



MIRT Overzicht 2022

Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport

MIRT Overzicht 2022

Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties

Aangeboden aan de voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal
door de minister en staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat

Colofon

Uitgave:

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, mede namens
het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties.

Grafisch ontwerp, vormgeving en redactie:

Kris Kras context, content and design, Utrecht

Kaarten:

CartoNext, Utrecht

Fotografie:

Hans van der Meer

BCTN

Beeldbank Rijkswaterstaat (*beeldbank.rws.nl*)

Erik Jansen

Tineke Dijkstra

Terra Drone

Investeringsprogramma corridor Rotterdam Antwerpen

Maastricht-bereikbaar.nl

Mediatheek Rijksoverheid

Rob Poelenjee

ProRail

Henriette Guest

Ruud van Hees

Spoorzone Ede

't Sticht fotobureau, Timo de Boer

Het MIRT Overzicht 2022 is ook beschikbaar via

www.mirtoverzicht.nl



Voorwoord

Een veilig, bereikbaar en leefbaar Nederland, dat is waar IenW elke dag met hart en ziel aan werkt. Want de mobiliteitsbehoefte in ons land is groot. Onze infrastructuur behoort tot de beste van de wereld, en onze reputatie op gebied van watermanagement is ijzersterk. Dit willen we graag zo houden, maar dit vraagt dan ook om extra inspanningen op alle fronten. Van beheer en onderhoud tot aan nieuwe infrastructuur en introducties van nieuwe innovaties. Immers de wereld verandert, de bevolking groeit, de digitale dimensie van ons leven wordt dagelijks groter. En IenW beweegt mee. Want nieuwe omstandigheden vragen om nieuwe antwoorden.

Corona heeft afgelopen jaar natuurlijk invloed gehad op de mobiliteit. 20% minder wegverkeer in 2020, en geen overvolle treinen meer. We zien nu de drukte weer toenemen. De vraag is hoe we het goede van het afgelopen jaar kunnen vasthouden: hoe we met thuiswerken en flexibele werktijden de verkeersdrukke beter kunnen verdelen en files kunnen beperken.

De Nederlandse bevolking groeit. Daarom moeten er de komende jaren veel woningen bij gebouwd worden. De vraag naar mobiliteit neemt daarmee ook toe, vooral in de steden. Deze twee opgaven, de bereikbaarheid en de woningbouwopgave, hangen sterk met elkaar samen. Daarom pakken we ze ook zoveel mogelijk gezamenlijk aan, met slimme en duurzame oplossingen en door middel van integrale gebiedsontwikkeling. Samen met de regionale partners werken we aan het Nederland van de toekomst: mooi, functioneel en duurzaam ingericht.

Bij al ons werk staat verkeersveiligheid op één. Vanuit het budget Investeringsimpuls verkeersveiligheid hebben we hier tot en met 2030 € 500 miljoen voor beschikbaar gesteld. Dit wordt in verschillende tranches uitgegeven. De drie meest aangevraagde maatregelen betreffen: drempels, wegversmallingen en asverspringingen; de aanleg van een vrijliggend fietspad of het verbreden van fietspaden; en kruispuntplateaus. Ook hebben bijvoorbeeld 30 gemeenten een rijksbijdrage ontvangen voor het inrichten van schoolzones. Daarnaast wordt ook de komende jaren via de diverse programma's geïnvesteerd in overwegveiligheid. Zo worden binnen de overwegen-

aanpak middels het programma Niet Actief Beveiligde Overwegen (NABO) 180 NABO's aangepakt voor 2024 en via het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen worden tientallen reeds beveiligde overwegen nog veiliger gemaakt.

Afgelopen jaar hebben de Tweede en Eerste Kamer het Wetsvoorstel Mobiliteitsfonds aangenomen. Met het Mobiliteitsfonds zetten we een volgende stap in het integraal werken aan de bereikbaarheidsopgaven. Niet de vervoersvorm staat daarbij centraal, maar de mobiliteitsvraag en het beste antwoord daarop. Maatwerk dus.

De Nederlandse infrastructuurnetwerken behoren tot de beste én meest intensief gebruikte netwerken ter wereld. Er is een uitgebreid hoofdwegennet, hoofdvaarwegennet, hoofdwatersysteem en hoofdspoorwegennet opgebouwd in de jaren '50 en '60 van de vorige eeuw. Door steeds zwaardere belasting en ouderdom zijn veel bruggen, tunnels, (spoor)wegen en sluizen aan groot onderhoud of vervanging toe. Om onze infrastructuur op peil te houden en te kunnen voldoen aan nieuwe eisen, zal er extra moeten worden geïnvesteerd in instandhouding.

Naast onderhoud investeren we ook in nieuwe infrastructuur. Begin 2021 is de Rotterdamsebaan geopend. Grote delen van het traject A1 Apeldoorn-Azelo zijn vernieuwd, de A9 Gaasperdammerweg in Amsterdam is opengesteld en het Tracébesluit Ring Utrecht is vastgesteld. Ook wordt geïnvesteerd in toegankelijkheid van stations en fietsparkeren bij stations. Zo is dit jaar de ondergrondse fietsenstalling bij station Zwolle geopend die ruimte biedt aan 5.800 fietsen.

Zowel bij aanleg als bij beheer en onderhoud maken we gebruik van de nieuwste technieken in digitalisering en automatisering van mobiliteit. Door de inzet van smart mobility kunnen weggebruikers beter anticiperen op verkeersonveilige situaties en betere keuzes maken doordat meer informatie beschikbaar is; komen nood- en hulpdiensten met minder risico en sneller op locatie aan door prioritering bij slimme verkeerslichten; en kan de wegbeheerder gericht onderhoud plegen doordat er beter zicht is op de status van het asfalt.



Voorwoord

Openbaar vervoer is onmisbaar voor onze maatschappij: voor mensen om te reizen van en naar werk, onderwijs of recreatie. De essentiële rol is – ondanks de coronabeperkingen – des te meer gebleken tijdens de voorbije periode. Dit jaar is de Ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV naar de Kamer gestuurd. De ontwikkelagenda – waaraan Prorail en de vervoerders meewerkten – bevat een concreet aantal stappen richting 2040. Met het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) bereiden we ons voor op de verwachte groei aan reizigers en goederenvervoer over het spoor. Dit programma maakt ‘spoorboekloos’ reizen mogelijk op de drukste trajecten. De tweede en derde tienminutentrein gaan eind 2021 starten tussen Arnhem-Utrecht-Schiphol en tussen Schiphol-Den Haag-Rotterdam. Daarnaast past ProRail de stations aan, zodat ze berekend zijn op de toekomstige reizigersaantallen.

