluiting Imstenraderweg op de A76.

Planning

Spitsstrook A2 St. Joost-Urmond:

Start realisatie: 2010

Openstelling: 2010

Aansluitingen A76 bij Imstenraderweg:

Projectbesluit: nader te bepalen

Start realisatie: nader te bepalen

Oplevering: nader te bepalen

Aansluiting A76 bij Nuth:

Start realisatie: 2012/2013

Oplevering: 2015

Financiën Taakstellend budget voor dit pakket is € 108 mln.

Politiek/bestuurlijk Over het project Aansluiting A76 bij Nuth zijn in 2010 bestuurlijke afspraken gemaakt. Deze zijn vastgelegd in het convenant: 'Bereikbaarheidsimpuls Limburg'. De regio realiseert dit project voor € 63,5 mln. Dit bedrag bevat ook de voorbereidingskosten (incl. planstudiekosten).

Uitvoering In 2006 is een PPC uitgevoerd. De verschillende projectonderdelen worden afzonderlijk in de markt gezet, omdat de onderdelen in tijd, plaats en omvang van elkaar verschillen (DB-contract).

File Top 50 Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van knelpunt 50 uit de File Top 50.

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing			•			
Planning	•			•		
Financiën		•			•	•
Pol./Best.					•	

Toelichting op de wijzigingen

2007: definitieve oplossing Maasbracht-Geleen zal versneld aangelegd worden met versnellingsprijs (2013).

2008: de oplossing voor de aansluiting van de Parkstad buitenring op de A76 bij Nuth is onvoldoende probleemoplossend. Er wordt een Tracéwetprocedure gestart. De regio zal € 10 mln bijdragen, a.g.v. de motie Dijsselbloem.

2009: het project spitsstrook A2 en aansluitingen A76 bij Imstenraderweg is als gevolg van onderzoek naar luchtkwaliteit vertraagd.

2010: TB spitsstrook A2 vertraagd door overgang nieuwe wetgeving. Oplevering is versneld.

2011: de mijlpalen van het project Imstenraderweg zijn afhankelijk van bestuurlijke overeenstemming. Hierop is nog geen zicht. In 2010 is het budget met het convenant: 'Bereikbaarheidsimpuls Limburg' opgehoogd naar € 111,5 mln.

2012: de projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 5 mln).



A74 Venlo

Gebied	Limburg
Onderwerp	Hoofdwegen
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave Het betreft hier een ontbrekende schakel tussen het Nederlandse en het Duitse hoofdwegenet.

Oplossing In de huidige situatie wordt het verkeer naar (Zuid-)Duitsland afgewikkeld via de kern van Venlo. In 2002 is het volgende standpunt ingenomen: een weg met 2x2 rijstroken die de verbinding vormt tussen de A73 en de Duitse BAB61.

Planning

Tracébesluit: 2010
Start realisatie: 2010
Openstelling: 2012

Financiën Taakstellend budget: € 130 mln incl. bijdragen aan Duitsland en bijdragen van derden).

Politiek/bestuurlijk Convenanten: eind 1999 was met de provincie Limburg een overeenkomst gesloten voor een pakket van rijksprojecten en provinciale projecten. Hierin zijn afspraken over de financiering van de A74 opgenomen.

In 2005 is een verdrag met Duitsland afgesloten waarin afspraken zijn vastgelegd over de grensoverschrijdende aspecten van het project.

In 2010 zijn afspraken gemaakt over aanvullende mitigerende maatregelen. Dit is vastgelegd in het convenant 'bereikbaarheidsimpuls Limburg'.

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen			•		•	
MIRT fase						•
Opgave						
Oplossing						
Planning	•	•	•			
Financiën						•
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2007: door problematiek rond luchtkwaliteit is de oplevering van het project vertraagd.

2008: het project heeft vertraging ondervonden als gevolg van optimalisaties en verbeteringen in de verkeersmodellen.

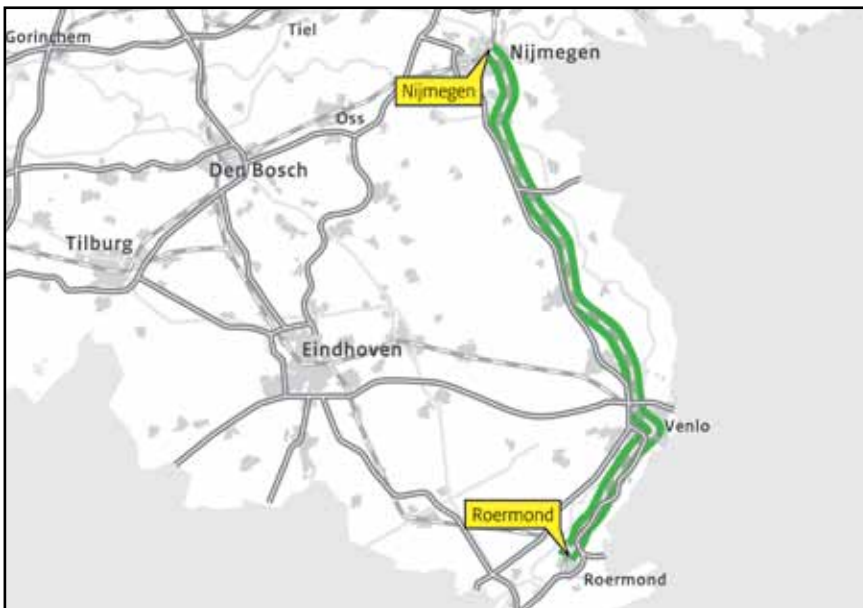
2009: de planstudie is als gevolg van onderzoek naar luchtkwaliteit vertraagd.

2011: de gunning van de realisatieovereenkomst heeft op 5 maart 2010 plaatsgevonden. Het Tracébesluit is op 9 augustus 2010 vastgesteld.

2012: het project is overgegaan naar de realisatiefase. De projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigings-systeem van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 6,5 mln).

Quickscan Decentraal Spoor: Nijmegen-Roermond

Gebied	Limburg
Onderwerp	Spoorwegen personen
Ministerie	IenM
Fase	Planstudie



Opgave Op een aantal gedecentraliseerde spoorlijnen is sprake van sterke vervoersgroei en hebben enkele decentrale overheden meer ambitie met het gedecentraliseerde spoorvervoer voor reizigers dan mogelijk is met de beschikbare capaciteit. Mede naar aanleiding hiervan is in 2008 een quick scan naar de marktontwikkelingen in het personenvervoer op gedecentraliseerde spoorlijnen uitgevoerd. Uit deze quick scan bleek dat onder andere de punctualiteit op de lijn Roermond-Nijmegen onvoldoende is.

Oplossing ProRail heeft op basis van een effectiviteitsanalyse in beeld gebracht welke maatregelen nodig zijn ter verbetering van de punctualiteit. Voor de lijn Roermond-Nijmegen betreft dit:

- Snelheidsverhoging Blerick-Venray
- Sneller binnenrijden emplacement
- Snelheidsverhoging Venlo-Roermond
- Aanleg snelwissel bij Reuver
- Aanleg dubbelspoor bij Reuver

Op deze lijn worden ook in Gelderland maatregelen getroffen, zie hiervoor het projectblad Quickscan Decentraal Spoor: Oost-Nederland.

Planning Oplevering: divers, te realiseren tussen 2011-2013.

Financiën De taakstellende rijksbijdrage voor de Quickscan maatregelen is vastgesteld op in totaal € 54,4 mln (incl. BTW). Hiervan is € 17,65 mln (incl. € 1,65 mln voor het Gelderse deel van deze lijn) bestemd voor de maatregelen op de lijn Roermond-Nijmegen, welke via de BDU aan de provincie Limburg wordt beschikt.

De maatregelen worden voor 50% door de decentrale overheden betaald: provincie Limburg draagt €16 mln bij.

Politiek/bestuurlijk

Moties: de Tweede Kamer heeft eind 2007 verzocht tot de uitvoering van een quick scan naar de markt en capaciteit op de regionale spoorlijnen (Anker en Koopmans, TK 31200 XII, nr 55). In september 2008 is het eindrapport opgeleverd en aan de Tweede Kamer verstuurd (TK 31305 XII, nr 80 als onderdeel van de Mobiliteitsaanpak).

Amendement Cramer ter verbetering van het regionale OV (TK 31474 XII, nr 10).

In de bestuurlijke overleggen MIRT voor- en najaar 2009 hebben Rijk en regio afspraken gemaakt over de te nemen maatregelen en de gezamenlijke (50/50) financiering op basis van taakstellende budgetten.

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen					•	
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2011: het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Ruimtelijk mobiliteitspakket Maastricht-Noord

Gebied	Limburg
Onderwerp	Regionale/lokale infrastructuur
Ministerie	IenM
Fase	Planstudie



Opgave Voor de verdere ontwikkeling van Maastricht-Noord is een verbetering van de Maaskruisende bereikbaarheid en de daarmee samenhangende leefbaarheid van belang. De focus ligt hierbij op een versnelde verbetering van de Noorderbrug en het versterken van de alternatieve vervoerwijken. Voor de ruimtelijke ontwikkeling van Maastricht-Noord is de afgelopen jaren een planvormingstraject doorlopen met de gebiedsontwikkeling Belvédère (zie hiervoor het desbetreffende projectblad). De privaat-publieke samenwerking is vormgegeven in de vorm van een Wijk in Ontwikkelingsmaatschappij (WOM Belvédère).

Oplossing De gemeente Maastricht heeft samen met de provincie Limburg en het Rijk afgesproken meerdere opties uit te werken om te komen tot een keuze voor het meest kosteneffectieve maatregelenpakket. Deze optie wordt geplaatst in het bredere perspectief van de ruimtelijke ontwikkeling van Maastricht-Noord. De verbetering van het Noorderbrugtracé wordt gecombineerd met een pakket van maatregelen gericht op het stimuleren en versterken van het openbaar vervoer en het langzaam verkeer, geflankeerd door een sturend parkeerbeleid.

Planning

Projectbesluit: 2010
Start realisatie: 2014
Oplevering: 2018

Financiën In het convenant 'Bereikbaarheidsimpuls Limburg' is overeengekomen dat het Rijk in totaal € 94 mln reserveert. Hiervan is € 10 mln beschikbaar gesteld in het kader van het Nota Ruimtebudget (Belvédère) en € 24 mln in het kader van het Actieprogramma Regionaal Openbaar Vervoer. Naast de rijksbijdrage van € 60 mln voor het ruimtelijk pakket Maastricht-Noord, hebben de gemeente Maastricht en provincie Limburg zich garant gesteld voor de regionale bijdrage.

Politiek/bestuurlijk In de bestuurlijke overleggen MIRT voorjaar en najaar 2009 is afgesproken dat de onlosmakelijke samenhang tussen de deelprojecten van de benuttingsvariant moet worden aangetoond. In het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2010 zijn afspraken gemaakt over de te onderzoeken varianten en de financiering. Convenant: de afspraken uit het bestuurlijk overleg voorjaar 2010 zijn in juni 2010 vastgelegd in het convenant 'Bereikbaarheidsimpuls Limburg'.

Uitvoering In de voorbereiding wordt ook onderzocht of aanbesteding door middel van Design en Construct (D&C) of andere vormen van Publiek Private Samenwerking (PPS) mogelijk is. De gemeente Maastricht is verantwoordelijk voor dit project.

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning		•	•		•	
Financiën			•		•	•
Pol./Best.				•	•	

Toelichting op de wijzigingen

2008: projectbesluit en andere mijlpalen zijn 1 jaar vertraagd omdat planstudie door de gemeente Maastricht later wordt opgeleverd.

2009: projectbesluit en andere mijlpalen zijn 1 jaar vertraagd omdat het noodzakelijke bestuurlijke besluitvormingsproces nog niet is opgestart. Projectramingen zijn aangepast op basis van de concept-planstudie eerste kwartaal 2008. In het bestuurlijk overleg MIRT najaar 2009 zijn afspraken gemaakt over de uit te werken varianten.

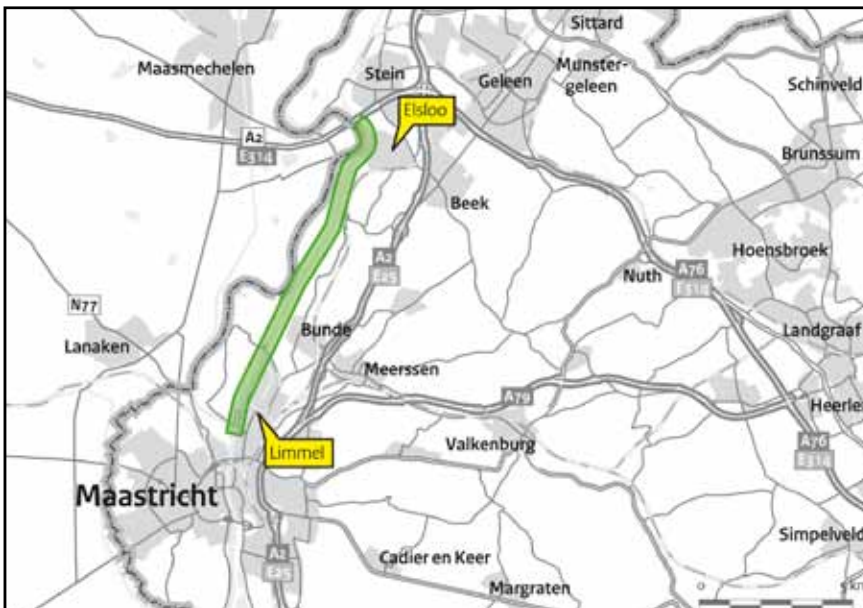
2010: in het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2010 zijn afspraken gemaakt over het vervolgtraject.

2011: in juni 2010 zijn in het convenant 'Bereikbaarheidsimpuls Limburg' afspraken gemaakt over de rijksreserveering voor het project.

2012: de rijksbijdrage wordt via de BDU uitkeerd.

Maasroute, modernisering fase 2 (verbreding Julianakanaal (aanvulling III))

Gebied	Limburg
Onderwerp	Hoofdvaarwegen
Ministerie	IenM
Fase	Planstudie



Opgave De groei van het goederenvervoer over water alsmede de schaalvergroting leiden tot lange wachttijden bij de sluisen. Tevens vormt het huidige vaarwegprofiel een knelpunt voor een efficiënte verkeersafwikkeling.

Oplossing Het project Maasroute (MoMaRo fase 2, verbreding Julianakanaal (aanvulling III)) heeft tot doel:

- Het aanleggen van twee passeervakken in het Julianakanaal tussen Limmel en Elsloo en het verruimen van de bocht bij Elsloo.
- Het invoeren van een verkeersmanagementvariant op het Julianakanaal.

Planning

Tracébesluit: 2009
Start realisatie: 2011
Oplevering: 2017

Financiën Taakstellend budget: € 65 mln.

Politiek/bestuurlijk De aanpassing van het Julianakanaal tussen Limmel en Elsloo, inclusief de bocht Elsloo, bevindt zich nog in de planstudiefase doordat het Tracébesluit Zandmaas/Maasroute voor dit deel was afgewezen door de Raad van State.

De vaststelling van het Tracébesluit Zandmaas-Maasroute aanvulling III heeft plaatsgevonden in het najaar van 2009. Het besluit heeft ter inzage gelegen. In het najaar van 2010 is het tracébesluit onherroepelijk geworden. Het project zal in de tweede helft van 2011 naar de realisatiefase gaan. De aanpassing vormt een integraal deel van het project Maasroute en vormt de grensoverschrijdende component van het project die maakt dat Maasroute is aangewezen als Europees prioritair project.

Uitvoering Realisatie zal zijn op basis van een geïntegreerd Design- en Construct-contract (D&C-contract).

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen		•	•			
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning		•	•			
Financiën			•			•
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

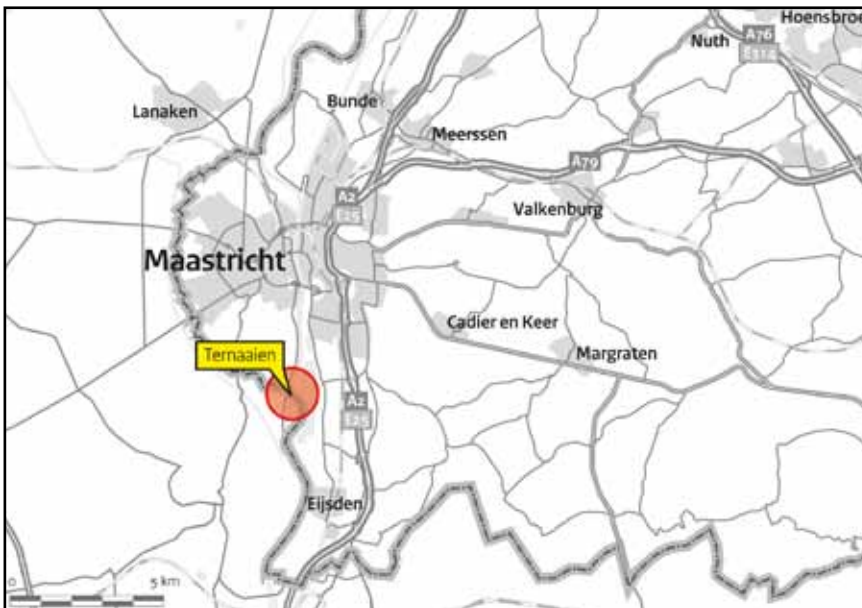
2008: 'Maasroute, modernisering fase 2' is overgegaan naar de realisatiefase. Omdat een deel van het project is afgewezen door de Raad van State is dit deel in de planstudiefase gebleven.

2009: het Ontwerp Tracébesluit is in maart 2008 door de minister van VROM en de staatssecretaris van VenW ondertekend. In dit OTB is een scopewijziging ten behoeve van het inpassen van verkeersmanagement opgenomen. Daarom is het taakstellend budget opgehoogd. Oplevering is verschoven naar 2017 vanwege aanpassing planning aan planning Grensmaasproject.

2012: de projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 14 mln). Het TB is eind 2010 onherroepelijk geworden.

Bouw vierde sluiskolk Ternaaien

Gebied	Limburg
Onderwerp	Hoofdvaarwegen
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave De scheepvaartverbinding tussen de Maasroute en het Albertkanaal (B), bestaande uit het sluiscomplex Ternaaien, heeft een te kleine schutcapaciteit, waardoor lange wachttijden voor de scheepvaart ontstaan. Bovendien is de betrouwbaarheid door één grote scheepvaartkolk kwetsbaar.

Oplossing Het vergroten van de schutcapaciteit door de bouw van een vierde sluiskolk met tegelijkertijd vergroting van de betrouwbaarheid.

Planning

Uitvoeringsbeslissing: 2011
Start realisatie: 2011
Oplevering: 2015

Financiën Het project zal door Nederland en België gezamenlijk worden gefinancierd. Bijdrage van Nederland aan de realisatie van de door België te bouwen vierde sluiskolk is € 9 mln plus 50% van de planstudiekosten zijnde € 2,5 mln. De Europese Commissie subsidieert de planstudie voor 50%. Er vindt gelijke verrekening plaats tussen Nederland en Wallonië van deze subsidie. Voor de uitvoering ontvangt de Waalse overheid een Europese subsidie van 30% van de aanlegkosten.

Politiek/bestuurlijk Toezeggingen: afspraken naar aanleiding van ministerieel overleg tussen Nederland en België d.d. 19 februari 2001 over de kolkbreedte en gelimiteerde Nederlandse bijdrage aan het project.

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen						
MIRT fase						•
Opgave						
Oplossing						
Planning			•		•	•
Financiën				•		
Pol./Best.				•		

Toelichting op de wijzigingen

2009: de MER is later dan verwacht opgeleverd door de Waalse projectleiding. In 2009 start het aanvragen van de benodigde Nederlandse vergunningen.

2010: project is vertraagd; naar verwachting zal Wallonië een besluit tot uitvoering nemen.

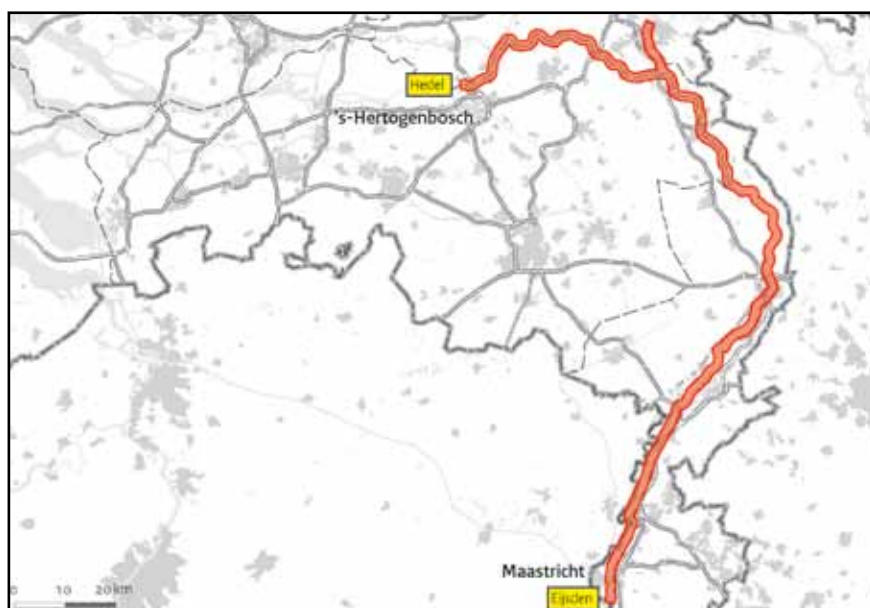
2011: uitvoeringsbesluit zal najaar 2010 worden genomen, waarna realisatie in 2011 start. In verband met Europese subsidie zal de aanleg worden versneld met als streefdatum voor oplevering december 2013.

2012: dit project is overgegaan naar de realisatiefase.

2012: het project is overgegaan naar de realisatiefase. Oplevering is vertraagd van eind 2013 naar begin 2015 vanwege vertraging in besluitvorming aanbestedingsprocedure door Wallonië. De gestelde termijn voor EU-subsidie is tevens verlengd naar 2015.

Maasroute, modernisering fase 2

Gebied	Limburg
Onderwerp	Hoofdvaarwegen
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave De groei van het goederenvervoer over water alsmede de schaalvergroting leiden tot lange wachttijden bij de sluisen. Tevens vormt het huidige vaarwegprofiel een knelpunt voor een efficiënte verkeersafwikkeling.

Oplossing Het project Maasroute (MoMaRo fase 2) heeft tot doel:

- Het realiseren van een veelwaardige klasse Vb vaarweg met een diepgang van 3,50 meter op de noord-zuidverbinding Weurt-Ternaaien. Dit ter accommodatie van de autonome groei van het transport over water, alsmede het accommoderen van de moderne scheepvaart.
- Het realiseren van een doorvaarthoogte op het traject Weurt-Born van 9,10 meter en een doorvaarthoogte van 7,00 meter op de trajecten Grave-Lith en Born-Ternaaien.
- Het bevorderen van betrouwbare reistijden door het verminderen van olopende wachttijden bij de sluisen door capaciteits-, beschikbaarheids- en/of verkeersmanagementmaatregelen, met name te Weurt, Heumen, Heel, Maasbracht en Born.

Planning

Tracébesluit: 2002

Start realisatie: 2005

Oplevering: na 2012

Financiën Taakstellend budget: € 601 mln.

Uitvoering Het project wordt in een aantal deelpakketten aanbesteed, het eerste pakket (Weurt) is in 2005 aanbesteed in E&C-vorm, de volgende pakketten worden aanbesteed in Design & Construct. In 2008 is een PPC uitgevoerd, maar er is nog geen besluit genomen over de contractvorm.

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen						
MIRT fase		•				
Opgave						
Oplossing	•					
Planning						
Financiën	•		•	•	•	•
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2008: project is, behalve aanvulling III (verbreding Julianakanaal), overgegaan naar de realisatiefase. Voor aanvulling III is een apart projectblad opgenomen.

2009: door scopewijziging bij de planstudie Verbreding Julianakanaal is budget overgeboekt naar de planstudie Verbreding Julianakanaal. Tevens is een efficiency taakstelling van € 5 mln ingeboekt.

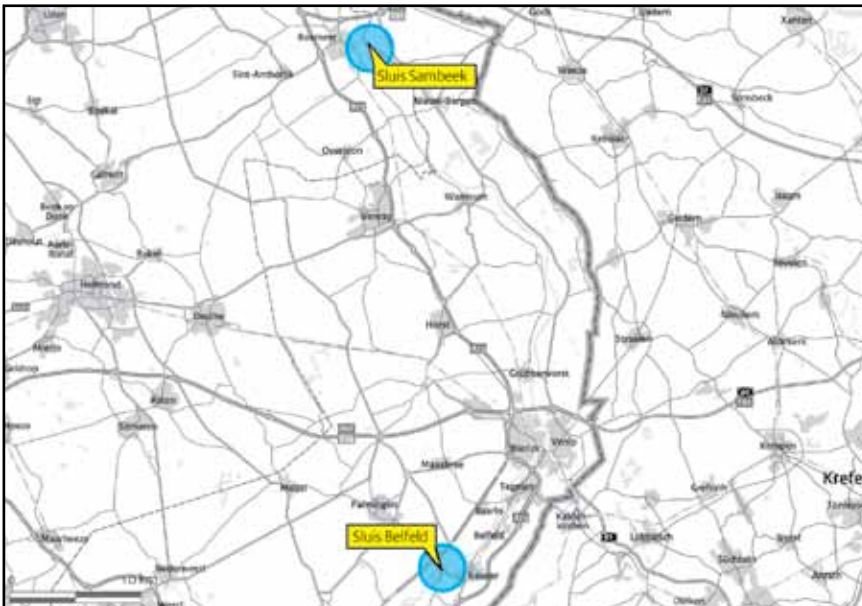
2010: november 2008 is de beschikking voor TEN-subsidie officieel ontvangen van de Europese Commissie (max. € 82 mln voor 2007-2013). Verder is t.b.v. efficiencyvoordelen besloten beheer en onderhoud mee te nemen bij de aanbesteding van een aantal maatregelen.

2011: van de TEN-subsidie is € 72 mln verwerkt in het taakstellend budget.

2012: de projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 81 mln). Het taakstellend budget is met € 40 mln verhoogd vanuit het budget voor Groot Variabel Onderhoud, in verband met het meenemen van enkele geplande onderhoudswerkzaamheden in het aanlegcontract van de Maasroute.

Maas (baggeren en kunstwerken)

Gebied	Limburg
Onderwerp	Hoofdvaarwegen
Ministerie	IenM
Fase	Beheer en onderhoud



Opgave Door grootschalige achterstand in het baggeronderhoud ontstonden in de voorhavens van de sluisen op de Maas en in de Maaskanalen nautische knelpunten in de vorm van onvoldoende vaardiepte en verminderde bevaarbaarheid. Ook diverse sluisen en stuwen waren door achterstallig onderhoud dringend aan renovatie toe. Onder andere kolken, deuren en hefinrichtingen, nivelleerinrichtingen, pompgemalen, besturing en bedieningsinstallaties moesten dringend worden aangepakt om de beschikbaarheid en bedrijfszekerheid op het vereiste niveau te brengen. Doordat de lange kolken van Belfeld en Sarnbeek als gevolg van achterstallig onderhoud buiten bedrijf waren gesteld, konden lange combinaties nu alleen na ontkoppeling door de sluisen.

Oplissing Het achterstallig baggeronderhoud op de Maas en de Maaskanalen wordt aangepakt zodat de meest urgente nautische problemen t.a.v. de vaardiepte zijn opgelost. Hiermee wordt de bereikbaarheid en de veiligheid van de Maasroute verbeterd, maar zal nog niet worden voldaan aan de functionele eisen. Daarnaast worden diverse sluisen en stuwen die in de Maas liggen gerenoveerd. De grote kolken van de sluisen in Belfeld en Sarnbeek zijn in 2004 weer in gebruik genomen.

Planning

Start uitvoering: 2004
Oplevering: 2010-2012

Financiën Raming kosten: € 51 mln.

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplissing						•
Planning	•	•				
Financiën	•	•	•	•	•	
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2008: werkzaamheden aan de kolkwanden en deuraandrijvingen van de complexen Born en Maasbracht zijn gekoppeld aan de kolkverlenging. Door onderhoudswerkzaamheden bij deze complexen zullen deze pas in 2012 worden opgeleverd.

2009: de raming van de kosten is bijgesteld vanwege aanbestedingstegevallers bij diverse renovaties van de sluisen.

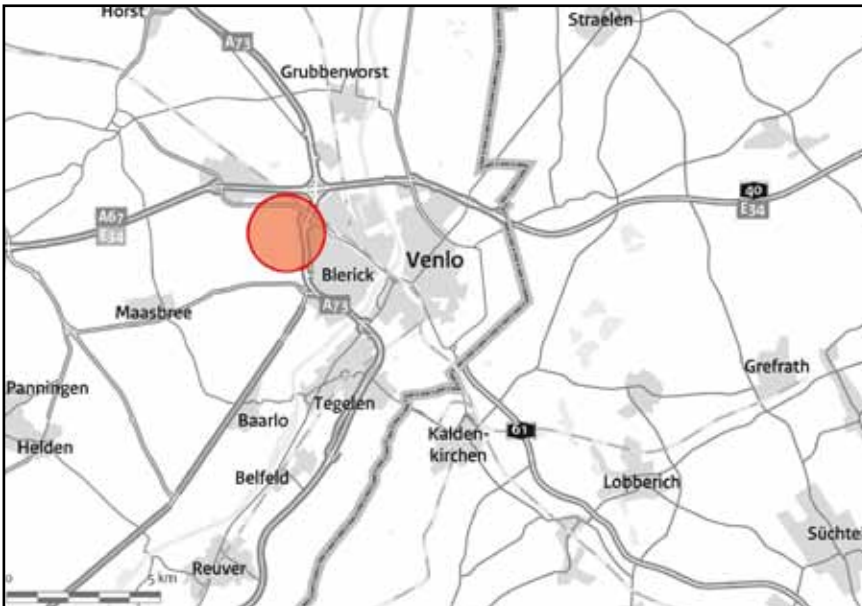
2010: de raming van de kosten is verlaagd in verband met het overhevelen van enkele projectonderdelen naar het project Maasroute, modernisering fase 2.

2011: raming van de kosten is verlaagd in verband met overhevelen van enkele projectonderdelen naar het project Maasroute, modernisering fase 2 en de meevallende kwaliteit van de sluisdeur van Weurt.

2012: de projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 8 mln).

Greenport Venlo (Klavertje 4)

Gebied	Limburg
Onderwerp	Integrale gebiedsopgaven
Ministerie	EL&I
Fase	Realisatie



Opgave Greenport Venlo is in omvang het tweede kassengebied van Nederland. Door de strategische ligging op een infrastructureel knooppunt (water, weg en spoor) in de oost-west verbinding is het gebied economisch aantrekkelijk en groeit Venlo als logistieke draaischijf. De Floriade (Wereldtuinbouwtentoonstelling, 2012) genereert een extra impuls aan investeringen en dynamiek. Samenhangende oplossingen in onder meer bereikbaarheid, ruimtelijke kwaliteit en water/groenopgaven zijn nodig.

Oplossing Aan de westzijde van Venlo wordt een omvangrijk agro-industrieel en logistiek complex tot stand gebracht in aansluiting op bestaande en/of in uitvoering zijnde economische activiteiten (o.a. Tradeport, glastuinbouw, uitbreiding veiling). Het gaat onder andere om de duurzame inrichting van 400 ha gebundeld glas, in samenhang met versterking van groenstructuur (waaronder 375 ha nieuw natuur- en recreatiegebied), ruimtelijke kwaliteit en bereikbaarheid (aanleg Tangent A73/A67). De verantwoordelijkheid van de uitvoering is in handen van de gebiedsontwikkeling NV.

Planning

Start realisatie: 2009

Oplevering: 2012 e.v.

Financiën Taakstellende rijksbijdrage: € 22,9 mln uit het Nota Ruimtebudget voor Klavertje 4 als geheel, alsmede € 3 mln specifiek voor

Deurne. Vanuit de motie Koopmans/Koppejan is aanvullend € 9 mln beschikbaar gesteld. Deze middelen worden beschikbaar gesteld via de bestuursovereenkomst ILG. Grondvererving: met de start van de uitvoering zijn de eerdere afspraken over (anticiperende) grondvererving herzien waarbij de rijksbijdrage (ad € 5 mln) is afgebouwd.

Politiek/bestuurlijk EL&I is beleidsverantwoordelijk voor de greenports. Besloten is om als Rijk niet risicodragend deel te nemen aan de gebieds NV (uitvoering), maar de betrokkenheid vorm te geven via een set bestuurlijke afspraken; dit afsprakenkader is in november 2009 ondertekend door Rijk, provincie Limburg en regio Venlo. Moties: tijdens de begrotingsbehandeling van lenM is de motie Koopmans/Koppejan aangenomen (TK 31 700 XII, nr 22), welke aanvullend € 9 mln beschikbaar stelt voor de Greenportlane tussen A73 en A67.

Uitvoering Het bedrijfsleven zal zo veel als mogelijk bijdragen via de grondexploitatie. De provincie en de regiogemeenten zijn verantwoordelijk voor de grondexploitatie en de verevening.

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen		•				
MIRT fase			•			
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën			•	•		
Pol./Best.				•	•	

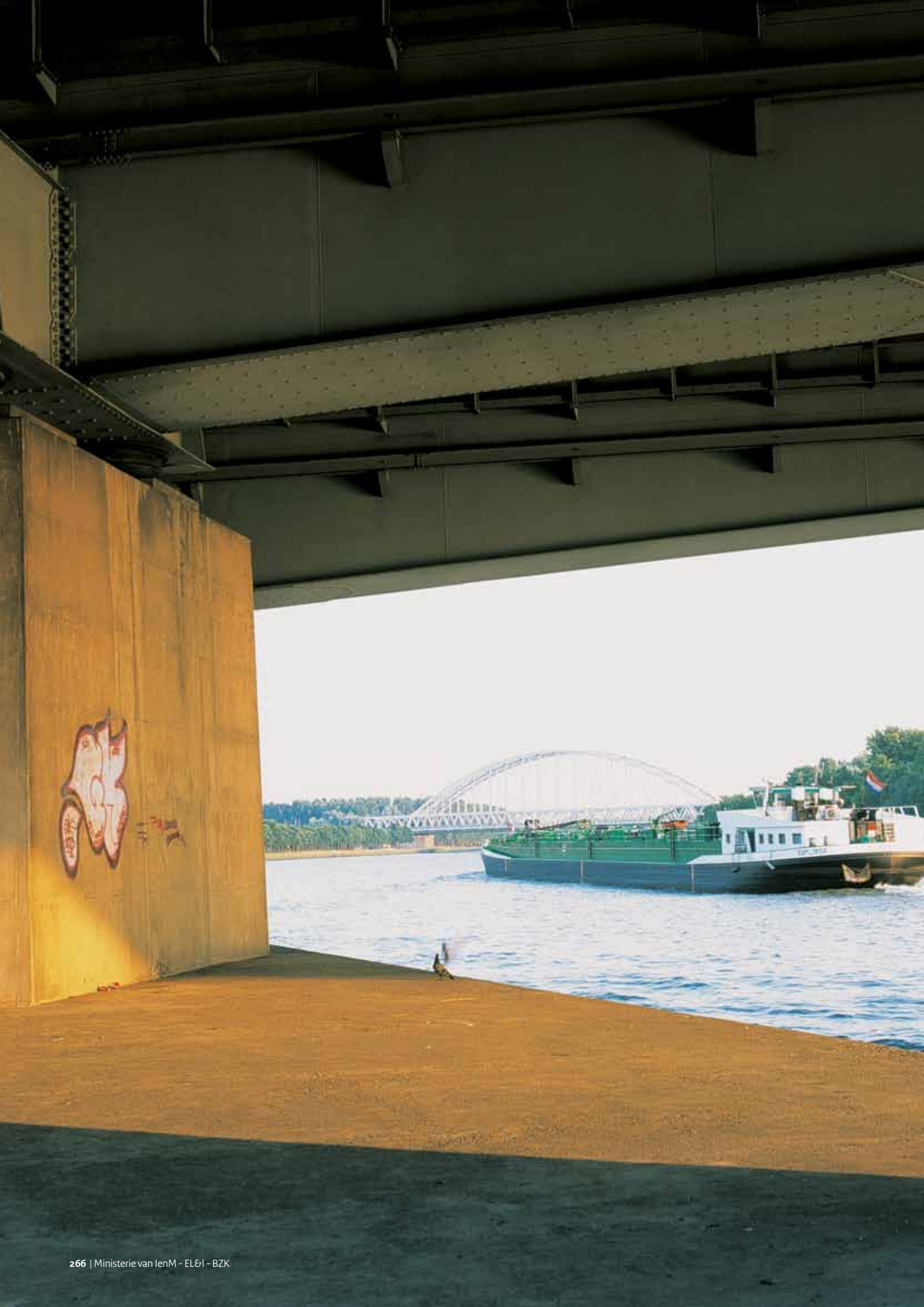
Toelichting op de wijzigingen

2008: het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

2009: de taakstellende rijksbijdrage voor het project is vastgesteld. Hiermee is het project van de planstudiefase overgegaan naar de realisatiefase.

2010: in april 2009 is de gebiedsontwikkelings NV opgericht. Met het Rijk zijn bestuurlijke afspraken in voorbereiding. Ten behoeve van de Greenportlane zijn conform de motie Koopmans/Koppejan extra rijksmiddelen beschikbaar gesteld.

2011: tussen Rijk, provincie en regio Venlo is in november 2009 een bestuurlijk afsprakenkader overeengekomen ter ondersteuning van de verdere uitvoering.



Oost-Nederland | 8

Visie

Specifieke regionale thema's

Prioritaire gebiedsopgaven

Gebiedsopgaven stedelijke regio's

Overige gebiedsopgaven

MIRT Onderzoeken

Kaarten

Project- en programmabladen

Visie

Algemene ontwikkelrichting

Oost-Nederland bestaat uit Gelderland en Overijssel en heeft ongeveer 3,1 miljoen inwoners. Oost-Nederland produceert 16% van het Bruto Nationaal Product en ligt strategisch in de luwte van Randstad, Ruhrgebied en Vlaamse Ruit. Het gebied is cruciaal voor de verbinding tussen de Randstad en het Rijn-Ruhrgebied, Berlijn en Noord-Duitsland. Kennis en innovatie zijn de stuwende krachten van de economie en dit gebied heeft een eigen positie in de kennisnetwerken van Noordwest-Europa. De volgende drie economische concentraties manifesteren zich hier voornamelijk: Food Valley in en rond Wageningen (topsector agrofood), Health Valley in en rond Nijmegen (topsector life sciences) en nanotechnologie in Twente (topsector high tech systemen en materialen). Naast de kracht van deze sectoren heeft Oost-Nederland verhoudingsgewijs grote mogelijkheden voor logistiek en duurzame energieopwekking. Voor de verdere ontwikkeling van de economische kracht is versterking van het vestigingsklimaat van de stedelijke regio's belangrijk.

Specifieke regionale thema's

De grote rivieren zijn kenmerkend voor Oost-Nederland. De rivierovergangen vormen een extra opgave om de achterlandverbindingen met de mainports zowel voor weg, water en spoor op orde te brengen of te houden. Daarnaast is waterveiligheid langs de grote rivieren Waal, Rijn, IJssel en Maas een belangrijke opgave voor Oost-Nederland.

Prioritaire Gebiedsopgaven

In de Gebiedsagenda Oost-Nederland zijn diverse integrale gebiedsopgaven benoemd. Zoals eerder aangegeven decentraliseert het Rijk taken. In dit kader zijn in de Ontwerp Structuurvisie opgaven van nationaal belang scherper benoemd en keuzes gemaakt. Dit zal een doorwerking moeten krijgen in een actualisatie van de gebiedsagenda. Vooruitlopend hierop zijn, naar de mening van het Rijk, de achterlandverbindingen alsook de waterveiligheid in combinatie met bereikbaarheid, ruimtelijke kwaliteit, natuur, economische ontwikkeling en woningbouw prioritair.

Multimodale achterlandverbindingen: A1 corridor, A12 corridor en A15 corridor

Vanwege de strategische ligging loopt een aantal belangrijke internationale verbindingen door Oost-Nederland. De kwaliteit hiervan is binnen het Trans Europese Netwerk (TEN) van groot belang. Dit geldt voor weg-, rail- en waterverbindingen. De corridors waar het om gaat zijn:

- De A1-corridor (inclusief de Berlijnlijn en het Twentekanaal) die de Randstad verbindt met Hannover en Berlijn. Hiervoor is een samenhangend gebiedsontwikkelingsprogramma voor bereikbaarheid, economie en ruimtelijke kwaliteit mede in relatie tot de Stedendriehoek en Twente opgezet. De IJssel en de Twentekanaal zorgen voor een goede ontsluiting over water van de regio Twente en de Hanzesteden.
- De A12-corridor (inclusief ICE/Deltalijn), die de verbinding vormt tussen de Randstad en Keulen/Frankfurt. In samenhang worden

de ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen tussen Veenendaal en de Duitse grens bekeken, mede in relatie tot de opgaven van het middengebied van de Stadsregio Arnhem Nijmegen, Food Valley en het stapsgewijs verbeteren van de Deltalijn.

- De A15-corridor (inclusief Betuweroute en Waal) die de Rotterdamse haven verbindt met het Duitse achterland, mede in relatie tot de versterking van het middengebied van de Stadsregio Arnhem Nijmegen en de A12 corridor. Voor de ViA15 is voor de zomer van 2011 door het Rijk, de provincie en de stadregio een principe-akkoord gesloten over de financiering van de doortrekking van de A15 vanaf knooppunt Ressen tot aan de A12 tussen Duiven en Zevenaar. Het beperkte aantal rivierovergangen verdient speciale aandacht in relatie tot het functioneren van de achterlandverbinding. Daarnaast verkent de provincie Gelderland met diverse betrokken partijen de vergroting van de slagkracht van de trimodale achterlandverbinding Betuweroute/Waal/A15. Een verkenning naar een eventueel Railopstappunt in de regio Arnhem Nijmegen vormt hiervan onderdeel. De stadsregio Twente onderzoekt met diverse betrokken partijen de mogelijkheden van een functie als logistieke draaischijf in (inter) nationaal verband. Hiermee wil de regio Oost-Nederland een bijdrage leveren aan de topsector Logistiek.