De waterrijke delta Nederland heeft een uitgebreide maritieme infrastructuur. Ook daaraan is groot onderhoud nodig, en ook daar is extra geld voor nodig. Want we willen meer goederentransport over het water laten gaan. Daarom zijn diverse onderzoeken gestart naar capaciteitsknelpunten bij sluizen en worden de komende jaren op verschillende plekken in Nederland ligplaatsen gerealiseerd. Ook in het kader van klimaatverandering en bodemerosie is aandacht voor de vaarwegen belangrijk. Een mooie mijlpaal die we hebben gerealiseerd is dat sluis Eefde deze zomer is geopend.

Na drie droge jaren kregen we afgelopen zomer te maken met enorme regenval die leidde tot ernstige wateroverlast, met name in Limburg. Extremen nemen toe. Het onderstreept de noodzaak om te werken aan klimaatadaptatie. Voor waterveiligheid investeren we samen met de waterschappen in sterke dijken, in het Hoogwaterbeschermingsprogramma en in het rivierengebied. Samen met andere overheden nemen we maatregelen via de Impulsregeling Klimaatadaptatie en via het Deltaprogramma zoetwater, om beter bestand te zijn tegen droogte én wateroverlast. In het programma Integraal Riviermanagement werken we aan maatregelen voor een klimaatrobuuste inrichting van de rivieren voor onder meer scheepvaart, waterveiligheid, natuur en waterkwaliteit.

Ook op het gebied van waterkwaliteit liggen grote opgaven om te voldoen aan de Kaderrichtlijn Water. Voor de derde tranche stroomgebiedbeheerplannen worden door rijk en andere overheden maatregelen voorbereid die in de periode naar 2027 zullen worden uitgevoerd. Met het Deltaprogramma zoetwater worden door heel Nederland maatregelen getroffen om beter bestand te zijn tegen langdurige droge perioden. Door de droogte van de afgelopen drie jaar is des te duidelijker geworden hoe urgent deze maatregelen zijn.



De minister van Infrastructuur en Waterstaat,
Barbara Visser

‘Een volk dat leeft, bouwt aan zijn toekomst,’ zei Cornelis Lely honderd jaar geleden. En dat doen wij nog steeds, met hoofd, hart en handen.

Mede namens de minister van Binnenlandse Zaken en
Koninkrijksrelaties,



De staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
Steven van Weyenberg

Leeswijzer

Voor u ligt het MIRT Overzicht 2022.

Dit document is de jaarlijkse toelichting bij de begroting van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

Het hoofdstuk 'Het MIRT in ontwikkeling' geeft achtergrondinformatie over het MIRT en de recente beleidsinhoudelijke ontwikkelingen binnen het MIRT. Ook het MIRT Overzicht is ieder jaar aan wijzigingen onderhevig. Doorgevoerde wijzigingen staan beschreven in het hoofdstuk 'Wijzigingen t.o.v. het MIRT Overzicht 2021'. Vervolgens wordt een toelichting gegeven op de indeling en opbouw van de project- en programmabladen.

Dit hoofdstuk wordt afgesloten met een fotoreeks van de gerealiseerde projecten van 2020 en een overzicht van gerealiseerde projecten over de afgelopen vijf jaar.

Het hoofdstuk 'Nationaal' biedt inzicht in de lopende MIRT Onderzoeken en een kaartenreeks van lopende projecten en programma's. De projecten en programma's 'Nationaal' worden gekenmerkt door een begrotingsartikel en worden over meerdere MIRT-regio's uitgerold en zijn daarom niet op kaart weergegeven. Naast de File Top 50 van de eerste helft van 2021 is in dit hoofdstuk ook een beschrijving van het internationale perspectief te lezen in het onderdeel 'Transport en investeringsbeleid van de EU in Nederland'. Dit hoofdstuk wordt afgesloten met een weergave van alle lopende project- en programmabladen die als 'Nationaal' gekenmerkt worden.

Daarna wordt voor elk van de vijf MIRT-regio's volgens een vaste opbouw de volgende informatie steeds als hoofdstuk weergegeven:

- Gebiedsopgave
- Projectenkaart
- Projectenoverzicht
Deze infographic maakt inzichtelijk hoeveel projecten er in een gebied zijn, onderverdeeld naar fase en modaliteit.
- Project- en programmabladen
De project- en programmabladen beginnen per gebied met de bladen van de eventuele gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma's. Direct hierna volgen de verschillende MIRT-projecten die deel uitmaken van deze bereikbaarheidsprogramma's. Vervolgens komen de bladen van de MIRT Onderzoeken, gevolgd door de projecten in de verkenning-, de planning en studies- en de aanlegfase aan de orde. De bladen zijn op modaliteit geordend conform de begrotingsartikelen: hoofdwegen, spoorwegen personen, spoorwegen goederen, regionaal/lokaal, hoofdvaarwegen, waterveiligheid, waterkwaliteit en zoetwater.

In het laatste hoofdstuk is een financiële toelichting opgenomen over de begroting van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en de voortgangsrapportage Tracéwetplichtige projecten over de periode 1 januari - 30 juni 2021.

Dit MIRT Overzicht is te downloaden via de website: www.mirtoverzicht.nl.

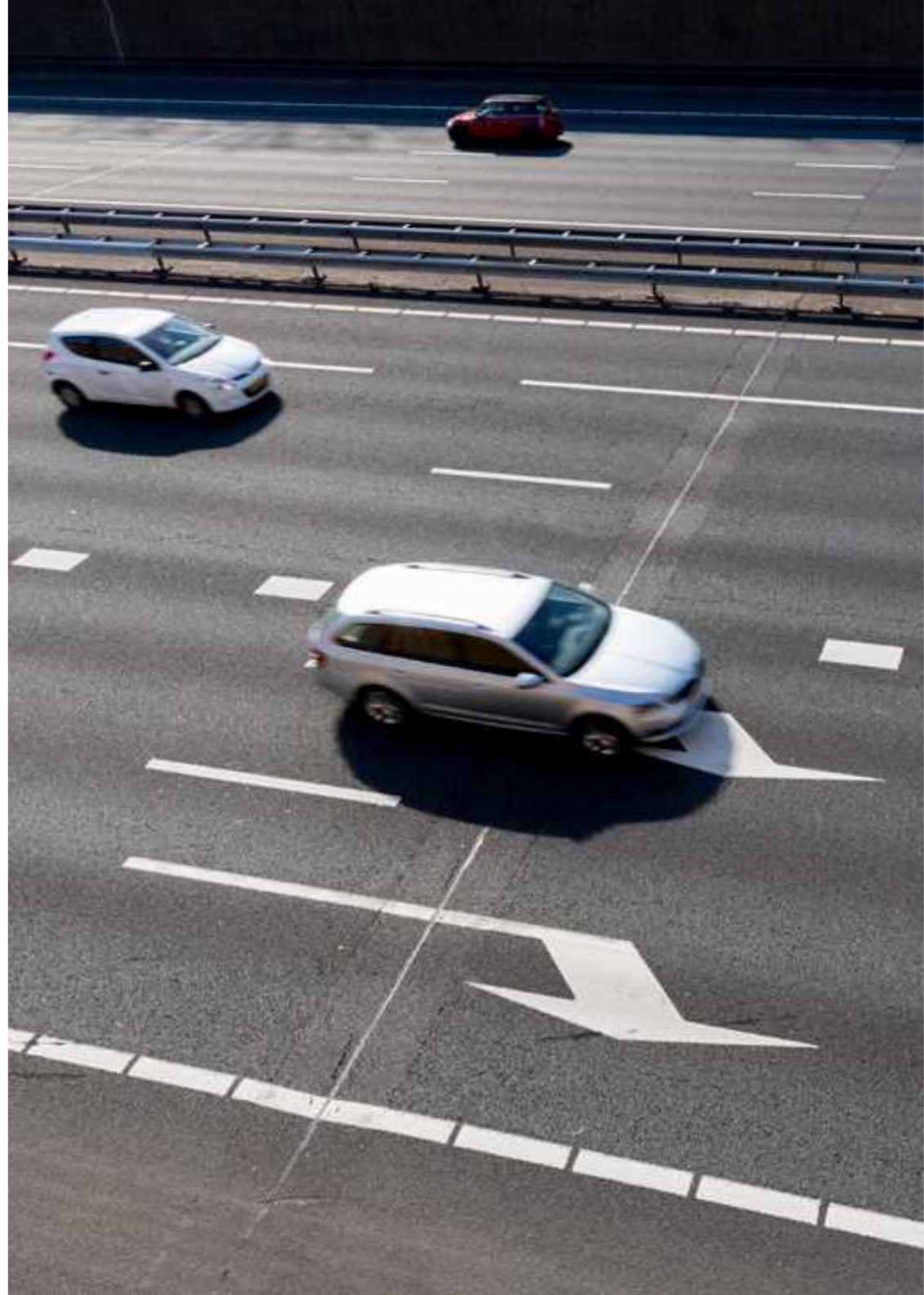
Lijst van afkortingen MIRT Overzicht 2022

In het MIRT Overzicht worden op meerdere plaatsen afkortingen gebruikt. De meestgebruikte afkortingen worden hieronder uitgeschreven.

AGZR	Adaptieve Gebiedsagenda Zuidelijke Randstad	Ministerie van BZK	Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties	PHS	Programma Hoogfrequent Spoorvervoer
AKI	Automatische Knipperlichtinstallatie	Ministerie van EZ	Voormalig ministerie van Economische Zaken	PIP	Provinciaal Inpassingsplan
AO-projecten	Autonome Ontwikkelingsprojecten	Ministerie van EZK	Ministerie van Economische Zaken en Klimaat	PKB	Planologische Kernbeslissing
ATB	Automatische Treinbeïnvloeding	Ministerie van IenM	Voormalig ministerie van Infrastructuur en Milieu	PMR	Project Mainportontwikkeling Rotterdam
ATB-Vv	Automatische Treinbeïnvloeding Verbeterde versie	Ministerie van IenW	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat	PPS	Publiek-private Samenwerking
BDU	Brede Doeluitkering	Ministerie van VenW	Voormalig ministerie van Verkeer en Waterstaat	PVVO	Programma Verbetering Veiligheid Overwegen
BIRK	Budget Investerings Ruimtelijke Kwaliteit	Ministerie van VROM	Voormalig ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu	REOS	Ruimtelijk Economische Ontwikkelstrategie
Btw	Belasting toegevoegde waarde	Ministerie van VWS	Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport	REP	Ruimtelijk Economisch Programma
BO	Bestuurlijk Overleg	Ministerie van LNV	Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit	RGV	Rijksstructuurvisie Grevelingen en Volkerak-Zoommeer
CEF	Connecting Europe Facility	MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport	RMf	Regionaal Mobiliteitsfonds
CMBO	Centraal Monitorings- en Beslisorgaan	MJPG	Meerjarenprogramma Geluidsanering	RINK	Risico-inventarisatie Natte Kunstwerken
DB	Design and Build	MJPO	Meerjarenprogramma Ontsnippering	RRAAM	Rijk-Regioprogramma Amsterdam-Almere-Markermeer
DBFM	Design, Build, Finance and Maintain	MKBA	Maatschappelijke Kosten- en Batenanalyse	RSS	Randstadspoor
DBM	Design, Build and Maintain	MLT	Middellange Termijn	RSP	Regiospecifiek Pakket
D&C	Design & Construct	MoMaRo	Modernisering Maasroute	RSP-ZZL	Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn
DF	Deltafonds	MoVe	Programma Mobiliteit en Verstedelijking	SBaB	Gebiedsgericht programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid
EHS	Ecologische Hoofdstructuur	MRA	Metropoolregio Amsterdam	SDR	Smart Delta Resources
EMM	Ecologische Maatregelen Markermeer	MRDH	Metropoolregio Rotterdam-Den Haag	SSCS	Spoorstaafconditioneringssysteem
ERTMS	European Rail Traffic Management System	NABO	Niet-actief Beveiligde Overwegen	SNIP	Spelregelkader Natte Infrastructuurprojecten
EZS	Emplacement Zuidelijke Spooraanluiting	NAS	Nationale Klimaatadaptatiestrategie	SVIR	Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte
FES	Fonds Economische Structuurversterking	nHWBP	nieuw Hoogwaterbeschermingsprogramma	TB	Tracébesluit
GHO	Greenport Holland Overheden	NMCA	Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse	TBES	Toekomstbestendig Ecologisch Systeem
HbR	Havenbedrijf Rotterdam	NoMo AOV	Nota Mobiliteit Achterstallig Onderhoud	TEN-T	Trans-European Transport Network
HOV	Hoogwaardig Openbaar Vervoer	NOV	Noordoostelijke Verbinding	TPN	Trade Port Noord
HWBP	Hoogwaterbeschermingsprogramma	NOVI	Nationale Omgevingsvisie	UPGE	Uitvoeringsprogramma Geluid Emplacementen
HWN	Hoofdwegennet	NRU	Noordelijke Randweg Utrecht	USP	Utrecht Science Park
IBO	Interdepartementaal Beleidsonderzoek	NSL	Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit	VGR	Voortgangsrapportage
ICZR	Internationale Connectiviteit Zuidelijke Randstad	NSP	Nieuw Sleutelproject	VNSC	Vlaams-Nederlandse Scheldec commissie
IF	Infrastructuurfonds	NST	Nieuwe Sluis Terneuzen	V&R	Vervanging & Renovatie
ILG	Investeringsbudget Landelijk gebied	OTB	Ontwerp-Tracébesluit	VTM	Vessel Traffic Managementsysteem
IMA	Integrale Mobiliteitsanalyse	Ov	Openbaar vervoer	WLO	Welvaart en Leefomgeving
IoT	Internet of Things	OV SAAL	OV Schiphol-Amsterdam-Almere	zoab	Zeer open asfalt beton
ITS	Intelligente Transportsystemen	PAGE	Plan van Aanpak Goederen Emplacementen	ZRG	Zuidelijke Ringweg Groningen
KRW	Kaderrichtlijn Water	PAS	Programma Aanpak Stikstof	ZZL	Zuiderzeelijn
Kt	Korte termijn	P&C	Plan & Construct	PPC	Publiek-Private Comparator
LAT	Lowest Astronomical Tide				
LMCA	Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse				
LOI	Letter of Intent				
LTSA	Lange Termijn Spooragenda				
M.e.r.	Milieueffectrapportage				
MF	Mobiliteitsfonds				