Waterveiligheid: IJsseldelta Zuid, Waalweelde en IJsselsprong inclusief Deltaprogramma.

Het Rijk acht het van belang om een integrale strategie te formuleren voor het totale rivierengebied van Maas en Rijnakken (Waal, Nederrijn, Lek en de IJssel, deelprogramma rivieren van het Deltaprogramma) en de IJsselvechtdelta (deelprogramma's Zoetwater en Rivieren van het Deltaprogramma) voor waterveiligheid in combinatie met bereikbaarheid, ruimtelijke kwaliteit, natuur, economische ontwikkeling en woningbouw.

- In de integrale gebiedsontwikkeling IJsseldelta-Zuid komen de volgende opgaven samen: vergroten van de waterveiligheid, woningbouw, verbetering van de bereikbaarheid, verbetering toeristisch recreatieve infrastructuur, economische en agrarische structuurversterking. Prominent deelproject is de aanleg van een bypass van de IJssel in combinatie met zomerbedverlaging van de Beneden-IJssel.
- Waalweelde is een gebiedsontwikkelingsproject langs de Waal, van de Duitse grens tot de grens met de provincie Zuid-Holland. De centrale opgaven zijn waterveiligheid, benutten van economische ontwikkelkansen, natuurontwikkeling en versterking van de ruimtelijke kwaliteit. Onderdelen van Waalweelde bestaan uit realisatie van de lopende uitvoeringsprogramma's Ruimte voor de Rivier, Nadere Uitwerking Rivierengebied (NURG) en het Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP).
- Het gebiedsontwikkelingsprogramma IJsselsprong combineert een betere bescherming tegen hoogwater (Ruimte voor de Rivier), de verbetering bereikbaarheid, natuurontwikkeling en woningbouw in de gemeenten Brummen, Voorst en Zutphen.

Overige gebiedsopgaven

Stadsregio Arnhem Nijmegen

De belangrijkste opgave voor de stadsregio is de versterking van het stedelijk kerngebied en realisatie van een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor werken en wonen, verbeteren van leefbaarheid en interne en externe bereikbaarheid (OV en weg). De stadsregio is de thuisbasis van Health Valley: het medische technologiecluster in Nijmegen en omgeving dat bedrijven, overheden, gezondheidszorg en kennisinstellingen met elkaar verbindt. Er wordt samenwerking gezocht op de as Enschede-Nijmegen-Oss-Eindhoven en daarbuiten. Ambitie is uit te groeien tot een toonaangevend Europees cluster op het gebied van health en technologie, dit in aansluiting bij de topsector life sciences. In de stadsregio moeten tot 2040 nog ruim 50.000 woningen worden bijgebouwd om in de woningbehoefte te kunnen voorzien. De noord-zuidverbinding van de stadsregio via de A50-corridor behoeft aandacht. Met een maatregelenpakket voor Beter Benutten en realisatie van een compleet HOV-netwerk, inclusief grensoverschrijdende verbindingen, wil de stadsregio de positie van het openbaar vervoer versterken en haar bereikbaarheid vergroten. Daarnaast is sprake van een complexe opeenstapeling van investeringen in nationaal en regionaal spoor die met name samenkomen rond de OV-knoop Arnhem.

Regio Food Valley

Belangrijkste opgave in de Food Valley is het uitbouwen van de internationale concurrentiepositie van het kennis- en innovatiecluster rondom Wageningen Universiteit en researchcentrum (WUR) tot de top 5 op het gebied van gezonde en duurzame voeding en leefomgeving in aansluiting bij de topsector agrofood. Dit vraagt om het realiseren van een aantrekkelijk en veilig woon- en werkklimaat en de realisatie van goede faciliteiten voor kennisontwikkeling en -valorisatie. Een goede ontsluiting is daarbij essentieel.

Stadsregio Twente

De opgave van Twente is versterking van het stedelijk kerngebied met in het bijzonder de innovatiedriehoek (bestaande uit Hart van Zuid in Hengelo-het Kennispark van de Universiteit in Enschede-gebiedsontwikkeling Luchthaven Twente). Daarbij wordt gestreefd naar integrale ontwikkeling van ruimtelijke en infrastructurele opgaven, naar duurzaam en energiezuinig bouwen en naar ruimtelijke kwaliteit. De vervoering van nationaal en regionaal verkeer op het hoofdwegennet, als gevolg van het samenkomen van de verkeersstromen in het stedelijke gebied, vermindert de doorstroming op de achterlandverbinding en de bereikbaarheid van het stedelijk netwerk (inclusief Innovatiedriehoek). In Twente is in de afgelopen jaren een belangrijk cluster nanotechnologie in de topsector high tech systemen en materialen ontstaan. Daarbij fungeert de Universiteit Twente (UT) in samenwerking met overheden en het bedrijfsleven als incubator en innovator. Projecten als het Kennispark Twente, het WTC in Hart van Zuid/WTC in Hengelo, de capaciteitsuitbreiding van de A1 en de gebiedsontwikkelingsplannen voor het luchthavengebied met een mogelijke heropening van de Luchthaven Twente, ondersteunen deze

strategie ruimtelijk en bedrijfsmatig. Met aanvullende maatregelen voor Beter Benutten en uitbreiding en verbetering van het Agglonet Twente, inclusief grensoverschrijdende verbindingen, wil de stadsregio de positie van het openbaar vervoer versterken en de bereikbaarheid van het gebied vergroten. Een burgerluchthaven Twente kan in regionaal ruimtelijk-economisch perspectief bijdragen aan de internationale bereikbaarheid van de Euregio. Twente werkt in internationaal verband (Münster, Osnabrück, Netwerkstad Twente) samen aan de ontwikkeling van een grensoverschrijdende regio.

Zwolle-Kampen Netwerkstad (ZKN)

ZKN is net als de Noordvleugel en BrabantStad een regio met grote aantrekkingskracht voor bedrijven. De grootste opgave is te voorkomen dat er op dit knooppunt van wegen, spoorwegen en waterwegen knelpunten ontstaan. Daarbij moet met meer ruimtereserveringen rekening worden gehouden, vanwege de verwachte groei van de mobiliteit op de (middel)lange termijn. De ontwikkeling van spoorzone Zwolle is daarbij een essentiële opgave. De economische en demografische groeiopgave van Zwolle/Kampen komt in een nieuw perspectief te staan door de water- en klimaatopgave in de IJsseldelta. Keuzes en nieuwe functiecombinaties zijn nodig om gevolgen van peilverhoging en rivierversuiming op te vangen en tegelijkertijd ruimte te bieden voor de verstedelijkings- en bereikbaarheidsopgaven. In de

strategische verkenning Zwolle Kampen Netwerkstad 2040 wordt verkend op welke wijze de schaa sprong in de IJsseldelta klimaatbestendig kan worden geacommodeerd.

Regio Stedendriehoek

Het Assenkruis van A1-zone en IJsselzone vormt de kern van de Stedendriehoek Apeldoorn-Deventer-Zutphen en verbindt de regio met de andere stedelijke regio's in Oost-Nederland. Het Assenkruis wordt versterkt door een combinatie van infrastructurele maatregelen en gebiedsontwikkeling: capaciteitsverruiming autosnelweg, ontwikkeling stationslocaties, realisering stadsassen, herstructurering van bedrijventerreinen, innovatieve glastuinbouw en de IJsselsprong Zutphen.

Overige opgaven









Ontwikkeling A2 zone

In het rivierengebied speelt naast WaalWeelde het verbeteren van de bereikbaarheid (auto en ov) bij de A2-zone, in combinatie met opvang van de verstedelijkingsdruk vanuit de Randstad en het versterken van de groene en cultuurhistorische kwaliteiten. Een bijzonder aandachtspunt is de kwetsbaarheid van het mobiliteitsstelsel door de rivierovergangen.



MIRT Onderzoeken

Naam	Aanleiding en doel	Planning	Betrokkenen
Gebiedsontwikkeling Waalweelde	Anticiperen op gevolgen voor veiligheid van verwachte hogere rivierafvoeren; benutten kansen voor ruimtelijke kwaliteit door integrale gebiedsontwikkeling. Inzicht krijgen in combinaties van kortetermijnprojecten met langetermijnopgave en Delta-programma Rivieren. Onderzoek naar financiële uitvoerbaarheid gebiedsontwikkeling. Voor kansrijke onderdelen met zicht op financiering zal verkenning gestart worden. Langetermijnopgave rivierengebied is onderdeel van Deltaprogramma Rivieren.	Stand van zaken voortgang tijdens bestuurlijk overleg MIRT	IenM, EL&I, provincie Gelderland, gemeenten, waterschappen, maatschappelijke organisaties, Deltaprogramma rivieren.
Food Valley	De Nederlandse agro&foodsector bekleedt een internationale koppositie en is onderdeel van de oplossing voor de (inter)nationale uitdagingen rond voedselzekerheid, armoedebestrijding, energie, water, klimaat, vrede en stabiliteit. Food Valley is het kennis- en innovatiehart van de sector. De ambitie is om te komen tot een integraal ruimtelijk en economisch programma om door te kunnen groeien tot dé Europese topregio op het gebied Agro&Food.	Voortgang: bestuurlijk overleg MIRT najaar 2011	Provincies Gelderland, Utrecht, Regio FoodValley, IenM, EL&I, gemeenten, Wageningen UR, Stichting Food Valley, overige kennisinstellingen, marktpartijen en koepelorganisatiemaatschappelijke (w.o. de 18 partners die zich bij de Food Valley ambitie hebben aangesloten).

Economie







-  Haven
-  Bedrijvigheid
-  Glastuinbouw
-  Luchthavenontwikkeling
-  Versterking kennis- en innovatie
-  Kennis en onderwijs
-  Mode en design
-  Halfgeleiders en technologie

Woningbouw


-  Intensivering/Transformatie
-  Uitleg

Bereikbaarheid

Planstudie

-  Spoor
-  HOV
-  Hoofdwegennet
-  Verbeteren verkeersveiligheid
-  Sluizen
-  Vaarwegen




Verkenning

-  Hoofd- en onderliggend wegennet


Onderzoek en overige maatregelen

-  HOV-netwerk



Overig

-  Luchthavenontwikkeling
-  Samenhangend OV-netwerk
-  Waterwegen > transportas





Bestaand

-  Spoor
-  Hoofdwegennet






Natuur & Landschap

-  Nationaal Landschap
-  Nationaal Park




Groenblauwe structuren

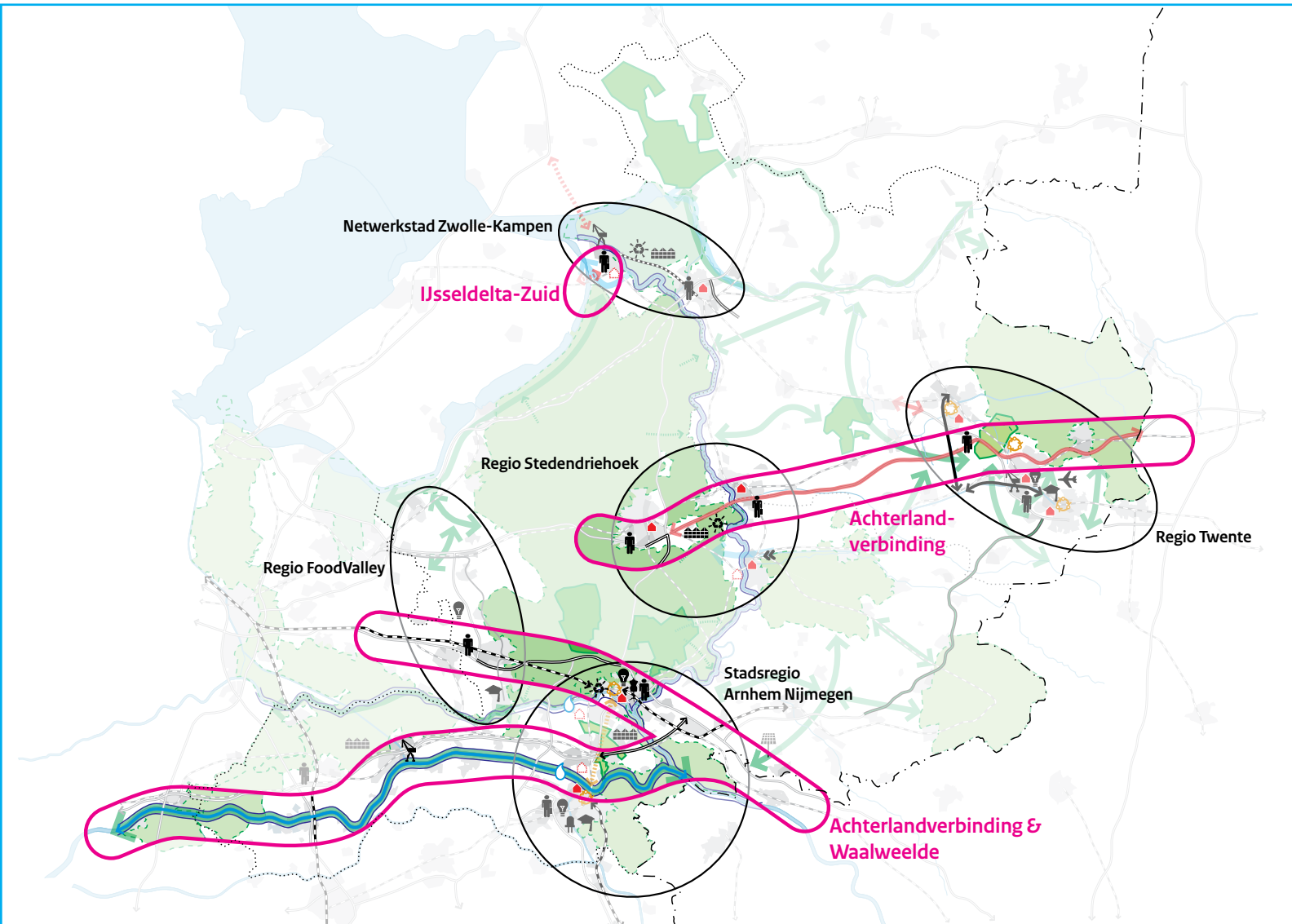
-  Versterken natuur- en recreatiekwaliteit
-  Ecologische bufferzones
-  Groenverbindingen
-  Ecologische poorten

Duurzaamheid & Klimaatbestendigheid

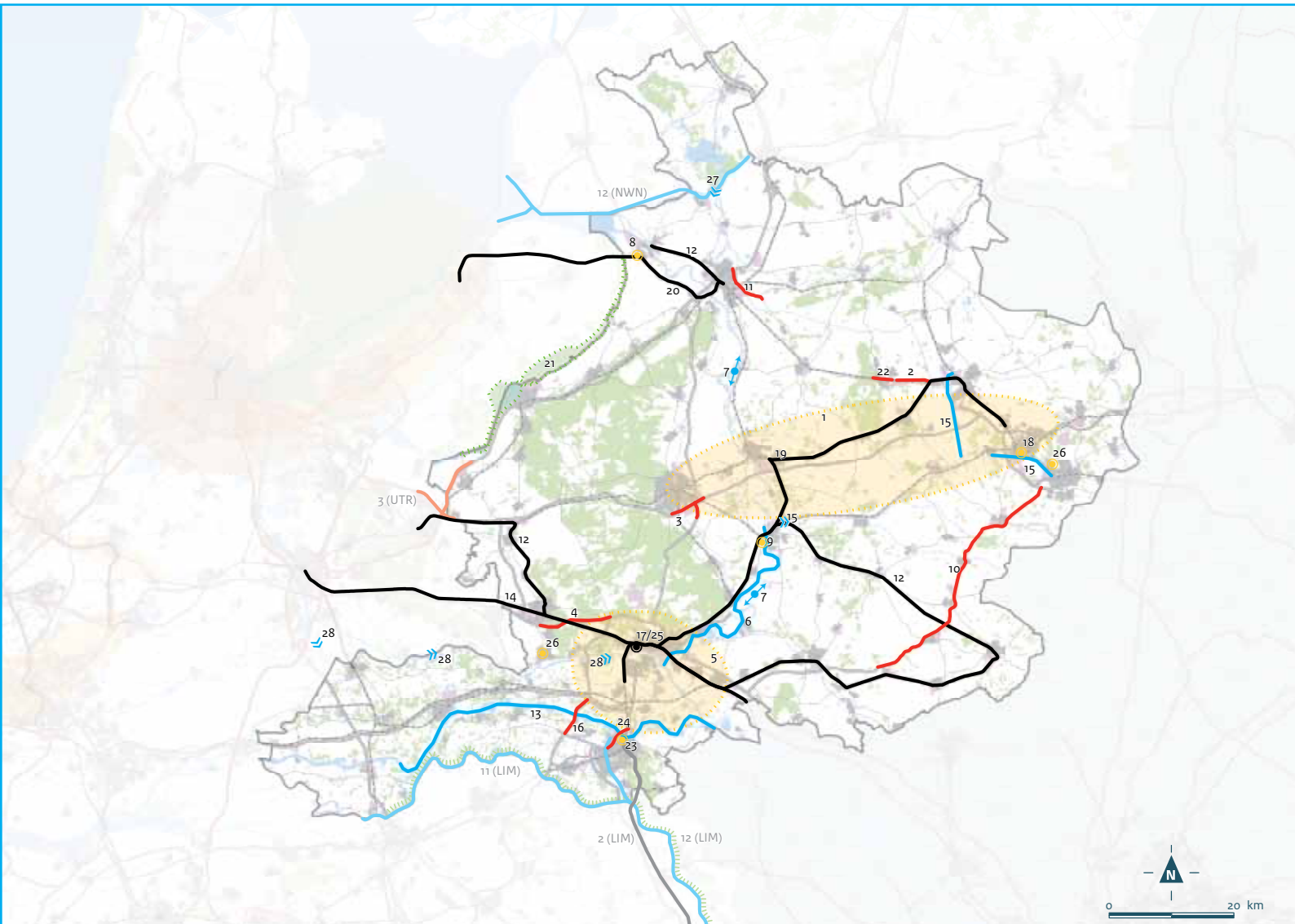
-  Wateroverlast
-  Waterveiligheid > waarborgen primaire veiligheid
-  Waterveiligheid > piekafvoer
-  Energiemaatregelen
-  Zonne-energie

Algemeen

-  Prioritaire gebiedsopgaven
-  Overige gebiedsopgaven
-  Grens landsdeel



VERKENNING	PAG
1) A1 -zone, gebiedsgerichte verkenning (inclusief corridor Apeldoorn-Deventer-Azelo)	280
2) N35 Verkenning Nijverdal-Wierden	281
PLANSTUDIE	PAG
3) A1 Beekbergen-Apeldoorn Zuid	282
4) A12 Ede-Grijsoord	283
5) A12/A15 Bereikbaarheid regio Arnhem-Nijmegen	284
6) Bovenloop IJssel (IJsselkop tot Zutphen)	296
7) Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen IJssel	297
8) IJsseldelta (Kampen)	274
9) IJsselsprong (Zutphen)	275
10) N18 Varsseveld-Enschede	285
11) N35 Zwolle-Wijthmen	286
12) Quickscan Decentraal Spoor Oost-Nederland	289
13) Toekomstvisie Waal	298
14) Traject Oost	290
15) Twentekanalen, verruiming (fase 2) en capaciteitsuitbreiding sluis Eefde	299
REALISATIE	PAG
16) A50 Ewijk-Valburg	287
17) Arnhem Centraal (t.b.v. Nieuw Sleutelproject)	291
18) Centraal Station Twente / Hart van Zuid Hengelo	276
19) Goederenroute Elst-Deventer-Twente (NaNOV)	294
20) Hanzelijn	292
21) Integrale Inrichting Veluwe Randmeren (IIVR)	278
22) N35 Zwolle-Almelo (traverse Nijverdal)	288
23) Nijmegen omarmt de Waal (Waalfront)	277
24) Nijmegen, 2 ^e stadsbrug	295
25) Sporen in Arnhem	293
26) Sterke regio's, Oost-Nederland	301
27) Vaarweg Meppel-Ramspol (Keersluis Zwartsluis)	300
BEHEER & ONDERHOUD	PAG
28) Renovatie stuwen in Nederrijn en Lek	279



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

* (LIM)
 * (NWN) regio-overschrijdende projecten; zie kaart betreffende regio
 * (UTR)

IJsseldelta (Kampen)

Gebied	Oost-Nederland
Onderwerp	Integrale gebiedsopgaven
Ministerie	IenM
Fase	Planstudie



Opgave Vanuit de invalshoeken ruimtelijke ordening en duurzaamheid op lange termijn is de hoogwatergeul bij Kampen als alternatief voor zomerbedverdieping benoemd in de PKB Ruimte voor de Rivier. Begin 2009 is gebleken, dat het niet haalbaar is om de hoogwatergeul in plaats van zomerbedverdieping uit te voeren. Om in 2015 aan het vereiste veiligheidsniveau te voldoen wordt in beginsel de zomerbedverdieping uitgevoerd. Vanwege de gewenste integrale gebiedsontwikkeling, synergievoordelen en de verwachte toename van rivierafvoeren wordt in het plan IJsseldelta Zuid voorgesteld de hoogwatergeul gecombineerd met de zomerbedverdieping uit te voeren. Deze gebiedsontwikkeling betreft onder andere woningbouw en infrastructuur. Hierbij is gekozen voor een integrale aanpak van de opgaven, waarbij voor natuur en recreatie kansen worden gecreëerd en rekening wordt gehouden met de agrarische functie en het IJssellandschap.

Oplossing Kern van de integrale gebiedsontwikkeling is, dat ten zuidwesten van Kampen een bevaarbare hoogwatergeul wordt voorgesteld in de vorm van een extra rivierarm in de IJsseldelta. De gebiedsontwikkeling voorziet in de aanleg van een waterrijke woonwijk van circa 1.300 woningen in en aan de hoogwatergeul met voorzieningen voor (water)recreatie, en in de aanleg van circa 350 ha nieuwe voornamelijk natte natuur, waarvan een gedeelte deltanatuur. In het gebied wordt verder de Hanzelijn aangelegd

(zie desbetreffende projectblad) met een station en vindt aanpassing van de wegeninfrastructuur plaats.

Planning Afronding planstudie IJsseldelta Zuid en zomerbedverlaging Ruimte voor de Rivier: medio 2011.
 Investeringsbeslissing over toekenning van middelen uit het Infrastructuurfonds: 2011
 Start realisatie

- Recreatieve vaargeul en dijken van de hoogwatergeul: 2013
- Natuurontwikkeling: 2013
- Woningbouw: 2016 e.v.
- Kunstwerken voor de hoogwatergeul: 2021

Oplevering

- Recreatieve vaargeul en dijken van de hoogwatergeul: 2015
- Woningbouw: 2030
- Kunstwerken voor de hoogwatergeul: 2023

Financiën Taakstellende rijksbijdrage IenM: € 73 mln, waaronder € 22,4 mln uit het Nota Ruimtebudget (deze bijdrage is bestemd voor de integrale gebiedsontwikkeling van IJsseldelta Zuid). Tweede helft 2011 wordt de definitieve investeringsbeslissing genomen over de zomerbedverdieping (Ruimte voor de Rivier) en de investering voor de hoogwatergeul in het kader van IJsseldelta Zuid vanuit het Infrastructuurfonds.

Uitvoering De provincie Overijssel is verantwoordelijk voor het project IJsseldelta Zuid.

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen						
MIRT fase					•	
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën					•	
Pol./Best.						

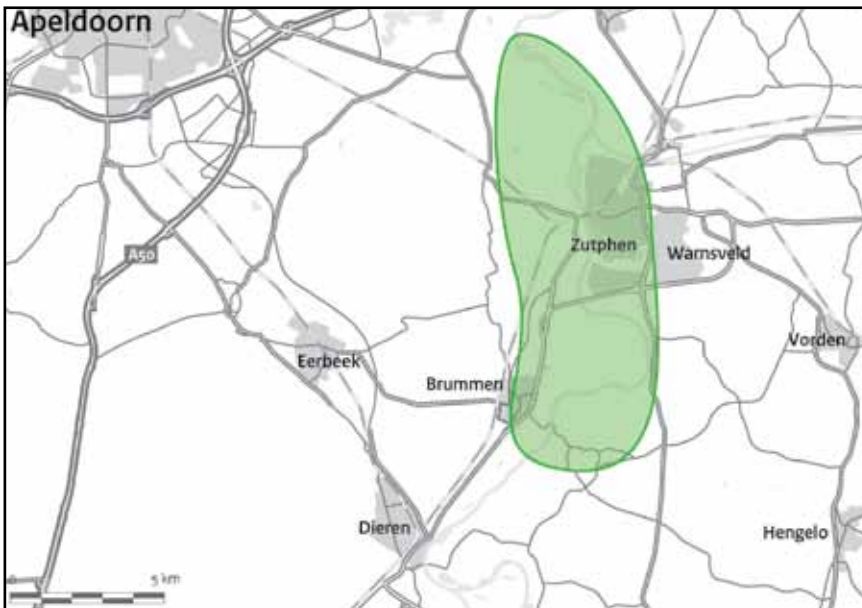
Toelichting op de wijzigingen

2010: het project is in juni 2009 overgegaan van de verkenningsfase naar de planstudiefase.

2011: in september 2009 is de taakstellende rijksbijdrage uit het Nota Ruimtebudget voor de integrale gebiedsontwikkeling van de IJsseldelta Zuid vastgesteld. Na besluitvorming over de zomerbedverdieping en de hoogwatergeul kan de planstudiefase worden afgerond.

Ijsselsprong (Zutphen)

Gebied	Oost-Nederland
Onderwerp	Integrale gebiedsopgaven
Ministerie	IenM en EL&I
Fase	Planstudie



Opgave Voor de korte en lange termijn moet worden voldaan aan waterveiligheid, duurzaamheid en ruimtelijke kwaliteit rond Zutphen. Maatregelen voor de waterveiligheid raken de ontwikkeling van woningbouw en infrastructuur. Daarom is gekozen voor een integrale aanpak in het plan Ijsselsprong waarbij kansen worden gecreëerd voor natuur en rekening wordt gehouden met de agrarische functie en de kwaliteit van het Ijssellandschap.

Oplossing In de PKB Ruimte voor de Rivier zijn rond Zutphen twee dijkverleggingen opgenomen (Cortenoever en Voorsterklei), die eind 2015 uitgevoerd moeten zijn in combinatie met een geul bij Zutphen, buitendijks gelegen in het winterbed van de IJssel (Tichelbeeksewaard). Deze waterveiligheidsmaatregelen worden ontwikkeld in samenhang met organische groei van de op de westelijke oever gelegen woonwijk De Hoven. De bereikbaarheid wordt verbeterd door de aanleg van weginfrastructuur en t.z.t. het aanpakken van de oude IJsselbrug. In het plan wordt een groene buffer ontwikkeld. Het plan bevat ook het verzoek om de ruimtelijke reservering voor de hoogwatergeul uit de PKB te schrappen, omdat deze over het plangebied van het plan Ijsselsprong ligt. De regio werkt samen met vertegenwoordigers van het Deltaprogramma aan alternatieven voor deze hoogwatergeul, opdat ook voor de lange termijn de hoogwaterveiligheid gegarandeerd is.

Planning Projectbeslissing (SNIP3) PKB-dijkverleggingen en buitendijkse geul: eind 2011
Besluit schrappen ruimtelijke binnendijkse reservering uit PKB: eind 2011
Start realisatie

- Hoogwatermaatregelen: 2013
- Natuurontwikkeling/infrastructuur: 2013
- Woningbouw: na 2016

Oplevering: 2015-2030

Financiën Taakstellende rijksbijdrage: € 30 mln (incl. € 20 mln uit Nota Ruimtebudget) ten behoeve van maatregelen aangaande de Tichelbeeksewaard.

Politiek/bestuurlijk De staatssecretaris van IenM zal met bovenstaande planning een besluit nemen over de PKB-dijkverleggingen én de buitendijkse geul, evenals over het schrappen van de ruimtelijke reservering.

Projecthistorie

'07 '08 '09 '10 '11 '12

Algemeen

MIRT fase

Opgave

Oplossing

Planning

Financiën

Pol./Best.

Toelichting op de wijzigingen

2010: het project is in april 2009 overgegaan van de verkenningsfase naar de planstudiefase.

2011: in november 2009 is de rijksbijdrage uit het Nota Ruimtebudget vastgesteld.

Centraal Station Twente/ Hart van Zuid Hengelo

Gebied	Oost-Nederland
Onderwerp	Integrale gebiedsopgaven
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave Voor het vestigingsklimaat in de regio is het belangrijk dat Netwerkstad Twente er in slaagt om differentiatie aan grootstedelijke woon- en werkmilieus verder te ontwikkelen. Om hoger opgeleiden aan zich te binden is het daarnaast noodzakelijk om een aantrekkelijk grootstedelijk aanbod van woningen en voorzieningen te realiseren. Bij ontwikkeling ligt de nadruk op het versterken van de hoogwaardige openbaar vervoerverbindingen, versterking van de economische profielen van bedrijventerreinen, stedelijke herstructurering en duurzame ontwikkeling. De opgave bestaat uit het transformeren van een groot oud fabriekscomplex van 50 ha tussen het station Hengelo en Twentekanaal tot een nieuw en vitaal stadsdeel voor o.a. wonen, werken, onderwijs en recreatie.

Oplossing De stationsomgeving én de 50 hectare binnenstedelijk industrieterrein in Hengelo worden getransformeerd tot een attractief en dynamisch nieuw stadsdeel. Het station Hengelo ontwikkelt zich tot het centraal station van Twente met goede internationale verbindingen (Berlijn). Er wordt gestreefd naar een zakencentrum (incl. WTC vestiging) van internationale betekenis en een regionaal voorzieningenniveau op het gebied van onderwijs, kunst en cultuur en congres- en hotelfaciliteiten. Het gaat om het creëren van stedelijkheid, bereikbaarheid, functiemenging, behoud van industrieel erfgoed en versterking van de ruimtelijke kwaliteit door

onder andere 1100 woningen, 75.000 m² BVO kantoren, 9.000 m² BVO detailhandel, 31.000 m² BVO voorzieningen, 65.000 m² BVO onderwijs, 3.500 m² zorgvoorzieningen, 20.000 m² BVO cultuur en vrije tijd en 12 ha bedrijventerrein toe te voegen.

Planning

1^e fase Start realisatie: v.a. 2005

Oplevering: 2016

2^e fase (CST/HvZ) Start realisatie: v.a. 2011

Oplevering: 2018

3^e fase Start realisatie: v.a. 2018

Financiën Taakstellende rijksbijdrage: € 14,5 uit het Nota Ruimtebudget.

Politiek/bestuurlijk In 2009 is het Masterplan vastgesteld, waarin de visie, de ambitie en de uitgangspunten zijn vastgelegd. De eerste fase van het project heeft middelen vanuit het BIRK gekregen (zie projectblad BIRK). De tweede fase van het project (na 2010) ontvangt een bijdrage uit het Nota Ruimtebudget. De derde fase bevindt zich nog in de voorbereiding (planvorming). De planning van het totale project loopt tot 2020.

Uitvoering Voor de planvorming en realisatie is het projectbureau Hart van Zuid opgericht, waarin de gemeente Hengelo samen met marktpartijen participeert. De gemeente Hengelo is verantwoordelijk.

Projecthistorie

'07 '08 '09 '10 '11 '12

Algemeen

MIRT fase

Opgave

Oplossing

Planning

Financiën

Pol./Best.

Toelichting op de wijzigingen

2010: het project is in april 2009 overgegaan naar de planstudiefase.

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

Nijmegen omarmt de Waal (Waalfront)

Gebied	Oost-Nederland
Onderwerp	Integrale gebiedsopgaven
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave De hoogwaterproblematiek noopt tot meer ruimte voor de rivier, de bereikbaarheid vraagt om de aanleg van een nieuwe stadsbrug. De stadsbrug en de rivier vormen het middelpunt van de toekomstige stedelijke opgave. Onderdeel van de stedelijke opgave is de herstructurering van het westelijk deel van Nijmegen, met mogelijkheden voor een nieuw waterfront. De herstructureringsopgave moet de milieudruk verminderen en bedrijven meer ruimte bieden. In dit gebied speelt een integrale gebiedsopgave zodat een goede stedenbouwkundige samenhang ontstaat.

Oplossing Vanuit de wateropgave is het plan voor de dijkverlegging bij Lent vastgesteld (basismaatregel uit de PKB Ruimte voor de Rivier, zie desbetreffende projectblad). Aan de zuidzijde van de Waal is transformatie en herstructurering voorzien van een circa 25 ha groot bedrijventerrein tot een gebied met 2.600 woningen en 30.000 m² schone bedrijvigheid. Aan de noordzijde van de Waal worden in het kader van de Vinexopgave 12.000 woningen gerealiseerd met een centrumgebied op de noordelijke oever van de Waal. De capaciteitsverruiming van de Waal vindt plaats tegenover de historische binnenstad. Daarbij ondergaat het rivierenlandschap een transformatie. Ook wordt de bestaande Waalkade opnieuw onder de loep genomen en wordt door verschillende partijen gewerkt aan natuurontwikkeling in de uiterwaarden aan beide zijden van de rivier.

De tweede stadsbrug (zie desbetreffende projectblad) is niet alleen bepalend voor de intern stedelijke en regionale hoofdstructuur, maar ontlast ook het rijkswegennet (A50, A73 en A15)

Planning

Start realisatie: 2009
Voltooiing van het totale plan is voorzien rond 2021.

Financiën Taakstellende rijksbijdrage: € 25 mln uit het Nota Ruimtebudget.

Projecthistorie

'07 '08 '09 '10 '11 '12

Algemeen

MIRT fase

Opgave

Oplossing

Planning

Financiën

Pol./Best.

Toelichting op de wijzigingen

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

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

Integrale Inrichting Veluwerandmeren (IIVR)

Gebied	Oost-Nederland
Onderwerp	Waterbeheren
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave De waterkwaliteit van de Veluwerandmeren is in de jaren '80 en '90 sterk verbeterd. Hierdoor zagen allerlei belangengroepen en instanties ontwikkelingsmogelijkheden voor de voor hen favoriete gebruiksfuncties van de Veluwerandmeren. Samenhang in al deze initiatieven ontbrak.

Oplissing In een interactief proces zijn de gewenste ontwikkelingsmogelijkheden ingekaderd in het Integraal Inrichtingsplan Veluwerandmeren (IIVR). Dit bevat een samenhangend pakket van 36 maatregelen met als doel een duurzame inrichting en een duurzaam gebruik van de Veluwerandmeren en de directe omgeving. Aan het einde van de convenantperiode zal het IIVR resulteren in een forse ruimtelijke economische en ecologische kwaliteitsimpuls voor de Veluwerandmeren.

Planning

Start realisatie: 2002

Oplevering: 2012

Van de 36 maatregelen binnen het IIVR-project is ruim tweederde gereed en de rest in voorbereiding respectievelijk uitvoering. Van enkele maatregelen is inmiddels duidelijk dat ze door procedures, grondverwerving etc. niet vóór de gestelde einddatum gereed kunnen zijn. Om die reden zijn hierover tussen de betrokken overheden aanvullende afspraken gemaakt.

Financiën Taakstellend budget: € 43 mln. Bijdrage van derden: € 16 mln (verdeeld over andere ministeries, provincies, waterschappen en gemeenten).

Politiek/bestuurlijk Convenant: op 21 juni 2001 is door de gezamenlijke partners het Integraal Inrichtingsplan Veluwerandmeren vastgesteld. Tegelijkertijd is het Convenant IIVR getekend, waarin een financiële verdeelsleutel is vastgelegd. De project samenwerking krijgt eind 2011 een vervolg in een blijvende bestuurlijke samenwerking, het Natuur- en recreatieschap Veluwerandmeren.

Projecthistorie

'07 '08 '09 '10 '11 '12

Algemeen

MIRT fase

Opgave

Oplissing

Planning

Financiën

Pol./Best.

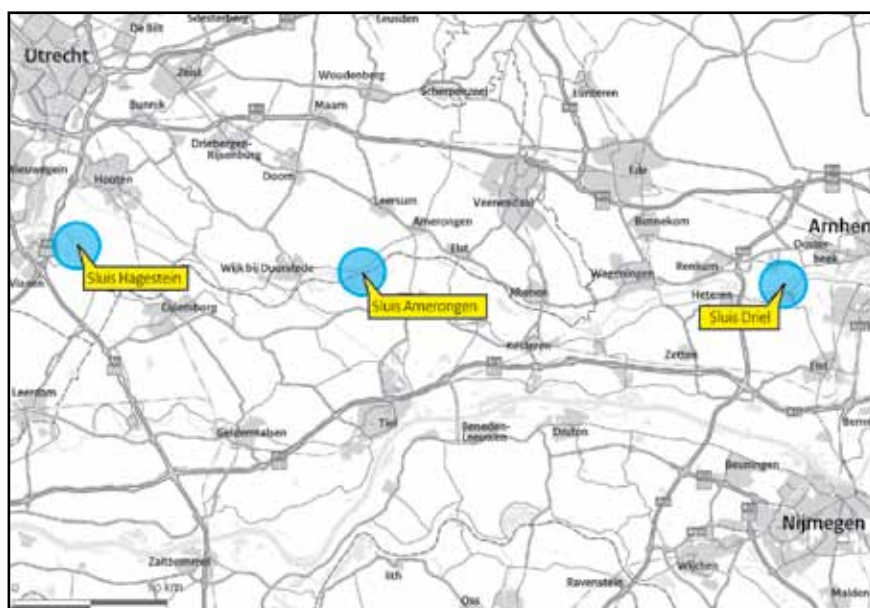
Toelichting op de wijzigingen

2011: omdat het project om procedurele redenen (Natuurbeschermingswet '98) aanzienlijke vertraging heeft opgelopen, is in 2009 besloten om de oorspronkelijke uitvoeringsperiode met twee jaar te verlengen tot ultimo 2012.

2012: budgetverhoging door de toevoeging van ICES-gelden vanuit Natte Natuurprojecten IJsselmeergebied (€ 3 mln). Verder zijn de projectkosten aangepast door de nieuwe bekostigings-systematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 8 mln).

Renovatie stuwen in Nederrijn en Lek

Gebied	Oost-Nederland
Onderwerp	Waterbeheren
Ministerie	IenM
Fase	Beheer en onderhoud



Opgave De renovatie van de Sluis- en Stuwcomplexen Nederrijn en Lek omvat drie complexen, te weten: Hagestein, Amerongen en Driel. De op deze complexen aanwezige installaties, constructies en voorzieningen voldoen op meerdere punten niet aan de gestelde eisen zoals technische, milieu- en veiligheidsnormen en zijn niet met eenvoudige maatregelen/vast onderhoud op het vereiste niveau te krijgen. Diverse onderdelen zijn inmiddels zo verouderd, dat het risico van uitval groot is geworden. Sommige componenten zijn gezien de leeftijd niet meer verkrijgbaar of zijn specifiek voor de complexen vervaardigd. Falen kan leiden tot veelvuldige en/of langdurige uitval met de bijbehorende maatschappelijke effecten. Niet uitvoeren van dit project kan leiden tot uitval van de stuwfunctie en/of uitval van de sluisfunctie. Hierbij kan men denken aan een sterke afname van de bevaarbaarheid van de IJssel, aan het niet meer kunnen bevaaren van delen van de Nederrijn en Lek en aan een tekort aan zoet water in Noord-Nederland/IJsselmeer.

Oplossing Het uitvoeren van een grote renovatie van de complexen. Deze renovatie betreft zowel een mechanische als een elektro-/besturingstechnische renovatie. De constructie (het casco) wordt eveneens gerenoveerd. Als onderdeel hiervan worden de sluisen geschikt gemaakt voor klasse Va schepen en wordt de bediening van complexen gecentraliseerd.

Planning

Start uitvoering: vanaf 2012
Oplevering: uiterlijk 2019

Financiën Taakstellend budget: € 68 mln.

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning		●		●	●	●
Financiën		●			●	
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2008: uit inspecties blijkt dat de onderhoudssituatie slechter is dan eerder was ingeschat. Het budget is daarom aangepast. Verzoek van marktpartijen tot verlenging aanbestedingsprocedure is ingewilligd. Uitvoering start in 2008.

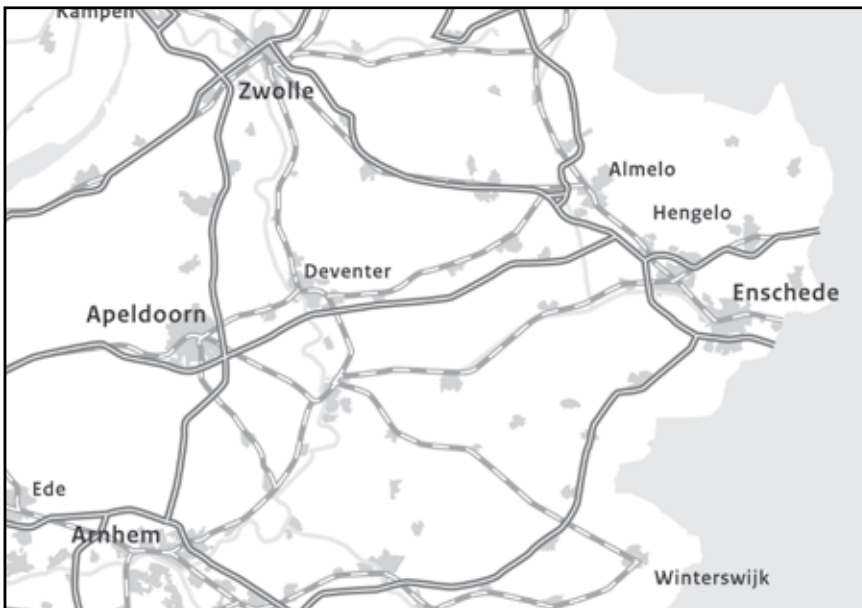
2010: de aanbesteding van de renovatie van de stuwen is in 2008 afgebroken. De aanbiedingen waren aanzienlijk hoger dan het beschikbare budget. Ook de hierna gevolgde onderhandelingsprocedure heeft geen aanvaardbare aanbiedingen opgeleverd. Aanpak van de noodzakelijke renovatie wordt in 2009 opnieuw opgestart. Uitvoeringsperiode en raming zijn afhankelijk van de nog te kiezen aanpak. Noodzakelijk onderhoud om veiligheid van scheepvaart en omwonenden in de tussentijd te kunnen blijven garanderen, wordt wel uitgevoerd.

2011: de start uitvoering van de groot-schalige renovatie zal na 2011 plaatsvinden. Op basis van inspecties wordt in 2011 een besluit genomen over de vervolgaanpak van de renovatie.