Inhoud

- ← Over het MIRT
- ← Nationaal
- ← Noordwest-Nederland
- ← Zuidwest-Nederland
- ← Zuid-Nederland
- ← Oost-Nederland
- ← Noord-Nederland
- ← Financiële uitwerking en voortgangsrapportage





Over het MIRT

- › **Het MIRT in ontwikkeling**
- › **Wijzigingen ten opzichte van het MIRT Overzicht 2021**
- › **Toelichting op de project- en programmabladen**
- › **Gerealiseerde projecten 2021**

Het MIRT in ontwikkeling

Wat is het MIRT?

Het MIRT staat voor het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport. Jaarlijks wordt het MIRT Overzicht als bijstuk van de begroting van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) op Prinsjesdag aan de Tweede Kamer aangeboden. In het MIRT zijn onder andere rijksprojecten en rijksprogramma's opgenomen, waarmee wordt gewerkt aan de bereikbaarheid, veiligheid en ruimtelijke inrichting van Nederland. De rijksinvesteringen in het MIRT worden (hoofdzakelijk) bekostigd uit het Infrastructuurfonds (IF, vanaf 1 januari 2021 Mobiliteitsfonds) en het Deltafonds (DF).

De minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) is verantwoordelijk voor de ruimtelijke ordening. Deze verantwoordelijkheid strekt zich ook uit tot het onderdeel Ruimte uit het MIRT. De samenhang binnen het MIRT blijft daarbij voorop staan. De ministers van BZK en IenW werken in dit kader nauw samen.

Het MIRT heeft de volgende functies:

Begroting

Het MIRT Overzicht geeft inzicht in en transparantie over de achtergrond, de stand van zaken en de planning van projecten en programma's waarbij het Rijk in het kader van het MIRT is betrokken. Het is daarmee niet alleen een bijstuk bij de begroting, maar ook een informatief naslagwerk.

Samenwerking

Het MIRT gaat uit van een intensieve samenwerking tussen het Rijk, decentrale overheden (provincies, gemeenten, vervoerregio's, waterschappen), maatschappelijke organisaties en het bedrijfsleven. Waar opgaven elkaar raken, worden deze gezamenlijk opgepakt. Om dit bestuurlijk te faciliteren is er elk najaar een bestuurlijk overleg MIRT (BO MIRT) in ieder van de vijf MIRT-regio's (Noordwest, Zuidwest, Zuid, Oost en Noord) en voor het programma Goederenvervoercorridors. In het voorjaar vinden onder regie van de minister van BZK bestuurlijke

overleggen leefomgeving en gesprekken op locatie plaats. De Tweede Kamer wordt per brief geïnformeerd over de uitkomsten van de bestuurlijke overleggen. Met de Tweede Kamer vindt regulier halfjaarlijks overleg plaats over het MIRT.

Werkwijze

De spelregels van het MIRT (2016, TK 34550 A, nr. 19) beschrijven de werkwijze, rollen en taken van partijen en de besluitvormingsvereisten bij het Rijk om tot een beslissing te komen over een eventuele financiële rijksbijdrage aan een MIRT-opgave, -project of -programma. Ze schetsen het proces dat moet worden doorlopen van eventueel onderzoek, verkenning, planning en studies tot en met aanleg, inclusief de bijbehorende beslisinformatie.

Integrale Mobiliteitsanalyse 2021

In het tweede kwartaal van 2021 is de Integrale Mobiliteitsanalyse 2021 (IMA-2021) naar de Tweede Kamer gestuurd. De IMA-2021 is de opvolger van de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA-2017). Om een beeld te krijgen van de mobiliteitsontwikkeling en -opgaven op de lange termijn, voert het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat eens in de vier jaar een analyse uit met de actuele uitgangspunten en verkeers- en vervoermodellen. Door deze analyse beschikt het nieuwe kabinet over de meest recente langetermijn-mobiliteitsgegevens voor het personen- en goederenvervoer. Aanvullend op potentiële capaciteits- en robuustheidsopgaven op de verschillende mobiliteitsnetwerken gaat de IMA-2021 in op:

- De ontwikkeling van de verkeersveiligheid en de verkeersveiligheidsopgaven met betrekking tot het hoofdwegennet en transferknelpunten op stations;
- Het grensoverschrijdend verkeer en vervoer;
- De klimaatgevoeligheid van de netwerken;
- De emissies van broeikasgassen, stikstof en fijnstof door verkeer en vervoer;
- De opgave op het gebied van bereikbaarheid van banen en voorzieningen.

Toelichting begroting IenW

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) heeft drie begrotingen:

1. Beleidsbegroting (Hoofdstuk XII van de Rijksbegroting);
2. Begroting van het Mobiliteitsfonds (Hoofdstuk A van de Rijksbegroting);
3. Begroting van het Deltafonds (Hoofdstuk J van de Rijksbegroting).

De twee fondsbegrotingen van het ministerie van IenW – het Infrastructuurfonds (vanaf 1 januari 2021 Mobiliteitsfonds) en het Deltafonds – worden gevoed vanuit de beleidsbegroting Hoofdstuk XII via beleidsartikel 26 (Bijdrage Investeringsfondsen). In de beleidsbegroting Hoofdstuk XII worden de uitgaven voor de beleidsuitgaven van het ministerie van IenW geraamd en verantwoord, waaronder beleidsonderzoeken, subsidies en bijdragen aan medeoverheden en/of internationale organisaties. Ook de apparaatsuitgaven voor het kerndepartement worden begroot in de beleidsbegroting. In beide fondsbegrotingen worden de uitgaven aan concrete investeringsprojecten en programma's geraamd, evenals de uitgaven voor Onderhoud en vernieuwing van de infrastructuur. De doelstelling van het Infrastructuurfonds is wettelijk vastgelegd in de Wet op het Infrastructuurfonds (Stb. 1993, 319): 'Het bevorderen van een integrale afweging van prioriteiten en het bevorderen van continuïteit van middelen voor infrastructuur'. De instelling van het Deltafonds is wettelijk geregeld in de Waterwet (Stb. 2009, 107), met als doel de bekostiging van maatregelen, voorzieningen en onderzoeken op het gebied van waterveiligheid en zoetwatervoorziening, en sinds 2015 ook waterkwaliteit. De begrotingen van het ministerie van IenW zijn ook digitaal beschikbaar op www.rijksbegroting.nl.

De IMA-2021 is daarbij een startpunt voor het vaststellen van de opgaven en het gesprek over mogelijke oplossingsrichtingen.

Woningbouw in relatie tot bereikbaarheid

De komende jaren staat Nederland voor een enorme woningbouwopgave. Tussen nu en 2040 moeten er een miljoen nieuwe woningen bij komen, verspreid door heel Nederland. Deze woningbouwopgave zal zowel binnen het stedelijk gebied moeten vallen als aan de randen van bestaande steden, en soms ook daarbuiten.

Al deze nieuwe woningen moeten natuurlijk ook bereikbaar zijn. Het bereikbaar houden van al deze nieuwe woningen vraagt om samenhangende keuzes tussen de woningbouw en bereikbaarheid, zowel op inhoud als in de planning. We zetten bijvoorbeeld in op sterke verdichting rondom bestaande ov-knooppunten zodat er optimaal gebruik wordt gemaakt van de reeds aanwezige mobiliteitsnetwerken. Als er nieuwe infrastructuur moet worden aangelegd om plekken bereikbaar te maken, dan moet dit wel tijdig gepland en opgepakt worden om niet achter de feiten aan te lopen.

Daarom werkt het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat nauw samen met het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties om de woningbouwopgaven en de bereikbaarheidsopgaven gezamenlijk op te pakken.

Dit gebeurt bijvoorbeeld in de brede bereikbaarheidsprogramma's van de grote steden, maar ook in de verstedelijkingsstrategieën waar IenW bij betrokken is. Ook is IenW betrokken bij de Woningbouwimpuls van BZK om de mobiliteitseffecten expliciet mee te nemen in de overweging. Het streven is hierbij om de nieuwe woningbouwlocaties multimodaal en duurzaam bereikbaar te houden. De deur-tot-deur reistijd van de bewoners moet daarbij centraal staan.

Mobiliteitsfonds

In het regeerakkoord is aangekondigd dat het kabinet het Infrastructuurfonds omvormt tot een Mobiliteitsfonds. Afgelopen jaar hebben beide Kamers het Wetsvoorstel Mobiliteitsfonds (Kamerstukken II 2019/20, 35 426) aangenomen. Met het Mobiliteitsfonds zetten we een volgende stap ter bevordering van het integraal werken aan de bereikbaarheidsopgaven.



Het Mobiliteitsfonds bevordert binnen de systematiek van de fondsbegroting het breed en integraal afwegen tussen opgaven en oplossingsrichtingen. Dit gebeurt onder meer door middelen niet op voorhand te alloceren aan modaliteiten. Oplossingen voor bereikbaarheidsopgaven zullen in toenemende mate gezocht worden in samenhang over de modaliteiten heen – bijvoorbeeld een pakket aan maatregelen – en niet alleen binnen één modaliteit. Daarnaast maakt het Mobiliteitsfonds, naast infrastructuur, ook bekostiging van doelmatig gebruik van infrastructuur mogelijk.

Stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden in relatie tot het MIRT

Eerder is aangegeven dat de stikstofproblematiek voor vertraging op onderdelen van het MIRT-programma kan zorgen. Sinds 2019 is er hard gewerkt om de ruimtelijke ontwikkeling op gang te houden. Op 1 juli 2021 is het Besluit stikstofreductie en natuurverbetering in werking getreden. Hiermee is de bouw-/aanlegfase van bouwactiviteiten vrijgesteld van de Natura 2000-vergunningplicht, de zogenoemde 'bouwvrijstelling'. Dit levert een belangrijke bijdrage aan het op peil houden van de werkgelegenheid in de bouw- en infrasector, maar biedt geen oplossing voor projecten die in de gebruiksfase tot stikstofdepositie leiden.

De Raad van State (RvS) heeft in de procedure over het tracébesluit voor de ViA15 op 20 januari 2021 vragen gesteld over de rekenmethode voor stikstofberekeningen, omdat de stikstofuitstoot van wegverkeer op meer dan 5 km afstand van de weg niet wordt meegenomen bij de doorrekening van projecten. Die rekenmethodiek wordt gebruikt bij alle projecten waar wegverkeer onderdeel van uitmaakt (dus bijvoorbeeld ook bij woningbouw, bedrijventerreinen en landbouw). Onder coördinatie van het ministerie van LNV is onderzoek gedaan naar maximale rekenafstanden voor verschillende emissiebronnen in alle sectoren. Op 9 juli 2021 (Kamerstuk 35334, nr. AG) is de Kamer geïnformeerd dat het kabinet op basis van de onderzoeksresultaten is gekomen tot een onderbouwde keuze voor een maximale rekenafstand van 25 km. Op 7 september 2021 is het wtb ViA15 ondertekend.

In de tussentijd zijn geen tracébesluiten vastgesteld waar de maximale rekenafstand een rol speelt in de berekende depositiebijdrage. Als gevolg daarvan hebben projecten vertraging opgelopen. Het gaat naast de ViA15 om de volgende projecten: A28/A1 Knooppunt Hoevelaken, A4 Haaglanden-N14, A67/A73 Knooppunt Zaarderheiken, A6 Almere Oostvaarders-Lelystad, N35 Nijverdal-Wierden en N50 Kampen-Kampen Zuid. Nu de resultaten van het onderzoek beschikbaar zijn, worden de gevolgen voor de planning van deze en andere projecten in beeld gebracht. Vanzelfsprekend zal de Kamer via de gebruikelijke lijnen over (eventuele) aanpassing van plannings worden geïnformeerd.

De maximale rekenafstand van 25 kilometer is nadrukkelijk een uiterste rekenafstand. In opdracht van het kabinet loopt nog een vervolgonderzoek naar mogelijkheden om binnen deze afstandsgrens een nadere differentiatie te maken naar bronkenmerken (zoals hoogte, sterkte) en ook naar de mogelijkheden voor een hogere depositiegrens dan de huidige rekenkundige ondergrens van 0,005 mol/ha/jaar. Tot de resultaten van dit onderzoek beschikbaar zijn, zal voor toestemmingverlening in het kader van Natura 2000 uitgegaan worden van een maximale rekenafstand van 25 km voor stikstofdepositie.