2012: de grootschalige renovatie zal vanaf 2012 plaatsvinden. De projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 10 mln).

A1-zone, gebiedsgerichte verkenning (inclusief corridor Apeldoorn-Deventer-Azelo)

Gebied	Oost-Nederland
Onderwerp	Integrale gebiedsopgaven
Ministerie	IenM
Fase	Verkenning



Opgave De regio en het Rijk zien ontwikkelkansen om in de A1-zone tussen Apeldoorn en de Duitse grens de ruimtelijke kwaliteit en duurzaamheid te versterken en economische ontwikkelpotenties te benutten.

De ambitie is om de A1-zone tot het visitekaartje van Oost-Nederland te maken. De ontwikkeling van de stedendriehoek Apeldoorn-Deventer-Zutphen en van Twente (waaronder de innovatiedriehoek met kennispark Twente, gebiedsontwikkeling luchthaven Twente en Centraal Station Twente/Hart van Zuid) zijn belangrijke onderdelen van de A1-zone. De bereikbaarheid van de A1-zone, het wegennetwerk en de A1 tussen Apeldoorn en Azelo als onderdeel hiervan, is vanuit regionaal en (inter)nationaal perspectief van dusdanig belang dat dit onderzoek plaatsvindt.

Politiek/bestuurlijk Rijk en regio hebben ingestemd met een integraal proces voor de verkenning A1-zone waarin een verkenning naar een capaciteitsuitbreiding van de A1 is geïntegreerd. Op basis van de uitkomsten van deze gezamenlijke MIRT verkenning is er overeenstemming over het gewenste ruimtelijke concept en over de wijze waarop de capaciteitsuitbreiding van de A1 tussen Apeldoorn-Azelo op termijn kan plaatsvinden.

Voor de A1-zone is een gezamenlijke gebiedsgerichte verkenning uitgevoerd. Eind 2010 is de verkenningrapportage opgeleverd. Tijdens het bestuurlijk overleg MIRT

voorjaar 2011 hebben Rijk en regio een principeafspraken gemaakt over de gezamenlijke bekostiging van de capaciteitsuitbreiding A1 Apeldoorn-Azelo.

Planning Najaar 2011 is definitieve besluitvorming gepland over de gewenste ontwikkelingen in deze regio en de daarbij horende ontwikkelstrategie. Daarnaast zullen voor de A1 capaciteitsuitbreiding definitieve afspraken gemaakt worden ten aanzien van planning, fasering en bekostiging. Deze afspraken zullen uiteindelijk middels een overeenkomst tussen Rijk en regio worden vastgelegd.

Op grond van eerdere studies is besloten benuttingsmaatregelen uit te voeren bij Beekbergen. Hiervoor is in 2009 een aanvangsbeslissing genomen waarna de planstudie is gestart.

Betrokkenen Het betreft een verkenning, geïnitieerd door Rijk en regio. Vanuit de regio zijn de provincies Overijssel en Gelderland, de stedendriehoek Apeldoorn-Deventer-Zutphen, de regio Twente en de gemeenten gelegen binnen de A1-zone betrokken.

N35 Verkenning Nijverdal - Wierden

Gebied	Oost-Nederland
Onderwerp	Hoofdwegen
Ministerie	IenM
Fase	Verkenning



Opgave De N35 tussen Nijverdal-Wierden is een verkeersonveilige weg waar de doorstroming kwetsbaar is. Het Rijk heeft in de mobiliteitsaanpak de ambitie uitgesproken om op termijn de N35 te laten functioneren als stroomweg (100 km/uur), zodat een volwaardige schakel tussen de stedelijk-economische centra Zwolle-Kampen en Twente tot stand kan komen. De regio heeft op haar beurt haar ambities voor de N35 verwoord in haar Marsroute N35.

Politiek/bestuurlijk In het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2010 hebben Rijk en regio ingestemd met de start van de verkenning Nijverdal-Wierden, waarbij het taakstellend budget van € 80 mln incl. BTW als randvoorwaarde geldt. Op basis van afspraken uit het bestuurlijk overleg MIRT najaar 2009 is dit budget gelijkmatig verdeeld tussen IenM en de provincie Overijssel. Van het rijksdeel van de realisatiekosten (€ 40 mln) is € 5 mln reeds beschikbaar door het amendement Koopmans/Cramer (TK 31 700 A, nr 70). De resterende € 35 mln is nog niet beschikbaar voor 2021. De provincie heeft aangeboden deze € 35 mln voor te financieren. De condities waaronder eventuele voorfinanciering van € 35 mln plaatsvindt moeten nog worden bepaald.

Doel van deze verkenning is om de verkeersveiligheid en doorstroming op het traject Nijverdal-Wierden te verbeteren door aan de oostkant van de combitunnel Nijverdal, de huidige 1x2 strooksweg op te waarden tot

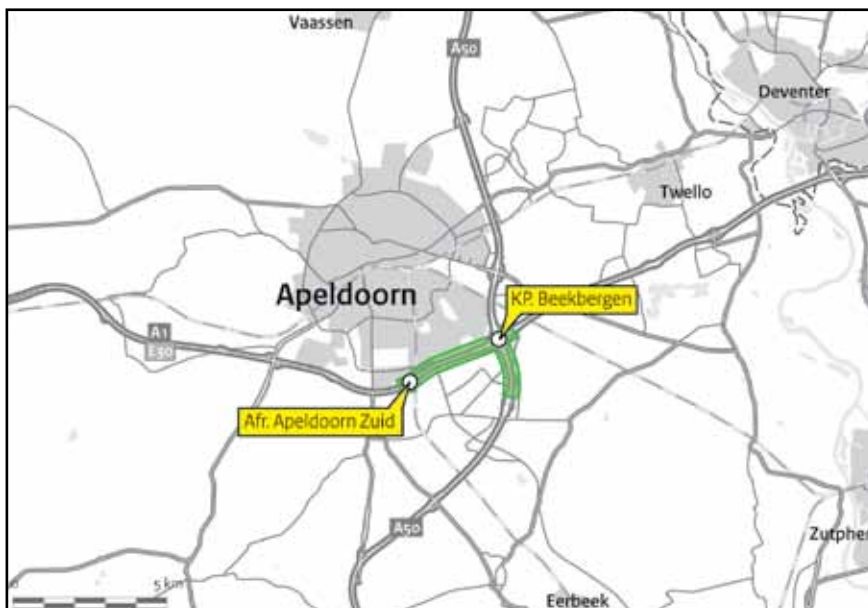
een autoweg van 100 km/uur. In de verkenning worden verschillende mogelijkheden onderzocht. Tevens wordt nagegaan in hoeverre de scope van het Combiplan Nijverdal (specifiek voor het deel van de N35 ten oosten van de toekomstige tunnel) moet worden aangepast, passend binnen de planning van de werkzaamheden van het combiplan.

Planning Het resultaat van deze verkenning is een bestuurlijke voorkeursbeslissing die binnen het budgettaire kader de verkeersveiligheid en doorstroming verbetert en gevolgd kan worden door een stabiele en korte planuitwerkingsfase. De startbeslissing is genomen in maart 2011 en de verkenning is in het eerste kwartaal van 2012 gereed. De verkenning krijgt niet de vorm van een structuurvisie.

Betrokkenen IenM en de provincie Overijssel. De gemeenten Hellendoorn, Holten, Rijssen, Wierden en de regio Twente, zowel de bestuurders als de bewoners, worden in deze verkenning betrokken bij de uitwerking van de plannen middels een gezamenlijk met het centrum voor publiekparticipatie opgezet participatie traject.

A1 Beekbergen- Apeldoorn Zuid

Gebied Oost-Nederland
Onderwerp Hoofdwegen
Ministerie IenM
Fase Planstudie



Opgave Als gevolg van weefbewegingen op het knooppunt Beekbergen ondervindt het doorgaande verkeer op de A1 en het verkeer op de verbinding Deventer-Arnhem hinder. Dit heeft een negatief effect op de goede en veilige doorstroming van het verkeer.

Oplossing Verbetering van het knooppunt Beekbergen door aanleg van weefstroken op de A1, een directe verbindingsboog tussen de A1 en de A50 op het knooppunt en een extra rijstrook op de A50 tussen het knooppunt en de verzorgingsplaats De Brink.

Planning

Tracébesluit: 2012
 Start realisatie: 2013
 Openstelling: 2014

Financiën Taakstellende budget: € 35 mln excl. € 4 mln voor enkele deelprojecten die Rijkswaterstaat buiten de scope van deze planstudie op korte termijn realiseert.

Politiek/bestuurlijk Deze planstudie volgt uit het maatregelpakket robuust netwerk, gebiedsgerichte uitwerking Mobiliteitsaanpak, november 2008. De regio heeft zich verbonden aan uitvoering van enkele projecten op het onderliggend wegennet die een sterke relatie hebben met bovengenoemde maatregelen op het hoofdwegennet. De regio financiert deze aanpassingen voor een bedrag van € 5,1 miljoen (prijspeil 2008) uit eigen middelen. In het 4^e kwartaal van 2009 is de aanvangsbeslissing en de startnotitie vastgesteld.

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen					•	
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						•
Financiën						•
Pol./Best.						

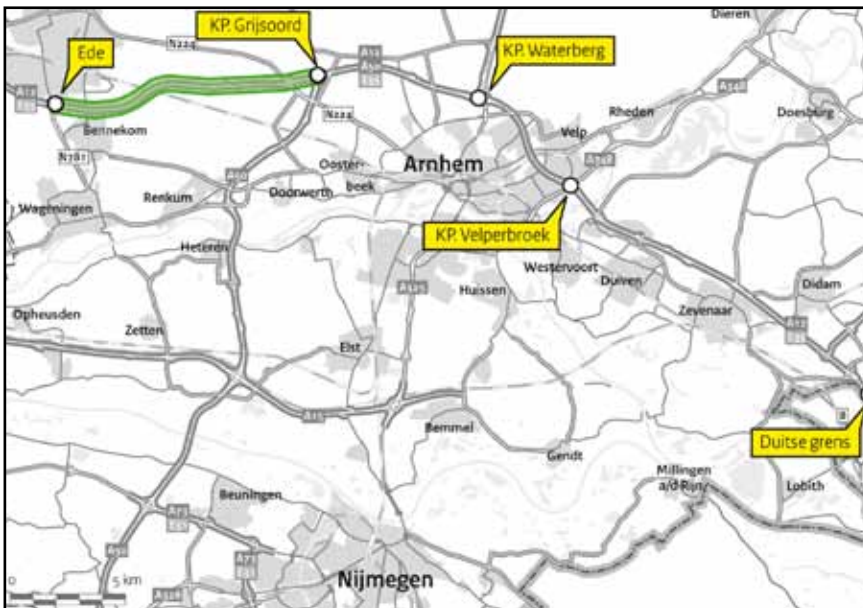
Toelichting op de wijzigingen

2011: het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

2012: de projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 7 mln). Aanpassingsplanning vanwege vertraging onderzoeken t.b.v. Tracébesluit.

A12 Ede-Grijsoord

Gebied	Oost-Nederland
Onderwerp	Hoofdwegen
Ministerie	IenM
Fase	Planstudie



Opgave Op deze verbinding doen zich verkeersafwikkelingsproblemen voor waardoor de bereikbaarheid verslechtert.

Oplossing Voor de huidige autosnelweg 2x2 rijstroken zijn diverse alternatieven onderzocht. In de standpunten A12 Veenendaal-Ede en A12 Ede-Duitse Grens, is in 2002 gekozen voor een uitbreiding met spits- of plusstrook (het benuttingsalternatief). Uit aanvullende verkeersonderzoeken is gebleken dat voor een gedeelte van de trajecten A12 Veenendaal-Ede en A12 Ede-Duitse grens, namelijk het gedeelte A12 Ede-Grijsoord, de in 2002 gekozen alternatieven het geconstateerde knelpunt onvoldoende oplossen. De standpunten zijn in juli 2009 voor het gedeelte A12 Ede-Grijsoord partieel herzien, waarbij gekozen is voor een permanente verbreding met één rijstrook in beide richtingen (2x3).

Planning

Tracébesluit: 2011
Start realisatie: 2014
Openstelling: 2015

Financiën De financiering van Ede-Grijsoord is mede inbegrepen in de bestuursovereenkomst 'Doortrekking A15' (ON 2742). Voor het project Ede-Grijsoord is € 107 mln beschikbaar.

Politiek/bestuurlijk Tijdens bestuurlijk overleg (2005) is geconstateerd dat doortrekking van de A15 een oplossing kan zijn voor het knelpunt op de A12 (Maanderbroek-Waterberg) en voor de problematiek op het onderliggend wegennet. Daarnaast is geconstateerd dat het knelpunt Ede-Grijsoord moet worden aangepakt. In de bestuursovereenkomst 'Doortrekking A15 en verbreding A12 Ede-Grijsoord' (2006) zijn nadere afspraken gemaakt (zie projectblad A12/A15 Bereikbaarheid regio Arnhem-Nijmegen). Na start van de planstudie A12/A15 en de planstudie A12 Ede-Grijsoord is er geen reden op het traject A12 Grijsoord-Duitse grens een planstudie voort te zetten, met uitzondering van Waterberg-Velperbroek.

Uitvoering In 2010 is een PPC uitgevoerd. het project wordt met een DBFM contract uitgevoerd.

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen		•		•	•	
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing	•					
Planning			•			•
Financiën						•
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2007: knelpunten op de A12 worden gezien in relatie met de (mogelijke) doortrekking A15 (Ressen) naar de A12 (Zevenaar).

2008: op 16 februari 2007 is het Standpunt Ede-Duitse grens (benuttingsalternatief) herzien voor het gedeelte Waterberg-Velperbroek. Keuze voor een sobere verbreding van 2x2 naar 2x3 als toekomstvast oplossing binnen het benuttingsprogramma ZSM 1.

2009: het deel Waterberg-Velperbroek is opgenomen op het projectblad ZSM 2. Het project is als gevolg van onderzoek naar luchtkwaliteit vertraagd.

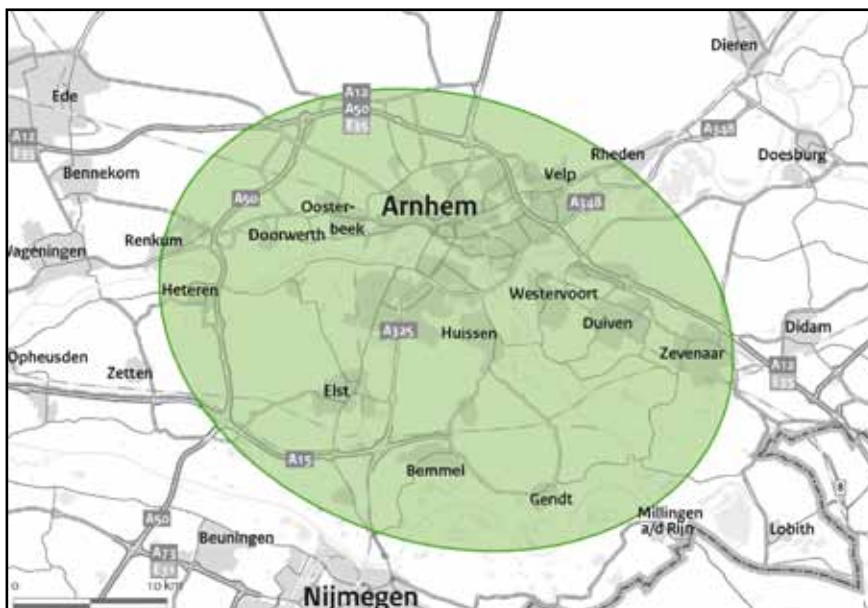
2010: op 13 juli 2009 zijn de Standpunten Veenendaal-Ede en Ede-Duitse grens (benuttingsalternatief) herzien voor het gedeelte Ede-Grijsoord. Gekozen is voor een permanente verbreding naar 2x3 rijstroken.

2011: het OTB is in juni 2010 vastgesteld.

2012: de projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellende budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-Bijdrage (€ 21 mln). Wijziging in planning realisatie door extra benodigde onderzoeken voor het TB en extra benodigde tijd voor voorbereiding realisatie.

A12/A15 Bereikbaarheid regio Arnhem-Nijmegen

Gebied	Oost-Nederland
Onderwerp	Hoofdwegen
Ministerie	IenM
Fase	Planstudie



Opgave De groei van het autoverkeer belemmert op termijn een goede verkeersafwikkeling.

Oplossing In de richtlijnen 'Betere bereikbaarheid door een robuust wegennetwerk in de regio Arnhem - Nijmegen' zijn de alternatieven beschreven die in de planstudie dienen te worden onderzocht:

- de doortrekking van rijksweg 15 als autosnelweg, 2x2 rijstroken tussen knooppunt Ressen en de A12, inclusief een volwaardige aantakking op de A12 met weefvakken tussen Duiven en Zevenaar;
- de opwaardering van bestaande infrastructuur A50/A12/A15/A325-N325 in combinatie met OV-maatregelen binnen het bestaande netwerk (het regiocombi(structuur)alternatief);
- doortrekking van de A15 tussen Ressen en de A12 Zevenaar-oost langs de Betuweroute (het bundelingsalternatief).

Planning

Trajectnota/MER: 2011

Standpunt 2011

Tracébesluit: 2013

Financiën De financiering van Ede-Grijsoord is mede inbegrepen in de bestuursovereenkomst 'Doortrekking A15'. Het Rijk zal € 385 mln bijdragen en de regio € 373 mln. Door tol zal het restant van € 282,5 mln worden opgebracht (totaal € 1.040 mln). Na aftrek

van het budget voor Ede-Grijsoord en de generieke BLD-bijdrage resteert een bedrag van € 80q mln.

Politiek/bestuurlijk Op 22 juni 2011 heeft de minister van IenM met de regio afgesproken om als inzet voor de verdere procedure, mede gezien de financiële kaders, de volgende voorkeursrichting te kiezen: het doortrekkingsalternatief met brug.

Uitvoering In 2010 is een PPC uitgevoerd, waaruit volgt dat DBFM geadviseerd wordt als contractvorm.

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen						
MIRT fase		•				
Opgave						
Oplossing			•			
Planning						
Financiën						•
Pol./Best.						•

Toelichting op de wijzigingen

2008: het project is overgegaan van de verkenningsfase naar de planstudiefase.

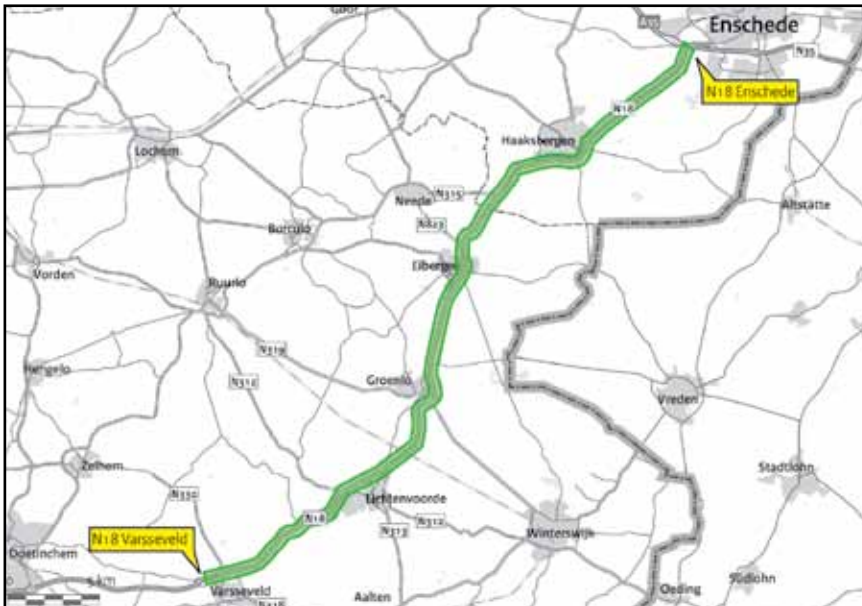
2009: op 14 mei 2008 is de startnotitie ter visie gelegd. In deze startnotitie zijn naar aanleiding van inspraak nieuwe stijl twee extra oplossingen opgenomen.

2011: omdat op basis van recente ramingen het budget niet toereikend is, inventariseren het rijk en de regio de mogelijkheden voor oplossing hiervan.

2012: de projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 110 mln).

N18 Varsseveld-Enschede

Gebied	Oost-Nederland
Onderwerp	Hoofdwegen
Ministerie	IenM
Fase	Planstudie



Opgave De verkeersonveiligheid op het gehele tracé en de leefbaarheid in de kernen, met name in Eibergen en Usselo.

Oplossing In de planstudie wordt onderzocht wat de effecten zijn van gehele of gedeeltelijke omlegging(en) van de N18. In het standpunt (oktober 2009) is vastgesteld dat op het gedeelte Varsseveld-Groenlo verkeersveiligheidsmaatregelen worden getroffen met handhaving van de maximum snelheid van 80 km/uur. Tussen Groenlo en Enschede wordt een nieuwe N18 aangelegd met omléidingen rond Eibergen, Haaksbergen en Usselo en de maximum snelheid wordt verhoogd naar 100 km/uur.

Planning

Tracébesluit: 2012
Start realisatie: 2014
Openstelling: 2016

Financiën Taakstellend budget: € 303 mln (incl. bijdrage regio € 134 mln).

Politiek/bestuurlijk Naar aanleiding van Standpunt keuze oktober 2009 is extra dekking gevonden voor € 12 mln waardoor het totale rijksbijdrage op € 179 mln komt. Het convenant N18 is in december 2009 getekend. Tijdens het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2010 zijn nadere afspraken gemaakt over scope aanpassingen met betrekking tot de aansluiting N18-A35, en verplaatsing van aansluitingen bij Eibergen en Groenlo. Tijdens het bestuurlijk overleg MIRT najaar 2010 is een scopewijziging aangevraagd op verzoek van de regio; er is ingestemd met extra studietijd.

Uitvoering In 2010 is op basis van het PPC gekozen voor een DBFM-contract.

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen			•			
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						•
Planning						•
Financiën	•	•	•		•	•
Pol./Best.		•	•			

Toelichting op de wijzigingen

2008: de financiën zijn aangepast door toezegging van extra € 16 mln uit het Amendement (TK 30800 A, nr 43).

2009: als gevolg van de discussie tussen Rijk en regio is dit project vertraagd. Tijdens het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2008 zijn extra financiële toezeggingen gedaan en is afgesproken dat de trajectnota ter visie zal worden gelegd (derde kwartaal 2008).

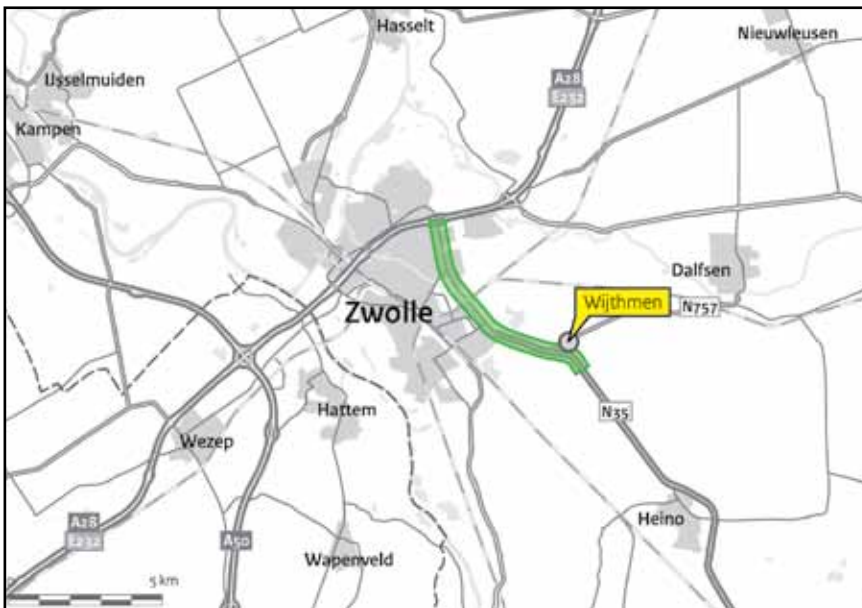
2010: naar aanleiding van het advies van de Commissie MER is in 2009 een aanvullend MER gemaakt alvorens het Standpunt kan worden ingenomen.

2011: het Standpunt is ingenomen (derde kwartaal 2009). De financiën zijn aangepast door toezegging van extra rijksbijdrage € 12 mln.

2012: de projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigingssystematie van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 7 mln). In het Regeerakkoord zijn taakstellingen afgesproken voor bovenwettelijke inpassing, aanpassing omgevingsrecht en toepassing PPS. Voor dit project gaat het om een bedrag van € 10 mln voor PPS. De planning is vertraagd als gevolg van scopewijziging, extra studietijd en gekozen contractvorm.

N35 Zwolle-Wijthmen

Gebied	Oost-Nederland
Onderwerp	Hoofdwegen
Ministerie	IenM
Fase	Planstudie



Opgave Op de N35, gedeelte Zwolle-Wijthmen doet zich door de groei van autoverkeer met name in de spits vertraging voor. Daarnaast moet de leefbaarheid en verkeersveiligheid verbeterd worden.

Oplossing Een uitbreiding van 2x1 naar 2x2 rijstroken, grotendeels op bestaand tracé. Er is sprake van een beperkte omleiding bij Wijthmen. De snelheid wordt verhoogd naar 100 km/uur. Bij aansluiting van de Kroesenallee wordt een ongelijkvloerse kruising aangelegd.

Planning

Tracébesluit: 2012
Start realisatie: 2013
Openstelling 2014

Financiën Taakstellend budget: € 45 mln (incl. € 30 mln bijdrage provincie Overijssel).

Politiek/bestuurlijk Door het amendement Hofstra/van Hijum (TK 30800 A, nr 43) is € 16 mln extra beschikbaar gesteld voor dit project. Door het Rijk is een extra rijksbijdrage van € 6 mln toegezegd tijdens het bestuurlijk overleg MIRT najaar 2008.

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen						
MIRT fase						•
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						•
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2011: het project is van de verkenningsfase overgegaan naar de planstudiefase.

2012: de projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 7,7 mln).

A50 Ewijk-Valburg

Gebied	Oost-Nederland
Onderwerp	Hoofdwegen
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave De groei van het autoverkeer belemmert op termijn een goede verkeersafwikkeling.

Oplossing Op grond van het in oktober 2005 vastgestelde standpunt op de trajectnota A50 Ewijk-Grijsoord is besloten om het traject in twee delen uit te werken. Het gedeelte Ewijk tot en met Valburg wordt verbreed naar 2 x 4 rijstroken (inclusief een extra Waalbrug en aanpassing van de knooppunten Ewijk-Valburg). Vanaf Valburg tot Grijsoord is de A50 verbreed naar 2x3 rijstroken als onderdeel van het benuttingsprogramma ZSM 2.

Planning

Tracébesluit: 2010
Start realisatie: 2011
Openstelling: 2014

Financiën Taakstellend budget: Ewijk-Valburg € 268 mln.

Politiek/bestuurlijk Toezegging: tijdens bestuurlijk overleg in november 2003 is afgesproken om het budget te reserveren voor de uitvoering van het zuidelijk gedeelte Ewijk-Valburg.

Convenanten: convenant tussen het Rijk en Nijmegen over een extra brug over de Waal.

Uitvoering In 2006 is een PPC uitgevoerd. De uitkomst hiervan gaf onvoldoende meerwaarde aan voor een DBFM-contract. Daarom is gekozen voor een DB-contract.

File Top 50 Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van knelpunt 5 uit de File Top 50.

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen					•	
MIRT fase						•
Opgave						
Oplossing						
Planning	•		•			
Financiën						•
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2007: in oktober 2005 is het standpunt vastgesteld waarbij het deel Valburg-Grijsoord is ondergebracht in ZSM 2. Door de landelijke problematiek luchtkwaliteit zijn de mijlpalen tracébesluit en procedures met 1 jaar vertraagd, oplevering Ewijk-Valburg blijft ongewijzigd. Oplevering Valburg-Grijsoord is versneld.

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

2011: het TB is in maart 2010 vastgesteld.

2012: het project is overgegaan naar de realisatiefase. De projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigings-systematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 54 mln).

N35 Zwolle-Almelo (traverse Nijverdal)

Gebied	Oost-Nederland
Onderwerp	Hoofdwegen
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave De huidige N35 voert door de bebouwde kom van Nijverdal. Dit leidt tot leefbaarheids-, bereikbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen.

Oplossing De enkelbaans weg door Nijverdal wordt vervangen door een nieuwe weg met gescheiden rijstroken, inclusief een tunnel voor weg en spoor (lange variant).

Inpassing Er is een tunnel voorzien in verband met de situatie in Nijverdal, waar de huidige verbinding door het stadscentrum loopt.

Planning

Tracébesluit: 1995

Start realisatie: 2006

Openstelling: 2014

Financiën Taakstellend budget: € 212 mln (inclusief Rijk en regio).

Hiervan bijdrage van derden: 22 mln (bijdrage van de regio voor het Combiplan incl.

Stationsverplaatsing en zgn. lange variant) voor Nijverdal.

Politiek/bestuurlijk Toezeggingen: op initiatief van de regio is voor N35 een analyse van mogelijke PPS-constructies uitgevoerd. Conclusie is dat wordt gestreefd naar een Design & Construct contract. Provincie en Rijk hebben afgesproken ieder € 13 mln te reserveren voor tunnelveiligheid en een dak op de spoortunnel. Het oostelijk deel (N35) wordt afgestemd op de verkenning Nijverdal-Wierden. Voor de besluitvorming over de aansluitingen in het oostelijk deel van het Combiplan die binnen de scope van de verkenning Nijverdal-Wierden vallen, is het resultaat van de verkenning Nijverdal-Wierden bepalend.

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen						
MIRT fase	●					
Opgave						
Oplossing						
Planning						●
Financiën	●	●	●			●
Pol./Best.		●	●			

Toelichting op de wijzigingen

2007: het project is overgegaan van de planstudiefase naar de realisatiefase. De N35 Zwolle-Almelo (Nijverdal) en N35 Wierden-Almelo zijn als zelfstandige realisatieprojecten opgenomen. Budget is aangepast door toevoeging reservering rijk (€ 13 mln) en overboeking (€ 18 mln) naar N34 Ommen.

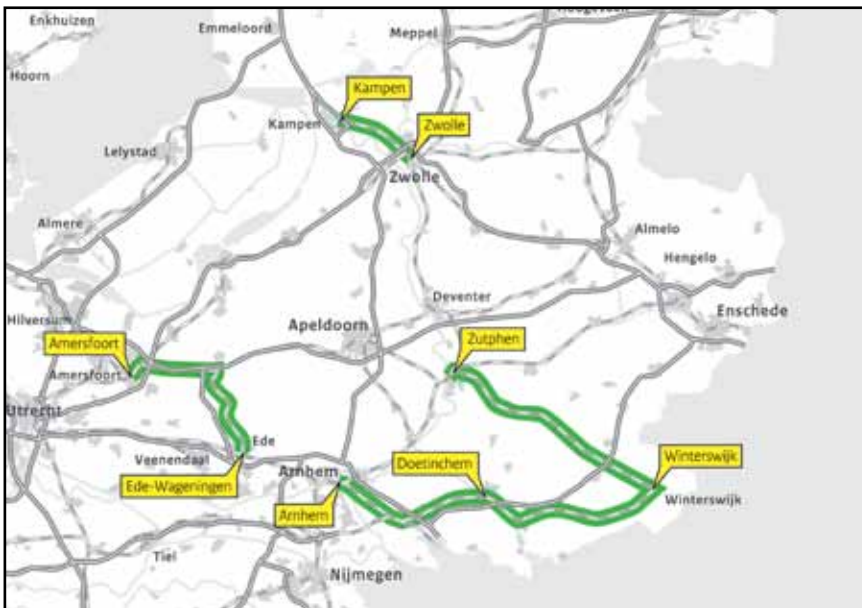
2008: de projectkosten zijn verhoogd door reservering provincie (€ 13 mln) en bijdrage van provincie aan de extra kosten van brede tunnel (€ 2 mln) en € 16 mln uit amendement TK 30800 A, nr 43 voor maatregelen op traject Nijverdal-Zwolle.

2009: er is overeenstemming bereikt over de zgn. lange variant en de verplaatsing van het station. Het taakstellend budget wordt in de 1^e suppletore wet aangepast.

2012: de projectkosten zijn verhoogd met de regiobijdrage ten behoeve van de stationsverplaatsing en de zgn. lange variant. De projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 23 mln). De oplevering verschuift met 8 tot 11 maanden, onder meer doordat het bestaande contract wordt opgebroken voor de implementatie (deels van de standaard tunneltechnische installaties (TK 2010-2011 29296, nr. 20).

Quickscan Decentraal Spoor: Oost-Nederland

Gebied	Oost-Nederland
Onderwerp	Spoorwegen personen
Ministerie	IenM
Fase	Planstudie



Opgave Op een aantal gedecentraliseerde spoorlijnen is sprake van sterke vervoersgroei en hebben enkele decentrale overheden meer ambitie met het gedecentraliseerde spoorvervoer voor reizigers dan mogelijk is met de beschikbare capaciteit. Mede naar aanleiding hiervan is in 2008 een quick scan naar de marktontwikkelingen in het personenvervoer op gedecentraliseerde spoorlijnen uitgevoerd. Hieruit bleek onder andere dat de punctualiteit op een aantal lijnen in Oost-Nederland onvoldoende is.

Oplossing ProRail heeft op basis van een effectiviteitsanalyse in beeld gebracht welke maatregelen nodig zijn ter verbetering van de punctualiteit. Voor Oost-Nederland betreft dit maatregelen op een vijftal lijnen.

- Lijn Arnhem-Doetinchem-Winterswijk (aanleg snelle wissel bij Doetinchem; aanleg dubbelspoor bij Wehl; aanleg snelle wissel bij Didam; verlenging perrons)
- Lijn Amersfoort-Ede-Wageningen (aanleg dubbelspoor bij Barneveld-Noord, incl. alternatieve plaatsing nieuw perron)
- Lijn Zutphen-Winterswijk (verhogen aankomst- en vertreksnelheid bij Zutphen; vrijleggen treindienst bij Zutphen), afhankelijk van bijdragen provincie Gelderland.
- Lijn Zwolle-Kampen (aanleg inhaalpoor)
- Lijn Nijmegen-Roermond (snelheidsverhoging Nijmegen-Mook) (op deze lijn worden ook in Limburg maatregelen getroffen, zie hiervoor het projectblad Nijmegen-Roermond)

Planning Oplevering: divers, te realiseren tussen 2011-2014.

Financiën De taakstellende rijksbijdrage voor de Quickscan maatregelen is vastgesteld op in totaal € 54,4 mln (incl. BTW). Hiervan is € 22,5 mln bestemd voor de maatregelen in Oost-Nederland. Hiervan wordt € 3,3 mln via de BDU aan de provincie Overijssel beschikt en € 1,65 mln aan provincie Limburg. IenM beschikt € 29,55 mln rechtstreeks aan ProRail ten behoeve van de maatregelen in Gelderland en Stadsregio Arnhem Nijmegen. De maatregelen worden voor 50% door de decentrale overheden betaald: provincie Overijssel draagt € 3,3 mln bij, de provincie Gelderland € 15,4 mln en de Stadsregio Arnhem-Nijmegen € 3,8 mln.

Politiek/bestuurlijk

Moties: de Tweede Kamer heeft eind 2007 verzocht tot de uitvoering van een quick scan naar de markt en capaciteit op de regionale spoorlijnen (Anker/Koopmans, TK 31200 XII, nr 55). In september 2008 is het eindrapport opgeleverd en aan de Kamer verstuurd (TK 31305 XII, nr 80). Amendement Cramer ter verbetering van het regionale OV (TK 31474 XII, nr 10). In de bestuurlijke overleggen MIRT voor- en najaar 2009 hebben Rijk en regio afspraken gemaakt over de te nemen maatregelen en de gezamenlijke (50/50) financiering op basis van taakstellende budgetten.

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen					•	
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						•
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2011: het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

2012: projectbudget is opgehoogd met € 12 mln als gevolg van de financiële bijdragen van de stadsregio Arnhem Nijmegen en de provincie Gelderland.

Traject Oost

Gebied	Oost-Nederland
Onderwerp	Spoorwegen personen
Ministerie	IenM
Fase	Planstudie



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

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

Planning Oplevering: divers

Financiën Enkele kleine infrastructurele maatregelen om de capaciteit en betrouwbaarheid te verhogen zijn gerealiseerd. Het gaat onder andere om enkele perronverlengingen en het aanpassen van het huidige beveiligingssysteem; kosten € 21 mln. In 2008 is een aanvang gemaakt met de planstudie van de projecten in Driebergen-Zeist, Maarsbergen en Bunnik, waarover in het convenant van 22 juni 2006 afspraken zijn gemaakt (kosten planstudie € 8 mln). Voor de realisatie van deze projecten is € 205 mln beschikbaar.

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

Moties: motie Haersma Buma, (TK 28600 XII en TK 28600 A, nr 95) verzoekt de regering om € 25 mln in 2003 te beschikken gericht op de realisatie van het HSL-Oost-deelpakket (kopgroep).

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

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplissing						
Planning		•				
Financiën		•	•			•
Pol./Best.	•					

Toelichting op de wijzigingen

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.

2012: optimalisering van de planuitwerking heeft geleid tot € 2 mln hogere planstudiekosten. Deze zijn gedekt door budgetoverheveling uit het realisatiebudget.

Arnhem Centraal (t.b.v. Nieuw Sleutelproject)

Gebied	Oost-Nederland
Onderwerp	Spoorwegen personen
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave Belangrijkste knelpunt op dit station is de te beperkte capaciteit van de OV-terminal. De perrontunnel onder de sporen is te smal, de stationshal te klein en er is een tekort aan fietsenstallingen. Deze problematiek, samen met de verwachte reizigersgroei mede door aanlanding van de Hoge Snelheidstrein naar Frankfurt am Main, maakt aanpassing van station en omgeving noodzakelijk. De omgeving kenmerkt zich door verouderde gebouwen en een verontreinigd bedrijventerrein. Dit project is door het Rijk aangewezen als NSP. Naast het station behoort ook de stedelijke stationsomgeving tot het project.

Oplossing Om aan de problemen het hoofd te bieden, wordt een nieuwe, ruimere stationshal gebouwd, zodat de loopstromen niet langer geblokkeerd worden door wachtende mensen. De perrontunnel onder de sporen wordt verbreed en verlengd. Het aangepaste station zal tenminste voldoen aan de eisen zoals gesteld in de Nota Basisstations. De aansluiting van het station op de stad wordt verbeterd. Nieuwe, hoogwaardige woon- en werkfuncties worden in bestaand stedelijk gebied toegevoegd.

Planning

Projectbesluit: 2006

Start realisatie: 2006

Oplevering OV terminal:

- fase 1: 2011
- fase 2: 2013

Start ontwikkeling stationsgebied: 2010

Oplevering gebied: 2018

Financiën Totale taakstellende bijdrage IenM bedraagt € 130,9 mln.

- OV Terminal: € 106 mln Infraconds, € 24,9 mln Hoofdstuk XII

Politiek/bestuurlijk

- 2004: intentieovereenkomst tussen Rijk en gemeente Arnhem over samenwerking bij opstellen van een integraal Masterplan Centraal Arnhem inclusief schetsontwerp station.
- 2005: uitvoeringsovereenkomst tussen de gemeente Arnhem, voormalig VROM en VenW over de voorwaarden waaronder de NSP-subsidie en MIT-subsidie worden verstrekt. MIT-bijdrage vastgelegd op € 24,3 mln.
- 2007: raamovereenkomst tussen NS, voormalig VenW en VROM, ProRail en NSP-gemeenten Arnhem, Breda, Den Haag, Rotterdam en Utrecht, met afspraken over de (financiële) bijdrage van de NS en de uitvoering.

Uitvoering Marktpartijen zijn betrokken bij de vastgoedexploitatie van het gebied en de OV-Terminal. Nieuwe perrontunnel (met ondergrondse fietsenstalling, onderdeel fase 1) wordt in juli 2011 opengesteld. Fase 1 gereed eind 2011. Fase 2 (bouw stationshal) is in januari 2011 aanbesteed. Uitvoering fase 2 start bij gunning in maart 2012, oplevering gepland oktober 2013.

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen		•				
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning	•			•	•	
Financiën	•	•	•		•	•
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2008: perrontunnel project 'Arnhem vierde perron' toegevoegd'. Budget perrontunnel € 35,7 mln (excl. tijdelijke voorzieningen) toegevoegd. Taakstellende bijdrage VenW is incl. BTW.

2009: vanwege tekort op het busdeel OV terminal zijn de bijdragen van de partijen verhoogd. Start realisatie OV Terminal uitgesteld vanwege mislukte aanbesteding.

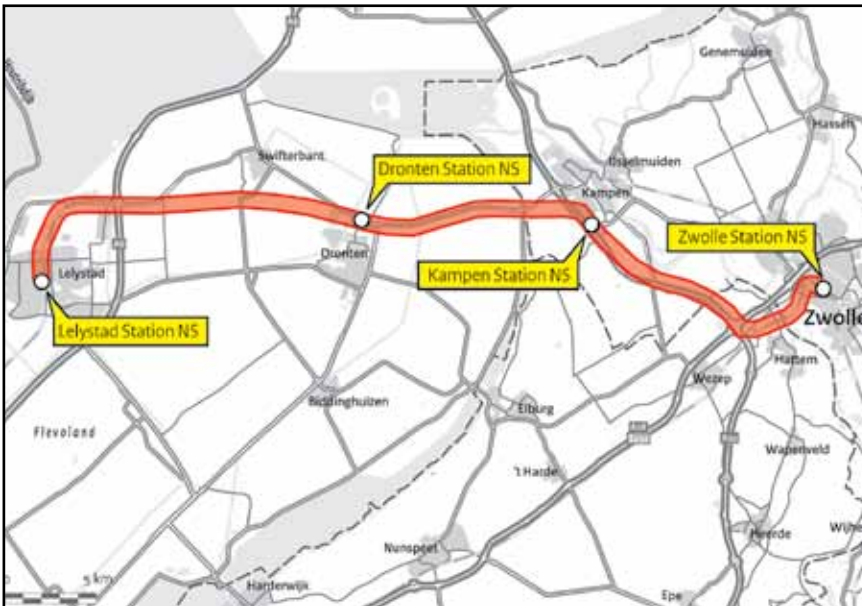
2010: besloten is tot gefaseerde realisatie OV terminal.