Meer informatie

Schets Mobiliteit naar 2040 veilig, robuust, duurzaam

www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2019/06/07/schets-mobiliteit-naar-2040

M.b.t. kennis en ervaringen op MIRT-gebied:

www.leerplatformmirt.nl

NOVI

www.denationaleomgevingsvisie.nl/default.aspx

Website MIRT

www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/ruimtelijke-ordening-en-gebiedsontwikkeling/meerjarenprogramma-infrastructuur-ruimte-en-transport-mirt



Wijzigingen ten opzichte van het MIRT Overzicht 2021

Elk MIRT Overzicht is anders. Ieder jaar worden er verbeterpunten doorgevoerd in het overzicht om tot een mooi product te komen. Het MIRT Overzicht dient als informatievoorziening en als verantwoording van de geïnvesteerde gelden aan het parlement, met name de Tweede Kamer. Ook is het te gebruiken als naslagwerk voor de (semi) Rijksoverheid, regionale overheden, marktpartijen, burgers en andere geïnteresseerden.

Omdat het MIRT Overzicht een bijstuk van de begroting is, wordt het elk jaar op Prinsjesdag gepresenteerd en vinden er tussentijds geen wijzigingen in het overzicht plaats, ook niet op de website. De inhoud van het overzicht heeft daarmee een statisch karakter. In dit MIRT Overzicht zijn de actuele ontwikkelingen tot en met 15 juli 2021 opgenomen. In dit hoofdstuk lichten we de wijzigingen ten opzichte van het MIRT Overzicht 2021 toe.

Stand van zaken MIRT-projecten en -programma's

Ten opzichte van het MIRT Overzicht 2021 zijn er acht MIRT-projecten gerealiseerd. Van deze projecten zijn foto's in het overzicht opgenomen. Hiermee zijn de projecten afgerond en komen ze niet meer terug in dit MIRT Overzicht. Het gaat om de volgende projecten:

- A76 Aansluiting Nuth
- Beter en Meer: Verbeteraanpak Trein
- Capaciteitsuitbreiding overnachtingplaatsen Merwedede
- Meerjarenprogramma Ontsnippering
- Plan van Aanpak Goederen Emplacementen (PAGE) risicoreductie
- Rotterdamsebaan
- Stadshavens Rotterdam fase 1
- Sterke Regio's: Oost-Nederland

Ten opzichte van het MIRT Overzicht 2021 zijn er twee MIRT Onderzoeken afgerond die niet meer terugkomen in dit MIRT Overzicht, namelijk:

- MIRT Onderzoek Utrecht na 2030
- Rijksvastgoed Lelystad

De volgende MIRT-projecten hebben een fasewisseling ondergaan:

Van onderzoek naar planning en studies:

- A1/A35 Knooppunt Azelo - Buren
- A28 Amersfoort - Hoogeveen

Wijzigingen ten opzichte van het MIRT Overzicht 2021

Van verkenning naar planning en studies:

- A1/A30 Barneveld
- Meanderende Maas
- Rivierklimaatpart IJsselpoort

Van planning en studies naar aanleg:

- A2 Het Vonderen - Kerensheide
- A27 Houten - Hooipolder
- Dijkversterking Marken
- Emplacement Den Haag Centraal
- IJsseldelta fase 2
- N65 Vught - Haaren

In dit MIRT Overzicht zijn de volgende nieuwe MIRT-trajecten opgenomen:

- A27 Almere Haven - Knooppunt Eemnes
- Buitendijkse Slibsedimentatie Eems-Dollard
- CID Binckhorst (valt onder MoVe programma)
- Ecologische Waterkwaliteit Friese IJsselmeerkust
- Eemszijlen Grootte Polder
- Hub 's-Hertogenbosch
- Integraal Riviermanagement (IRM)
- Koehool-Lauwersmeer
- Lauwersmeer-Vierhuizen
- MIRT Onderzoek Netwerkstrategie HWN/OWN Brainport Eindhoven
- N35 Wijthmen-Nijverdal
- Noord Hollandse Markermeerkust
- Onderzoek Sluis Grave
- Oostvaardersoevers
- PHS Alkmaar - Amsterdam
- PHS Nijmegen
- Toekomstvast Spoor Zuidoost-NL
- Wieringerhoek

Samenvoegingen

- Het projectblad 'A15 Suurhoffbrug' gaat verder onder het Programma Vervanging & Renovatie Hoofdwegen en heeft geen eigen projectblad meer in het MIRT Overzicht.
- Het projectblad 'Meerjarig Adaptief Programma Eems-Dollard 2050' is opgenomen in de bladen 'Buitendijkse Slibsedimentatie Eems-Dollard' en 'Eemszijlen Grootte Polder' en heeft geen eigen projectblad meer in het MIRT Overzicht.
- Het projectblad 'Verstedelijking en Bereikbaarheid Brainport' is opgenomen in de bladen 'Toekomstvast Spoor Zuidoost-NL' en 'MIRT Onderzoek Netwerkstrategie HWN/OWN Brainport Eindhoven' en heeft geen eigen projectblad meer in het MIRT Overzicht.

Naamswijzigingen

- Het blad 'Haven Werkendam en IRM' is hernoemd naar 'Haven Werkendam'.
- Het blad 'A50 Ewijk - Bankhoef - Paalgraven' is hernoemd naar 'A50 Ewijk - Bankhoef - Paalgraven & Corridor Nijmegen - Eindhoven'.
- Het blad 'Rijksstructuurvisie Grevelingen en Volkerak-Zoommeer' is hernoemd naar 'Getij Grevelingen'.
- Het blad 'Integrale Verkenning Ravenstein-Lith' is hernoemd naar 'Meanderende Maas'.
- Het blad 'MIRT Verkenning Oeffelt' is hernoemd naar 'Oeffelt'.
- Het blad 'Gebiedsgericht MIRT Onderzoek bereikbaarheid Zwolle en omgeving' is hernoemd naar 'Verstedelijkingsstrategie regio Zwolle en gebiedsgericht MIRT Onderzoek bereikbaarheid Zwolle e.o.'.
- Het blad 'Strategisch Plan Verkeersveiligheid' is hernoemd naar 'Investeringsimpuls Verkeersveiligheid'.

Wijziging begrippen

Met de komst van het Mobiliteitsfonds is het begrippenkader aangepast.

- 'Aanleg' is hernoemd naar 'Ontwikkeling'
- 'Planuitwerking' is hernoemd naar 'Planning en studies'
- 'Realisatie' is hernoemd naar 'Aanleg'
- 'Beheer en onderhoud' is hernoemd naar 'Onderhoud'
- 'Vervanging' is hernoemd naar 'Vernieuwing'
- 'Beheer, Onderhoud en vervanging' is hernoemd naar 'Onderhoud en vernieuwing'

Toegankelijkheid

Vanwege het 'Tijdelijk besluit digitale toegankelijkheid overheid' dienen Overheidswebsites en alle documenten die hierop gedeeld worden toegankelijk te zijn voor alle burgers. Ook voor mensen met een functiebeperking, zoals slechtzienden of slechthorenden. Om het MIRT Overzicht digitaal toegankelijk te maken zijn de (financiële) tabellen aangepast zodat hieraan wordt voldaan. Daarnaast zijn de tabellen op de pagina's van de diverse projectbladen zodanig aangepast dat hieruit de gegevens van de afgelopen vijf jaar en het aanvangsjaar af te lezen zijn.