2011: kostenraming naar aanleiding mislukte aanbesteding in 2009 geactualiseerd. Bouw OV terminal wordt gefaseerd uitgevoerd. Bijdragen Rijk, regionale overheden en gemeente verhoogd. Perrontunnel en ondergrondse fietsenstalling worden eind 2011 opgeleverd, tijdelijk station wordt dan uit dienst genomen en OV terminal gebouwd. Oplevering gepland voorjaar 2013.

2012: ter voorbereiding op de aanbesteding van fase 2 is de businesscase herijkt en voor het sluitend maken daarvan is vanuit het Rijk een extra bijdrage van € 7,5 mln toegezegd. Daarnaast is het projectbudget met € 2,2 mln verlaagd als gevolg van het niet meer opnemen van gerealiseerde en formeel vastgestelde planstudieuitgaven.

Hanzelijn

Gebied	Oost-Nederland
Onderwerp	Spoorwegen personen
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave De kwaliteit, capaciteit en flexibiliteit van de spoorverbinding tussen de noordvleugel van de Randstad en het noorden en noordoosten schiet tekort, mede in relatie tot de economische ontwikkeling. Daarnaast is een oplossing noodzakelijk voor de afwikkeling van het goederenvervoer tussen de Randstad en het noorden.

Oplossing Aanleg van de Hanzelijn, tussen Lelystad en Zwolle, geschikt voor snelheden tot 200 km/u. De lijn is, met maatregelen voor geluid en veiligheid, geschikt voor het personen- en goederenvervoer. Het tracébesluit voor de Hanzelijn voorziet tevens in de hoogteligging die nodig is voor een by-pass ter hoogte van Kampen-Zuid, zowel voor de Hanzelijn zelf als voor de parallel met de Hanzelijn lopende N50.

Inpassing Bundeling met bestaande infrastructuur, aangepaste boogstralen, tunnel Drontermeer, aangepaste hoogteligging bij Hattem.

Planning

Tracébesluit: 2003/2007
Start realisatie: 2006
Oplevering: 2012

Financiën Taakstellend budget € 1.080 mln (incl. € 10 mln van Overijssel voor de by-pass en excl. € 2 mln TEN-subsidie voor planstudiekosten).

Politiek/bestuurlijk Brieven Tweede Kamer: 17-01-2005: Hanzelijn voldoet aan alle uitgangspunten voor Hanzelijn-plus. Toezeggingen: de ministers van voormalig VROM en VenW zijn eind 2005 met de provincie Overijssel overeen gekomen dat meegewerkt wordt aan het anticiperen op het ruimtelijk ontwikkelingsproject IJssdelta. Onder voorwaarde dat de indienststelling niet vertraagt, zal het ontwerp-tracébesluit Hanzelijn hierop worden aangepast. Moties: motie Leers (TK 26828, nr 7), motie Verbugt/Hindriks (TK 26828, nr 18), motie Feenstra (TK 27569, nr 3), motie De Nerée tot Babberich (TK 28600, nr 59H), motie Slob (TK 27569, nr 11).

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						●
Planning						
Financiën						● ● ● ● ●
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2007: tracébesluit wordt aangepast vanwege hoogteligging by-pass bij Kampen-Zuid en hoogteligging van de parallel met de Hanzelijn lopende N50.

2008: Tracébesluit by-pass Kampen is vastgesteld, waardoor project op schema blijft. Het taakstellend budget is aangepast.

2009: taakstellend budget is in overeenstemming gebracht met twee scope-uitbreidingen: het aandeel van VenW in de eerder genoemde scope-uitbreiding 'by-pass Kampen' (€ 10 mln) en het anticiperen op de uitbreiding van de N50 voor zo ver het gaat om kunstwerken die als gevolg van de aanleg van de Hanzelijn en de by-pass aanpassing behoeven (€ 12,7 mln; ter voorkoming van desinvestering).

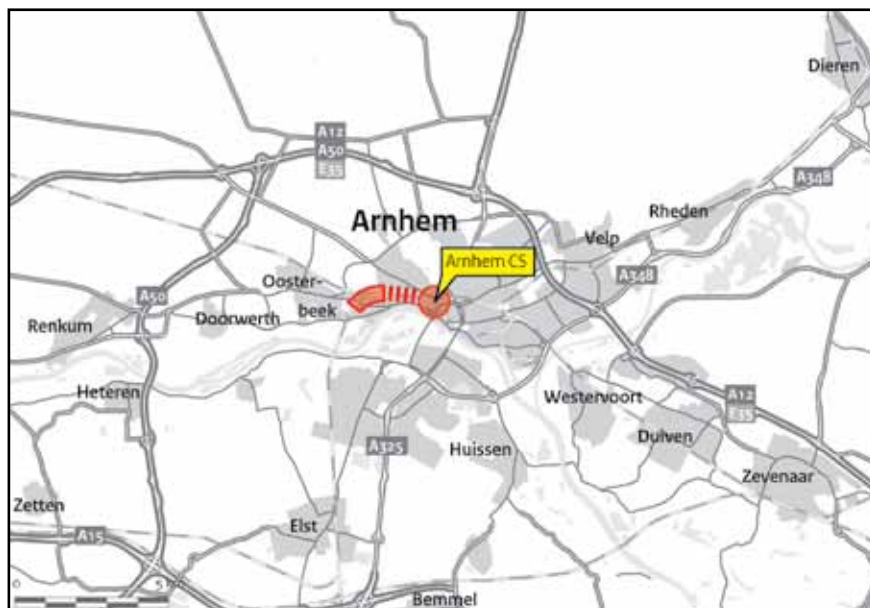
2010: de bijdrage van VROM aan de by-pass is aan het projectbudget toegevoegd.

2011: de bijdrage van Overijssel aan de by-pass is aan het projectbudget toegevoegd.

2012: taakstellend budget is verlaagd met € 48 mln als gevolg van gerealiseerde aanbestedingsmeevallers.

Sporen in Arnhem

Gebied	Oost-Nederland
Onderwerp	Spoorwegen personen
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave De bestaande railinfrastructuur in Arnhem is niet toereikend om het huidige en het in de toekomst te verwachten aantal reizigers en treinen adequaat te kunnen verwerken. De problemen doen zich met name voor op het gebied van perroncapaciteit, beperkte transfervoorzieningen, ontsluiting van de perrons, beperkte mogelijkheden om treinen van/naar Utrecht en Nijmegen gelijktijdig te kunnen laten binnenkomen en te laten vertrekken en beperkte rijsnelheid aan de west- en oostzijde van het emplacement.

Oplossing Het project Sporen in Arnhem heeft als doelstelling het verbeteren van de afwikkeling van het treinverkeer en het uitbreiden van de infrastructuur en perroncapaciteit om het aantal reizigers en treinen op basis van de Nota Mobiliteit met een doorkijk naar 2020 te kunnen verwerken.

Er wordt voor wat betreft de spoorinfrastructuur het volgende gerealiseerd:

- uitbreiding van het station met een 4^e perron, aanleg van 2 nieuwe perronsporen en vervanging van de traverse;
- aanleg van een vrije kruising aan de westzijde, zodat kruisend treinverkeer op de baanvakken naar Nijmegen en Utrecht conflictvrij wordt afgewikkeld;
- aanpassing van het emplacement aan de westzijde en de oostzijde;

- aanpassing van het opstelemplacement Arnhem Berg aan bovenstaande aanpassingen aan het emplacement.

Planning

Tracébesluit: mei 2009

Start realisatie: 2007

Oplevering: 2011

Financiën Taakstellend budget: € 275 mln.

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen		•				
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning		•	•			
Financiën		•		•		•
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

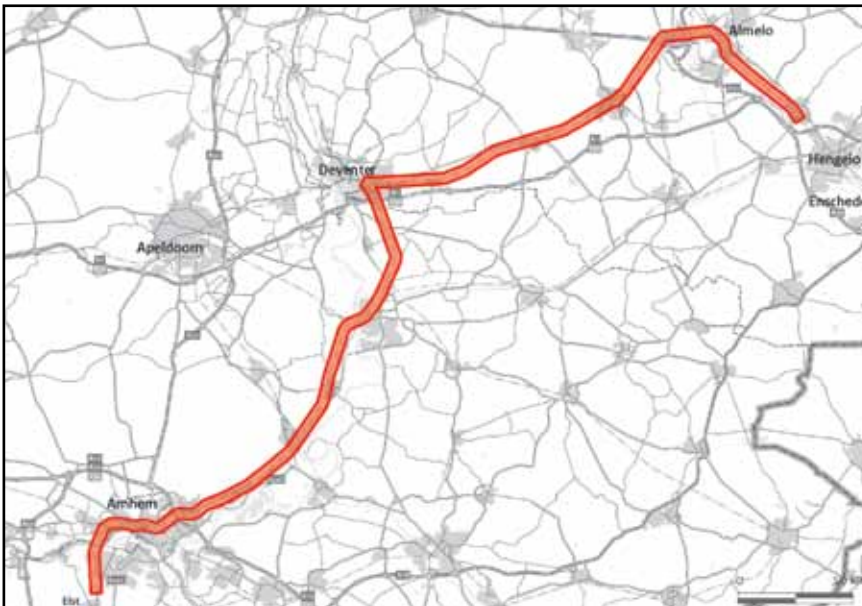
2009: ontwerp Tracébesluit uitgebracht en ter inzage gelegd. Volgende stap is vaststellen Tracébesluit, naar verwachting najaar 2008. Indienstelling door optimalisatie van uitvoering mogelijk 1 jaar eerder, in 2011.

2010: tracébesluit vastgesteld in mei 2009. Sporenlay-out is naar aanleiding van de zienswijzen op het Ontwerp-Tracébesluit aangepast. Er is meer tijd genomen voor inpassing van de infrastructuur en maatregelen tegen het effect van het spoorgebruik. Project Sporen in Arnhem, incl. de bijkomende maatregelen waaronder het vervangen van de perronkappen en de extra te nemen maatregelen, kent een verschil waarvan een deel wordt gedekt uit de middelen voor beheer van ProRail (o.a. voor geluidmaatregelen en vervangingsinvesteringen). Voor het restant is het taakstellend budget verhoogd met € 10,4 mln.

2012: aan het projectbudget is € 34,5 mln toegevoegd. Dit wordt voornamelijk veroorzaakt door een tegenvallende aanbesteding op het hoofdcontract en meerwerk aannemers door tegenvallende conditionering. Daarnaast is het projectbudget met € 8 mln verlaagd als gevolg van het niet meer opnemen van gerealiseerde en formeel vastgestelde planstudieuitgaven.

Goederenroute Elst-Deventer-Twente (NaNOV)

Gebied	Oost-Nederland
Onderwerp	Spoorwegen goederen
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave Door de toename van het goederenvervoer over bestaand spoor (Elst-Arnhem-Deventer-Twente) ontstaan leefbaarheids- en veiligheidsproblemen.

Oplossing Er wordt gewerkt aan een divers pakket van hinderbeperkende maatregelen, waaronder het vervangen van overwegen door tunnels en het versnellen van de sanering van geluidhinder.

Planning

Start realisatie: 2009

Oplevering: 2015

Financiën Taakstellend budget: € 151 mln.

Politiek/bestuurlijk Toezeggingen: brief van de minister aan de Tweede Kamer (d.d. 11 april 2000, TK 22589, nr 157) over de gevolgen van het besluit geen nieuwe Noordoostelijke verbinding (NOV) aan te leggen en het besluit tot uitvoering NaNOV-maatregelen.

Projecthistorie

'07 '08 '09 '10 '11 '12

Algemeen

MIRT fase

Opgave

Oplossing

Planning

Financiën

Pol./Best.

Toelichting op de wijzigingen

2008: het taakstellend budget is inclusief BTW.

2010: het programma is overgegaan naar de realisatiefase.

Nijmegen, tweede stadsbrug

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



Opgave Op termijn is een vergroting van de capaciteit voor het Waal overschrijdende verkeer noodzakelijk onder andere door de bouw van de Vinex-locatie Waalsprong en de noodzakelijke grootschalige renovatie van de bestaande Waalbrug.

Oplossing Aanleg van een tweede stadsbrug in Nijmegen, waarmee tevens de Vinex-locatie Waalsprong een directe verbinding met het centrum en de zuidkant van Nijmegen krijgt.

Planning

Start realisatie: 2010
Oplevering: uiterste datum is 1 november 2013

Financiën Als taakstellende bijdrage, op basis van de meest kosteneffectieve variant, is voor dit project in 2007 door de minister van voormalig VenW een bijdrage van € 71 mln toegekend. Projectkosten worden geraamd op € 310 mln.

In het kader van de afspraken over de verbreding van de Waal is eerder aan Nijmegen al een bijdrage van € 90 mln toegekend voor een tweede brug over de Waal.

Politiek/bestuurlijk Ten behoeve van de verbreding van de Waal in verband met hoogwaterstanden zijn afspraken gemaakt over de bebouwing in de Waalsprong en is een bijdrage van € 90 mln voor de aanleg van de tweede brug aan Nijmegen toegekend.

Uitvoering Voor de realisatie is door de gemeente op basis van Design-Construct-Maintain (DCM) een op concurrentie gerichte dialoog met vier geselecteerde deelnemers aangegaan. De gemeente heeft in maart 2010 de opdracht gegund. De stadsregio Arnhem-Nijmegen is verantwoordelijk voor de uitvoering van dit project. In mei 2011 heeft de minister van IenM de 1^e paal geslagen.

Projecthistorie

'07 '08 '09 '10 '11 '12

Algemeen

MIRT fase

Opgave

Oplossing

Planning

Financiën

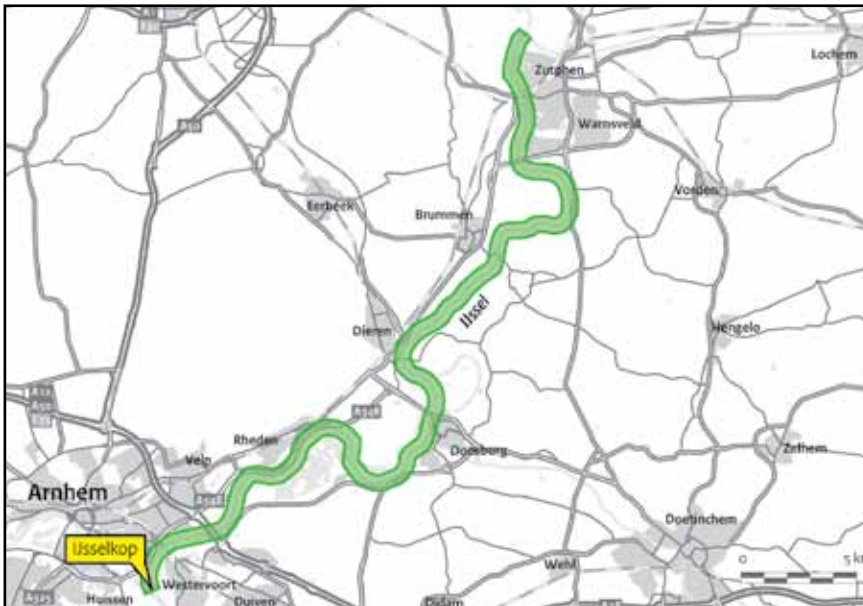
Pol./Best.

Toelichting op de wijzigingen

2008: het project is overgegaan van de planstudiefase naar de realisatiefase.

Bovenloop IJssel (IJsselkop tot Zutphen)

Gebied Oost-Nederland
Onderwerp Hoofdvaarwegen
Ministerie IenM
Fase Planstudie



Opgave Het traject IJsselkop tot Zutphen is moeilijk bevaarbaar voor de beoogde klasse Va-scheepvaart en bemoeilijkt de toegang tot het Twentekanaal, dat ook geschikt wordt gemaakt voor deze klasse schepen.

Oplossing In de studie wordt met name gekeken naar de mogelijkheden om de vaarbreedte van de bochten in dit traject van de IJssel aan te passen, waardoor klasse Va-schepen het traject IJsselkop-Zutphen veiliger en efficiënter kunnen bevaren.

Planning

Realisatie: 2021-2023

Financiën Taakstellend budget: € 36 mln.

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning			•	•	•	
Financiën						•
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2009: met de onderhoudsimpuls zullen voor 2010 de diepteknelpunten worden opgelost. Door capaciteitsproblemen bij VenW en marktpartijen, treedt wel vertraging op in de planstudie naar de verbreding van het vaarwegprofiel in de bochten.

2011: als gevolg van capaciteitsproblemen bij Verkeer en Waterstaat is de planning verder vertraagd.

2012: op basis van de prioritering uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte wordt dit project gefaseerd en wordt oplevering verwacht in de periode 2021 – 2023. De projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 7 mln).

Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen IJssel

Gebied Oost-Nederland
Onderwerp Hoofdvaarwegen
Ministerie IenM
Fase Planstudie



Opgave Op basis van de begin 2009 opgeleverde verkenning is gebleken dat er sprake is van een zeer beperkt aantal ligplaatsen tussen Lobith en Kampen dat geschikt is voor klasse IV/V-schepen. Het gebrek aan ligplaatsen voor grotere schepen op de IJssel bemoeilijkt een logistieke planning in verband met de regelgeving voor vaar- en rusttijden en zorgt bovendien voor extra pieken bij het passeren van de sluis bij Eefde. Het grootste knelpunt doet zich voor op de Boven IJssel tussen Arnhem en Zutphen.

Oplossing Het tekort aan ligplaatsen zal gefaseerd worden aangepakt. Voor de korte termijn wordt ingezet op het als quick win realiseren van enkele ligplaatsen met name op de Boven IJssel; twee ligplaatsen bij Arnhem en vier bij Eefde. Deze quick wins zijn in 2010/2011 gerealiseerd. Daarnaast wordt een planstudie gestart gericht op de mogelijke realisatie van een overnachtingshaven aan de Boven IJssel (inclusief locatie Valewaard).

Planning

Projectbeslissing: 2013
Start realisatie: 2014
Oplevering: 2016

Financiën Taakstellend budget: € 27 mln.

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen						
MIRT fase				•		
Opgave						
Oplossing					•	
Planning				•		
Financiën						•
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

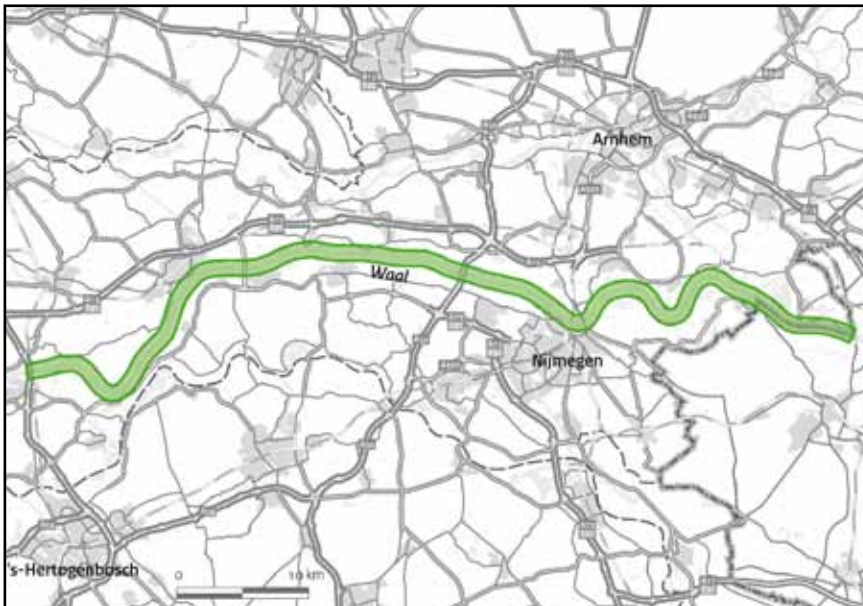
2010: het project is overgegaan van de verkenningsfase naar de planstudiefase.

2011: in het kader van de quick wins ligplaatsen zijn in 2010 twee ligplaatsen aangelegd bij Arnhem en vier bij Eefde. Het projectbesluit is met een jaar vertraagd. Dit zal de start van de realisatie niet beïnvloeden.

2012: de projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 7 mln). In het regeerakkoord zijn taakstellingen afgesproken voor bovenwettelijke inpassing, aanpassing omgevingsrecht en toepassing PPS. Voor dit project betreft het een bedrag van € 1,3 mln voor bovenwettelijke inpassing.

Toekomstvisie Waal

Gebied	Oost-Nederland
Onderwerp	Hoofdvaarwegen
Ministerie	IenM
Fase	Planstudie



Opgave De problemen op de Waal hebben te maken met beperkingen in de afmetingen van de vaargeul. Maatgevend zijn de beschikbare breedte en diepte bij lage rivierafvoeren. Het vastgestelde referentieniveau daarbij is de internationaal Overeengekomen Lage Rivierafvoer (OLR). Op een aantal locaties (in de bochten) voldoet het huidige dwarsprofiel van de Waal niet aan deze norm. Tevens bestaat er een tekort aan veilige overnachtingsplaatsen.

Oplossing Door het uitvoeren van baggerwerk in combinatie met maatregelen die de vaardiepte op de lange termijn in stand houden is een minimale diepte van 2,8 meter bij overeengekomen Lage Rivierafvoer (OLR) gerealiseerd. De breedte van de vaargeul van de Waal blijft gehandhaafd op 150 m. De aanleg van nieuwe overnachtinghavens bij Lobith/Weurt wordt onderzocht. De deelstudie voor verbetering van de overnachtingshaven Haaften is afgerond. Een vervolg daarop zal eind 2011 worden gezien. In een extra deelstudie wordt een oplossing gezocht voor ligplaatstekorten op het zuidelijk deel van het Amsterdam-Rijnkanaal in relatie tot nabije havens aan de Waal.

Planning

Start realisatie: 2006
Oplevering Lobith/Haaften: 2017
Realisatie Weurt: 2021-2023

Financiën Taakstellend budget: € 142 mln.

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing				•	•	
Planning			•			•
Financiën	•					•
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2009: als gevolg van de natuurregelgeving en capaciteitsproblemen bij VenW en marktpartijen treedt aanzienlijke vertraging op bij de studies naar en de uitvoering van de overnachtinghavens. Afronding van de besluitvorming over noodzaak tot verbreding van de vaargeul tot 170 m (bij OLR).

2010: de voorbereidingen voor de overnachtinghavens worden voortgezet.

2011: op basis van de verrichte verkenning is besloten om de huidige breedte van de vaargeul (150 m.) te handhaven. De diepte van de vaargeul is op 2,8 m. bij overeengekomen lage rivierafvoer gebracht.

2012: de projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 37 mln). Op basis van de prioritering uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte wordt de overnachtingshaven Weurt gefaseerd uitgevoerd en wordt oplevering verwacht in de periode 2021-2023. In het regeerakkoord zijn taakstellingen afgesproken voor bovenwettelijke inpassing, aanpassing omgevingsrecht en toepassing PPS. Voor dit project betreft het een bedrag van € 5,7 mln voor bovenwettelijke inpassing, € 4 mln omgevingsrecht en € 2,5 mln PPS.

Twentekanalen, verruiming (fase 2) en capaciteitsuitbreiding sluis Eefde

Gebied Oost-Nederland
Onderwerp Hoofdvaarwegen
Ministerie IenM
Fase Planstudie



Opgave Onbereikbaarheid van Twente voor klasse Va-schepen en de te lange wachttijden bij sluis Eefde.

Oplossing De studie onderzoekt de verruiming van het kanaalgedeelte tussen sluis Delden tot havens Enschede en het Zijkanaal naar Almelo om deze geschikt te maken voor vaarwegklasse Va krap profiel. Onderzocht wordt in hoeverre de oevers natuurvriendelijk in te richten zijn, ook wordt het creëren van afmeermogelijkheden buiten de doorgaande route onderzocht om daarmee een vlotte en veilige vaart te bieden. Daarnaast wordt onderzocht of de oevers onder een aantal bruggen moeten worden vervangen en of de huidige depots langs de Twentekanalen heringericht moeten worden. Ook worden de mogelijkheden tot het vergroten van de capaciteit van de sluis bij Eefde onderzocht.

De planstudie heeft als uitgangspunt het voorkeursalternatief van de regio, met versobering en/of fasering als aandachtspunten. Een voorkeursbeslissing voor sluis Eefde wordt eind 2011 voorzien en voor de Twente kanalen en het totale project in 2012.

Planning

Project beslissing: 2012
 Start realisatie: 2014
 Oplevering: 2017

Financiën Taakstellend budget: € 95 mln.

Uitvoering Er wordt een PPC uitgevoerd om te onderzoeken of uitvoering plaatsvindt op basis van een Design- en Construct-contract of een DBFM contract.

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen		•				
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing		•				
Planning		•		•		
Financiën		•				•
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

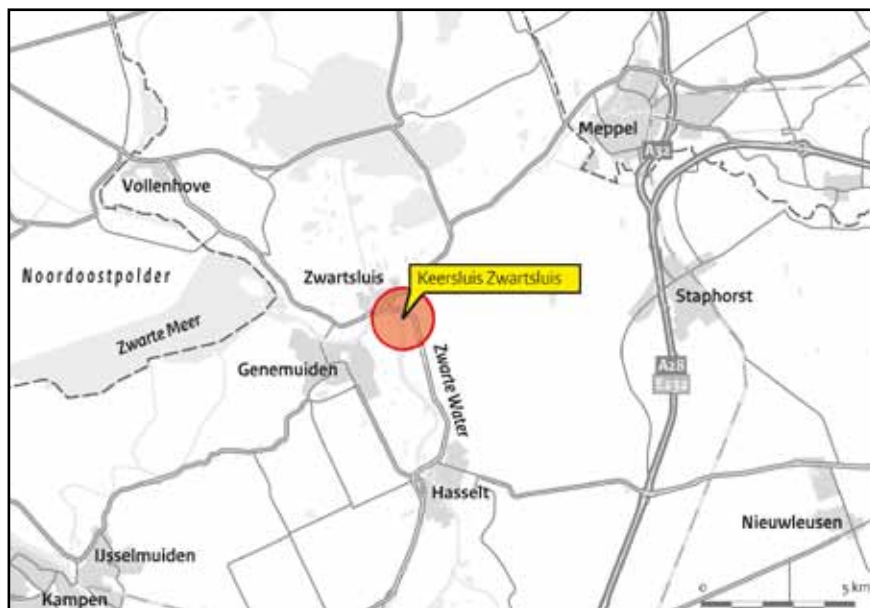
2008: de verkenning sluis Eefde is in juli 2007 overgegaan naar de planstudiefase en is vanwege de samenhang geïntegreerd in de planstudie Twentekanalen, verruiming fase 2. De scope en het budget zijn daaraan aangepast.

2010: door onder meer extra onderzoeken en capaciteitsproblemen is vertraging ontstaan in de planstudiefase. Dit heeft geen gevolgen voor de voorziene oplevering van het totale project.

2012: de projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 19 mln). In het regeerakkoord zijn taakstellingen afgesproken voor bovenwettelijke inpassing, aanpassing omgevingsrecht en toepassing PPS. Voor dit project betreft het een bedrag van € 3,8 mln bovenwettelijke inpassing en € 1,7 mln PPS.

Vaarweg Meppel-Ramspol (keersluis Zwartsluis)

Gebied Oost-Nederland
Onderwerp Hoofdvaarwegen
Ministerie IenM
Fase Realisatie



Opgave Op de klasse Va vaarweg Meppel-Ramspol is de keersluis bij Zwartsluis gemiddeld 16 dagen per jaar gesloten vanwege hoge/lage waterstanden, waardoor er op die dagen geen scheepvaart mogelijk is. Dit leidt tot oponthoud en/of overslagkosten. Daarnaast voldoet de waterkering niet aan de huidige eisen.

Oplossing Vervanging van de bestaande keersluis door een schutsluis geschikt voor scheepvaartklasse Va, die voldoet aan de wet op de waterkering inclusief vervanging van de brug in de N331.

Planning

Projectbeslissing: 2008
 Uitvoeringsbeslissing: 2011
 Start realisatie: 2012
 Oplevering: 2015

Financiën Taakstellend budget: € 50,6 mln (incl. bijdrage van € 7,8 mln van het Hoogwaterbeschermingsprogramma en € 5 mln van derden).

Politiek/bestuurlijk Met amendement Anker/Van Hijum (TK 31474 A, nr 9) heeft de Tweede Kamer in juli 2008 € 10 mln beschikbaar gesteld voor de regionale voorkeursvariant, uitgaande van een regionale bijdrage voor de meerkosten. In de bestuursovereenkomst die op 13 november 2008 is ondertekend door de staatssecretaris van voormalig VenW, de provincies Overijssel en Drenthe en de gemeenten Meppel en Zwartewaterland is vastgelegd dat de decentrale overheden gezamenlijk € 5 mln beschikbaar stellen.

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen						
MIRT fase						●
Opgave						
Oplossing						
Planning		●	●	●		
Financiën				●	●	●
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2009: de planning is vertraagd door noodzakelijk aanvullend onderzoek en te maken afspraken met de regio over de te kiezen oplossing en de regionale financiële bijdrage daaraan.

2010: in 2009 is het besluit genomen tot voorbereiding van de uitvoering van het project overeenkomstig de regionale voorkeursvariant. Door de opgelopen vertraging is de start realisatie voorzien in 2011 en oplevering in 2014.

2011: de nieuwe sluis zal evenals de huidige keersluis een rol vervullen als waterkering. De additionele kosten hiervoor worden ten laste gebracht van het Hoogwaterbeschermingsprogramma. Door de opgelopen vertraging is oplevering thans voorzien in 2015.

2012: het project is overgegaan naar de realisatiefase. De projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 5 mln). Vanuit het Hoogwaterbeschermingsprogramma komt een bijdrage van € 7,8 mln.

Sterke regio's: Oost-Nederland

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



Opgave Enkele regio's en sectoren zijn economisch sterk ontwikkeld, maar extra inspanningen zijn nodig om de (internationale) concurrentiekracht van deze sterke regio's te verstevigen. Met een gebundelde inzet van instrumenten worden knelpunten opgelost en gebiedsgerichte kansen benut om zo het Nederlandse vestigingsklimaat te versterken.

Oplossing In vier toonaangevende sterke regio's is geïnvesteerd in ambitieuze projecten op het gebied van fysieke of kennisinfrastructuur, die het internationale vestigingsklimaat versterken.

De vier regio's zijn de Randstad, Brainport Zuidoost-Nederland, het energieknooppunt Groningen en Oost-Nederland (Wageningen-Nijmegen-Twente).

Financiën In de regio Oost-Nederland is aan twee projecten een rijksbijdrage toegekend uit het voormalige FES Sterke regio budget:

- High Tech Factory Twente (€ 7,6 mln). In Twente zijn ruim veertig spin-off-bedrijven op het gebied van microsysteem- en nanotechnologie toe aan het produceren van hun vindingen. Omdat het in eigen beheer en op grote schaal produceren veelal te kostbaar is voor deze kleine bedrijven, biedt het kennisinstituut MESA+ hen met 'High Tech Factory' een gedeelde productieruimte. In deze op open innovatie gerichte voorziening kunnen spin-off bedrijven en alle mkb'ers ruimte huren en

inrichten voor productie.

- Cat-AgroFood Wageningen (€ 12,4 mln). Het bedrijfsleven in de voedingssector kan bij CAT-AgroFood geavanceerde apparatuur 'huren' voor onderzoek, zoals een MRI-scan of electronenmicroscop. Hierdoor wordt het ook voor kleine bedrijven mogelijk om gebruik te maken van de nieuwe technologische ontwikkelingen.

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

Uitvoering In samenwerking met publieke en private partijen in de regio worden investeringsprojecten opgesteld, opgestart en uitgevoerd. Het ministerie van EL&I en de regionale partners zijn hiervoor verantwoordelijk.

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen				•	•	
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën				•	•	•
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2010: het programma is nieuw opgenomen in het MIRT. Er is aan vier projecten een subsidie toegekend (€ 35,6 mln), waarvan één in Oost-Nederland (High Tech Factory Twente).

2011: vanwege de nieuwe opzet van het MIRT Projectenboek zijn de projecten van het programma Sterke regio's per gebied opgenomen. Er is aan vijf nieuwe projecten een subsidie toegekend (€ 73,15 mln), waarvan één in Oost-Nederland (Cat-AgroFood Wageningen).

2012: op grond van het regeerakkoord zijn voormalige FES-middelen overgeheveld naar departementale begrotingen.



Noord-Nederland | 9

Visie

Specifieke regionale thema's

Prioritaire gebiedsopgaven

Overige gebiedsopgaven

MIRT Onderzoeken

Kaarten

Project- en programmabladen

Visie

Algemene ontwikkelrichting

Noord-Nederland is een gebied met een grote landschappelijke diversiteit. De steden spelen in Noord-Nederland een belangrijke rol. Meer dan tweederde van de ruim 1,7 miljoen inwoners van Groningen, Fryslân en Drenthe woont en werkt in een van de stedelijke netwerken Groningen-Assen, Fryslân en Zuid-Drenthe. Hier bevinden zich ook voorzieningen (onderwijs, gezondheidszorg, cultuur, etc.) voor heel Noord-Nederland.

De economische kernzone Eemsdelta, met de Eemshaven en het Chemie/ havencomplex in Delfzijl, fungeert als internationale toegangspoort voor Noord-Nederland. Met zijn kennisinstututen speelt Noord-Nederland een grote rol bij de nationale opgaven voor energietransitie. De koppeling met water, sensortechnologie en agrobusiness biedt grote economische en ruimtelijke kansen voor duurzame groei. (Voorbeeld is de Afsluitdijk, waar uit het verschil tussen zoet en zout water energie kan worden opgewekt). Noord-Nederland ontwikkelt zich aldus tot energypoot: het knooppunt en kenniscentrum voor energievoorziening en energietransitie in Nederland. Hierbij wordt ook aansluiting gezocht bij het topsectorenbeleid. Noord-Nederland kent een grofmazige hoofdinfrastructuur. De A6-A7 en de A28-A37 zijn de hoofdtransportassen voor wegvervoer. Deze assen verbinden de kernzones in (Noord-) Nederland met de (inter)nationale kerngebieden buiten de regio. Samen met het onderliggende wegennet vervullen deze wegverbindingen een belangrijke functie voor de bereikbaarheid van de stedelijke regio's. De spoordriehoek Zwolle Groningen Leeuwarden heeft een belangrijke rol bij de interne en externe bereikbaarheid

van de regio per spoor. Leeuwarden en Groningen zijn in het nationale en regionale spoorwegennet de voornaamste knooppunten. Zuidoost-Drenthe is via de spoorlijn Emmen Zwolle ontsloten. Via de lijn Groningen Winschoten Leer Bremen is er een verbinding met het Duitse net. Voor de scheepvaart vormt de vaarweg Lemmer-Delfzijl een internationale verbinding tussen West-Nederland en Noord-Duitsland. Groningen Airport Eelde zorgt voor de internationale bereikbaarheid van de regio door de lucht.

Specifieke regionale thema's

Afname van de bevolking

Delen van Noord-Nederland hebben te maken met een afname van de bevolking. In Eemsdelta en Oost-Groningen loopt zelfs het aantal huishoudens terug. De gemeenten zijn al hard aan de slag (geweest) met sanering en herstructurering van de woningvoorraad. Daarnaast zijn herstructureringen nodig op het gebied van voorzieningen, bereikbaarheid en arbeidsmarkt. In de toekomst zullen ook andere delen van Noord-Nederland hiermee te maken krijgen. Verder anticiperen op deze ontwikkeling is noodzakelijk.

Versterken van de ruimtelijk-economische structuur

De afgelopen jaren hebben Rijk en regio met succes uitvoering gegeven aan beleid gericht op het versterken van de ruimtelijk-economische structuur en verbetering van de bereikbaarheid van Noord-Nederland. De ruimtelijk-economische strategie is gericht op het versterken van de kenniseconomie, de stedelijke netwerken en het landelijke gebied. Deze strategie wordt ondersteund door de

uitvoering van het Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn (RSP). De ontwikkeling van een dynamische kenniseconomie, sterke steden en een vitaal platteland worden in de tweede generatie gebiedsagenda verder uitgewerkt, in samenhang met nieuwe ruimtelijke opgaven die voortkomen uit klimaatverandering, energietransitie en demografische ontwikkeling.

Prioritaire gebiedsopgaven

In de Gebiedsagenda Noord-Nederland zijn diverse integrale gebiedsopgaven benoemd. Zoals eerder aangegeven decentraliseert het Rijk taken. In dit kader zijn in de Ontwerp Structuurvisie opgaven van nationaal belang scherper benoemd en keuzes gemaakt. Dit zal een doorwerking moeten krijgen in een actualisatie van de gebiedsagenda. Vooruitlopend hierop is, naar de mening van het Rijk, de integrale gebiedsopgave Energyport prioritair. Daarnaast is voor het Rijk de ontwikkeling van een robuust kustlandschap en zoetwatersysteem ter vergroting van de waterveiligheid en waterzelfvoorziening en het voorkomen van verdroging van belang.

Energy Port

De economische kracht van Noord-Nederland ligt met name op het gebied van energie. Noord-Nederland vervult van oudsher een grote rol in de nationale energievoorziening. Het Rijk zet in op het versterken van Energyport door het aanwijzen van locaties voor de vestiging van nieuwe elektriciteitscentrales in de Eemshaven en het robuust en compleet maken van het hoofenergiernetwerk van Eemshaven via Ens naar Diemen (Noordwest 380 kV verbinding). De ligging aan zee is voor de positie van de Energyport van doorslaggevende betekenis. Hier landt bijvoorbeeld een groot aantal kabels en buisleidingen aan voor elektriciteit, gas, telecom en data, dat zich vertakt naar de rest van Nederland en Europa; in Schoonebeek is de winning van olie weer opgestart. Noord-Nederland beschikt verder over mogelijkheden voor ondergrondse opslag.

Wateropgave inclusief Deltaprogramma

Voor dit gebied is de ontwikkeling van een robuust kustlandschap en zoetwatersysteem ter vergroting van de waterveiligheid en waterzelfvoorziening en het voorkomen van verdroging van belang (o.a. door versterking Afsluitdijk en bijbehorende sluiscomplexen, het Hoogwaterbeschermingsprogramma en de deelprogramma's Zoetwatervoorziening, IJsselmeer en Waddengebied van het Deltaprogramma).

Overige gebiedopgaven

Stedelijk Netwerk Groningen-Assen

De regio Groningen-Assen vormt de belangrijkste bevolkings en werkgelegenheidsconcentratie in Noord-Nederland en vervult een verzorgingsfunctie voor een omvangrijk gebied. Ruimtelijk wordt ingezet op bundeling en concentratie van het wonen en werken op de zogeheten T-structuur. Deze wordt gevormd door de A7, de A28

en het spoor. Voor de bereikbaarheid worden zowel maatregelen ten behoeve van het autoverkeer als het OV voorzien. De regio beoogt een kwaliteitssprong in het regionale OV en heeft daarom het Raamwerk Regiorail ontwikkeld. Daarin vormt een RegioTram als verbinding tussen stads- en regionaal OV de ruggengraat. Binnen de regio Groningen-Assen spelen twee belangrijke gebiedsontwikkelingen, te weten Groningen Centrale Zone en Assen FlorijnAs. De plannen voor de Centrale Zone zijn erop gericht verouderde bedrijventerreinen te transformeren en te verdichten tot toplocaties voor onder andere de kenniseconomie met een landelijk bereik en gemengde, hoogwaardige woonwerkmilieus. De FlorijnAs is een noord-zuid gerichte ontwikkelingszone binnen Assen. Ingrepen in de infrastructuur vormen de drager voor de duurzame (her)ontwikkeling van deze zone, met onder meer het uitbreiden van OV-voorzieningen en het bouwen van meer woningen in de bestaande stad. Er loopt een MIRT-onderzoek dat ten doel heeft na te gaan hoe de gebiedsontwikkeling uitvoerbaar kan worden gemaakt binnen de bestaande gealloceerde budgetten.

Stedelijk netwerk Fryslân

Het stedelijk netwerk huisvest circa 330.000 inwoners. Met de huidige woon-werkrelaties worden de onderlinge verbanden tussen de steden steeds belangrijker. Door de hiermee gepaard gaande verkeer- en vervoerstromen goed te organiseren en de verstedelijking te concentreren in de stedenring, blijft het middengebied van Fryslân ruim en open. Hierdoor worden de kernkwaliteiten van dit waardevolle gebied gewaarborgd en kan dit gebied zijn functie voor de landbouw, natuur en (water)recreatie behouden. Binnen het stedelijk netwerk Fryslân is Leeuwarden Nieuw Stroomland de belangrijkste gebiedsontwikkeling.

Stedelijk netwerk Zuid-Drenthe

Het regionaal stedelijk netwerk Zuid-Drenthe omvat de gemeenten Emmen, Coevorden, Hardenberg, Hoogeveen, Meppel en Steenwijkerland. De regio telt bijna 325.000 inwoners. Bevolking en werkgelegenheid zijn geconcentreerd in en om Emmen en Coevorden. Het beleid is primair gericht op versterking van de economische structuur door meer differentiatie in werkgelegenheid, inzet op kansrijke sectoren, versterking van de centrumfunctie en het stedelijk voorzieningenniveau in Emmen en Coevorden, goede bereikbaarheid en initiatieven op het gebied van duurzame energie. De belangrijkste gebiedsontwikkeling in Zuid-Drenthe betreft het centrum van Emmen (Atalanta). Verplaatsing van het hier gevestigde Dierenpark maakt de weg vrij voor de versterking van het stadscentrum en modernisering van deze grote toeristische trekpleister. Er loopt een MIRT-verkenning naar optimalisatiemogelijkheden van het project.

Eemshaven

De Eemdelta omvat het havencomplex in Delfzijl met een cluster van zware chemische bedrijvigheid, en de Eemshaven, die voor de ontwikkeling van grootschalige industrie aangelegd is en inmiddels als locatie voor energiegerelateerde bedrijvigheid zeer in trek is. De ontwikkeling van de energiesector en de chemie vergt aanpassing van de (energie)infrastructuur. De onder andere door klimaatver-

andering afnemende kustveiligheid moet worden gegarandeerd en er worden voor de periode 2010-2018 ingrijpende maatregelen genomen vanwege een sterke afname van het aantal huishoudens. Deze ontwikkelingen zijn aanleiding om voor de Eemsdelta een integrale gebiedsvisie op te stellen.

Noorderruimte: Friese meren, Lauwersmeer, Veenkoloniën

Het landelijk gebied in Noord-Nederland wordt ook wel aangeduid als de Noorderruimte. Dit gebied bestaat uit een groot aantal unieke natuur- en cultuurlandschappen, waar kansen liggen voor duurzame landbouw, toerisme en recreatie, kleinschalige bedrijvig-

heid en landelijk wonen, maar dat ook te maken krijgt met klimaatverandering, demografische ontwikkeling, nieuwe energie-infrastructuur en agrarische schaalvergroting. De ontwerp-opgave is de aanpassing van bestaande functies en de inpassing van nieuwe functies in de karakteristieke landschappen. De focus ligt op de laaggelegen Blauwgroene gordel van (voormalige) veengebieden, met de Friese Meren, het Lauwersmeer en de Veenkoloniën.





MIRT Onderzoeken

Naam	Aanleiding en doel	Planning	Betrokkenen
Delta-programma Waddengebied	Een onderzoek naar de veiligheid op lange termijn van het Waddengebied en het opstellen van een monitoringsplan om de gevolgen van klimaatverandering op de Waddenzee vast te stellen.	2012 Mogelijke strategieën 2013 Kansrijke strategieën 2014 Voorkeurstrategieën (input voor delta-beslissing Waterveiligheid)	IenM, EL&I, OCW, provincies, gemeenten en waterschappen, maatschappelijke organisaties, deltacommissaris
Gebiedsontwikkeling Assen FlorijnAs	De FlorijnAs betreft een integrale noord-zuid gerichte gebiedsontwikkeling. Doel is om na te gaan hoe de gebiedsontwikkeling (financieel) uitvoerbaar kan worden gemaakt binnen de bestaande gealloceerde budgetten. Het gaat dan bijvoorbeeld om het anders inzetten van budgetten, huidige wet- en regelgeving en kennis en kunde van betrokken partijen.	Voortgang: bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2011 Uitkomst: bestuurlijk overleg MIRT najaar 2011	Gemeente Assen (trekker) IenM (rijks-coördinatie) en provincie Drenthe
Economie van Water en Landschap (Blauwgroene gordel)	Als vervolg op de afspraak over de 'Veenkoloniën, Friese Merengebied en Lauwersmeergebied' (bestuurlijk overleg najaar 2009) starten Rijk en regio gezamenlijk een MIRT onderzoek. De hoofdpoging voor de Blauwgroene Gordel is de klimaatverandering. Deze leidt tot de noodzaak het watersysteem aan te passen. In het MIRT onderzoek wordt onderzocht welke m.n. economische 'meekoppelingen' mogelijk zijn met deze aanpassing (agrarische sector, energie, toerisme, stedelijke functies, natuur, etc.) Het MIRT onderzoek wordt afgestemd met het Deltaprogramma Zoetwater.	Onderzoek Fase 1 Juni 2011 - maart 2012	Groningen, Drenthe, Fryslân, EL&I, IenM










Economie

-  Versterking kennis en innovatie
-  Versterking bedrijvigheid
-  Energie
-  Waternet
-  Sensortechnologie
-  Life sciences
-  Glastuinbouw
-  Luchthavenontwikkeling
-  Havenontwikkeling
-  Transport en Logistiek
-  Recreatie en toerisme > water
-  Recreatie en toerisme > kust
-  Chemiecluster
-  Gasrotonde




Woningbouw

-  Intensivering/ Transformatie
-  Uitleg
-  Stedelijke vernieuwing
-  Extensivering












Bereikbaarheid

- Planstudie
-  Spoor
-  Hoofdwegennet
-  Vaarwegen
-  Quick wins netwerkanalyse
- Verkenning
-  Hoofdwegennet
-  Vaarwegen > ligplaatsen
- Overig
-  Samenhangend OV-net
- Bestaand
-  Spoor
-  Hoofdwegennet




Natuur & Landschap

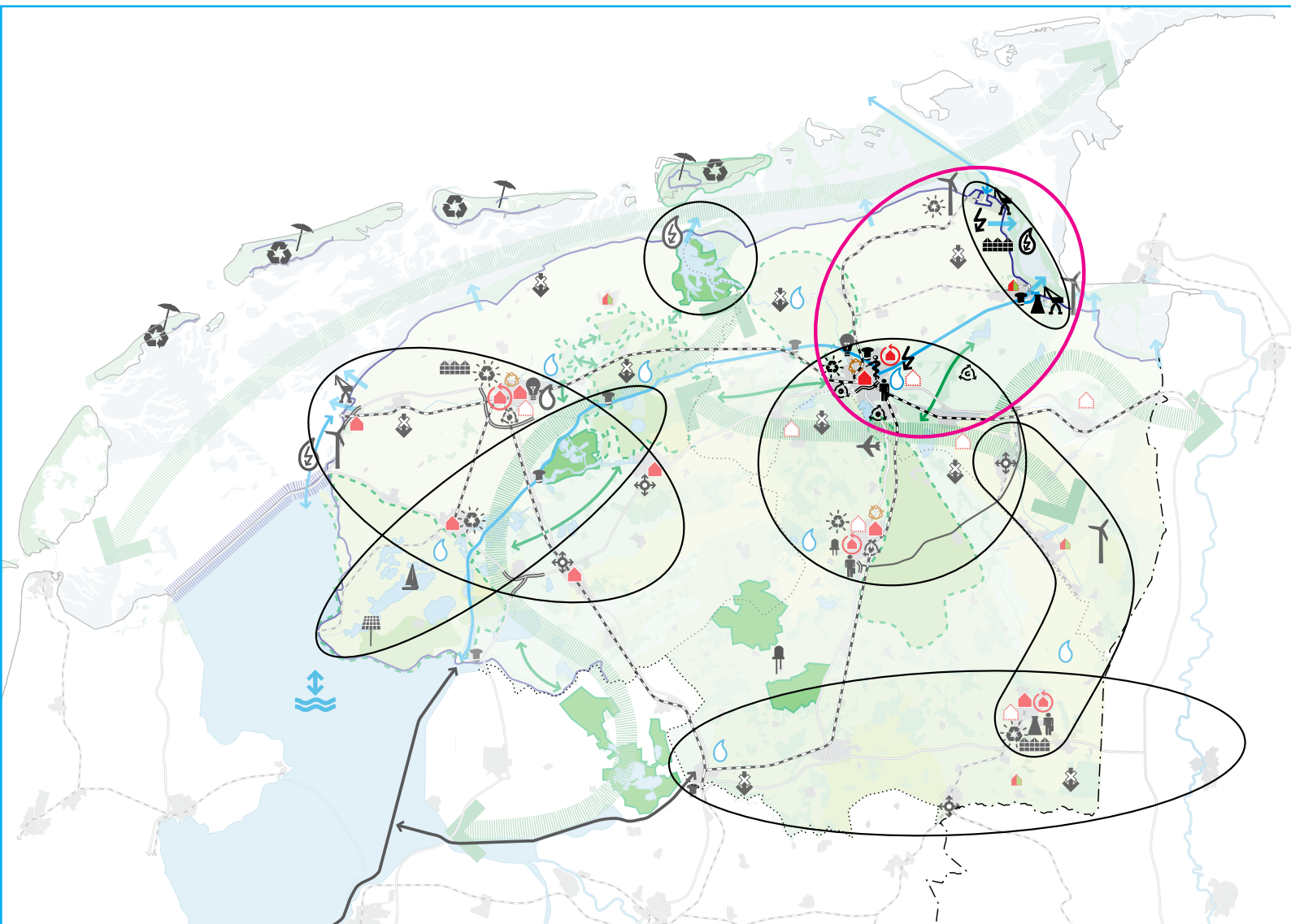
-  Nationale Landschappen
-  Nationaal Park
- Noorderruimte
 - Waddengebied
 - Noordelijke kleischil
 - Groenblauwe gordes (veengordel)
 - Hoger gelegen zandkern
- Groenblauwe structuren
 -  Groenblauwe assen
 - Groenverbindingen

Duurzaamheid & Klimaatbestendigheid

-  Wateroverlast > zoekgebieden bergingsgebieden
-  Wateroverlast > waarborgen afwatering
-  Waterveiligheid > waarborgen primaire veiligheid
-  Waterveiligheid > integrale opgave
-  Peilbeheer
-  Energiemaatregelen
-  Zelfvoorzienendheid
-  Bodemdaling
-  Zonne-energie
-  Windenergie
-  Energie uit water

Algemeen

-  Prioritaire gebiedsopgaven
-  Overige gebiedsopgaven
-  Grens landsdeel



	PAG
VERKENNING	
1) Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Lemmer-Delfzijl	319
2) Centrumontwikkeling Emmen	310
3) Integrale verkenning Legger Vlieland en Terschelling	311
PLANSTUDIE	
4) A6/A7 Knooppunt Joure	312
5) A7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2	313
6) N31 Harlingen (Traverse Harlingen)	314
7) N33 Assen (zuid)-Zuidbroek	315
8) Quickscan Decentraal Spoor Noord-Nederland	317
9) Regiospecifiek Pakket (RSP) Zuiderzeelijn	318
10) Vaarweg Lemmer-Delfzijl, fase 2	320
11) Verdieping vaarweg Harlingen-Kornwerderzand (Boontjes)	321
REALISATIE	
12) N31 Leeuwarden (Haak om Leeuwarden)	316
13) Vaarweg Lemmer-Delfzijl, fase 1	322
14) Verruiming vaarweg Eemshaven-Noordzee	323



- ● wegen
- ● spoor / OV
- vaarwegen
- ↔ ligplaats
- ☀ integrale / multimodale ontwikkelingen
- ⊙ waterbeheer / natte natuur

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

Centrumontwikkeling Emmen

Gebied	Noord-Nederland
Onderwerp	Integrale gebiedsopgaven
Ministerie	IenM
Fase	Verkenning



Opgave Het Dierenpark Emmen is een topattractie van Noord-Nederland. De stad Emmen is hiermee internationaal bekend. Het bezoekersaantal loopt sinds een aantal jaren geleidelijk terug. Om de koppositie te behouden en zelfs te versterken, zijn vernieuwing en uitbreiding van het park noodzakelijk. Het Dierenpark staat daarom aan de vooravond van nieuwe kwaliteitsimpulsen, productvernieuwing en innovatie in nauwe samenhang met stedelijke ontwikkelingen in het stadshart van Emmen. Gekoppeld aan het nieuwe Dierenpark wordt een nieuw theater ontwikkeld, dat het huidige theater De Muzeval moet vervangen.

De gemeente Emmen pakt de verplaatsing van Dierenpark en theater, de herontwikkeling van de vrijkomende locaties en de verbinding met het centrum integraal op in een gebiedsontwikkeling. Deze geïntegreerde gebiedsontwikkeling is onderdeel van het Masterplan Emmen Centrum 2020 (MEC). Emmen kiest met deze geïntegreerde gebiedsontwikkeling voor een duurzame structuur met multifunctionele inrichting. De opgaven die binnen deze Gebiedsontwikkeling vallen, zijn:

- Verplaatsen Dierenpark naar deels reeds gebruikte locatie op de Noordbargeres.
- Verplaatsen theater naar nieuwe locatie Dierenpark op de Noordbargeres.
- Herontwikkelen vrijkomende locatie (13 ha) Dierenpark in centrum tot hoogwaardig park met woningen en voorzieningen.

- Herontwikkelen vrijkomende locatie Stadstheater tot hoogwaardige en groene woonomgeving.
- Versterken verbinding tussen Dierenpark/theater en centrum via verdieping Hondsrugweg en overkluizing daarvan met ontmoetingsplein.
- Verbeteren van doorstroming en verkeersveiligheid door flankerende verkeersmaatregelen.

De minister van voormalig VROM heeft, conform het amendement Roefs/Koopmans (TK 32123 XI, nr 55), € 8,5 mln beschikbaar gesteld uit het Nota Ruimtebudget aan de gemeente Emmen. De bijdrage is bestemd voor dekking van de kosten van het verplaatsen van het dierenpark Emmen als onderdeel van de grondexploitatie van de Hoofdstraatlocatie. Conform de motie Roefs (TK 32123 A, nr 77) wordt een financieel plan opgesteld.

Planning De afronding van de MIRT verkenning voor de Hoofdstraatlocatie wacht op het gereed komen van de businesscase van het nieuwe Dierenpark (zomer 2011). Conform de afspraak uit het bestuurlijk overleg MIRT van het voorjaar 2011 worden de uitkomsten van de verkenning besproken in het bestuurlijk overleg MIRT najaar 2011.

Betrokkenen De gemeente Emmen is trekker van de verkenning. Namens het Rijk treedt de minister van IenM op als coördinerend minister.

Integrale verkenning Legger Vlieland en Terschelling

Gebied	Noord-Nederland
Onderwerp	Waterkeren
Ministerie	IenM
Fase	Verkenning



Opgave Op Vlieland ligt een deel van de bebouwing, waaronder de uitbreiding van Oost-Vlieland van de jaren '70, buitendijks. Door Verkeer en Waterstaat is toegezegd deze woonwijk door verlegging van de primaire waterkering binnendijks te brengen. Hiertoe was nog in de SNIP systematiek een opdracht tot uitwerking van één tracé in een planstudie gegeven. Bij gemeente en provincie leeft echter de wens om nog meer bebouwing binnendijks te brengen en daarvoor ook andere tracés te onderzoeken. Ook de gemeente Terschelling heeft een voorkeur voor een ruimere ligging van de primaire waterkering.

Om aan de wens van provincie en gemeenten tegemoet te komen worden mogelijke oplossingen voor de ligging van de primaire waterkering verkend. Om vervolgens te komen tot een advies over de gewenste ligging. De staatssecretaris van IenM zal vervolgens over de uiteindelijke ligging besluiten.

Planning

Voorkeursbeslissing: 2012

Betrokkenen Het ministerie van IenM trekt de verkenning. Betrokken zijn: de gemeenten Vlieland en Terschelling, de provincie Fryslân en het wetterskip Fryslân.

A6/A7 Knooppunt Joure

Gebied	Noord-Nederland
Onderwerp	Hoofdwegen
Ministerie	IenM
Fase	Planstudie



Opgave De rotonde bij Joure is een kwetsbare schakel voor doorgaande verbindingen tussen Noord-Nederland en de Randstad en overige, regionale en lokale verkeersrelaties. Op de rotonde vinden gelijkvloerse kruisende bewegingen plaats die de doorstroming beperken. De problemen op het gebied van bereikbaarheid, doorstroming en verkeersveiligheid zijn het gevolg van de beperkte capaciteit van de rotonde in combinatie met de wijze van aansluiting hierop van het wegennet.

Oplossing Voor A6/A7 Knooppunt Joure is een voorkeursbeslissing genomen, die in het voorjaar 2010 aan de Tweede Kamer is aangeboden. De oplossing gaat uit van een doorgaande verbinding A6/A7 Lemmer-Joure-Heerenveen, met haaks daarop de A7 Bolsward-Sneek via ongelijkvloerse aansluitingen.

Planning

Tracébesluit: 2012
Start realisatie: 2012
Openstelling: 2015

Financiën Taakstellend budget: € 76 mln (incl. BTW; alle projectkosten worden uit dit budget betaald).

Het project wordt als volgt gefinancierd:

- uit het Regionaal Mobiliteitsfonds RSP: € 51 mln;
- uit het restant van de niet uit te voeren maatregelen als genoemd in de Intentieovereenkomst Joure van februari 2006: een rijksbijdrage van € 9 mln en een regiobijdrage van € 6 mln;
- door de regio die garant staat voor de resterende bijdrage van € 5 mln en die ernaar streeft om deze te realiseren door besparingen.

Er wordt door het Rijk een extra budget van € 4 mln beschikbaar gesteld om het knooppunt geschikt te maken voor 130 km/uur. Mocht het project niet binnen het taakstellend budget kunnen worden gerealiseerd, dan liggen de risico's daarvan bij de provincie.

Politiek/bestuurlijk Op 29 mei 2010 is er tussen Rijk en regio een Samenwerkingsovereenkomst gesloten. De planstudie vindt – in nauwe samenwerking met de provincie – plaats onder leiding van Rijkswaterstaat Noord-Nederland.

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen				•		
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing					•	
Planning						
Financiën						
Pol./Best.				•		

Toelichting op de wijzigingen

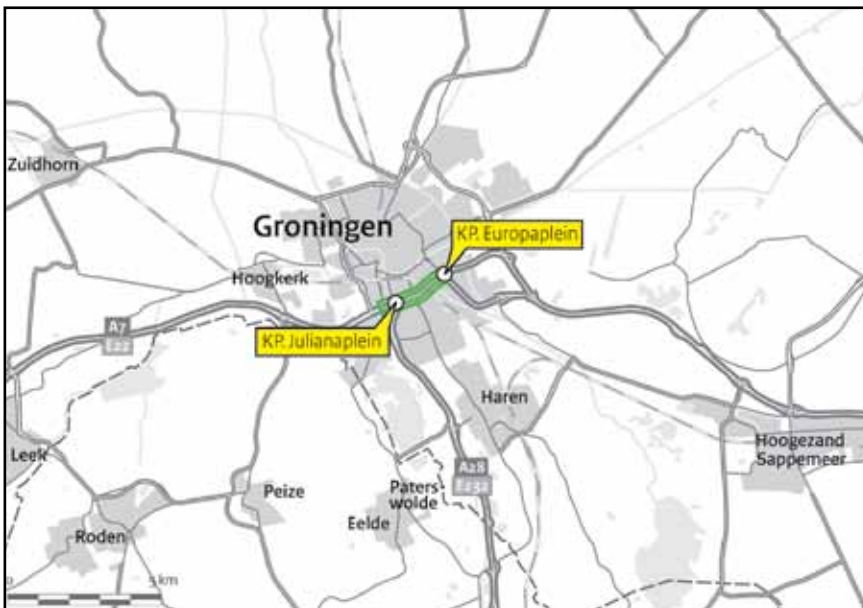
2010: het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

2011: in mei 2010 is er tussen rijk en regio een samenwerkingsovereenkomst gesloten.

2012: scope wijziging: het knooppunt wordt geschikt gemaakt voor 130 km/uur.

A7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2

Gebied	Noord-Nederland
Onderwerp	Hoofdwegen
Ministerie	IenM
Fase	Planstudie



Opgave De bereikbaarheid en verkeersveiligheid van het nationaal stedelijk netwerk Groningen-Assen staat onder druk. De belangrijkste oorzaak hiervan is de Zuidelijke Ringweg Groningen (ZRG), met de gelijkvloerse kruising van de A7 met de A28 op het door verkeerslichten geregelde Julianaplein.

Oplossing Op basis van de MIRT verkenning 2007 en de verlengde verkenning (2009) is in lijn met de adviezen van de commissie Elverding een structurele oplossing voor het verkeersprobleem op de Zuidelijke ringweg Groningen ontwikkeld. De voorkeursbeslissing is in november 2009 aan de Tweede Kamer aangeboden.

De oplossing wordt gevonden door een capaciteitsvergroting op het bestaand tracé met een parallelstructuur voor op- en afritten voor plaatselijk verkeer en tussen het Julianaplein en Europaplein een verdiept liggende tunnelbak met overkluizingen (tunneldeksels). Het Julianaplein wordt ongelijkvloers voor de verbindingen A7 en A28.

De oplossing biedt mogelijkheden voor het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit van de stad Groningen: oorspronkelijke structuren worden hersteld en stadsdelen met elkaar verbonden.

Planning

Tracébesluit: 2013
Start realisatie: 2014
Openstelling: 2019

Financiën Taakstellend budget: € 575 mln (incl. BTW en excl. 13% voorbereidingskosten). Voor het project is € 212 mln beschikbaar uit het MIRT en € 449 mln uit Regionaal Specifiek Pakket Zuiderzeelijn (RSP concreet project).

Politiek/bestuurlijk Het Bestuurlijk Voorkeursalternatief is vastgelegd in een getekende bestuursovereenkomst tussen de minister van voormalig VenW, provincie Groningen en gemeente Groningen (10 november 2009). Op 18 december 2009 is door de minister van voormalig VenW (in overeenstemming met de minister van voormalig VROM) de Aanvangsbeslissing genomen ten behoeve van de planstudie. In het bestuurlijk overleg MIRT van voorjaar 2010 is voorts ten aanzien van het project een aantal aanvullende financiële afspraken gemaakt.

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen						
MIRT fase					•	
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.					•	

Toelichting op de wijzigingen

2011: er is een Bestuurlijk Voorkeursalternatief vastgelegd en het project is overgegaan naar de planstudiefase.

N31 Harlingen (Traverse Harlingen)

Gebied Noord-Nederland
Onderwerp Hoofdwegen
Ministerie IenM
Fase Planstudie



Opgave De bestaande N31 door Harlingen is een 2x1-autoweg. De weg is nog meer een 'flessenhals' geworden in de route Amsterdam-Leeuwarden, nu het gedeelte Zurich-Harlingen 2x2 rijstroken heeft gekregen. Op basis van de verkenning is geconcludeerd dat door de toename van het verkeer op dit deel van de N31 de capaciteit beperkend is voor de doorstroming, dat de verkeersveiligheid onder druk staat, de doorsnijding van de stad Harlingen door de hooggelegen N31 voor het leefmilieu een steeds grotere barrière vormt en de 'flessenhals' een negatief effect heeft op de economische bereikbaarheid van Fryslân, de economische kernzone (Westergozone) en de stad Harlingen.

Oplissing Voor de N31 Traverse Harlingen is een voorkeursbeslissing genomen, die in het voorjaar 2010 aan de Tweede Kamer is aangeboden. De oplossing bestaat uit een verdubbeling van het aantal stroken naar 2x2, een verdiepte ligging en een betere inpassing in de omgeving. In dit alternatief is bovendien een aquaduct opgenomen onder het Van Harinxmakanaal. De oplossing maakt deel uit van een integrale gebiedsontwikkeling binnen de gemeente Harlingen.

Planning

Tracébesluit: 2012

Realisatie: 2012

Openstelling: 2017

Financiën Taakstellend budget: € 143 mln. Het project wordt geheel gefinancierd uit het Regionaal Mobiliteitsfonds Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn. De planstudiekosten worden gefinancierd uit het taakstellend budget. Mocht het project niet binnen het taakstellend budget kunnen worden gerealiseerd dan liggen de risico's daarvan bij de regio.

Politiek/bestuurlijk In het bestuurlijk overleg MIRT van voorjaar 2010 zijn afspraken gemaakt over het project en op 29 mei 2010 is er tussen Rijk en regio een bestuursovereenkomst over het project gesloten. Naast bovenstaande financiële afspraken is onder meer afgesproken dat het Rijk Bevoegd Gezag is, opdrachtgever en initiatiefnemer. De provincie Fryslân is gedelegeerd opdrachtnemer van de planstudie. Het Rijk is verantwoordelijk voor de realisatie van het project, dit in samenwerking met de regio.

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen				•		
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2010: het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

N33 Assen (zuid)-Zuidbroek

Gebied Noord-Nederland
Onderwerp Hoofdwegen
Ministerie IenM
Fase Planstudie



Opgave Op deze enkelbaans autoweg doet zich op het traject Assen (zuid)-Zuidbroek een verkeersveiligheidsprobleem voor.

Oplossing De studie richt zich op verdubbeling van de N33 op het traject Assen (zuid)-Zuidbroek tot 2x2 autoweg, met middenberm zonder vluchtstrook. Voor het knooppunt A7/Zuidbroek zal een klaverblad worden toegepast, nadat hierover overeenstemming is bereikt.

Planning

Tracébesluit: 2012
 Start realisatie: 2013
 Openstelling: 2015

Financiën Taakstellend aanlegbudget: € 190 mln (prijsspeil 2011, incl. BTW).

De samenstelling van de bedragen, de voorwaarden en de bijdragen van individuele partijen staan beschreven in het tussen Rijk en regio gesloten convenant 'Bestuurlijke afspraken inzake Verdubbeling N33 Assen-Zuidbroek'.

Voor de extra kosten voor een klaverblad heeft de regio een garantstelling gedaan van € 23 mln.

Politiek/bestuurlijk In het bestuurlijk overleg MIRT van voorjaar 2010 zijn nadere afspraken gemaakt over het project. Deze afspraken zijn uitgewerkt en vastgelegd in het convenant 'Bestuurlijke afspraken inzake Verdubbeling N33 Assen-Zuidbroek' van 29 mei 2010. In het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2011 is afgesproken dat de regio een voorstel doet voor de financiering van een klaverblad (overeenkomstig de tekst van het convenant). De kosten van beheer en onderhoud en BLD, alsmede de planstudiekosten, komen voor rekening van het ministerie van IenM.

Uitvoering De PPC is in 2007 afgerond. Op basis van de uitkomst is gekozen voor een DBFM-contract.

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen						
MIRT fase	•					
Opgave						
Oplossing						•
Planning				•	•	
Financiën		•			•	
Pol./Best.		•		•	•	

Toelichting op de wijzigingen

2007: dit project is nieuw in de planstudiefase.

2008: regionale bijdrage is nu opgenomen onder het budget.

2009: de meerkosten voor het realiseren van een half klaverblad met fly-over komen ten laste van het project Bereikbaarheid Assen uit het RSP.

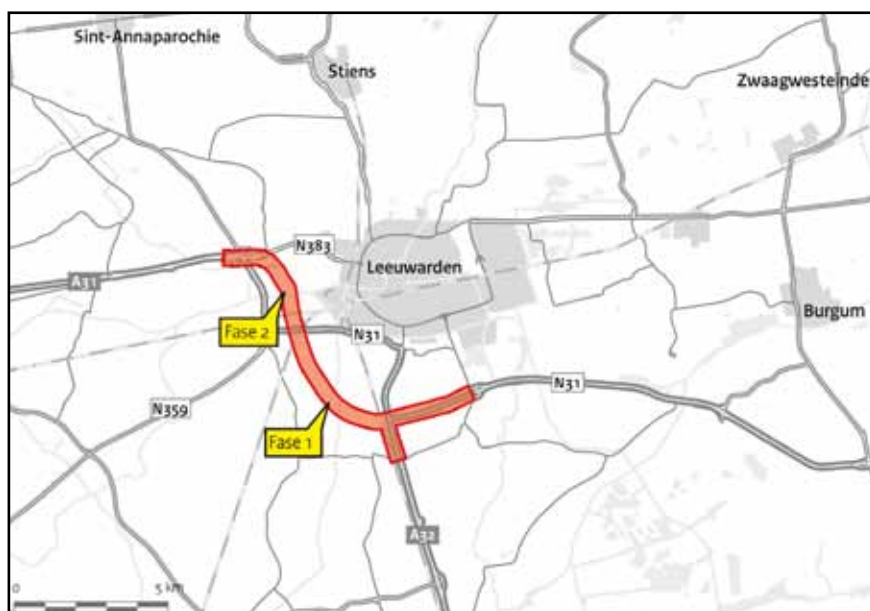
2010: latere overeenstemming over wegontwerp en aansluitingen hebben totstandkoming tracébesluit vertraagd. Project kan 1 jaar eerder worden opgeleverd.

2011: op basis van bestuurlijk overleg is het taakstellend budget verhoogd en de planning aangepast. De afspraken zijn vastgelegd in een convenant.

2012: in januari 2011 is het OTB/MER vastgesteld, met daarin opgenomen een botonde bij de aansluiting A7/Zuidbroek. Afgesproken is dat de regio met een financieel voorstel komt voor de realisering van een klaverblad.

N31 Leeuwarden (Haak)

Gebied	Noord-Nederland
Onderwerp	Hoofdwegen
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave Door de autonome verkeersgroei ontstaat er een bereikbaarheidsprobleem op de N31 bij Leeuwarden. Het bereikbaarheidsprobleem wordt versterkt door de geplande ontwikkeling van een nieuwe stadswijk in Leeuwarden-Zuid.

Oplossing In het Tracébesluit is conform het standpunt het Middenalternatief-Oost als oplossing voor dit probleem uitgewerkt. De oplossing betreft een nieuw tracé tussen de aansluitingen Marssum en Hemriksein en voorziet in een 2x2 autoweg 1 ookm/uur (zonder vluchtstroken), een aantal ongelijkvloerse aansluitingen en een aquaduct in het Van Harinxmakanaal.

Planning

Tracébesluit: 2010
Start realisatie: 2011
Openstelling: 2014

Financiën Totaal taakstellend budget € 243 mln (incl. BTW):

- Infrastructuurfonds: € 179 mln
- Provincie: € 18 mln
- Gemeente: € 18 mln
- RSP (Bereikbaarheid Leeuwarden): € 27 mln

De BLD-bijdrage van € 35 mln wordt als volgt verdeeld: ¼ deel apparaatskosten RWS (€ 8,75 mln), het overige deel (€ 26,25 mln) wordt pondspondsgewijs verdeeld over het noordelijke en zuidelijke deel van het project (afpraak bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2010).

Politiek/bestuurlijk In het bestuurlijk overleg MIRT najaar 2009 is overeengekomen dat de uitvoering van het TB wordt onderverdeeld in twee deelprojecten, te weten Haak Noord en Haak Zuid. Haak Noord zal door de provincie als gedelegeerd opdrachtnemer van het Rijk/RWS worden gerealiseerd en Haak Zuid door het Rijk/RWS. Haak Zuid betreft het deel vanaf Bokzumerzijl tot en met Hemriksein inclusief Werpsterhoek en Wirdum. Haak Noord betreft het deel ten noorden van Bokzumerzijl tot en met Marssum inclusief het Aquaduct en de aansluiting op de Westelijke Invalsweg.

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen						
MIRT fase						•
Opgave						
Oplossing						
Planning			•			
Financiën		•				•
Pol./Best.					•	

Toelichting op de wijzigingen

2008: bijdragen derden is verhoogd met € 13 mln voor het aquaduct in de kruising met het Van Harinxmakanaal en € 13 mln ter dekking van het tekort op de begroting.

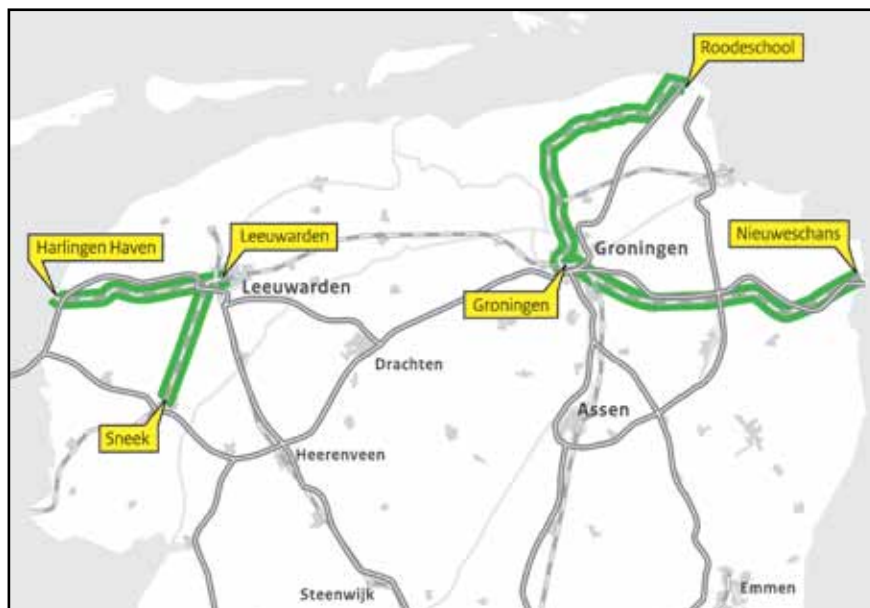
2009: het tracébesluit is als gevolg van onderzoek naar de luchtkwaliteit vertraagd. Dit heeft geen negatieve gevolgen voor de voorziene start van de realisatie in 2011.

2011: in februari 2010 is het Tracébesluit vastgesteld. Op 29 mei 2010 is er een Realiseringsovereenkomst gesloten tussen rijk en regio.

2012: het project gaat over naar de realisatiefase. De projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigings-systematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellende budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 19 mln).

Quickscan Decentraal Spoor: Noord-Nederland

Gebied	Noord-Nederland
Onderwerp	Spoorwegen personen
Ministerie	IenM
Fase	Planstudie



Opgave Op een aantal gedecentraliseerde spoorlijnen is sprake van sterke vervoersgroei en hebben enkele decentrale overheden meer ambitie met het gedecentraliseerde spoorvervoer voor reizigers dan mogelijk is met de beschikbare capaciteit. Mede naar aanleiding hiervan is in 2008 een quick scan naar de marktontwikkelingen in het personenvervoer op gedecentraliseerde spoorlijnen uitgevoerd. Uit deze quick scan bleek dat onder andere de punctualiteit op een aantal lijnen in Noord-Nederland onvoldoende is.

Oplossing ProRail heeft op basis van een effectiviteitsanalyse in beeld gebracht welke maatregelen nodig zijn ter verbetering van de punctualiteit. Voor Noord-Nederland betreft dit maatregelen op een viertal lijnen:

- Lijn Leeuwarden-Harlingen Haven (aanleg van snelle wissels bij Dronrijp en Franeker)
- Lijn Leeuwarden-Sneek (snelheidsverhoging Mantgum-Leeuwarden; aanleg van een dubbelspoor bij Sneek-Noord, inclusief de aanleg van een extra perron). Deze maatregelen zijn in 2010 gerealiseerd.
- Lijn Groningen-Nieuweschans (verhogen van de maximumsnelheid tussen Groningen-Losplaats-Zuidbroek; snelheidsverhoging tussen Zuidbroek en Nieuweschans)
- Lijn Groningen-Roodeschool (verhogen maximumsnelheid tussen Sauwerd-Roodeschool; doortrekken van het spoor naar terminal AG Ems (Roodeschool))

Planning Oplevering: divers, te realiseren tussen 2011-2014.

Financiën De taakstellende rijksbijdrage voor de Quickscan maatregelen is vastgesteld op € 54,4 mln (incl. BTW). Hiervan is € 15,8 mln bestemd voor de maatregelen in Noord-Nederland, welke via de BDU aan de provincies Friesland (€ 6,05 mln) en Groningen (€ 9,74 mln) wordt beschikt. De maatregelen worden voor 50% door de decentrale overheden betaald: provincie Friesland draagt € 6,05 mln bij en de provincie Groningen € 9,74 mln.

Politiek/bestuurlijk

Moties: de Tweede Kamer heeft eind 2007 verzocht tot de uitvoering van een quick scan naar de markt en capaciteit op de regionale spoorlijnen (Anker en Koopmans, TK 31 200 XII, nr 55). In september 2008 is het eindrapport opgeleverd en aan de Tweede Kamer verstuurd (TK 31 305 XII, nr 80 als onderdeel van de Mobiliteitsaanpak).
Amendement: Cramer ter verbetering van het regionale OV (TK 31 474 XII, nr 10).
In de bestuurlijke overleggen MIRT voor- en najaar 2009 hebben Rijk en regio afspraken gemaakt over de te nemen maatregelen en de gezamenlijke (50/50) financiering op basis van taakstellende budgetten.

Projecthistorie

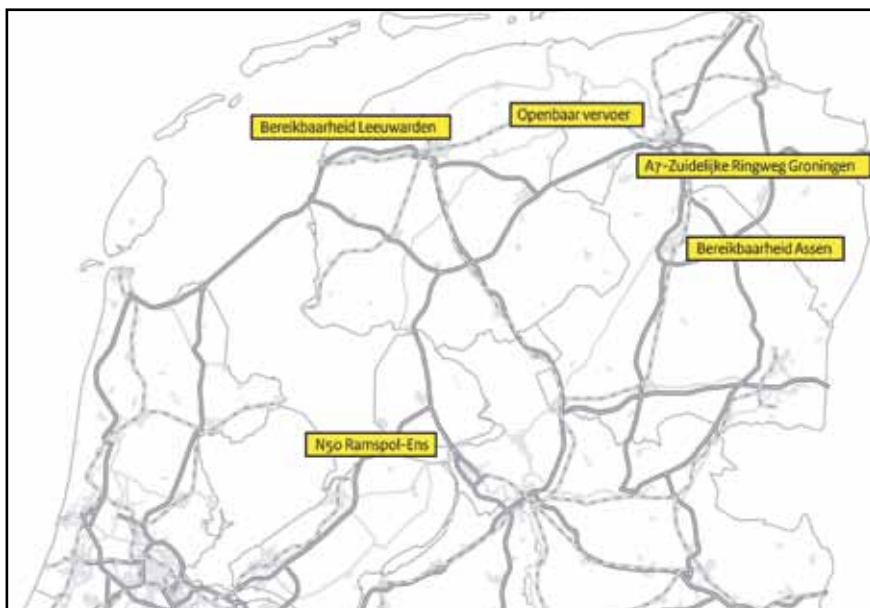
	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen					•	
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2011: het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Regiospecifiek Pakket (RSP) Zuiderzeelijn

Gebied	Noord-Nederland
Onderwerp	Regionale/lokale infrastructuur
Ministerie	IenM
Fase	Planstudie



Opgave De doelen van het project Zuiderzeelijn (ZZL) waren onder meer: verbeteren bereikbaarheid van het Noorden en de Noordvleugel van de Randstad en tevens versterken van de regionaal-economische structuur van Noord-Nederland. Nut en noodzaak is onderzocht in een Structuurvisie en Aanvulling op de Structuurvisie ZZL. Op 16 november 2007 is het kabinet alles overwegende tot de conclusie gekomen dat een snelle verbinding onvoldoende structuurversterkend rendement oplevert en niet verantwoord is te exploiteren.

Oplossing Het kabinet heeft conform het Coalitieakkoord 2007 gekozen voor een alternatief samenhangend pakket, waarvan infrastructurele maatregelen een substantieel deel uitmaken. Dit Regiospecifiek Pakket (RSP) is bedoeld voor Noord-Nederland en de Noordoostpolder. Het RSP bestaat uit de volgende drie onderdelen: ruimtelijk-economische programma (REP), concrete bereikbaarheidsprojecten en regionaal mobiliteitsfonds (RMf). Opzet, invulling en uitvoering van het RSP zijn vastgelegd in een convenant met Noord-Nederland en Flevoland (dd. 23 juni 2008). Conform de motie Cramer/Roefs (TK 27658, nr 40) ligt de regie voor het RSP zoveel mogelijk bij de regio. De lijst met concrete projecten is limitatief en bestaat uit de volgende projecten: A7 Zuidelijke Ringweg Groningen (ZRG) fase 2; Bereikbaarheid Leeuwarden; Bereikbaarheid Assen; N50 Ramspol-Ens; Openbaar vervoer. Conform de

motie Koopmans (TK 27658, nr 41) is aanvullend geld beschikbaar gesteld voor maatregelen op het noordelijke kernnet spoor.

Planning Het RSP wordt uitgevoerd in de periode tot 2020. Er wordt met Noord-Nederland een uitvoeringsplan opgesteld, waarin per project een planning wordt opgenomen.

Financiën Totale rijksbijdrage: € 1.423 mln (incl. € 166 mln uit de LMCA Spoor voor het noordelijke kernnet spoor, conform motie Koopmans). Regionale bijdrage: € 670 mln (prijspeil 2007).

Politiek/bestuurlijk Besluit van kabinet voor RSP op 16 november 2007. Concept-convenant op 18 maart 2008. Tweede Kamer heeft besluit en convenant onderschreven in Algemeen Overleg op 23 april 2008. Het convenant is ondertekend op 23 juni 2008. In het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2009 zijn voor de projecten A6/A7 Knooppunt Joure en N31 Harlingen (beide onderdeel RMf) en in het bestuurlijk overleg MIRT najaar 2009 voor het project A7-Zuidelijke Ringweg Groningen (ZRG) fase 2 planstudiebesluiten genomen (zie de desbetreffende projectbladen). Meer informatie is te vinden in de Voortgangsrapportage RSP. Deze vormt jaarlijks een bijlage bij de uitkomsten van het bestuurlijk overleg MIRT in het najaar.

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen		•				
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing			•			
Planning						
Financiën			•			•
Pol./Best.		•	•	•		

Toelichting op de wijzigingen

2008: conform motie Van Hijum is een aanvullende Structuurvisie opgesteld.

2009: kabinetsbesluit voor RSP en convenant met Noord-Nederland over samenstelling en uitvoering.

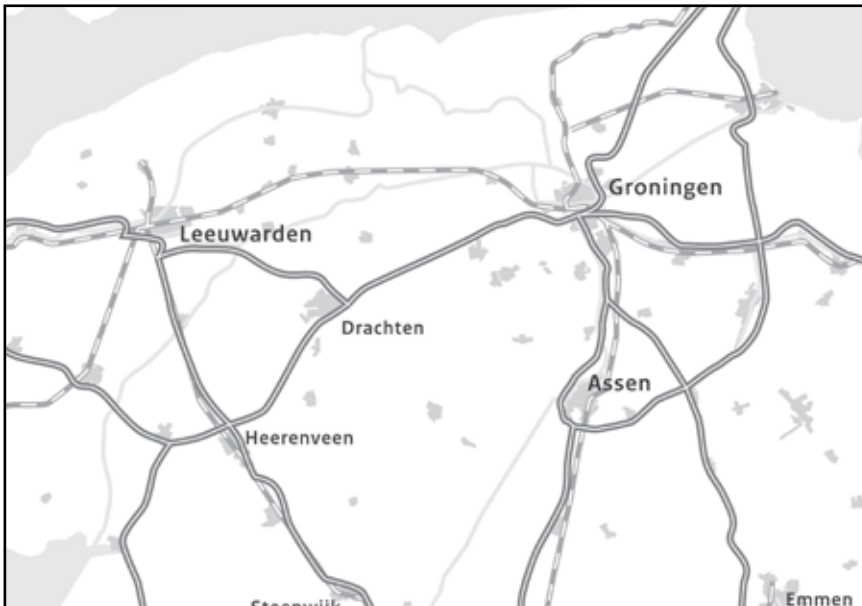
2010: voor de projecten A6/A7 Knooppunt Joure en N31 Harlingen (beide onderdeel RMf) zijn planstudiebesluiten genomen. Het budget is aangepast door de overboeking van de bijdrage uit het RSP-budget aan de N50 Ramspol-Ens (-€ 26 mln) en de overboeking van de rijksmiddelen voor het Ruimtelijk economisch programma naar de begroting van EZ (-€ 150 mln).

2011: het Samenwerkingsverband Noord-Nederland heeft ten behoeve van de uitvoering van het betreffende deel van het bereikbaarheidspakket RSP een Regionaal Mobiliteitsfonds ingesteld.

2012: het budget is aangepast door de overboeking van de rijksbijdrage uit het RSP-budget aan het project A7 Zuidelijke ringweg Groningen (ZRG) fase 2 (-€ 596 mln).

Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Lemmer-Delfzijl

Gebied	Noord-Nederland
Onderwerp	Hoofdvaarwegen
Ministerie	IenM
Fase	Verkenning



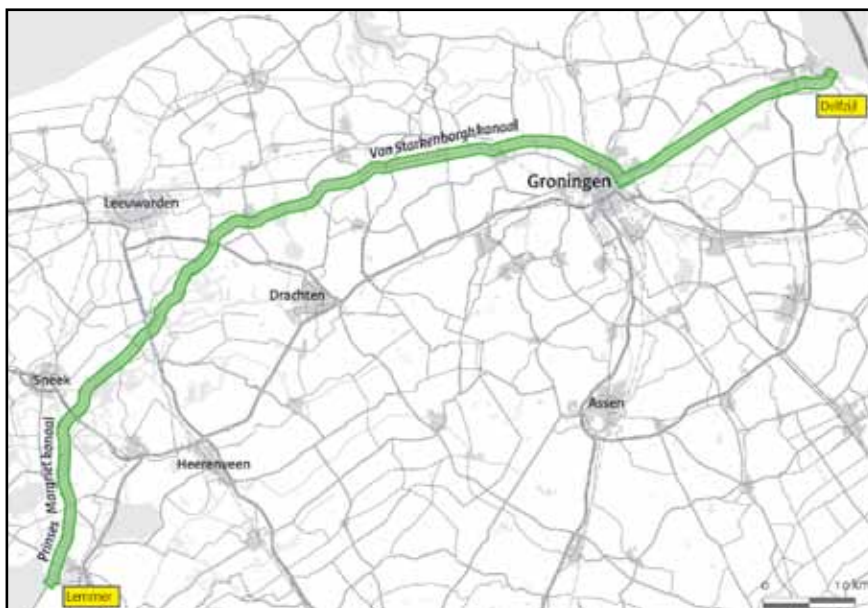
Opgave In het kader van de Nota Mobiliteit is gesignaleerd dat er sprake is van een potentieel knelpunt voor ligplaatscapaciteit op de vaarweg Lemmer-Delfzijl, met name rond Lemmer. Gebrek aan ligplaatsen bemoeilijkt een logistieke planning in verband met de verplichte rusttijden en kan leiden tot economische verliezen en eventuele veiligheidsrisico's.

Planning De op te leveren verkenning zal eventuele ligplaatsknelpunten op de corridor aangeven, alsmede de mogelijke oplossingsrichtingen. De verkenning wordt uitgevoerd door de provincies Friesland en Groningen en wordt in 2011 afgerond, waarna een besluit zal worden genomen over een eventuele planstudie.

Betrokkenen Provincies Fryslân en Groningen.

Vaarweg Lemmer-Delfzijl, fase 2

Gebied	Noord-Nederland
Onderwerp	Hoofdvaarwegen
Ministerie	IenM
Fase	Planstudie



Opgave Onbereikbaarheid van Noord-Nederland voor vierlaagscontainervaart.

Oplossing In het lopende realisatieproject vaarweg Lemmer-Delfzijl, fase 1, worden de belangrijkste knelpunten op deze vaarweg in de periode tot 2012 aangepakt.

In deze fase 2 worden de resterende knelpunten verder onderzocht. Het gaat dan om de vervanging en opwaardering van een aantal bruggen: brug Burgum, de Paddepoelsterbrug, de Gerrit Krol Autobrug, brug Schuilenburg en brug Kootstertille.

Planning

Projectbeslissing: 2013

Start realisatie: 2014

Oplevering: 2023

Financiën Het taakstellend budget voor dit project is afhankelijk van de nog uit te werken alternatieven door de provincies.

Politiek/bestuurlijk In het verleden zijn overeenkomsten met de provincies Groningen en Friesland gesloten over onderhoud en verbetering van deze vaarweg. Op basis daarvan draagt het Rijk substantieel bij aan de exploitatie en het onderhoud van de belangrijkste vaarwegen in beide provincies. De afspraken uit het bestuurlijk overleg tussen het kabinet en het Samenwerkingsverband Noord-Nederland over de verbeteringen zijn vastgelegd op 16 april 1998 (Langmanafspraken). Op basis van het bestuurlijk overleg MIT (najaar 2006) is de provincies Groningen en Friesland gevraagd een planstudie te starten. Op basis van bestuurlijke afspraken is het project spoorbrug Zuidhorn als separaat onderdeel uit de planstudie fase 2 gelicht. Hiervoor is inmiddels een realisatiebesluit genomen.

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen						•
MIRT fase		•				
Opgave						
Oplossing						
Planning				•	•	•
Financiën						
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

2008: dit project is nieuw in de planstudiefase op basis van bestuurlijke afspraken.

2010: de provincies Friesland en Groningen zijn verantwoordelijk voor het maken van de planstudie. Bij de uitwerking is vertraging ontstaan.

2011: vertraging vanwege nader overleg rijksoverheid en beide provincies over scope plan van aanpak tweede fase.

2012: het deelproject spoorbrug Zuidhorn is inmiddels naar realisatie gegaan en toegevoegd aan het realisatieproject Vaarweg Lemmer-Delfzijl, fase 1. Op basis van de prioritering uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte zal bij de rijksbijdrage voor 2020 prioriteit worden gegeven aan de brug Burgum, de Paddepoelsterbrug en de Gerrit Krol autobrug.

Verdieping vaarweg Harlingen-Kornwerderzand (Boontjes)

Gebied	Noord-Nederland
Onderwerp	Hoofdvaarwegen
Ministerie	IenM
Fase	Planstudie



Opgave Uit Harlingen e.o. afkomstige diepstekende binnenvaartschepen (klasse IV en Va) zijn voor de bereikbaarheid van Kornwerderzand afhankelijk van het getijdenvenster vanwege een ondiepe drempel in de Boontjes. Met name de containervaart naar Rotterdam ondervindt hinder omdat ze of eerder – binnen het getijdenvenster – moeten afvaren of onvolledig afladen en containers laten staan.

Oplossing Door de ondiepe drempel van 2,80 m – NAP te verlagen naar een streefdiepte van 3,80 m – NAP, wordt het getijdenvenster voor genoemde schepen flink verruimd. De planstudie met een projectplan, waterwet, plan-m.e.r. en een passende beoordeling in het kader van de Nb wet geeft aan hoe de verdieping ingepast kan worden in natuur- en milieuwaarden. Een voorstudie heeft de mogelijkheden hiertoe reeds verkend.

Planning

Projectbeslissing: 2012

Start realisatie: 2012

Oplevering: 2013

Financiën Taakstellend budget: € 5 mln voor de uitvoering van de werken, dat wil zeggen planstudiefase, de realisatie van de verdieping en 5 jaar onderhoud. Meerkosten worden door de provincie gefinancierd.

Politiek/bestuurlijk Amendement Cramer (TK 31 474 XII, nr 9) dat voorziet in een bijdrage door het Rijk ter grootte van € 5 mln is bij de vaststelling van de begroting 2008 aangenomen.

De regio koppelt dit project aan de gebiedsontwikkeling N31/Harlingen. In juni 2009 is een bestuursovereenkomst getekend. De provincie is verantwoordelijk voor de planstudie, het Rijk voor de realisatie en 5 jaar onderhoud.

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen				•		
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						•
Financiën						
Pol./Best.						

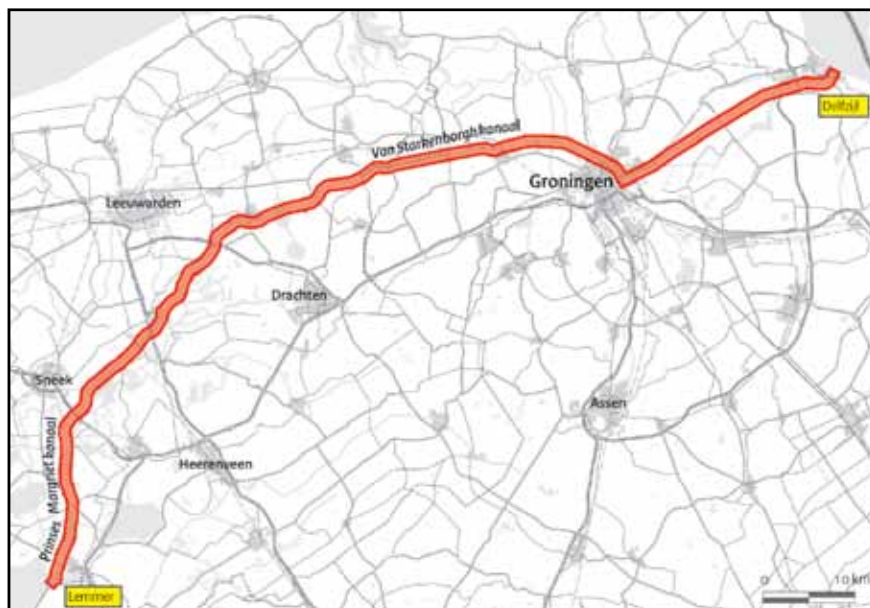
Toelichting op de wijzigingen

2010: het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

2012: de planstudie, uitgevoerd door de provincie Friesland, vergt meer tijd dan voorzien.

Vaarweg Lemmer-Delfzijl, fase 1

Gebied	Noord-Nederland
Onderwerp	Hoofdvaarwegen
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave Onbereikbaarheid van Noord-Nederland voor klasse Va schepen en vierlaagscontainervaart.

Oplossing Het eerste deel van de verbetering van het vaarwegprofiel en de verbetering van de brug bij Lemmer en de spoorbrug in de lijn Groningen-Sauwerd zijn in 2002 opgeleverd. De hieronder beschreven verbeteringen betreffen met name de nieuwe maatregelen (=2° deel) die volgen uit de in 2004 afgeronde planstudie:

- Verbreden en verdiepen van het Van Starckenborghkanaal en het Prinses Margrietkanaal tot vaarwegklasse Va.
- Het voor vierlaagscontainervaart geschikt maken van de wegbruggen bij Stroobos, Eibersburen, Zuidhorn, Aduard, Dorkwerd en de Noordzeebrug te Groningen.

Voor de spoorbrug Zuidhorn is inmiddels een realisatiebesluit genomen en dit deelproject is toegevoegd aan fase 1.

Planning

Start realisatie 2° deel: 2002
Oplevering: 2014

Financiën Taakstellend budget: € 247 mln. Bijdrage van derden 2° deel: € 39 mln (provincies Fryslân en Groningen).

Politiek/bestuurlijk In het verleden zijn overeenkomsten met de provincies Groningen en Friesland gesloten over onderhoud en verbetering van deze vaarweg. De afspraken uit het bestuurlijk overleg tussen het kabinet en het Samenwerkingsverband Noord-Nederland over deze verbeteringen zijn vastgelegd op 16 april 1998 (Langmanafspraken). Op basis daarvan draagt het Rijk substantieel bij aan de exploitatie en het onderhoud van de belangrijkste vaarwegen in beide provincies.

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen						•
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën			•			•
Pol./Best.	•					

Toelichting op de wijzigingen

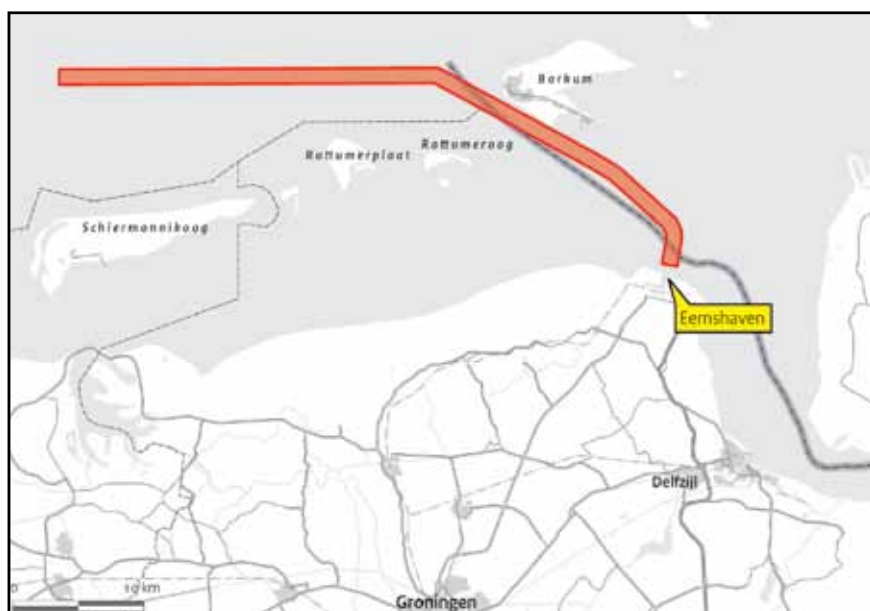
2007: na overleg met de provincies heeft de minister ook voor de fietsvoorzieningen van de Noordzeebrug en de wegbrug Zuidhorn een realisatiebesluit genomen en zijn afspraken gemaakt over de onderlinge kostenverdeling van beide deelprojecten.

2009: vertraging oplevering van 2012 naar 2013 doordat actiegroep nader onderzoek heeft afgedwongen bij de Raad van State.

2012: de projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 1 mln). Voor het deelproject spoorbrug Zuidhorn en bijbehorende bochtverruiming is inmiddels een realisatiebesluit genomen en dit project is toegevoegd aan fase 1.

Verruiming vaarweg Eemshaven-Noordzee

Gebied	Noord-Nederland
Onderwerp	Hoofdvaarwegen
Ministerie	IenM
Fase	Realisatie



Opgave Een aantal energiegerelateerde bedrijven heeft zich gemeld bij Groningen Seaports, met het doel zich te vestigen in de Eemshaven. De bedrijven hebben aangegeven dat zij graag naar de Eemshaven komen, maar dat dan wel de vaarweg naar de Eemshaven geschikt moet zijn voor schepen met een diepgang tot 14 meter. Dat is de vaarweg op dit moment op een aantal plaatsen niet. In de Nota Zeehavens 'Ankers van de economie' geeft het Rijk aan bereid te zijn om te investeren in de maritieme toegang tot de Groninger zeehavens als er bedrijven komen die concrete belangstelling hebben voor vestiging in de Eemshaven.

Oplossing Een vaarweg naar de Eemshaven, waar Panamax-bulk schepen tot een diepgang van 14 meter en LNG tankers van het Q-max type de haven veilig en vlot kunnen bereiken. Het project levert een belangrijke bijdrage aan het ontstaan van een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor energiegerelateerde bedrijvigheid. Door vestiging van energiebedrijven in de regio mogelijk te maken kan het energieaanbod van Nederland toenemen en worden productie, opslag en aanvoer gespreid. Hiermee versterkt Nederland haar positie als exportland van elektriciteit in de toekomst.

Planning

Projectbesluit: 2009
Start realisatie: 2010
Oplevering: 2013

Financiën Taakstellend budget € 35 mln (incl. een FES-bijdrage van €10,4 mln uit de coalitieakkoord-enveloppe Sterke Regio's, Energieknooppunt Groningen).

Politiek/bestuurlijk Toezeggingen: de minister heeft aan een aantal bedrijven toegezegd alle medewerking te verlenen om de vestiging van de bedrijven in de Eemshaven mogelijk te maken. Het gaat om, een multifuel centrale, een kolencentrale en een olieterminal voor de opslag van een strategische voorraad.

Projecthistorie

	'07	'08	'09	'10	'11	'12
Algemeen						
MIRT fase			•		•	
Opgave						
Oplossing						
Planning						•
Financiën						•
Pol./Best.						

Toelichting op de wijzigingen

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

2011: in januari 2010 is een Partieel uitvoeringsbesluit genomen voor het bergingsprogramma. Het project is overgegaan naar de realisatiefase, onder het voorbehoud dat het Tracébesluit nog onherroepelijk moet worden.

2012: de projectkosten zijn aangepast door de nieuwe bekostigingssystematiek van RWS. Hierdoor is het taakstellend budget gecorrigeerd voor de generieke BLD-bijdrage (€ 7 mln). De opleverdatum is gewijzigd om beter aan te sluiten bij de gewenste openstelling van de vaarweg. De Raad van State heeft het Tracébesluit vernietigd. Er zal een nieuw Tracébesluit worden genomen.



Financiële uitwerking

Financieringsbronnen
Inzet van de middelen
Doeluitkeringen

Dit hoofdstuk geeft een beknopt overzicht van de financiële middelen in het ruimtelijk fysieke domein. Er wordt achtereenvolgens ingegaan op de belangrijkste financieringsbronnen, de inzet van middelen voor het bereiken van de beleidsdoelen én het uitvoeren van de maatregelen. Dit hoofdstuk wordt afgesloten met een toelichting op de doeluitkeringen die door het Rijk beschikbaar worden gesteld aan decentrale overheden.

Financieringsbronnen

Voor uitgaven in het ruimtelijk domein zijn diverse financieringsbronnen. Allereerst de reguliere begrotingsmiddelen, die gevoed worden door de belastingontvangsten. Daarnaast zijn er middelen beschikbaar uit de Europese Fondsen en bijdragen van derden. Ook kunnen maatregelen worden genomen waarbij (extra) middelen worden gegenereerd. Al deze bronnen worden hieronder toegelicht. De diverse middelen worden op basis van politieke keuzes verdeeld over de diverse begrotingen.

Fonds Economische Structuurversterking (FES)

Een deel van de ruimtelijke investeringen werd tot en met 2010 gefinancierd vanuit het FES. In het Regeerakkoord is vastgelegd dat de belegde ruimte in het FES wordt overgeheveld naar het Infrastructuurfonds, respectievelijk de departementale begrotingen. Dit betekent dat er vanaf 2011 geen MIRT projecten meer uit het FES worden gefinancierd. Reeds gestarte MIRT projecten met FES-voeding worden vanaf 2011 direct gefinancierd uit het Infrastructuurfonds, respectievelijk de departementale begrotingen.

Europese Fondsen

Op de begroting van de Europese Unie (EU) staat als uitgavencategorie de post Structuurfondsen. Deze fondsen zijn bedoeld als aanvulling op het regionale beleid en dienen ter versterking van de sociaal-economische samenhang in de EU. Het gaat hierbij onder andere om het Europees Fonds Regionale Ontwikkeling (EFRO), het Europees Sociaal Fonds (ESF) en om het Cohesiefonds. Ten behoeve van investeringen in het ruimtelijke domein wordt een beroep gedaan op deze fondsen. Deze fondsen leveren een belangrijke bijdrage aan de EU 2020 Strategie die de EU sterker uit de crisis moet laten komen en drie prioriteiten centraal stelt: slimme groei, duurzame groei en inclusieve groei. Het beleid kent vanaf 2007 drie doelstellingen: (1) Convergentie: gericht op de minst welvarende landen en regio's, (2) Regionale concurrentiekracht en werkgelegenheid: gericht op alle overige regio's en (3) Europese territoriale samenwerking: gericht op alle regio's in de EU.

Nederland komt in aanmerking voor doelstellingen 2 en 3 en ontvangt hiervoor in de periode 2007-2013 in totaal € 1.907 miljoen uit het ESF en het EFRO. Daarvan is € 1.660 miljoen voor doelstelling 2 en € 247 miljoen voor doelstelling 3. In het Nationaal Strategisch Referentiekader (NSR) is vastgelegd waar Nederland dit geld aan besteedt.

Voor fysieke investeringen in het ruimtelijk domein is doelstelling 2 met de prioriteiten (1) innovatie, ondernemerschap en kennis-economie, (2) attractieve regio's en (3) attractieve steden relevant. In de periode 2007-2013 is € 830 miljoen beschikbaar voor de vier landsdelen. Uitgangspunt is dat minimaal 45% wordt besteed aan



de prioriteit innovatie, ondernemerschap en kenniseconomie. Nederland kan ook een beroep doen op middelen voor de realisatie van het Trans-Europees Transportnetwerk (TEN-T). Dit netwerk wordt van belang geacht voor de versterking van de Europese concurrentiekracht en dus voor het realiseren van de EU 2020 Strategie. De EU draagt in beperkte mate financieel bij. Voor het subsidieprogramma 2007-2013 is voor de EU als geheel circa € 8 miljard beschikbaar. De kosten voor de totstandkoming van de in 2004 gedefinieerde 30 Europese prioritaire projecten zijn echter al op € 415 miljard geraamd. Vanwege het beperkte budget schenkt de Europese Commissie (EC) bij de verdeling met name aandacht aan kritische grensoverschrijdende trajecten en andere belangrijke bottlenecks op de prioritaire corridors. Tevens geeft de EC prioriteit aan de financiering van implementatie van het Europese treinbeveiligingssysteem (ERTMS/ ETCS) en aan projecten op het gebied van Air Traffic Management (ATM), River Information Services (RIS) en Intelligent Transport Systems (ITS) (wegvervoer). In mei 2011 heeft de EC voor de studie naar de nieuwe zeesluis bij IJmuiden € 1,75 miljoen beschikbaar gesteld. De nieuwe zeesluis bij IJmuiden zal er voor zorgen dat de toegang tot de haven van Amsterdam en daarmee ook het TEN-T netwerk aanzienlijk verbeterd wordt. Ook is in de eerste helft van 2011 € 1,5 miljoen beschikbaar gekomen voor de uitbreiding van het spooreplacement Maasvlakte-West in het Rotterdamse havengebied en heeft Brussel € 0,8 miljoen beschikbaar gesteld voor de studie naar een extra Betuweroute-spoor tussen Zevenaar en de Duitse grens. De AIS-transponders voor identificatie in de binnenvaart, een Europees project waar Nederland aan deelneemt, krijgt bijna acht ton subsidie.

Bijdragen van derden

De grootste bijdragen van derden betreffen de bijdragen van decentrale overheden aan ruimtelijke projecten. Op de projectbladen is bij de relevante projecten aangegeven wat de bijdrage van decentrale overheden (en/of bedrijven) is of wordt.

Maatregelen met budgettaire effecten

De overheid kan maatregelen nemen waarbij (extra) middelen worden gegenereerd, die eventueel voor uitgaven in het ruimtelijk fysieke domein kunnen worden ingezet. Deze maatregelen zijn veelal bedoeld om de financiering van infrastructuurprojecten sluitend te krijgen. In de (Ontwerp) Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte zijn de volgende maatregelen met de daarbij behorende budgettaire effecten opgenomen: tol, cofinanciering en publiek-private samenwerking (PPS).

Tol

Voor potentiële nieuwe verbindingen wordt bekeken wat de mogelijkheden van tolheffing zijn. Uit behoedzaamheid wordt bij de startbeslissing over een tolproject, waarbij het tolrisico door het Rijk wordt gedragen, in de beschikbare investeringsruimte een reservering gemaakt ter grootte van de geraamde tolontvangsten. Op dit moment worden de mogelijkheden voor tolheffing met de markt besproken. Voor twee projecten in het MIRT projectenboek is tolheffing voorzien (A13/16 en VI15). Ook voor de NWO wordt met marktpartijen de mogelijkheden van tol bekeken. Vervolgvragen over de wijze van inning en de vaststelling van het toltarief worden met de markt uitgewerkt. Hierbij wordt ruimte gehouden voor creativiteit en tegelijkertijd het publieke belang geborgd.

Voorfinanciering / Cofinanciering

Conform het Regeerakkoord kunnen decentrale overheden MIRT-investeringen voorfinancieren mits zij de kosten van deze voorfinanciering volledig dragen. Er kan pas sprake zijn van voorfinanciering als de bekostiging van het project volledig rond is en vastgelegd in bestuurlijke afspraken. Projecten worden in principe op sobere en doelmatige wijze uitgevoerd. Cofinanciering door het Rijk voor inpassingsmaatregelen kan aan de orde zijn indien een dergelijke aanvullende investering maatschappelijk rendabel is. Tevens is een voorwaarde dat voldaan moet worden aan de beslismomenten van het MIRT spelregelkader.

PPS

Een laatste maatregel is het doelmatiger (en mogelijk meer innovatief) aanbesteden en toepassen van PPS. Met deze maatregel wordt bovenal beoogd efficiëncywinst te behalen door het gebruik van bepaalde contractvormen (zoals Design, Build, Finance and Maintain (DBFM)). Ook op andere terreinen waar private financiering voordelen heeft voor de prijs, kwaliteit of benodigde tijd wordt actief gezocht naar de mogelijkheden om PPS in te zetten en deze waar dat zinvol is te benutten. Indien PPS van toepassing is, zal informatie over de betrokkenheid van de markt op de projectbladen opgenomen worden. Dit kabinet heeft in het kader van de rijksbrede bezuinigingen een taakstelling uit hoofde van PPS efficiëncywinst op het Infrastructuurfonds gelegd. De toedeling naar concrete projecten kan op de MIRT bladen gevonden worden. Verder wordt ernaar gestreefd extra middelen te genereren en/of een hogere kwaliteit van een project te realiseren door de opbrengsten van gebiedsontwikkeling voor de financiering van nieuwe projecten te gebruiken. De nadruk ligt de komende jaren met name op het creëren van een andere manier van samenwerken tussen markt en overheid. Risicoverdeling neemt hierbij een belangrijke plaats in.

Inzet van de middelen

De beschikbare middelen worden ingezet voor rijksprojecten (aanleg, beheer en onderhoud), rijksprogramma's (bestaande uit diverse projecten met dezelfde doelstelling) en voor het verstrekken van (project)subsidies aan decentrale overheden en/of marktpartijen. Om een indruk te geven van de beschikbare rijksmiddelen is in tabel 1 een overzicht opgenomen van de relevante begrotingsreeksen van IenM, EL&I en BZK. De cijfers zijn gebaseerd op de begroting 2012. Voor de begrotingsreeksen van de bufferzones geldt dat de middelen voor 2012 en 2013 deel uitmaken van het Investeringsbudget Landelijk Gebied (ILG). Voor de begrotingsreeksen van EL&I zijn aanzienlijke wijzigingen te zien t.o.v. de tabel van vorig jaar. Het kabinet heeft besloten de uitvoering van het natuurbeleid (ILG en EHS) verder te decentraliseren. Decentralisatie van taken en middelen vindt plaats met inachtneming van de bezuinigingen en een decentralisatiekorting. Het in de tabel opgenomen budget betreft ook middelen voor de afronding van het ILG. Daarnaast zijn de budgetten uit het Infrastructuurfonds opgenomen (in het Aanvullend Beleidsakkoord is de planperiode verlengd tot en met 2028 (TK 31070, nr 24)).

Doeluitkeringen

Dit MIRT Projectenboek gaat niet in op projecten die (mede) door decentrale overheden worden gefinancierd uit specifieke gebundelde (doel) uitkeringen, zoals de Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer (BDU) met uitzondering van de projecten en programma's die in het Investeringsbudget Landelijk Gebied (ILG) zijn opgenomen. De doeluitkeringen worden door het Rijk beschikbaar gesteld, maar de decentrale overheden zijn verantwoordelijk voor de uitvoering en programmering van hun projecten. Deze projecten zijn echter niet minder belangrijk, ze hebben immers ook effect op het ruimtelijk fysieke domein. In tabel 2 is een overzicht opgenomen van de BDU. De cijfers zijn gebaseerd op de begroting 2012. Met betrekking tot het ILG is volstaan met de cijferreeks in tabel 1.

Brede Doeluitkering verkeer en vervoer (BDU)

De BDU is zowel bedoeld voor de (mede)financiering van de exploitatie van het regionale OV als voor regionale investeringen in infrastructuur, duurzaam veilig en mobiliteitsmanagement. Met de BDU wordt een belangrijke verbetering beoogd in de realisering van het verkeer- en vervoerbeleid op regionaal niveau, in samenhang met dat op landelijk niveau. Belangrijk is, dat de geldstromen die vanuit het Rijk naar de decentrale overheden gaan voor de uitvoering van specifieke onderdelen van het verkeer- en vervoerbeleid, gebundeld en ontschot zijn. De decentrale overheden worden zo de ruimte geboden om op decentraal niveau maatwerkoplossingen te realiseren en prioriteiten te stellen voor verkeer- en vervoervraagstukken (in tijd en uitgavencategorieën). De BDU bedraagt in totaal circa € 2 miljard per jaar.

Investeringsbudget Landelijk Gebied (ILG)

Het kabinet heeft in het Regeerakkoord een wijziging van de verdeling van verantwoordelijkheden tussen bestuurslagen aangekondigd. Natuur wordt, naast ruimte en economie, benoemd als kerntaak van de provincies. Daarom wordt de uitvoering van het natuurbeleid gedecentraliseerd.

Over de decentralisatie van het natuurbeleid wordt momenteel overleg gevoerd tussen Rijk en provincies in het kader van een nieuw af te sluiten bestuursakkoord. Afronding van de thans geldende ILG bestuursovereenkomsten maakt deel uit van dit overleg. De beschikbare middelen, oa. vanuit het ILG, zullen bij decentralisatie via het Provinciefonds ter beschikking worden gesteld aan de provincies.

Artikel	Omschrijving	2011	2012	2013	2014	2015	2016
IenM (XII)							
52.06.01	BIRK	6.934	14.222	11.987	15.718	12.238	-
52.06.01	Nieuwe Sleutelprojecten	15.822	14.412	1.899	-	-	-
52.06.01	Nota Ruimtebudget	46.414	32.090	20.000	7.900	-	-
52.06.10	Budget motie Van Heugten	10.000	-	-	-	-	-
52.04.09	Bufferzones (via ILG)	3.661	2.963	5.369	-	-	-
52.06.16	Waddenfonds	878	-	-	-	-	-
60.01.02	Saneren van verontreinigde bodems	26.662	29.688	38.102	38.909	150.447	154.430
60.02.04	Verminderen van geluidshinder	27.000	23.981	23.930	27.083	27.061	26.993
IenM (XII, A)							
11.02	Hoofdwatersystemen: Beheer en Onderhoud	144.990	149.119	133.034	138.610	134.943	128.801
11.03	Hoofdwatersystemen: Aanleg	638.254	194.271	164.398	184.641	194.196	159.892
11.05	Hoofdwatersystemen: Verkenningen en planstudies	43.361	28.669	31.590	61.039	46.242	193.903
12.02	Hoofdwegennet: Beheer en onderhoud	275.325	343.137	549.956	471.665	331.765	419.595
12.03	Hoofdwegennet: Aanleg en planstudies na tracébesluit	1.517.133	1.512.384	1.189.519	938.479	542.239	154.746
12.04	Hoofdwegennet: Geïntegreerde contractvormen/PPS	166.897	354.075	384.106	171.962	145.777	147.252
12.05	Hoofdwegennet: Verkenningen en planstudies voor tracébesluit	133.997	-233.744	122.506	1.203.574	753.818	2.328.262
13.02	Spoorwegen: Onderhoud en vervanging	1.536.401	1.510.623	1.567.862	1.360.564	1.472.331	1.271.147
13.03	Spoorwegen: Aanleg	696.774	675.852	645.858	561.017	507.963	414.633
13.04	Spoorwegen: Geïntegreerde contractvormen/PPS	137.133	151.489	143.776	145.040	146.099	147.580
13.05	Spoorwegen: Verkenningen en planstudies	63.364	107.720	211.006	325.314	449.299	566.454
14.01	Grote regionale/ lokale projecten	266.252	187.266	140.607	120.653	61.919	34.235
14.02	Regionale Mobiliteitsfondsen	25.959	41.291	30.257	12.749	-	-
14.03	Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn: rijksbijdrage	19.646	100.791	97.434	196.544	107.624	214.367
15.02	Hoofdvaarwegennet: Beheer en Onderhoud	261.263	199.385	268.584	261.747	252.622	344.678
15.03	Hoofdvaarwegennet: Aanleg en planstudie na tracébesluit	210.988	343.610	346.248	272.298	201.043	40.446
15.05	Hoofdvaarwegennet: Verkenningen en planstudies voor tracébesluit	8.549	21.287	30.171	104.736	180.681	155.642
16.01	Project Mainportontwikkeling Rotterdam	463.492	437.934	50.644	18.616	5.344	3.777
16.02	Ruimte voor de Rivier	112.865	154.610	292.036	341.925	349.884	191.854
16.03	Maaswerken	46.315	34.769	39.614	30.402	29.323	26.075
16.05	Hoogwaterbeschermingsprogramma-2	-	215.517	437.350	356.711	346.188	358.919
17.02	Betuweroute	22.249	10.000	2.235	-	-	-
17.03	HSL-Zuid	90.346	-	-	-	-	-
18.03	Intermodaal vervoer	8.647	4.574	1.202	-	-	-
EL&I							
18	Herstructurering bedrijventerreinen	18.676	6.290	0	0	0	-
18	Sterke regio's	27.647	18.320	7.399	4.820	1.500	-
18.4	ILG (te decentraliseren)	493.200	200.200	167.000	106.800	77.700	69.100
18.1/18.2	Nota Ruimte EL&I (natuur)	62.000	104.600	95.400	46.300	0	0
18	Nota Ruimte EL&I (economie)	65.035	18.037	6.636	2.667	6.500	8.000
TOTAAL RIJKSINVESTERINGEN		7.362.580	6.567.818	6.823.160	7.324.063	6.355.656	7.393.998

Tabel 1: Financieel overzicht beschikbare rijksmiddelen (x € 1.000)

Artikel	Omschrijving	2011	2012	2013	2014	2015	2016
IenM							
39	Brede Doeluitkering verkeer en vervoer (BDU)	2.030.951	2.007.090	1.811.990	1.762.328	1.727.709	1.744.540
TOTAAL RIJKSINVESTERINGEN		2.030.951	2.007.090	1.811.990	1.762.328	1.727.709	1.744.540

Tabel 2: Financieel overzicht doeluitkeringen (x € 1.000)

Financiële uitwerking

Bijlagen

- I | Toelichting op het MIRT
Toelichting op de projectbladen
- II | Financiële tabellen IenM
- III | Voortgangsrapportage
Tracéwetprojecten

Toelichting op het MIRT

Toelichting op het MIRT

Het MIRT kent op dit moment vijf onderdelen die samen waarborgen dat het doel van het MIRT gerealiseerd wordt. Deze vijf zijn (1) de bestuurlijke overleggen tussen Rijk en regio in het voor- en najaar, (2) de in gezamenlijk overleg tussen Rijk en regio opgestelde gebiedsagenda's, (3) het in 2009 geïntroduceerde MIRT Onderzoek, (4) de Spelregels van het MIRT en (5) het MIRT Projectenboek. Deze vijf onderdelen worden hieronder toegelicht.

Bestuurlijke overleggen MIRT

Het MIRT gaat uit van intensieve samenwerking tussen het Rijk en de decentrale overheden. Om dit te faciliteren is er het bestuurlijk overleg MIRT waarin elk half jaar Rijksinvesteringen en regionale investeringen op elkaar worden afgestemd. Voor het Rijk is het kader voor de prioritering van opgaven en oplossing de (Ontwerp) Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte en de beleidsmix investeren, innoveren en instandhouden.

In het najaarsoverleg ligt het accent op de bespreking van het lopende Rijksinvesteringsprogramma. Aan de hand hiervan worden nadere (financiële) afspraken en, waar nodig, bestuurlijke afspraken gemaakt. Tijdens het voorjaarsoverleg gaat het vooral om het bespreken van de voortgang van de eerder gemaakte afspraken en het agenderen van onderwerpen voor het najaarsoverleg. Om besluitvorming over infrastructuur en ruimtelijke ontwikkelingen zo goed mogelijk op elkaar af te stemmen, zitten niet alleen decentrale bestuurders met verkeer en vervoer in hun portefeuille

aan tafel, maar ook bestuurders met andere ruimtelijke portefeuilles. De resultaten van de bestuurlijke overleggen MIRT worden per brief aan de Tweede Kamer gemeld en besproken.

Gebiedsagenda's

De gebiedsagenda's vormen de basis voor het bespreken van onderwerpen in de bestuurlijke overleggen MIRT en het maken van concrete (financiële) afspraken daarover in de komende jaren. De gebiedsagenda's zijn door Rijk en regio gezamenlijk opgesteld en bevatten dan ook door Rijk en regio gedeelde visies en opgaven. Tegelijkertijd decentraliseert dit nieuwe kabinet taken van het Rijk. In dit kader zijn in de (Ontwerp) Structuurvisie opgaven van nationaal belang scherper benoemd en keuzes gemaakt. Dit zal een doorwerking moeten krijgen in een actualisatie van de gebiedsagenda. Een gebiedsagenda bestaat grosso modo uit twee delen. Deel één beschrijft de visie en ontwikkelrichting van de betreffende regio, inclusief daaruit voortvloeiende majeure opgaven. Het tweede deel betreft de uitwerking van deze opgaven: welke mogelijke programma's en projecten kunnen nu of in de toekomst bijdragen aan het invullen van de opgaven? De gebiedsagenda's zelf zijn geen besluit om programma's of projecten tot uitvoering te brengen.

De gebiedsagenda heeft een dynamisch karakter, hoewel het eerste deel vastgesteld is en voor langere tijd blijft staan. Het tweede deel met de programmatische uitwerking daarentegen zal regelmatig moeten worden geactualiseerd. Aanscherping en aanvulling is permanent noodzakelijk om de gebiedsagenda een blijvende

functie in het besluitvormingsproces te geven. Tijdens de bestuurlijke overleggen MIRT in het najaar van 2009 is de eerste generatie gebiedsagenda's vastgesteld. Het gaat in totaal om acht gebiedsagenda's: Noordwest-Nederland, Utrecht, Zuidvleugel, Zuidwestelijke Delta, Brabant, Limburg, Oost-Nederland en Noord-Nederland.

MIRT Onderzoek

Een MIRT Onderzoek heeft betrekking op opgaven en/of ontwikkelingen die spelen in het ruimtelijk domein en van rijksbelang zijn of mogelijk rijksbetrokkenheid vereisen. Er worden twee typen MIRT Onderzoeken onderscheiden. Het eerste type onderzoek is gericht op ruimtelijke opgaven en/of ontwikkelrichtingen op de middellange of lange termijn die mogelijk rijksbetrokkenheid vereisen. Het andere type onderzoek heeft betrekking op het concretiseren en uitvoeringsgereed maken van reeds lopende gebiedsontwikkelingsprojecten. Voor beide typen MIRT Onderzoek geldt dat de uitkomst leidt tot een aanscherping van de gebiedsagenda ten aanzien van de betreffende opgave of ontwikkelrichting. Ook kan de uitkomst aanleiding zijn om (bestuurlijke) afspraken tussen de verschillende betrokken partijen te maken met betrekking tot het vervolgproces, of over een ruimtelijke reservering of over een aanpassing van sectorale wet- en regelgeving en normering. Rijk dan wel Rijk en regio gezamenlijk beslissen of een MIRT Onderzoek nodig is. De afspraak om een MIRT Onderzoek te starten wordt gemaakt in het bestuurlijk overleg MIRT dan wel het Nationaal Bestuurlijk Overleg Deltaprogramma.

MIRT Spelregels

Het doel van de Spelregels van het MIRT is om het proces te schetsen dat een MIRT project/programma doorloopt, zodat de interne procesgang van de besluitvorming bij het Rijk voor een ieder navolgbaar is. Daartoe bevatten de spelregels een beschrijving van de (inhoudelijke en financiële) vereisten en de noodzakelijke (bestuurlijke) afstemming die voorafgaand aan ieder beslismoment moet plaatsvinden tussen de departementen, decentrale overheden en/of andere betrokkenen.

De Spelregels van het MIRT zijn sinds 1 januari 2009 van toepassing op nieuw te starten MIRT projecten/programma's in het ruimtelijk domein. Dit geldt voor projecten/programma's van IenM voor het hele proces (verkenning, planuitwerking en realisatie). Bij de gebiedsgerichte verkenning worden ook de domeinen van EL&I en BZK meegenomen. De MIRT Spelregels worden geactualiseerd en zullen de MIRT Spelregels uit januari 2009 vervangen.

Er worden drie fasen onderscheiden, te weten: verkenningfase, planuitwerkingsfase en realisatiefase. Bij het doorlopen van deze drie fasen worden per project de volgende beslismomenten onderscheiden: startbeslissing, voorkeursbeslissing, projectbeslissing en opleveringsbeslissing. De spelregels werken daarbij als een zeef. Er is, uitgezonderd de opleveringsbeslissing, geen automatische doorstroming van een project van de ene naar de volgende fase.

Per fase wordt een expliciete beslissing genomen over het wel of niet (blijven) opnemen van het project in het MIRT. Hoe verder het

project in de procedure komt, hoe concreter het project is. Vanaf de planuitwerkingsfase kan integrale gebiedsverkenning worden geknipt in verschillende (deel) projecten. Een gezamenlijke uitvoeringsstrategie moet er dan voor zorgen dat de samenhang op gebiedsniveau bewaakt wordt.

MIRT Projectenboek

Het MIRT Projectenboek wordt jaarlijks als bijstuk bij de begroting van het Infrastructuurfonds uitgebracht en aangeboden aan de Tweede Kamer. Met het boek wordt inzicht gegeven in de achtergrond van ruimtelijke rijksprojecten en -programma's, de stand van zaken en de planning. Hierdoor is het bruikbaar als naslagwerk voor de voortgang van deze projecten en programma's. In het MIRT Projectenboek worden investeringsprojecten- en programma's opgenomen waar sprake is van een ruimtelijke ingreep en waar het Rijk direct financieel bij betrokken is. Dit kan (gedeeltelijke) financiering en aanleg betreffen, maar ook subsidiëring van projecten van decentrale overheden.

Toelichting op de projectbladen

Zoals aangegeven, kiest het kabinet ervoor om in het MIRT (Projectenboek) investeringsprojecten en -programma's op te nemen waar sprake is van een ruimtelijk fysieke ingreep en waarbij het Rijk direct financieel betrokken is. Dit betekent dat investeringen en financiële stromen waar het Rijk niet direct bij betrokken is, zoals bijvoorbeeld specifieke en gebundelde (doel)uitkeringen, niet opgenomen worden. Vanwege relevante programma-afspraken tussen EL&I en decentrale overheden over de inzet van het Investeringsbudget Landelijk Gebied (ILG) zijn ter informatie wel programmabladen in het MIRT opgenomen voor Ecologische Hoofdstructuur, Stimuleringsregeling duurzame ontwikkeling Glastuinbouw en diverse projectbladen die een bijdrage uit het Nota Ruimtebudget hebben ontvangen. Tevens zijn enkele specifieke subsidieprogramma's opgenomen.