Voortgangsrapportage Tracéwetplichtige projecten

De Voortgangsrapportage Tracéwetplichtige projecten over de eerste helft van 2021 is dit jaar weer opgenomen in het MIRT Overzicht.

Toelichting op de project- en programmabladen

Projecthistorie en toelichting op de wijzigingen

Per project of programma wordt in aanvulling op de departementale begrotingen projectinformatie gegeven. Per begrotingsartikel en per blad is daarnaast voor de leesbaarheid de fase van besluitvorming inzichtelijk gemaakt. Elke fase heeft zijn eigen unieke steunkleur; een onderzoek heeft een paarse kleur, een verkenning heeft een gele kleur, de planning en studies een groene, de aanleg een rode en de programma's hebben een oranje kleur. Momenteel lopen er vijf gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma's.

Onder deze vijf gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma's kunnen meerdere MIRT-projecten vallen. Om dit in het MIRT Overzicht inzichtelijk te maken, is net als in het vorige overzicht gekozen om per MIRT-regio te starten met de bladen van de gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma's. Direct hierna volgen de projecten binnen de betreffende programma's op zelfstandige projectbladen in de volgorde Onderzoek, Verkenning, Planning en studies en Aanlegfase. Daarna zijn de overige, niet-programmagerelateerde projectbladen weergegeven in dezelfde volgorde.

Bovenstaande indeling is terug te zien voor de programma's Metropoolregio Amsterdam (SBaB) en Metropoolregio Utrecht (U Ned) in Noordwest-Nederland, Metropoolregio Rotterdam-Den Haag (MoVe) in Zuidwest-Nederland en SmartwayZ.NL in Zuid-Nederland. Het programma Goederenvervoerscorridor Oost en Zuidoost is terug te vinden bij de Nationale project- en programmabladen.

Indeling van de bladen

De project- en programmabladen worden volgens vastgestelde paragrafen opgebouwd. De opbouw verschilt per projectfase.

Gebiedsgericht Bereikbaarheidsprogramma

Tijdljn projecthistorie

- Aanleiding en doel
- Opbouw van het programma
- Betrokken partijen
- MIRT-projecten onder dit programma

MIRT Onderzoek

Tijdljn projecthistorie

- Aanleiding en doel
- Planning
- Betrokkenen

MIRT Verkenning

Tijdljn projecthistorie

- Opgave
- Oplossing
- Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling
- Planning
- Betrokkenen
- Financiën (*), * betekent indien van toepassing vermeld.

Planning en studies

Tijdljn projecthistorie

- Opgave
- Oplossing (inclusief eventuele inpassingsmaatregelen)
- Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling
- Planning
- Politiek/bestuurlijk
- Financiën inclusief tabel die budget en openstelling weergeeft vanaf MIRT Overzicht 2018

Aanlegfase

Tijdslijn projecthistorie

- Opgave
- Oplossing (inclusief eventuele inpassingmaatregelen)
- Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling
- Planning
- Politiek/bestuurlijk
- Uitvoering
 - Financiën inclusief tabel die budget en openstelling weergeeft vanaf MIRT Overzicht 2018
 - inclusief tabel die gerealiseerd budget weergeeft vanaf 2016
 - Vanaf het MIRT Overzicht 2018 is ook het percentage gerealiseerd in de tabel aangegeven

Toelichting op de onderdelen project- en programmabladen

Toelichting op de wijzigingen met betrekking tot eerder genoemde punten die zich tussen het uitkomen van het vorige en het huidige MIRT Overzicht – dus in de periode september 2020 tot en met juli 2021 – hebben voorgedaan. Omdat het MIRT Overzicht als bijstuk bij de Rijksbegroting het jaartal van die begroting draagt, worden de wijzigingen in dit MIRT Overzicht 2022 ten opzichte van het MIRT Overzicht 2021 vermeld onder 2022. Wijzigingen in de planning worden in elk geval opgenomen als er sprake is van een versnelling of vertraging van het project met meer dan één jaar ten opzichte van het vorige MIRT Overzicht. Er worden alleen wijzigingen over de laatste vijf jaar opgenomen.

Opgave

Beschrijving van de opgave: dit kan zowel een knelpunt of probleem als een (in de MIRT-gebiedsagenda opgenomen) opgave of kans zijn, of een combinatie van beide.

Oplossing

De gekozen oplossing of (mogelijke) oplossingen of onderzoeksvarianten voor het aangegeven knelpunt of probleem, of de wijze waarop er aan een opgave gewerkt wordt of een kans wordt benut.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Bij alle projecten in het MIRT Overzicht is de koppeling tussen project- en beleidsdoelstelling meer expliciet gelegd. Alle projecten geven via een extra onderdeel aan op welke wijze het desbetreffende project een bijdrage levert aan de beleidsdoelstellingen zoals geformuleerd in de beleidsbegroting van IenW.

Planning

De planning van het project of programma, met aandacht voor de start van de aanleg en de openstelling. Bij MIRT Verkenningen wordt de planning van de verkenning weergegeven. Er is ook specifieke aandacht voor het Tracébesluit of de projectbeslissing.

Bij sommige programma's zijn deelprojecten uit het programma eerder opgeleverd. Deze mijlpalen worden dan ook onder dit kopje gemeld. Openstelling is de oplevering van alle projecten uit het programma. Bij de brief van 13 februari 2013 (TK 33400 A, nr. 49) is aangegeven dat bij projecten een bandbreedte wordt gehanteerd voor openstelling dan wel oplevering. Het MIRT Overzicht 2022 neemt voor projecten in voorbereiding dan ook een bandbreedte op. Dit geldt in ieder geval tot het moment dat het werk is gegund aan een aannemer. Voor programma's die betrekking hebben op spoor en die diverse opleveringen kennen is de oplevering aangeduid als 'divers'.

Tabel ontwikkeling planning en budget

Met ingang van het MIRT Overzicht 2017 is er op de planning en studies- en aanlegbladen een tabel opgenomen die de ontwikkeling van planning en budget in de tijd weergeeft. Dit is een wens van de Tweede Kamer met als doel de kwaliteit van de informatievoorziening via de jaarverslagen en de begroting te verhogen.

In de tabel wordt vijf jaar terug gekeken, tenzij er in de tussentijd een fasewisseling heeft plaatsgevonden of het project een kortere looptijd kent. Dan is het eerste MIRT Overzicht na deze faseovergang het startpunt, aangegeven als MIRT(jaar). Onder de tabel is het totale verschil in budget weergegeven. Een deel hiervan kan worden verklaard door IBOI (prijsindexatie van bruto overheidsinvesteringen, zoals die door IenW wordt gehanteerd). Overige budgetmutaties (hoger dan € 10 mln of meer dan 10%) zijn toegelicht bij wijzigingen in het verleden. Kleine verschillen zijn te verklaren als gevolg van afronding op hele miljoenen euro's. Soms kunnen ook kleine wijzigingen zijn opgetreden.