Per gebied zijn de projecten en programma's opgenomen in de numerieke volgorde van de Rijksbegroting, dus eerst Infrastructuur en Milieu (hoofdstuk XII) en daarna Economische Zaken, Landbouw en Innovatie (hoofdstuk XIII). De projecten die gefinancierd zijn uit het Infrastructuurfonds (hoofdstuk A) zijn verder geordend per begrotingsartikel van het Infrastructuurfonds. Allereerst zijn de waterkeren en waterbeheren projecten opgenomen (artikel 11) vervolgens hoofdwegen (artikel 12), spoorwegen (artikel 13), regionaal/lokaal (artikel 14) en hoofdvaarwegen (artikel 15).

Per project of programma wordt in aanvulling op de departementale begrotingen meer specifieke beleids- en projectinformatie gegeven. De toelichting per project of programma wordt gegeven aan de hand van een vaste indeling.

Opgave

Beschrijving van de opgave; dit kan zowel een knelpunt/probleem als een kans zijn.

Toelichting op het MIRT en projectbladen | Bijlage I

Oplossing

De gekozen oplossing of (mogelijke) oplossingen/onderzoeksvarianten voor het aangegeven knelpunt/probleem, of de wijze waarop de kans benut wordt.

Inpassing

Eventuele grootschalige inpassingsmaatregelen.

Planning

De planning van het project/programma, met aandacht voor de start van de realisatie en de oplevering. Bij verkenningen wordt de planning van de verkenning weergegeven.

Er is ook specifieke aandacht voor het tijdstip van het tracé- of projectbesluit.

Financiën

Het (taakstellende) budget of de (taakstellende) rijksbijdrage. Als dat niet mogelijk is, wordt eventueel een reservering van rijksmiddelen of een raming van de (project)kosten gegeven. De opgenomen budgetten zijn – tenzij expliciet anders vermeld – prijspeil 2011 inclusief BTW. Daar waar naast het taakstellend budget van voormalig VenW ook sprake was van een bijdrage van voormalig VROM, zijn de bedragen nu bij elkaar opgeteld en taakstellend budget IenM geworden. Daar waar sprake was van budgetten van voormalig LNV en EZ is dat nu budget/bijdrage van EL&I.

Bij de oud-VenW-projecten werden voorheen ook de uitvoeringskosten van Rijkswaterstaat (RWS) gepresenteerd: de Baten-Lasten Dienst Bijdrage (BLD-bijdrage). In de projectbladen zijn de kosten nu gepresenteerd exclusief de BLD-bijdrage. Wel wordt – waar relevant – aangegeven met hoeveel tolopbrengsten rekening wordt gehouden. Beheer- en onderhoudskosten maken geen deel uit van het gepresenteerde taakstellend budget voor realisatie- en planstudieprojecten. Als het van toepassing is, wordt ook de bijdrage van andere, decentrale, overheden vermeld.

Tot slot is, waar dit aan de orde is, op projectniveau zichtbaar gemaakt waar taakstellingen uit het Regeerakkoord worden doorgevoerd en wat de omvang hiervan is.

Politiek/bestuurlijk

Betreft of gaat in op de politiek/bestuurlijke afspraken tussen de ministeries van IenM en EL&I (of hun voorgangers), de Tweede Kamer, decentrale overheden en/of andere partijen.

Uitvoering

De wijze waarop de uitvoering ter hand genomen wordt. Daar waar relevant wordt tevens aangegeven wie verantwoordelijk is voor het project en/of de uitvoering daarvan. Hier wordt indien van toepassing ook beschreven hoe de 'markt' betrokken wordt/is bij de projectontwikkeling. De twee belangrijkste instrumenten bij de betrokkenheid van de markt zijn de marktscan en de PPC (Public Private Comparator). De marktscan wordt gebruikt in de verkenningfase om te bekijken bij welk alternatief samenwerking met de markt de grootste meerwaarde heeft. In de planstudiefase wordt op

het voorkeursalternatief de PPC uitgevoerd. Uit de PPC blijkt of samenwerking tussen overheid en markt meerwaarde heeft ten opzichte van het zelf uitvoeren van een project door de overheid.

Voor voormalig VenW projecten wordt de PPC uitgevoerd als aan de volgende voorwaarden is voldaan:

- de projectkosten bedragen meer dan € 60 miljoen
- het project is na 2005 overgegaan naar de planstudiefase
- Rijkswaterstaat is verantwoordelijk voor de uitvoering
- het is geen Beheer- en Onderhoudproject.

Op basis van de uitkomst van de PPC wordt bepaald of een vorm van publiek private samenwerking (PPS) meerwaarde heeft. Dan wordt gekozen voor een bepaalde contractvorm (DBFM (Design, Build, Finance and Maintain) DBM of DB).

File Top 50

Wanneer een wegenproject een bijdrage levert aan het verminderen of oplossen van een File Top 50 knelpunt, wordt dit aangegeven op het projectblad.

Projecthistorie en toelichting op de wijzigingen

Toelichting op de wijzigingen met betrekking tot bovengenoemde punten die zich tussen het uitkomen van het vorige en het huidige MIRT Projectenboek – dus in de periode september 2010 tot en met augustus 2011 – hebben voorgedaan. Omdat het MIRT Projectenboek als bijlage bij de Rijksbegroting het jaartal van die begroting draagt, worden de wijzigingen in dit projectenboek ten opzichte van het vorige projectenboek vermeld onder 2012. In ieder geval worden opgenomen wijzigingen in de financiën (zowel kostenstijgingen als -dalingen) toegelicht indien de wijziging meer dan 10% is ten opzichte van de vorige begroting. Wijzigingen in het tijdschema worden in elk geval opgenomen als er sprake is van een versnelling of vertraging van het project met meer dan 1 jaar ten opzichte van de vorige begroting.

- | Verkenningenprogramma
- | Waterkeren-Planstudie (11.05.02)
- | Waterkeren-Realisatie (11.03.01)
- | Waterbeheren-Planstudie (11.05.03)
- | Waterbeheren-Realisatie (11.03.02)
- | Hoofdwegenet-Planstudie (12.03.02 en 12.05.02)
- | Hoofdwegenet-Geïntegreerde contractvormen (12.04)
- | Hoofdwegenet-Realisatie (12.03.01)
- | Spoorwegen Personenvervoer-Planstudie (13.05.01)
- | Spoorwegen-Geïntegreerde contractvormen (13.04)
- | Spoorwegen Personenvervoer-Realisatie (13.03.01)
- | Spoorwegen Goederenvervoer-Planstudie (13.05.02)
- | Spoorwegen Goederenvervoer-Realisatie (13.03.02)
- | Spoorwegen Beheer en Onderhoud (13.01, 13.02 en 13.05.03)
- | Regionale/lokale infrastructuur-Planstudie (14.01.02)
- | Regionale/lokale infrastructuur-Realisatie (14.01.03)
- | Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn (RSP ZZL): Rijksbijdrage bereikbaarheid (14.03)
- | Hoofdvaarwegen-Planstudie (15.03.02 en 15.05.02)
- | Hoofdvaarwegen-Realisatie (15.03.01)
- | Project Mainportontwikkeling Rotterdam-Realisatie (16.01.02)
- | Ruimte voor de Rivier-Realisatie (16.02)
- | Maaswerken-Realisatie (16.03)
- | Hoogwaterbeschermingsprogramma-Realisatie (16.05)
- | Betuweroute-Realisatie (17.02)
- | Hogesnelheidslijn-Realisatie (17.03)
- | Intermodaal vervoer-Realisatie (18.03)

Financiële tabellen IenM | Bijlage II

Verkenningenprogramma 2010-2020: lopende verkenningen

Locatie	Opgave	Indicatie modaliteit	Referentiekader	Gereed
Noordwest-Nederland				
N50 Ens-Emmeloord	Aantasting van afwikkelingskwaliteit, rijcomfort en trajectsnelheid	Hoofdwegen	Bestuurlijk overleg MIRT najaar 2010	2011
Rijk-Regioprogramma Amsterdam-Almere-Markemeer (RRAAM)	Realiseren van een drievoudige ambitie om daarmee de internationale concurrentiepositie van de Noordelijke Randstad te verbeteren	Integrale gebiedsopgave	Eind 2012 besluitvorming over concept Rijksstructuurvisie inclusief voorkeursbeslissing	2014
Toekomst Afsluitdijk	Veiligheid	Waterkeren	Waterwet	2011
Zuidvleugel				
As Leiden-Katwijk (Integrale Benadering Holland Rijnland)	Bereikbaarheid en ruimtelijke opgaven	Hoofdwegen	Notaoverleg MIRT december 2007, Bestuurlijk Overleg MIRT voorjaar 2011	2011
Verkenning Rotterdam vooruit	Bereikbaarheid in relatie tot ruimtelijke ordening, economie, verkeer en vervoer, landschap en natuur	Hoofdwegen	LMCA hoofdwegen, Bestuurlijk Overleg MIRT voorjaar 2011	2012
Verkenning Haaglanden	Bereikbaarheid in samenhang met ruimtelijke opgaven, openbaar vervoer, functioneren toeleidende wegen en onderliggend (stedelijk) hoofdwegenet	Hoofdwegen	LMCA Hoofdwegen, Bestuurlijk Overleg MIRT voorjaar 2011	2012
Zuidwestelijke Delta				
Capaciteit Volkeraksluizen	Capaciteit en toegankelijkheid	Hoofdvaarwegen	Nota Mobiliteit	2012
Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Rijn-Scheldeverbinding	Capaciteit en toegankelijkheid	Hoofdvaarwegen	Nota Mobiliteit	2010
Grensoverschrijdende verkenning Gent-Terneuzen	Capaciteit en toegankelijkheid	Hoofdvaarwegen	3 ^e Memorandum van Overeenstemming Vlaanderen en Nederland	2010
Grevelingen	Ecologische waarden in combinatie met gebruiksfuncties	Waterbeheren	Watervisie	2012
Zandhonger Oosterschelde	Veiligheid en waterkwaliteit	Waterkeren	Waterwet en Natura 2000	2013
Brabant				
A58 Sint Annabosch-Galder	Bereikbaarheid	Hoofdwegen	Startbeslissing Bestuurlijk Overleg MIRT najaar 2010	2011
Oost-Nederland				
A1-zone, Gebiedsgerichte verkenning (inclusief corridor Apeldoorn-Deventer-Azelo)	Bereikbaarheid	Hoofdwegen	Bestuurlijk Overleg MIRT voorjaar 2011	2012
N35 Wierden-Nijverdal	Bereikbaarheid	Hoofdwegen	Bestuurlijk Overleg MIRT najaar 2010	2012
Noord-Nederland				
Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Lemmer-Delfzijl	Capaciteit en veiligheid	Hoofdvaarwegen	Nota Mobiliteit	2011
Centrumontwikkeling Emmen	Integrale gebiedsontwikkeling	Ruimte	Amendement Roefs	2011
Integrale verkenning Legger Vlieland en Terschelling	Veiligheid	Waterkeren	Waterwet	2012

Waterkeren (Hoofdwatersystemen) Planstudie IF 11.05.02

BEDRAGEN IN € MLN	KOSTENRAMING			BUDGET	PLANNING						UITVOERING	
	Projectomschrijving	min.	max.		taakstellend	2011	2012	2013	2014	2015		2016
CATEGORIE 1												
Projecten Noordwest-Nederland												
Extra spuicapaciteit Afsluitdijk				203								2014-2017
Totaal categorie 1				203								

Legenda
 pb projectbesluit
 uo uitvoeringsopdracht (beschikking)

Waterkeren (Hoofdwatersystemen) Realisatie IF 11.03.01

Projectomschrijving	TOTAAL		BUDGET IN € MLN								OPLEVERING	
	huidig	vorig	t/m'10	2011	2012	2013	2014	2015	2016	later	huidig	vorig
CATEGORIE o												
Projecten Nationaal												
Deltaplan grote rivieren	679	667	676	3							2010	2010
Maatregelen i.r.t. rivierverruiming	187	202	120	24	9	5	17	12			2015	2015
Dijkversterking en Herstel steenbekleding	1.011	1.105	654	62	57	54	63	77	44		2015	2015
Hoogwaterbeschermingsprogramma 3	558				4	5	5	6	50	457		
Deltares Deltafaciliteit	26	25	9	9	7						2013	2013
Projecten Zuidvleugel												
Pilot Zandmotor	82	69	2	68	10					1	2011	2012
Projecten Oost-Nederland												
Ijsselsprong Zutphen (smalle geul)	30	30	0			16	4	5	5		2015	2015
Ijsseldelta Kampen (Hoogwatergeul)	51	50	0				31	20			2015	2015
Overige projecten												
Overige onderzoeken en kleine projecten	337	369	183	72	26	9	9	9	9	20	2020	2020
Afrondingen				1	1	2		2	1			
Sub-totaal categorie o	2.961		1.644	239	107	98	130	146	144	478		
Tweede Hoogwaterbeschermingsprogramma			524	124								
Totaal categorie o			2.168	363	107	98	130	146	144	478		
Begroting (IF 11.03.01)			363	107	98	130	146	144				

Financiële tabellen IenM | Bijlage II

Waterbeheren (Hoofdwatersystemen) Planstudie IF 11.05.03

BEDRAGEN IN € MLN	KOSTENRAMING		BUDGET	PLANNING							UITVOERING
	min.	max.	taakstellend	2011	2012	2013	2014	2015	2016	later	periode
Projectomschrijving											
CATEGORIE 1											
Projecten Zuidwestelijke Delta											
Volkerak Zoommeer	165	210								pb/ou	2012-2017
Totaal categorie 1		210									

Legenda
 pb projectbesluit
 ou uitvoeringsopdracht (beschikking)

Waterbeheren (Hoofdwatersystemen) Realisatie IF 11.03.02

Projectomschrijving	TOTAAL		BUDGET IN € MLN								OPLEVERING	
	huidig	vorig	t/m'10	2011	2012	2013	2014	2015	2016	later	huidig	vorig
CATEGORIE o												
Projecten Nationaal												
Subsidie baggeren bebouwd gebied (SUBBIED)	97	107	86	11							2011	2011
Verbeterprogramma Waterkwaliteit Rijkswateren	491	1.012	234	119	17	37	33	34	15	2	divers	divers
Tijdelijke regeling bestrijding regionale wateroverlast	95	100	58	37							2011	2011
Projecten Noordwest-Nederland												
Natte natuurprojecten IJsselmeergebied	35	47	24	11							2011	2011
Natuurlijker Markermeer/IJmeer	22	26	2	10	8	3					2015	2015
Projecten Zuidwestelijke Delta												
Natuurcompensatie Perkpolder	32	32	11	5	9	2	4				2015	2014
Verruiming vaargeul Westerschelde	28	31	1	9	4	4	6	4			2010/2011	2011
Projecten Oost-Nederland												
Integrale inrichting Veluwe randmeer (IIVR)	43	49	15	21	7						2012	2012
Overige projecten												
Innovatie KRW/WB	76	76	16	33	26						2012	2012
Synergie KRW/WB	117	117	38	19	16	21	12	10	1		2015	2015
Afrondingen					1			1				
Totaal categorie o	1.036		485	275	88	67	55	49	16	2		
Begroting (IF 11.03.02)				275	88	67	55	49	16			

Hoofdwegennet Planstudie IF 12.03.02 en 12.05.02

BEDRAGEN IN € MLN	KOSTENRAMING			BUDGET	PLANNING						UITVOERING	
	Projectomschrijving	min.	max.		taakstellend	2011	2012	2013	2014	2015		2016
CATEGORIE 1 (NA TRACÉBESLUIT)												
Projecten Noordwest-Nederland												
A1/A6/Ag Schiphol-Amsterdam-Almere ¹⁾			4.094		tb							2011-2020
Projecten Zuidwestelijke Delta												
N61 Hoek-Schoondijke ²⁾			115		tb							2012-2014
CATEGORIE 1 (VOOR TRACÉBESLUIT)												
Tracé-/projectbesluit t/m 2012												
Projecten Noordwest-Nederland												
A9 Omlegging Badhoevedorp			318		tb							2013-2017
Projecten Utrecht												
A27/A1 Utrecht Noord-knooppunt Eemnes-Aansluiting Bunschoten			252		tb							2013-2015
Projecten Zuidvleugel												
A12 Bypass Nootdorp					tb							2012-2014
Projecten Oost-Nederland												
A1 Beekbergen-Apeldoorn Zuid			35		tb							2013-2014
A12 Ede-Grijsoord			107		tb							2014-2015
N18 Varsseveld-Enschede			303		tb							2014-2016
N35 Zwolle-Wythmen			45		tb							2013-2014
Projecten Noord-Nederland												
A6/A7 Knooppunt Joure ³⁾			76		tb							2012-2015
N31 Harlingen (traverse Harlingen) ³⁾			143		tb							2012-2017
N33 Assen-Zuidbroek ³⁾			190		tb							2013-2015
Tracé-/projectbesluit na 2012												
Projecten Noordwest-Nederland												
A10 Zuidas (hoofdweggedeelte)			301		tb							vanaf 2013
Projecten Utrecht												
A28/A1 Knooppunt Hoevelaken			676			tb						2016-2020
A2/A12/A27 Ring Utrecht			1.065			tb						2016-2020
Projecten Brabant												
A27 Utrecht (Lunetten)-Hoopolder												
Projecten Zuidvleugel												
A13/A16/A20 Rotterdam												
Projecten Oost-Nederland												
A12/A15 Bereikbaarheid regio Arnhem-Nijmegen			800			tb						
Projecten Noord-Nederland												
A7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2 ⁴⁾			575			tb						2014-2019
Totaal categorie 1			9.095									

Financiële tabellen IenM | Bijlage II

Hoofdwegennet Planstudie IF 12.03.02 en 12.05.02

BEDRAGEN IN € MLN	KOSTENRAMING			BUDGET	PLANNING						UITVOERING	
	min.	max.	taakstellend		2011	2012	2013	2014	2015	2016		later
Projectomschrijving												
CATEGORIE 2												
Projecten Limburg												
A2 Maasbracht-Geleen 2 ^e fase							tb					2016-2018
Totaal uitvoeringsprogramma					13	3	186	1.129	604	2.328		
Overprogrammering					100	-250	-75	75	150			
Begroting (IF 12.03.02/ 12.05.02)					113	-247	111	1.204	754	2.328		

- 1) Hierin is opgenomen A6/Ag, kruising natte as A1 en groene uitweg.
- 2) Waarvan € 8 mln Grondbank.
- 3) Budget en financiering van deze projecten aan rijksinfrastructuur vinden plaats vanuit art. 14.03.
- 4) Excl. €13 mln voorbereidingskosten.

Legenda
 tb tracebesluit
 wab wegaanpassingsbesluit

Hoofdwegennet Geïntegreerde contractvormen IF 12.04

Projectomschrijving	TOTAAL			BUDGET IN € MLN							OPLEVERING	
	huidig	vorig	t/m'10	2011	2012	2013	2014	2015	2016	later	huidig	vorig
CATEGORIE o												
Projecten Noordwest-Nederland												
Aflossing tunnels ¹⁾	1.194	845	286	51	52	53	54	56	57	586		
A10 Tweede Coentunnel ²⁾	2.016	2.173	337	88	160	224	78	51	51	1.028	2013	2012
Projecten Utrecht												
A12 Lunetten-Veenendaal	603		22	7	122	87	19	19	19	308		
Projecten Brabant												
A59 Rosmalen-Geffen, PPS	283	288	139	15	14	14	14	14	14	57	2005	2005
Projecten Noord-Nederland												
N31 Leeuwarden-Drachten	146	127	90	5	6	6	5	6	6	22	2007	2007
Afrondingen				1			2					
Totaal categorie o	4.241			167	354	384	172	146	147			

- 1) Aflossing tunnels: verplichting loopt t/m 2026.
- 2) Verplichting loopt t/m 2037 en is incl. Westrandweg.

Hoofdwegennet Realisatie IF 12.03.01

Projectomschrijving	TOTAAL		BUDGET IN € MLN								OPLEVERING	
	huidig	vorig	t/m'10	2011	2012	2013	2014	2015	2016	later	huidig	vorig
CATEGORIE 0												
Projecten Nationaal												
Dynamisch verkeersmanagement	165	212	74	53	37	1					2012	2012
ZSM 1+2 (spoedwet wegverbreding)	1.647	2.441	883	220	258	164	84	17	21		2014	2014
Projecten Noordwest-Nederland												
A9 Alkmaar-Uitgeest	53		3	39	10						2012	
A10 Amsterdam praktijkproef FES	46	51	3	2	9	17	16				2011	2011
N9 Koedijk-De Stolpen	66	78	34	9	14	8					2011	2011
N50 Ramspol-Ens	126	134	31	22	31	21	21				2013	2013
Projecten Utrecht												
A28 Utrecht-Amersfoort	191	258	24	68	53	46					2013	2012
A2 Holendrecht-Oudenrijn	1.199	1.366	1.015	73	59	45	8				2012	2012
A2 Oudenrijn-Everdingen	103	123	5	63	5	30					2012	-
Projecten Zuidvleugel												
A4 Burgerveen-Leiden	588	687	258	70	81	75	38	54	7	6	2014	2014
A4 Delft-Schiedam	869		15	13	120	163	260	240	46	12	2015	
A15 Maasvlakte Vaanplein ¹⁾	1.185	1.428	129	191	239	229	287	109	0		2015	2015
A12 Zoetermeer-Zoetermeer centrum	24		5	20							2011	
Projecten Zuidwestelijke Delta												
N57 Veersedam-Middelburg ³⁾	202	215	173	20	8						2010/11	2011
Projecten Brabant												
A4 Dinteloord-Bergen op Zoom	269		49	22	40	46	44	45	22		2013	
N2 Meerenakkerweg (A2 zone)	6				6						2012	
Projecten Limburg												
A2 Maasbracht-Geleen, 1 ^e fase	169	185	21	64	61	23					2011/13	-
A74 Venlo	130		17	44	22	44	3				2012	
A2 Passage Maastricht	565		160	49	79	95	98	48	36		2016	
A2/A76 Maatregelenpakket Limburg ²⁾	108	114	34	54	0	1	5		13		2010/15	2011
Projecten Oost-Nederland												
A2 Everdingen-Deil en Zaltbommel-Empel ³⁾	424	512	398	6	21						2010	2010/11
N34 Omleiding Ommen ³⁾	42	48	33	4	3	3					2011	2011
N35 Zwolle-Almelo (traverse Nijverdal)	212	245	90	40	65	18					2014	2013
N50 Viaduct Hanzelijn Toekomstvast	5		5	0								
A50 Ewijk-Valburg	268		28	50	130	54	6				2014	
Projecten Noord-Nederland												
N31 Leeuwarden (De Haak)	179		1	14	39	35	62	28			2014	
Overige projecten												
Kleine projecten/afrondding projecten	173	227		96	59	13	5					
Programma aansluitingen	96	102	0	20	37	39					nvt	nvt
Quick Wins Wegen	45	51	1	10	15	19					2011	2011
Totaal uitvoeringsprogramma												
	9.156		3.489	1.337	1.501	1.188	937	541	146	18		
Realisatieuitgaven op IF 12.03.01 m.b.t. planstudieprojecten				180	11	2	1	2				
Begroting (IF 12.03.01)			1.517	1.512	1.190	938	542	146				

1) Inclusief aan- en ontsluitende infrastructuur mainport Rotterdam.

2) Betreft amendement Van Hijum (29 800 A, nr 8); aanleg spitsstrook A2 St.Joost-Urmond wordt opgeleverd in 2010 en aanpassing aansluiting Nuth op A76 wordt opgeleverd in 2015.

3) Project is in 2011 opengesteld.

Financiële tabellen IenM | Bijlage II

Spoorwegen Personenvervoer Planstudie IF 13.05.01

BEDRAGEN IN € MLN	KOSTENRAMING			BUDGET	PLANNING						UITVOERING	
	min.	max.	taakstellend		2011	2012	2013	2014	2015	2016		later
Projectomschrijving												
CATEGORIE 1												
Projecten Nationaal												
Grensoverschrijdend Spoorvervoer				43								
Programma Hoogfrequent Spoorvervoer				2.841		tb ¹⁾						vanaf 2012
Projecten Noordwest-Nederland												
Amsterdam Zuidas: deel station (tbv NSP) ²⁾				231								vanaf 2012
Amsterdam Zuidas WTC 4-sp + keerspoen				95		tb						vanaf 2013
OV Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad				989		tb ³⁾						
Projecten Oost-Nederland												
Regionale Lijnen Gelderland				31		pb/ou ⁴⁾ pb/ou ⁴⁾						2011-2014
Traject Oost				8								
Overige projecten												
Kleine projecten				5								
Totaal categorie 1												
Begroting (IF 13.05.01)					57	74	172	272	372	499		

- 1) Meerdere te nemen tracébesluiten vanaf 2012 en verder.
 2) Inclusief bijdrage voormalig VROM ad € 135 mln.
 3) Tracédeel Flevolijn. Zie MIRT blad voor uitgebreide toelichting.
 4) Arnhem-Doetinchem en Barneveld Noord (2011) Zutphen-Winterswijk (2012)

Legenda

- tb tracébesluit
 pb projectbesluit
 ou uitvoeringsopdracht (beschikking)

Spoorwegen Geïntegreerde contractvormen IF 13.04

Projectomschrijving	TOTAAL			BUDGET IN € MLN							OPLEVERING	
	huidig	vorig	t/m'10	2011	2012	2013	2014	2015	2016	later	huidig	vorig
CATEGORIE o												
Reeks Infraprovider (IP): beschikbaarheidsvergoeding (13.04)	3.563	3.563	594	137	151	144	145	146	147	2.099	2007	2007
Totaal categorie o (incl. reeks Infraprovider)	3.563		594	137	151	144	145	146	147	2.099		
Begroting (IF 13.04)				137	151	144	145	146	147			

Spoorwegen Personenvervoer Realisatie IF 13.03.01

Projectomschrijving	TOTAAL		BUDGET IN € MLN								OPLEVERING		
	huidig	vorig	t/m'10	2011	2012	2013	2014	2015	2016	later	huidig	vorig	
CATEGORIE o													
Projecten Nationaal													
Benutten													
BB21 (ontw. Bev21, VPT+,VPT2)	158	158	153	5								divers	divers
ERTMS-pilot A'dam-Utrecht en ERTMS expertisecentrum	47			5	19	23						2013	
Geluidsanering Spoorwegen	417	415	18	2	7	4	17	44	56	269		divers	divers
Geluid (empl. en innovatieve ontwikkelingen)	7	7	7	0									
Amsterdam-Utrecht-Maastricht/Heerlen													
Integrale spooruitbreiding Amsterdam-Utrecht	986	986	971	3	4	2	6					2006/07	2006/07
Programma Hoogfrequent Spoorvervoer													
Vervanging Dieze brug Den Bosch	2					1	1					2014	
Stations en stationsaanpassingen													
Kleine stations ¹⁾	80	81	6	10	9	10	9	9	9	19		divers	divers
Overige projecten/lijdelen enz.													
Afdekking risico's spoorprogramma's	39	76		39								n.v.t.	n.v.t.
AKI-plan en veiligheidsknelpunten	366	365	289	12	23	17	17	8				divers	divers
Intensivering Spoor in steden (I)	245	244	173	10	10	10	10	10	10	11		divers	divers
Nazorg gereedgekomen lijnen/haltes	24	55	2	5	5	5	5	2				divers	divers
Ontsnippering	82	84	3	8	14	12	14	12	13	6		divers	divers
Projecten Noordwest-Nederland													
Amsterdam-Almere-Lelystad													
OV SAAL korte termijn	634	629	7	18	49	59	82	114	111	195		2016	2016
Stations en stationsaanpassingen													
Amsterdam CS spoor 10/15	77	77	72	0		2	2	2				2004/pm	2004/pm
Amsterdam Centraal Cuyperhal	37	37		5	13	11	6	2	1			2013/15	2011
Fietsenstalling Amsterdam CS	34	34	1	1	2	3	7	8	8	4		2013/17	2009/15
Overige projecten/lijdelen enz.													
Regionet (inclusief verkeersmaatregelen Schiphol)	182	184	86	21	35	22	10	7	1			divers	divers
Projecten Utrecht													
Vleuten-Geldermalsen 4/6 sp. (incl. RSS)	963	992	431	55	64	66	74	66	63	144		2005 e.v.	2005 e.v.
Stations en stationsaanpassingen													
OV-terminal stationsgebied Utrecht (VINEX/NSP)	322	332	57	53	66	62	46	17	12	9		2016	2015
Overige projecten/lijdelen enz.													
Spoorwegovergang Soestdijkseweg te Bilthoven	29	29	5	12	12							2013	2013
Projecten Zuidvleugel													
Den Haag Centraal (t.b.v. NSP)	115	115	19	21	34	34	6					2014	2013
Den Haag CS: terugbouwen sporen 11/12	37	30	3	3	9	10	6	1	3	2		2013	2013
Rotterdam Centraal (t.b.v. NSP)	260	267	124	35	48	31	22					2013	2012
Overige projecten/lijdelen enz.													
Rijswijk-Schiedam incl. spoorcorridor Delft	453	452	187	76	48	42	24	43	18	16		2015	2014
Projecten Brabant													
Stations en stationsaanpassingen													
Breda Centraal (t.b.v. NSP)	59	59	19	3	9	13	10	5	1			2015	2014
Projecten Oost-Nederland													
Utrecht-Arnhem-Zevenaar													
Arnhem Centraal (t.b.v. NSP)	106	101	51	18	21	13	4					2011/13	2011/14
Spoorzone Ede	41	41	2				19	13	8			n.v.t.	n.v.t.
Sporen in Arnhem	275	248	158	91	15	11						2011	2012
Traject Oost (perronverbredingen)	21	21	18		2	0	0					2006/08/12	2006/08/11
Traject Oost uitv. convenant DMB	205	206		1	11	38	33	40	36	46		div. tot 2019	div. tot 2019

Financiële tabellen IenM | Bijlage II

Spoorwegen Personenvervoer Realisatie IF 13.03.01

Projectomschrijving	TOTAAL		BUDGET IN € MLN								OPLEVERING	
	huidig	vorig	t/m'10	2011	2012	2013	2014	2015	2016	later	huidig	vorig
Overige projecten/lijdelen enz.												
Hanzelijn	1.080	1.128	690	151	81	77	48	30	4		2012	2012
Projecten Noord-Nederland												
Partiele spooruitbreiding spoor Groningen Leeuwarden	5			2	2	0	1					
Sporendriehoek Noord-Nederland	170			12	21	16	32	45	29	15	div	div
Afronding				1					-1			
Totaal categorie o	7.557		3.551	677	631	593	509	477	383	736		
Begroting (IF 13.03.01)				677	631	593	509	477	383			

1) Ten laste van het programma is een beschikking afgegeven voor de stations Tilburg Reeshof, Almere Oostvaarders, Arnhem Zuid, Ypenburg Haaglanden, Helmond Brandevoort en Sassenheim en Groningen Europapark.

Spoorwegen Goederenvervoer Planstudie IF 13.05.02

BEDRAGEN IN € MLN	KOSTENRAMING			BUDGET	PLANNING						UITVOERING	
	min.	max.	taakstellend		2011	2012	2013	2014	2015	2016		later
Projectomschrijving												
CATEGORIE 1												
Projecten Nationaal												
Aslasten Cluster III				38		uo						div t/m 2010
Optimalisering Goederencorridor R'dam-Genua				28		uo ¹⁾						2011-2012
Europese ERTMS Goederenverbindingen												
ERTMS Amsterdamse haven-Betuweroute				3								2012
ERTMS Rotterdam-Antwerpen				3								2012
Projecten Oost-Nederland												
Goederenroute Elst-Deventer-Twente (NaNOV)				5								
Projecten Zuidwestelijke delta												
Spooraansluiting 2 ^e Maasvlakte achterlandverbinding				212		uo						
Projecten Limburg												
Goederenverbinding Antwerpen-Roergebied (IJzeren Rijn) ¹⁾				pm								pm
Overige projecten												
Kleine projecten/studies				5								
Totaal categorie 1												
Begroting (IF 13.05.02)					6	34	37	53	77	67		

1) Een deel van het project is reeds in uitvoering en opgenomen in het realisatieprogramma.

Legenda
uo uitvoeringsopdracht

Spoorwegen Goederenvervoer Realisatie IF 13.03.02

Projectomschrijving	TOTAAL			BUDGET IN € MLN								OPLEVERING	
	huidig	voorig	t/m'10	2011	2012	2013	2014	2015	2016	later	huidig	voorig	
CATEGORIE o													
Projecten Nationaal													
PAGE risico reductie	18	18	3	2	4	1	1	3	3	2	divers	2009/div	
Geluidspilot Goederenvervoer	6	6	5	0							2011	2010	
Optimalisering Goederencorridor Rotterdam-Genua	127			1	20	35	32	10	15	15	2013 e.v.		
Projecten Oost-Nederland													
Uitv.progr Goederenroute Elst-Deventer-Twente (NaNov)	146	146	17	14	19	11	15	17	13	40	divers	2015	
Projecten Zuidwestelijke delta													
Sloelijn/geluidmaatregelen Zeeuwse lijn	18	83	9	0	1	4	3	1			2011/pm	2009/11	
Overige projecten													
Kleine Projecten	4	3	3	1							divers		
Nazorg gereedgekomen Lijnen-haltes	9	3	0	2	2	2	2	1	1		divers		
Afronding				1	-1								
Totaal categorie o	327	259	38	20	45	52	52	31	32	57			
Begroting (IF 13.03.02)				20	45	52	52	31	32				

Financiële tabellen IenM | Bijlage II

Spoorwegen Beheer en onderhoud IF 13.01, 13.02 en 13.05.03

Beschikbare middelen	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Beschikbaar vanuit het Infrastructuurfonds, artikel 13.02	1.536.401	1.510.623	1.567.862	1.360.564	1.472.331	1.271.147
Ontvangsten vanuit gebruiksvergoeding vervoerders	243.303	259.447	273.056	273.228	324.391	326.987
Totaal beschikbaar voor ProRail	1.779.704	1.770.070	1.840.918	1.633.792	1.796.722	1.598.134

Onderverdeling onderhoudskosten	2011	2012	2013	2014	2015	2016
13.02.01 Regulier onderhoud	788.481	671.520	687.236	608.760	556.930	570.588
Ontvangsten vanuit gebruiksvergoeding vervoerders	243.303	259.447	273.056	273.228	324.391	326.987
Uitgaven ProRail	1.031.784	930.967	960.292	881.988	881.321	897.575
Kleinschalig onderhoud	324.646	238.061	237.917	185.906	206.651	216.777
Grootschalig onderhoud	136.999	115.354	147.305	136.568	103.751	109.243
Onderhoud transfer	83.161	91.497	87.478	87.203	89.105	89.338
Beheer en calamiteiten	190.362	186.491	189.027	189.660	189.011	189.653
Apparaatskosten 296.616	299.564	298.565	282.651	292.803	292.564	
13.02.02 Grote onderhoudsprojecten	382.117	455.699	477.593	383.747	571.233	405.282
Bovenbouwvernieuwingen	186.561	198.052	207.284	131.240	227.202	122.465
Vervanging treinbeveiligingsystemen	10.269	27.070	55.684	118.754	167.544	186.584
Vervanging overige systemen	185.287	230.577	214.625	133.753	176.487	96.233
13.02.03 Rentelasten	62.910	37.919	39.109	40.299	40.299	40.299
Rentelasten	62.910	37.919	39.109	40.299	40.299	40.299
13.02.04 Betuweroute	57.811	55.600	54.479	34.967	32.458	37.479
Betuweroute exploitatie	49.349	48.716	48.828	29.000	29.000	29.000
Betuweroute vervangingen	8.462	6.884	5.651	5.967	3.458	8.479
13.02.05 Kleine infra en overige projecten	245.082	289.885	309.445	292.791	271.411	217.499
Kleine functiewijzigingen	40.377	57.565	61.273	56.279	68.097	72.590
Verbeteren toegankelijkheid stations	29.655	42.738	45.416	52.772	51.189	47.005
Ruimte voor de fiets (incl. actieplan groei op het spoor)	33.295	20.889	19.900	15.687	9.000	15.000
Capaciteitsknelpunten (herstelplan spoor tweede fase)	53.435	86.081	131.082	105.913	54.116	41.969
Programma stoptonend sein (incl. extra seinen ATB vv)	8.121	12.519	5.034	9.669	9.669	9.669
Uitvoeringsprogramma geluid emplacementen	12.543	1.428	3.570	11.305	23.937	-
Actieplan groei op het spoor	13.989	25.741	9.498	17.123	-	-
Reistijdverbetering	5.384	4.053	2.261	-	-	-
Wachtruimten (actieplan groei op het spoor)	6.447	4.373	4.301	-	-	-
I-Teams (actieplan groei op het spoor)	2.270	1.696	1.705	-	-	-
Verbeteren externe veiligheid	4.943	3.944	-	-	-	-
Beschikbaarheid in zicht (back-up systeem)	595	4.789	-	-	-	-
Drempelloos OV (actieplan groei op het spoor)	1.800	-	-	-	-	-
Overige uitgaven, incl. nog te verdelen prijscompensatie 2011	32.228	24.069	25.405	24.043	55.403	31.266
Totaal uitgaven ProRail	1.779.704	1.770.070	1.840.918	1.633.792	1.796.722	1.598.134

Regionale/lokale infrastructuur Planstudie IF 14.01.02

BEDRAGEN IN € MLN	KOSTENRAMING		BUDGET	PLANNING							UITVOERING
	min.	max.	taakstellend	2011	2012	2013	2014	2015	2016	later	periode
Projectomschrijving											
CATEGORIE 1 (VOOR TRACÉBESLUIT)											
Projecten Zuidvleugel											
Haaglanden/Den Haag, R'damsebaan (vh. Trekvliesstracé)		450	228	pb	uo						2014-2018
A12/A20 Parallelstructuur Gouweknoop			109	pb	uo						2011-2015
RijnGouwelijn West			46								2012-2015
Projecten Utrecht											
Utrecht Tram CS-De Uithof			110								2013-2018
Projecten Brabant											
Eindhoven Helmond, voltooiing verkeersruut (T-structuur)		815	259	pb	uo						2015-2018
CATEGORIE 2											
Projecten Nationaal											
Projecten in voorbereiding			variabel								2010 ev

Legenda
 pb projectbesluit
 uo uitvoeringsopdracht

Regionale/lokale infrastructuur Realisatie IF 14.01.03

Projectomschrijving	TOTAAL		t/m'10	BUDGET IN € MLN							OPLEVERING	
	huidig	vorig		2011	2012	2013	2014	2015	2016	later	huidig	vorig
CATEGORIE 0												
Projecten Noordwest-Nederland												
Noord/Zuidlijn Noord-WTC ¹⁾	1.173	1.168	799	93	44	37	85	61	34	20	2017	2017
N201	178	178	128	32	18						2012	2012
Projecten Zuidvleugel												
Rijn Gouwelijn Oost	151	149	0	72	42	31				6	2015	2015
Den Haag Internationale stad, Scheveningen Boulevard	6	11	2	4							2013	
Randstadrail (incl. voorbereidingskosten en aanlanding) ³⁾	890	888	836	2	52						2006 2010/13	2006 2009/12
Beneluxmetro (excl. Bodemsanering) ²⁾	660	660	658	2								
Projecten Brabant												
Tilburg Noordwesttangent	0	5									2012	2010
Projecten Oost-Nederland												
Nijmegen 2 ^e stadsbrug	71	71	0	16	31	24					2013	2013
Totaal categorie 0	3.129	3.131	2.423	222	186	92	85	61	34	26		
Begroting (IF 14.01.03)				222	186	92	85	61	34			

1) Deels investeringsimpuls 1998
 2) Deels investeringsimpuls 1994
 3) Mijlpaal 2013 betreft aanlanding metro Den Haag CS

Financiële tabellen IenM | Bijlage II

Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn Realisatie IF 14.03

BUDGET IN € MLN

Projectomschrijving	kosten	totaal rijk	t/m'10	2011	2012	2013	2014	2015	2016-2020	totaal regio ⁴⁾
Projecten Noord-Nederland										
14.03.01 Concrete bereikbaarheidsprojecten ¹⁾²⁾	1.415	572	8	19	31	28	128	39	319	200
14.03.02 Regionaal Mobiliteitsfonds		524	52	0	52	52	52	52	264	370
14.03.03 Ruimtelijk economisch programma		162	0	0	18	17	17	17	93	100
Begroting (IF 14.03)		1.258	60	19	101	97	197	108	676	670
Overige afspraken										
LMCA Spoor: spoordriehoek ³⁾		166							166	
Totaal rijksbijdrage Noord-Nederland		1.423	60	19	101	97	167	108	842	

1) Het betreft de volgende projecten: A7 Zuidelijke Ringweg Groningen (ZRG) fase 2, Bereikbaarheid Leeuwarden, Bereikbaarheid Assen en Openbaar vervoer/spoor. De totale rijksbijdrage is inclusief € 200 mln (prijspeil 2007) uit het MIRT t.b.v de A7 ZRG fase 2.

2) Uit het regionaal mobiliteitsfonds wordt een bijdrage van € 100 mln (prijspeil 2007) geleverd aan de concrete projecten. Deze bijdrage vervalt, indien na realisatie van de concrete projecten is gebleken dat deze bijdrage niet nodig is.

3) Betreft Pakket Noorden, hetgeen op artikel 13 is opgenomen.

4) Bijdragen regio zijn prijspeil 2007.

Hoofdvaarwegen Planstudie IF 15.03.02 en 15.05.02

BEDRAGEN IN € MLN	KOSTENRAMING		BUDGET	PLANNING							UITVOERING
	min.	max.		taakstellend	2011	2012	2013	2014	2015	2016	
Projectomschrijving											
CATEGORIE 1 (na tracé-/projectbesluit)											
Projecten Limburg											
Maasroute, modernisering fase 2 (verbreding Julianakanaal (aanvulling III))			65	uo							2011-2017
Projecten Zuidvleugel											
Verbreding Maasgeul			3								2012-2013
Totaal categorie 1 na tracébesluit/ projectbesluit (IF 15.03.02)											
			68								
CATEGORIE 1 (voor tracé-/projectbesluit)											
Projecten Noordwest-Nederland											
Amsterdam-Rijnkanaal, verwijderen keersluis Zeeburg			14	uo							2012-2015
Lichter en Buitenhaven IJmuiden			63	pn/pb	uo						2013-2015
Vaarweg IJsselmeer-Meppel			35								2021-2023
Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Amsterdam-Lemmer			6								2021-2023
Zeetoeegang IJmond			pm ¹⁾		pm						t/m 2016
Projecten Utrecht											
Lekkanaal/3 ^e kolk Beatrixsluis			177			tb		uo			2008-2020
Projecten Zuidvleugel											
Capaciteitsuitbreiding overnachtingsplaatsen Merwedde			28			pn/pb	uo				2015-2017
Uitbreiding ligplaatscapaciteit Beneden Lek			3			uo					2014-2015
Verkeerssituatie Splitsing Hollandsch Diep-Dordtsche Kil			9								2021-2023
Projecten Oost-Nederland											
Bovenloop IJssel (IJsselkop tot Zutphen)			36								2021-2023
Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen IJssel			27			pb	uo				2014-2016
Toekomstvisie Waal			142								2006-2023
Verruiming Twentekanal (fase 2) en capaciteitsuitbreiding sluis Eefde			95			pn/pb	uo				2014-2017
Projecten Noord-Nederland											
Vaarweg Lemmer-Delfzijl fase 2			pm								2014-2023
Verdieping vaarweg Harlingen-Kornwerderzand (Boontjes)			5			pb/uo					2012-2013
Totaal categorie 1 voor tracébesluit/ projectbesluit (IF 15.05.02)											
			640								
Totaal categorie 1											
			708								

1) Het betreft een nog te realiseren DBFM-contract. De rijksbijdrage in het convenant is € 541,5 mln (prijsspeil 2007). Het totaal aan bijdragen bedraagt maximaal € 800,5 mln (prijsspeil 2007), inclusief regiobijdrage.

Legenda

pb projectbesluit
 pn projectnota
 tb tracébesluit
 uo uitvoeringsopdracht (beschikking)

Financiële tabellen IenM | Bijlage II

Hoofdvaarwegen Realisatie IF 15.03.01

Projectomschrijving	TOTAAL		BUDGET IN € MLN								OPLEVERING	
	huidig	orig	t/m'10	2011	2012	2013	2014	2015	2016	later	huidig	orig
CATEGORIE o												
Projecten Nationaal												
Impuls Dynamisch verkeersmanagement	87	102	1	15	35	36					2013	2013
Quick Wins Binnenhavens	103	112	31	21	15	12	13	6	5		2011/13	2011/13
Projecten Noordwest-Nederland												
De Zaan (Wilhelminasluis)	13	13	10				3				2014	2014
Verbeteren vaargeul IJsselmeer Amsterdam-Lemmer	15	16	12	3							na 2011	na 2011
Walradar Noordzeekanaal	26	28	12	9	4						2012	2012
Projecten Utrecht												
Lekkanaal, verbreding kanaalzijde en uitbreiding ligplaatsen	17	19	8				2	2	2	2	na 2013	2013
Projecten Zuidvleugel												
Capaciteit Julianasluis Gouda	0	3									2013	2013
Projecten Brabant												
Wilhelminakanaal Tilburg	74	84	0	1	2	15	15	20	22		2016	2015
Zuid-Willemsvaart; omleggen en opwaarderen (Maas-Veghel)	417	470	60	25	70	125	70	56	10		2015	2015
Zuid-Willemsvaart; renovatie middendeel klasse II	55	59	50	0	4						2008	2008
Zuid-Willemsvaart; vervanging sluisen 4, 5 en 6	78	83	52	1	25						2011	2011
Projecten Limburg												
Bouw q ^e sluiscolk Ternaaien	9	9	0	9							2015	
Maasroute, modernisering fase 2	601	613	119	108	111	94	95	74			na 2012	na 2012
Projecten Oost-Nederland												
Vaarweg Meppel-Rampspol (keersluis Zwartsluis)	51		1	1	7	14	14	14	1	0	2012/15	
Projecten Noord-Nederland												
Vaarweg Lemmer-Delfzijl fase 1; verbetering tot klasse Va	247	205	145	7	23	27	41	0	0	3	2014	2013
Verruiming vaarweg Eemshaven-Noordzee	35	41	2	2	26	4					2013	2012
Overige projecten												
Kleine projecten	64	93	63	0	1						nvt	nvt
Ligplaatsvoorzieningen	4	4	3	0							2007	2007
Subsidieprogramma ZeehavenInnovatieProject voor duurzaamheid (ZIP)	5	5	0	2	2	1	1				2011/14	
Walradarsystemen	36	46	11	4	9	3	10	0			divers	
Afronding				2	1					1		
Totaal categorie o	1.937		580	210	335	331	264	172	40	6		
Begroting (IF 15.03.01)				210	335	331	264	172	40			

Project Mainportontwikkeling Rotterdam Realisatie IF 16.01.02

Projectomschrijving	TOTAAL			BUDGET IN € MLN							OPLEVERING	
	huidig	orig	t/m'09	2010	2011	2012	2013	2014	2015	later	huidig	orig
CATEGORIE o												
Project Mainportontwikkeling Rotterdam												
Uitvoeringsorganisatie ¹⁾	25	24	16	4	2	2	1				pm	pm
750 ha	30	30	30								2021	2021
Groene verbinding	31	31	23	8							2011	2011
Bestaand Rotterdams Gebied (BRG)	0	0	0								2021	2021
Landaanwinning												
Monitoringsprogramma	2	2	2								2007	2007
Natuurcompensatie ²⁾	113	112	67	12	6	5	6	5	4	8	pm	pm
Landaanwinning	735	721	16	363	356						2013	2013
BTW Buitencontour	137	134	0	69	68						2013	2013
Onvoorzien ³⁾	69	111	0	8	6	44	12				pm	pm
Totaal categorie o	1.142		154	464	438	51	19	5	4	8		
Begroting (IF 16.01.02)				464	438	51	19	5	4			

- 1) Als gevolg van een uitspraak van de Raad van State van 26 januari 2005 inzake de PKB+ heeft in 2005 en 2006 een hersteltraject gelopen. De kosten hiervan zijn opgenomen onder uitvoeringsorganisatie.
- 2) Invulling van deze noot is afhankelijk van de definitieve cijfers over natuurcompensatie.
- 3) € 69,1 mln. is gereserveerd op de begroting van IenM. Het verschil tussen het vorig en het huidig budget (€ 42,9 mln. minus de prijscompensatie over 2011) is de aanspraak die bestond op het FES; met het leegboeken van het FES is deze aanspraak komen te vervallen.

Ruimte voor de Rivier Realisatie IF 16.02

Projectomschrijving	TOTAAL			BUDGET IN € MLN							OPLEVERING	
	huidig	orig	t/m'10	2011	2012	2013	2014	2015	2016	later	huidig	orig
CATEGORIE o												
Projecten Nationaal												
Projectbudget	2.158	2.335	530	113	155	292	342	350	192	185	2015	2015
Totaal categorie o			530	113	155	292	342	350	192	185		
Begroting (IF 16.02)				113	155	292	342	350	192			

Maaswerken Realisatie IF 16.03

Projectomschrijving	TOTAAL			BUDGET IN € MLN							OPLEVERING	
	huidig	orig	t/m'10	2011	2012	2013	2014	2015	2016	later	huidig	orig
CATEGORIE o												
Projecten Nationaal												
Zandmaas	397	539	198	37	32	37	27	26	23	17	2017/20 ¹⁾	2017
Grensmaas	72	140	24	10	3	3	3	3	3	25	2022	2022
Totaal categorie o	469		222	46	35	40	30	29	26	42		
Begroting (IF 16.03)				46	35	40	30	29	26			

- 1) 2020 betreft de oplevering van de sluitstukkades.

Financiële tabellen IenM | Bijlage II

Hoogwaterbeschermingsprogramma Realisatie IF 16.05

Projectomschrijving	TOTAAL			BUDGET IN € MLN							OPLEVERING	
	huidig	voorig	t/m'10	2011	2012	2013	2014	2015	2016	later	huidig	voorig
CATEGORIE o												
Projecten Nationaal												
Project HWBP-2											2017	
HWBP-2 Waterschapsprojecten	3.071		519	118	206	423	341	333	353	776		
HWBP-2 Rijksprojecten	72			2	4	8	10	9	3	37		
Overige projectkosten	43		5	4	6	6	6	4	4	11		
Totaal categorie o	3.187	2.811	524	124	216	437	357	346	359	824		
Begroting (IF 11.03)			524	124								
Begroting (IF 16.05)					216	437	357	346	359			

Betuweroute Realisatie IF 17.02

Projectomschrijving	TOTAAL			BUDGET IN € MLN							OPLEVERING	
	huidig	voorig	t/m'10	2011	2012	2013	2014	2015	2016	later	huidig	voorig
CATEGORIE o												
Betuweroute											2007	2007
Reguliere SVV-middelen	931	720	897	22	10	2						
FES-middelen	2.826	2.826	2.826									
Privaat	843	843	843									
Financiering ProRail	97	97	97									
Bijdrage Gelderland	8	8	8									
Bijdrage voormalig VROM	14	14	14									
EU-ontvangsten	175	175	175									
Totaal categorie o	4.894	4.683	4.860	22	10	2	0	0				
Begroting (IF 17.02.01)				22	10	2	0	0				

Hogesnelheidslijn Realisatie IF 17.03

Projectomschrijving	TOTAAL			BUDGET IN € MLN							OPLEVERING	
	huidig	voorig	t/m'10	2011	2012	2013	2014	2015	2016	later	huidig	voorig
CATEGORIE o												
HSL-Zuid (IF 17.03.01)	5.973	6.074	5.883	90							2008/09	2008/09
Reguliere SVV middelen (incl. FES BOR)	2.505	2.643	2.452	53								
Fes regulier	1.710	1.710	1.710									
Privaat	940	940	940									
EU-ontvangsten	193	193	193									
Ontvangsten derden	106	106	106									
Risicoreservering	519	482	482	37								
HSL-Zuid spoorwegen (17.03.02)	113	115	113									
HSL-Zuid hoofdwegen (17.03.03)	1.018	1.012	1.018									
Totaal categorie o (excl. reeks Infraprovider)	7.104	7.201	7.014	90	0	0	0	0	0	0		
Begroting (IF 17.03)				90	0	0	0	0	0	0		

Intermodaal vervoer Realisatie IF 18.03

Projectomschrijving	TOTAAL		BUDGET IN € MLN								OPLEVERING	
	huidig	vorig	t/m'10	2011	2012	2013	2014	2015	2016	later	huidig	vorig
Multi- en intermodaal vervoer												
Container Transferium Alblasserdam	6	6		1	4	1					2013	-
SOIT	20	20	20		0						divers	divers
Totaal categorie o	26		20	1	5	1	0	0	0			
Ruimte voor planstudies				8								
Begroting (IF 18.03.01)				9	5	1	0	0	0			

Financiële tabellen IenM | Bijlage II

In deze halfjaarlijkse voortgangsrapportage is de voortgang opgenomen van Tracéwetplichtige projecten in de planstudiefase, waaronder twee Spoedaanpakprojecten waarover nog besluitvorming moet plaatsvinden. De halfjaarlijkse voortgangsrapportage beslaat de periode van 1 januari tot en met 30 juni 2011, met als referentie de voorgaande voortgangsrapportage over de tweede helft van 2010, die op 10 juni 2011 naar de Tweede Kamer is gestuurd (TK 29385, nr 64). Tevens is de stand van zaken over de maand juli 2011 meegenomen.

Algemeen beeld

De Spoedaanpak Wegen is 16 mei 2011 afgerond en heeft gezorgd voor 28 schoppen in de grond en 16 lintjes die zijn doorgesneden. Twee Spoedaanpakprojecten zijn nog in de besluitvormingsfase en worden derhalve nog in deze voortgangsrapportage vermeld. De Spoedaanpakprojecten die in de realisatiefase zijn, worden in deze voortgangsrapportage niet meer vermeld.

Ten opzichte van de vorige voortgangsrapportage is de definitieve planning voor 18 projecten stabiel. Van één project is de procedure met een jaar versneld. Van 6 projecten is de definitieve besluitvorming vertraagd. Voor 3 projecten heeft dit effect op de openstelling. Daarnaast is de geplande openstelling van 2 projecten naar achter geschoven.

De verschuiving in de planning komt enerzijds door de tussenuitspraak van de Raad van State over de actualiteit van de gebruikte verkeersgegevens voor het project A1 't Gooi. Dit heeft gevolgen voor nu lopende projecten. Zo zijn nieuwe verkeersberekeningen noodzakelijk, waaruit effecten voor geluid en natuur inzichtelijk worden en zijn de projecten tegen het licht gehouden van het nieuwe Nederlands Regionaal Model 2011 (NRM). Het maken van de berekeningen en de resultaten van de nieuwe berekeningen hebben geleid tot een aangepaste planning, die uiteindelijk moet leiden tot een robuuste besluitvorming. Het is het streven om bij de geconstateerde problemen of wijzigingen in het vervolg sneller te beslissen hoe hiermee wordt omgegaan. Hiermee wordt voorkomen dat vertragingen zich gaan opstapelen.

Anderzijds zorgt door bezuinigingen veroorzaakte financiële herprioritering voor verschuivingen in enkele plannings. Voor een aantal projecten leidt dit tot versoering van het ontwerp.

Behaalde mijlpalen

In de eerste twee kwartalen van 2011 zijn er 12 besluiten vastgesteld, waarvan 8 definitieve besluiten. Daarnaast is er één definitief besluit vastgesteld in juli 2011.

- *Projecten opengesteld:* A9 Velsen-Raasdorp, A9 Raasdorp-Badhoevedorp, A1/A6 Diemen-Muiderberg-Almere Stad West, A27 Everdingen-Lunetten, A1 Watergraafsmeer-Diemen, A2 Maasbracht-Geleen, A28 Hattermerbroek-Lankhorst, N57 Veersedam-Middelburg en A50 Valburg-Grijsoord.
- *Tracébesluiten vastgesteld voor:* N2 Meerenakkerweg, A4 Dinteloord Steenberg, A27 Lunetten-Rijnsweerd, N61 Hoek-Schoondijke, A12 Zoetermeer-Zoetermeer Centrum,

A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere, N11 Leiden/Zoeterwoude-Alphen a/d Rijn, A2 Den Bosch-Eindhoven, Sporen Den Bosch.

- *Ontwerp Tracébesluiten vastgesteld voor:* A9 Omlegging Badhoevedorp, N33 Assen-Zuidbroek (zuid).
- *Ontwerp Wegaanpassingsbesluiten vastgesteld voor:* A28 Utrecht-Amersfoort.

Analyse voortgang projecten

In totaal zijn er 26 projecten die vallen onder de Tracéwet. Het betreft:

- 14 hoofdwegenprojecten die de verkorte Tracéwetprocedure doorlopen;
- 4 hoofdwegenprojecten die de uitgebreide Tracéwetprocedure doorlopen;
- 1 spoorwegproject dat de uitgebreide Tracéwetprocedure doorloopt;
- 4 spoorwegprojecten die de verkorte Tracéwetprocedure doorlopen;
- 1 vaarwegproject dat de verkorte Tracéwetprocedure doorloopt
- 2 Spoedwetprojecten.

Ten opzichte van de vorige rapportage, waarin 64 projecten werden behandeld, zijn de volgende wijzigingen opgetreden:

- 28 Spoedaanpakprojecten worden niet meer in deze rapportage opgenomen na de afronding van de Spoedaanpak.
- 9 hoofdwegenprojecten, A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere, A4 Delft-Schiedam, A12 Zoetermeer-Zoetermeer centrum, A29 knooppunt Vaanplein-aansluiting Barendrecht, N61 Hoek-Schoondijke, N2 Meerenakkerweg, A4 Dinteloord-Bergen op Zoom, A2 passage Maastricht en de A74 Venlo zijn overgegaan naar de realisatiefase en daarom niet meer opgenomen in deze rapportage.
- 1 spoorwegproject, de vrije spoor kruising Amersfoort West, is overgegaan naar de realisatiefase en daarom niet meer opgenomen in deze rapportage.

Analyse MIRT projecten

Voor 18 projecten ligt de planning voor de definitieve besluitvorming en openstelling op schema. In de eerste twee kwartalen van 2011 zijn er 8 definitieve besluiten vastgesteld. Daarnaast is er één definitief besluit vastgesteld in juli 2011. Voor 1 project is de besluitvorming met 1 jaar versneld, dankzij de implementatie van Sneller & Beter in het project. Voor 6 projecten is de definitieve besluitvorming vertraagd, dit heeft voor 3 projecten effecten op de openstelling. Daarnaast is de openstelling van 2 projecten vertraagd, door financiële prioritering en scope wijziging.

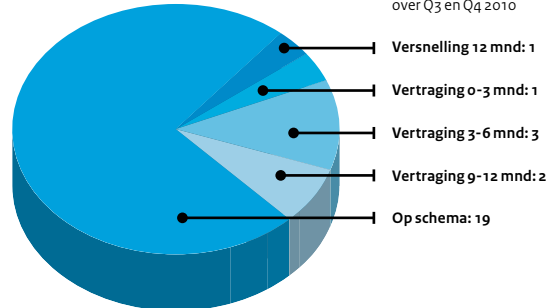
- A9 Omlegging Badhoevedorp: OTB is volgens planning in juni 2011 vastgesteld. Vanwege versoeringmaatregelen wordt het TB met een half jaar verschoven en verschuift de openstelling daardoor ook.
- A28 Utrecht-Amersfoort: Het definitieve besluit en openstelling verschuiven met 5 maanden naar achter als gevolg van de noodzakelijke actualisatie van de verkeersprognoses.
- A27/A1 Utrecht Noord-Knooppunt Eemnes-aansluiting Bunschoten: Als gevolg van de noodzakelijke actualisatie van de

- verkeersprognoses verschuift het TB een jaar in de planning.
- A12 Bypass Nootdorp: De planning van het definitieve besluit verschuift een jaar naar achter vanwege noodzaak tot optimalisatie van de geluidsmaatregelen. Dit heeft geen effect op de openstelling.
 - A12 Ede-Grijsoord: Als gevolg van de uitwerking van mitigerende maatregelen in het kader van Natura-2000, verschuift de definitieve besluitvorming een kwartaal naar achter.
 - A6/A7 Joure: De openstelling wordt met een half jaar naar achter geschoven als gevolg van een scopewijziging. Het knooppunt wordt geschikt gemaakt voor 130 km/uur.
 - N33 Assen-Zuidbroek (zuid): Op verzoek van de regio is het ontwerp aangepast met een klaverblad i.p.v. een botonde. Hierdoor worden berekeningen opnieuw uitgevoerd. De planning van het definitieve besluit verschuift daardoor met een kwartaal.
 - Lekkanaal/3^e kolk Beatrixsluis: Na aanvankelijk als sectoraal rijksproject te zijn gestart, werken Rijk en regio nu samen aan de ontwikkeling van het gebied. Het gaat hierbij om de uitbreiding van de sluiscapaciteit, de aanleg van een binnenhaven, de realisatie van ligplaatsen, de ontwikkeling van een bedrijventerrein en de totstandkoming van de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Door de toepassing van de Sneller & Beterwerkwijze is de besluitvorming met een jaar versneld. Door de samenhang die het project heeft met de ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving duurt de realisatie echter langer.

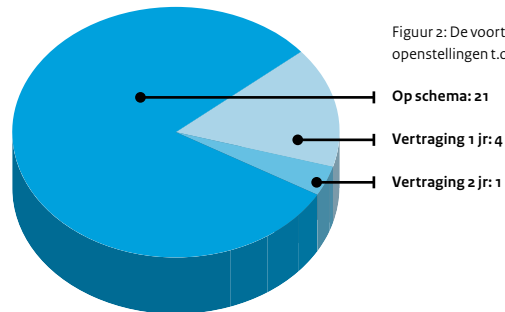
Er zijn 2 figuren opgenomen die inzicht geven in de voortgang van de projecten:

- Figuur 1 maakt de procedurele voortgang inzichtelijk (huidige planning Tracébesluit ten opzichte van planning vorige voortgangsrapportage)
- Figuur 2 geeft een overzicht van de verwachte openstellingen.

Figuur 1: Procedurele voortgang besluitvorming t.o.v. vorige VGR over Q3 en Q4 2010



Figuur 2: De voortgang van de openstellingen t.o.v. VGR Q3 en Q4 2010



Voortgangsoverzicht Tracéwetprojecten tabellen

Toelichting gebruikte afkortingen:

- SN: Startnotitie
- RL: Richtlijnen
- TN/MER: Trajectnota/Milieueffectrapportage
- SP: Standpunt
- GSP: Gewijzigd standpunt
- (O)TB: (Ontwerp) Tracébesluit
- GTB: Gewijzigd Tracébesluit
- (O)WAB: (Ontwerp) Wegaanpassingsbesluit
- R: Realisatie

Noordwest-Nederland

Projectnaam	Laatst bereikte mijlpaal	Mijlpalen volgens VGR Q3/Q4 2010	Mijlpalen volgens nieuwe planning	Toelichting	Maatregel Aantal km
Hoofdwegen					
A9 Omlegging Badhoevedorp	OTB/MER Q2 2011	OTB Q2 2011 TB Q4 2011 R 2012-2015	TB Q2 2012 R 2013-2017	Op verzoek van de regio is besloten tot een scope wijziging, waardoor TB en openstelling verschuiven.	Asw 2x2 wordt asw 2x3 12 km
Spoorwegen					
A10 Zuidas Amsterdam (spoor en weg)	RL Q4 2001	TB 2012 R vanaf 2013	-	Een nieuwe planning wordt opgesteld na het nemen van een voorkeursbeslissing (gepland eind 2011).	-
OV SAAL (tracédeel Flevolijn)	OTB Q2 2011	OTB Q4 2010 TB 2011	TB Q4 2011	Zoals in de voortgangsrapportage OV SAAL is het OTB in mei vastgesteld. Het TB wordt in Q4 vastgesteld.	-

Utrecht

Projectnaam	Laatst bereikte mijlpaal	Mijlpalen volgens VGR Q3/Q4 2010	Mijlpalen volgens nieuwe planning	Toelichting	Maatregel Aantal km
Hoofdwegen					
A2/A12/A27 Ring Utrecht	RL Q2 2009	OTB/MER 2012 TB 2013 R 2016-2020	OTB/MER 2013 TB 2013 R 2016-2020	De voorkeursvariant bevatte nog enkele aandachtspunten waarover in de 2 ^e fase MER wordt besloten. Hierdoor verschuift OTB van eind 2012 naar begin 2013.	Asw 2x4 wordt asw 2x7 en asw 2-3-3-2 wordt asw 3x3 112,8 km
A28 Utrecht-Amersfoort (Spoedaanpak)	OWAB Q1 2011	WAB 2011 R 2011-2012	WAB Q2 2012 R 2011-2013	A.g.v. actualiseren van de verkeersprognoses verschuift het WAB in de planning.	Aanleg plusstroken/extra rijstroken, 2x2 wordt 2x3 51,6 km

Voortgangrapportage Tracéwetprojecten | Bijlage III

Projectnaam	Laatst bereikte mijlpaal	Mijlpalen volgens VGR Q3/Q4 2010	Mijlpalen volgens nieuwe planning	Toelichting	Maatregel Aantal km
Hoofdwegen					
A27/A1 Utrecht Noord-Knooppunt Eemnes-aansluiting Bunschoten	OTB/MER Q4 2010	TB Q2 2011 R 2012-2015	TB Q2 2012 R 2013-2015	A.g.v. actualiseren van de verkeersprognoses verschuift het TB in de planning.	A1: asw 2x2 wordt asw 2x4 en A27: 2x2 wordt 2x3 62 km
A1/A28 Knooppunt Hoevelaken	RL Q2 2009	OTB/MER 2012 TB 2013 R 2016-2020	OTB/MER 2012 TB 2013 R 2016-2020	-	Asw 2x2/deels met spits- en plusstrook wordt 2x4/deels 2x3 82,8 km
Spoorwegen					
Sporen in Utrecht (tracé-deel Amsterdam-Rijnkanaal-Utrecht CS)	OTB Q2 2008	OTB 2012 TB 2014	OTB 2012 TB 2014	-	-
Vaarwegen					
Lekkanaal/3 ^e kolk Beatrixsluis	RL Q4 2000	OTB/MER 2013 TB 2014 R 2015-2019	OTB/MER 2013 TB 2013 R 2015-2020	Door de samenhang die het project heeft met de ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving duurt de realisatie van het geheel langer.	-

Zuidvleugel

Projectnaam	Laatst bereikte mijlpaal	Mijlpalen volgens VGR Q3/Q4 2010	Mijlpalen volgens nieuwe planning	Toelichting	Maatregel Aantal km
Hoofdwegen					
A12 Bypass Nootdorp	SN Q3 2009	OTB/MER Q2 2011 TB 2011 R: 2012-2014	OTB/MER Q4 2011 TB 2012 R: 2012-2014	Planning aangepast vanwege versoering van het ontwerp i.v.m. optimalisatie van geluidsmaatregelen.	Aanleg toerit 2 km
A13/A16/A20 Rotterdam	TN/MER Q3 2009	SP Q3 2011	SP Q3 2011	-	Aanleg asw 2x2 44 km
N11 Leiden/Zoeterwoude-Alphen a/d Rijn	TB Q3 2011	TB Q3 2011 R 2012	R 2012	TB is vastgesteld in juli 2011.	-

Brabant

Projectnaam	Laatst bereikte mijlpaal	Mijlpalen volgens VGR Q3/Q4 2010	Mijlpalen volgens nieuwe planning	Toelichting	Maatregel Aantal km
Hoofdwegen					
A27 Utrecht (Lunetten)-Hooipolder	RL Q3 2008	OTB/MER 2011 TB 2012 R 2013-2018	-	Na besluitvorming over versoering van het ontwerp, vanwege het beschikbare taakstellend budget, wordt een nieuwe planning opgesteld.	Asw 2x2/deels 2x3 wordt asw 2x3/deels 2x4/deels 4x2 123 km
A2 Den Bosch-Eindhoven (Spoedaanpak)	TB Q2 2011	TB Q2 2011 R 2011-2013	R 2011-2013	TB is in juni 2011 vastgesteld.	Asw 2x2 wordt 2x3 46,8 km
Spoorwegen					
Sporen in Den Bosch	TB Q1 2011	-	R 2011-2014	TB is in maart 2011 vastgesteld.	

Limburg

Projectnaam	Laatst bereikte mijlpaal	Mijlpalen volgens VGR Q3/Q4 2010	Mijlpalen volgens nieuwe planning	Toelichting	Maatregel Aantal km
Hoofdwegen					
A2 Maasbracht-Geleen	RL Q1 2007	TB 2013 R 2016 - 2018	-	Conform motie De Jong wordt overleg gevoerd met de regio over de financiering	Afhankelijk van uitkomst van overleg met de regio
Spoorwegen					
Goederenverbinding Antwerpen-Roergebied (IJzeren Rijn)	TN/MER Q2 2001	-	-	In afwachting van overleg met België en Duitsland	

Voortgangsrapportage Tracéwetprojecten | Bijlage III

Oost-Nederland

Projectnaam	Laatst bereikte mijlpaal	Mijlpalen volgens VGR Q3/Q4 2010	Mijlpalen volgens nieuwe planning	Toelichting	Maatregel Aantal km
Hoofdwegen					
A1 Beekbergen-Apeldoorn Zuid	SN Q4 2009	OTB/MER Q3 2011 TB 2012 R 2012-2014	OTB/MER Q2 2012 TB 2012 R 2013-2014	Door actualisering verkeersprognoses en geluidsonderzoek verschuift de planning van het OTB/MER.	Asw 2x2 wordt asw 2x2+weefvak 3 km
A12 Ede-Grijsoord	OTB Q2 2010	TB Q3 2011 R 2014-2015	TB Q4 2011 R 2014-2015	TB verschuift a.g.v. uitwerking mitigerende maatregelen i.h.k.v. Natura-2000.	Asw 2x2 wordt asw 2x3 22,7 km
A12/A15 Bereikbaarheid regio Arnhem-Nijmegen (onder andere A15)	RL Q1 2009	TN/MER Q3 2011 SP 2011 OTB 2012 TB 2013	TN/MER Q3 2011 SP Q4 2011 OTB 2012 TB 2013	-	Afhankelijk van te kiezen alternatief
N18 Varsseveld-Enschede	SP Q3 2009	OTB Q4 2011 TB 2012 R 2012-2016	OTB Q4 2011 TB 2012 R 2014-2016	-	Aanleg aw 2x1/deels 2x2 en aw 1x2 wordt 2x2 45 km
N35 Zwolle-Wijthmen	SN Q4 2010	OTB/MER 2012 TB 2012 R 2013-2014	OTB/MER 2012 TB 2012 R 2013-2014	-	Aw 1x2 wordt aw 2x2 20 km

Noord-Nederland

Projectnaam	Laatst bereikte mijlpaal	Mijlpalen volgens VGR Q3/Q4 2010	Mijlpalen volgens nieuwe planning	Toelichting	Maatregel Aantal km
Hoofdwegen					
A6/A7 Joure	-	OTB Q4 2011 TB 2012 R 2012-2014	OTB Q2 2012 TB 2012 R 2012-2015	Planning verschoven vanwege geschikt maken van het ontwerp voor 130 km/u.	Ongelijkvloerse kruising 5,8 km
A7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2	-	OTB 2012 TB 2013 R 2014-2019	OTB 2012 TB 2013 R 2014-2019	-	asw 2x2 wordt 2x3 18,4 km
N31 Harlingen	-	OTB Q3 2011 TB 2012 R 2012-2017	OTB Q4 2011 TB 2012 R 2012-2017	In verband met aanpassingen op het ontwerp is de planning verschoven.	Aw 1x2 wordt aw 2x2 6 km
N33 Assen (zuid) - Zuidbroek	OTB/MER Q1 2011	TB Q4 2011 R 2012-2014	TB Q2 2012 R 2013-2015	Op verzoek van de regio is het ontwerp uitgebreid met een klaverblad ipv een botonde. Hierdoor verschuift de planning.	Aw 2x1 wordt aw 2x2 73,8 km



Index

A	
1 ^e Tranche Actieprogramma Wegen (Beleidskader Benutten)	38
A1 zone, gebiedsgerichte verkenning (inclusief corridor Apeldoorn-Deventer-Azelo)	280
A1 Beekbergen-Apeldoorn Zuid	282
A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere	107
A2 Holendrecht-Oudenrijn	142
A2 Maasbracht-Geleen	254
A2 Oudenrijn-Everdingen	143
A2 Passage Maastricht	255
A2/A76 Maatregelenpakket Limburg	256
A4 Burgerveen-Leiden	172
A4 Delft-Schiedam	173
A4 Dinteloord-Bergen op Zoom	234
A6/A7 Knooppunt Joure	312
A7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2	313
A9 Alkmaar-Uitgeest	109
A9 Omlegging Badhoevedorp	108
A10 Tweede Coentunnel/A5 Westrandweg/ N200 Halfweg	110
A12 Bypass Nootdorp	170
A12 Ede-Grijsoord	283
A12 Zoetermeer-Zoetermeer Centrum (noordbaan)	174
A12/A15 Bereikbaarheid regio Arnhem-Nijmegen	284
A12/A20 Parallelstructuur Gouweknoop	183
A13/A16/A20 Rotterdam	171
A15 Maasvlakte-Vaanplein	175
A27 Utrecht (Lunetten)-Hooipolder	233
A27/A1 Utrecht-knooppunt Eemnes-aansluiting Bunschoten	138
A28 Utrecht-Amersfoort	139
A28/A1 Knooppunt Hoevelaken	140
A50 Ewijk-Valburg	287
A58 Sint Annabosch-Galder	232
A74 Venlo	258
Actieplan 'Groeï op het Spoor'	60
AKI-plan en veiligheidsknelpunten	54
Almere Weerwaterzone	101
Amsterdam CS, Cuypershal	115
Amsterdam CS, fietsstalling	116
Amsterdam-Rijnkanaal (verwijderen keersluis Zeeburg)	120
Amsterdam Rijnkanaal/Lek	151
Amsterdam Zuidas (4-sporig + keerspoen + 2x5 rijstroken A10 en t.b.v. Nieuw Sleutelproject)	113
Arnhem Centraal (t.b.v. Nieuw Sleutelproject)	291
As Leiden-Katwijk (Integrale Benadering Holland Rijnland)	162
Aslastenclusters I, II, III	72
B	
BB21	55
Bedrijventerreinen Nieuw Reijerwaard & De Westelijke Dordtse Oever	196
Bilthoven, spoorwegovergang Soestdijkseweg	144
Bijdrage Container Transferium Alblasterdam	195

Bouw vierde sluiscolk Ternaaien	262	H	
Bovenbouwvernieuwing	61	Haaglanden/Den Haag, Rotterdamsebaan	184
Bovenloop IJssel (IJsselkop tot Zutphen)	296	Hanzelijn	292
Brainport Eindhoven	242	Herstel steenbekledingen Oosterschelde en Westerschelde	211
Breda Centraal (t.b.v. Nieuw Sleutelproject)	235	Hoogwaterbeschermingsprogramma	28
Budget Investerings Ruimtelijke Kwaliteit (BIRK)	24		
C			
Capaciteit Julianasluis Gouda	193	I	
Capaciteit Volkeraksluizen	219	IJsseldelta (Kampen)	274
Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Amsterdam-Lemmer	121	IJsselsprong (Zutphen)	275
Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Beneden-Lek	189	Impuls Dynamisch Verkeersmanagement	
Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen IJssel	297	Vaarwegen	75
Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen in de Rijn-Scheldeverbinding	220	Innovatie Delta technologie	30
Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Lemmer-Delfzijl	319	Innovatieprogramma Kaderrichtlijn Water	32
Capaciteitsuitbreiding overnachtingsplaatsen Merweddes	190	Integrale Inrichting Veluwe Randmeren (IIVR)	278
Centraal Station Twente/Hart van Zuid Hengelo	276	Integrale verkenning Legger Vlieland en Terschelling	311
Centrumontwikkeling Emmen	310	Intensivering Spoor in Steden, fase 1 en fase 2	57
D			
De Zaan	125	K	
Den Haag CS (t.b.v. Nieuw Sleutelproject)	177	Kanaal Gent-Terneuzen (baggeren, oevers en sluizen)	222
Den Haag CS, perronsporen 11 en 12	178	Kleine stations	58
E			
Ecologische Hoofdstructuur	82	L	
Eindhoven A2 Zone	241	Lekkanaal, verbreding kanaalzijde/uitbreiding ligplaatsen	150
Eindhoven/Helmond, voltooiing verkeersruut (T-structuur)	236	Lekkanaal/3 ^e kolk Beatrixsluis	149
ERTMS Amsterdamse haven-Betuweroute	67	Lichteraven Buitenhaven IJmuiden	122
ERTMS Rotterdam-Antwerpen	68	M	
ERTMS-pilot Amsterdam-Utrecht en ERTMS expertisecentrum	56	Maas (baggeren en kunstwerken)	264
Extra Spuicapaciteit Afsluitdijk	103	Maasroute, modernisering fase 2	263
G			
Geluidspilots spoogoederenvervoer	73	Maasroute, modernisering fase 2 (verbreding Julianakanaal (aanvulling III))	261
Goederenroute Elst-Deventer-Twente (NaNOV)	294	Masterplan Haringvliet (conservering staal/elektronica bewegingswerken)	169
Goederenverbinding Antwerpen-Roergebied (IJzeren Rijn)	70	Meerjarenprogramma Geluidsanerig	46
Greenport Aalsmeer (en omgeving)	129	Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO)	48
Greenport Boskoop	198	Mooi en Vitaal Delfland	201
Greenport Duin- en Bollenstreek	199	N	
Greenport Venlo (Klavertje 4)	265	N9 Koedijk-De Stolpen	111
Greenport Zuid-Hollands Glasdistrict (Westland-Oostland)	200	N11 Leiden/Zoeterwoude-Alphen a/d Rijn	176
Grensmaas	252	N18 Varsseveld-Enschede	285
Grensoverschrijdend spoorvervoer	50	N31 Harlingen (Traverse Harlingen)	314
Grensoverschrijdende verkenning Gent-Terneuzen	221	N31 Leeuwarden (Haak om Leeuwarden)	316
		N33 Assen (zuid)-Zuidbroek	315
		N35 Verkenning Nijverdal-Wierden	281
		N35 Zwolle-Wijthmen	286
		N35 Zwolle-Almelo (traverse Nijverdal)	288
		N50 Ens-Emmeloord	106
		N50 Ramspol-Ens	112
		N61 Hoek-Schoondijke	216
		N62 Kanaalkruising Sluiskil	218
		N201	118

Nadere uitwerking rivierengebied (NURG)	31	Sterke regio's: Zuidvleugel	197
Natte bruggen	79	Stimuleringsregeling duurzame ontwikkeling glastuinbouw (Stidug)	86
Natte natuurprojecten IJsselmeergebied	104	Subsidieprogramma ZeehavenInnovatieProject voor duurzaamheid (ZIP)	77
Natuurcompensatieproject Perkpolder	214	Subsidierегeling Openbare Inland Terminals (SOIT)	80
Natuurlijker Markermeer/IJmeer (NMIJ)	105	Synergieprogramma Kaderrichtlijn Water	34
Nieuwe Hollandse Waterlinie	85	T	
Nijmegen omarmt de Waal (Waalfront)	277	Tilburg Noordwesttangent	237
Nijmegen, 2e stadsbrug	295	Toekomst Afsluitdijk (voorheen: OIVA)	102
Noord-Zuidlijn (Noord-WTC)	119	Toekomstvisie Waal	298
O		Traject Oost	290
Optimalisering goederencorridor Rotterdam-Genua	71	Twentekanalен, verruiming (fase 2) en capaciteitsuitbreiding sluis Eefde	299
Oude Rijnzone	165	U	
OV Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad	114	Utrecht Centraal (t. b. v. Nieuw Sleutelproject, VINEX)	145
P		Utrecht, tram naar de Uithof	147
PAGE risicoreductie	74	V	
Pilot Zandmotor Delflandse kust	168	Vaarweg IJsselmeer-Meppel	123
Programma Hoog Frequent Spoorvervoer	52	Vaarweg Lemmer-Delfzijl, fase 1	322
Project Mainportontwikkeling Rotterdam	194	Vaarweg Lemmer-Delfzijl, fase 2	320
Project Reistijdverbetering	62	Vaarweg Meppel-Ramspol (keersluis Zwartsluis)	300
Punctualiteits-/capaciteitsknelpunten 2e fase Herstelplan Spoor	64	Verbeteren vaargeul IJsselmeer (Amsterdam-Lemmer)	126
Q		Verbeterprogramma Waterkwaliteit Rijkswateren	36
Quick scan Decentraal Spoor: Nijmegen-Roermond	259	Verbreiding Maasgeul	191
Quick scan Decentraal Spoor: Noord-Nederland	317	Verdieping vaargeul Harlingen-Kornwerderzand (Boontjes)	321
Quick scan Decentraal Spoor: Oost-Nederland	289	Verkeerssituatie Splitsing Hollandsch Diep-Dordtse Kil	192
Quick Wins Binnenhavens	76	Verkenning Grevelingen	212
R		Verkenning Haaglanden	164
Randstadrail, fase 1	186	Vermindering passages stoptonend sein (STS)	66
Regionet, fase 1	117	Verruiming vaargeul Westerschelde	215
Regiospecifiek Pakket (RSP) Zuiderzeelijn	318	Verruiming vaargeul Eemshaven-Noordzee	323
Renovatie stuwen in Nederrijn en Lek	279	Vleuten-Geldermalsen (inclusief Randstadspoor, fase 1)	146
Rijk-regioprogramma Amsterdam-Almere- Markermeer (RRAAM)	100	Volkerak Zoommeer	213
Rijn-Gouwelijn Oost	188	W	
Rijn-Gouwelijn West	185	Walradar Noordzeekanaal	127
Rijswijk-Schiedam (inclusief spoorcorridor Delft)	179	Walradarsystemen	78
Ring Utrecht	141	Westelijke Veeweiden, fase 1 en fase 2	88
Rotterdam Centraal (t. b. v. Nieuw Sleutelproject)	180	Westflank Haarlemmermeer	128
Rotterdam Vooruit	163	Wilhelminakanaal Tilburg	238
Rotterdam-België/Zeeland (renovatie o. a. Volkeraksluizen en baggeren)	223	Z	
Ruimte voor de Rivier	26	Zandhonger Oosterschelde	210
Ruimtelijk mobiliteitspakket Maastricht-Noord	260	Zandmaas	253
S		Zeetoegang IJmond	124
Sloelijn + Geluidsmaatregelen Zeeuwse Lijn	217	ZSM 1 Spoedwetprojecten en ZSM 2 Benuttingsprogramma	41
Spooraansluitingen Tweede Maasvlakte	182	Zuidplaspolder	167
Sporen in Arnhem	293	Zuid-Willemsvaart, omleggen en opwaarderen (Maas-Veghel)	240
Stadshavens Rotterdam	166	Zuid-Willemsvaart (vervanging sluizen 4, 5 en 6)	239
Sterke regio's: Brabant	243		
Sterke regio's: Oost-Nederland	301		

the \mathbb{R}^n is a linear space over \mathbb{R} with the usual addition and scalar multiplication. The inner product is defined by

$$\langle x, y \rangle = x_1 y_1 + x_2 y_2 + \dots + x_n y_n \quad (1)$$

where $x = (x_1, x_2, \dots, x_n)$ and $y = (y_1, y_2, \dots, y_n)$ are vectors in \mathbb{R}^n .

The norm of a vector x is defined by

$$\|x\| = \sqrt{\langle x, x \rangle} = \sqrt{x_1^2 + x_2^2 + \dots + x_n^2} \quad (2)$$

The distance between two vectors x and y is defined by

$$d(x, y) = \|x - y\| = \sqrt{(x_1 - y_1)^2 + (x_2 - y_2)^2 + \dots + (x_n - y_n)^2} \quad (3)$$

The angle between two vectors x and y is defined by

$$\cos \theta = \frac{\langle x, y \rangle}{\|x\| \|y\|} \quad (4)$$

The orthogonal projection of a vector x onto a vector y is defined by

$$\text{proj}_y x = \frac{\langle x, y \rangle}{\|y\|^2} y \quad (5)$$

The orthogonal distance from a vector x to a vector y is defined by

$$d(x, y) = \|x - \text{proj}_y x\| \quad (6)$$

The orthogonal distance from a vector x to a subspace S is defined by

$$d(x, S) = \inf_{y \in S} \|x - y\| \quad (7)$$

The orthogonal distance from a point x to a line L is defined by

$$d(x, L) = \inf_{y \in L} \|x - y\| \quad (8)$$

The orthogonal distance from a point x to a plane P is defined by

$$d(x, P) = \inf_{y \in P} \|x - y\| \quad (9)$$

The orthogonal distance from a point x to a hyperplane H is defined by

$$d(x, H) = \inf_{y \in H} \|x - y\| \quad (10)$$

The orthogonal distance from a point x to a sphere S is defined by

$$d(x, S) = \inf_{y \in S} \|x - y\| \quad (11)$$