Toelichting op de project- en programmabladen

Bij sommige projectbladen is er sprake van openstelling/indienststelling of oplevering van verschillende deelprojecten. In de tabel wordt bij 'Openstelling'/'Indienststelling' of 'Oplevering' het jaar genoemd waarin het hele project is afgerond. Planning en afronding van deelprojecten komen onder het kopje 'Planning' op het MIRT-blad. Daarnaast wordt op de aanlegbladen informatie gegeven over de financiële voortgang van de projecten. De bedragen die genoemd zijn, zijn cumulatief, met uitzondering van de projecten waarbij gewerkt wordt met Design, Build, Finance and Maintain-contracten (DBFM) en subsidies. Daarnaast wordt sinds het MIRT Overzicht 2018 het percentage gerealiseerd budget ten opzichte van de laatste slotbepaling weergegeven.

Politiek/bestuurlijk

Onder dit kopje wordt informatie gegeven over de politieke en bestuurlijke afspraken en mijlpalen van de ministeries van IenW, EZK en BZK (of hun voorgangers) met de Tweede Kamer, decentrale overheden en/of andere partijen.

Uitvoering

Onder deze kop wordt de wijze waarop de uitvoering gedaan wordt beschreven. Daar waar relevant wordt ook aangegeven wie verantwoordelijk is voor het project en/of de uitvoering daarvan. Hier wordt, indien van toepassing, ook beschreven hoe de 'markt' betrokken wordt bij de projectontwikkeling. In de planning- en studiefase wordt met het instrument Publiek Private Comparator (PPC) bepaald of een vorm van publiekprivate samenwerking (PPS) meerwaarde heeft. Dan wordt voorgesorteerd op een bepaalde contractvorm: DBFM (Design, Build, Finance and Maintain), DBM (Design, Build and Maintain) of DB (Design and Build). Bij DBFM is de markt naast het ontwerp en de bouw ook verantwoordelijk voor de langjarige financiering en het onderhoud.



Financiën

Onder het kopje 'financiën' staat het (taakstellend) budget of de (taakstellende) rijksbijdrage. Als dat niet mogelijk is, wordt eventueel een reservering van rijksmiddelen of een raming van de (project)kosten gegeven. Het betreffende artikel uit het Infrastructuurfonds, het Deltafonds of Hoofdstuk XII staat hierbij aangegeven en, als dat van toepassing is, ook bijdragen van de regio. Informatie te vinden over het betreffende project of programma.

Gerealiseerde projecten 2021

Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO)

Het MJPO is het programma voor het oplossen van versnippering die wordt veroorzaakt door bestaande rijksinfrastructuur. Oplossende maatregelen bestaan onder meer uit ecodeucten, faunatunnels of diervriendelijke oevers. Hiervoor wordt een gebiedsgerichte benadering gehanteerd 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 het Nationaal Natuurnetwerk (NNN). Aanvullend onderdeel van het programma zijn de in 2014 afgesproken extra maatregelen ter bescherming van de otter. Het doel was dat in 2018 de belangrijkste barrières voor het NNN, veroorzaakt door rijkswegen, spoorwegen en rijkswaterwegen, zouden zijn opgeheven.

Een medewerker over het project:

“Bijzonder aan het project was dat vooraf een helder beeld bestond van de knelpunten, van hoe die aan te pakken en wat dat ongeveer zou moeten kosten. En uiteindelijk is dat – in ieder geval voor het lenW-deel ervan – zo uitgekomen.”





Beter en Meer / Verbeteraanpak Trein

Om de groei op het spoor mogelijk te maken, wordt toegevoerd naar hoogfrequent rijden op drukke trajecten in Nederland. NS en ProRail voeren samen het Verbeterprogramma Beter en Meer uit. Het uitgangspunt is dat het treinproduct eerst beter (lees: robuuster) moet worden voordat de stap gezet kan worden naar meer (frequentieverhoging). Zonder extra inspanning zullen treinen elkaar eerder hinderen en zullen infrastructuur en materieel vaker storingen ondervinden. Dit wordt ondervangen in het verbeterprogramma. De eerste stap van de Verbeteraanpak Trein was gericht op de corridor Amsterdam-Eindhoven. Vervolgens is gestart met het uitvoeren van de verschillende verbeteracties en pilots. Dit project draagt bij aan het verbeteren van de betrouwbaarheid.



Plan van Aanpak Goederen Emplacementen (PAGE) risicoreductie

De uitvoering van het Plan van Aanpak Goederen Emplacementen (PAGE) zorgt ervoor dat emplacementen voldoen aan de regels voor externe veiligheid.

De oplossingen worden gezocht in het zoveel mogelijk uitsluiten van conflicterende rijwegen. Dit gebeurt onder andere door de treinbeveiliging en -beheersing aan te passen en door wissels te saneren of te verplaatsen.





Rotterdamsebaan

De Rotterdamsebaan is een nieuwe verbinding tussen het knooppunt Ypenburg (hoofdwegennet) en de Neherkade in Den Haag (onderliggend wegennet). 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 (A4/A13).

Een medewerker over het project:

“Bij dit project heeft oog voor de omgeving en omgevingspartijen hoog in het vaandel gestaan. De basis van onze samenwerking was gefundeerd in een drietal uitgangspunten: geloof, respect en vertrouwen.”

Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Merwedes

Vanwege inpassingsproblemen van een nieuwe overnachtingshaven is het oplossen van de ligplaatstekorten gefaseerd aangepakt. Er is een plan uitgewerkt voor de aanleg van vier overnachtingsplaatsen in de noordwesthoek van de vluchthaven van Gorinchem. Hiervoor is de procedure voor een bestemmingsplanwijziging doorlopen. Daarnaast zijn andere mogelijkheden bekeken om de resterende opgave in te vullen. De keuze om vier extra overnachtingsplaatsen in de vluchthaven aan te leggen is een no-regret maatregel. De aanleg van overnachtingsplaatsen draagt bij aan een vlotte, efficiënte en veilige scheepvaart.

Een medewerker over het project:

“De ‘schop in de grond’ voor de aanleg van deze overnachtingsplaatsen in maart vorig jaar viel gelijk met de start van de coronalockdown in Nederland. Door goed samen te werken hebben we het project kunnen realiseren met een goed oog voor de veiligheid van mensen en voor de werksituatie.”





Stadshavens Rotterdam fase 1

Door de herstructurering en transformatie van het stadshavengebied krijgen haven en stad een versterking van de economische structuur en hoogwaardige woon- en werkmilieus. De beoogde kwaliteitsslag van het woon- en werkmilieu straalt ook af op de bestaande stedelijke omgeving, waardoor het sociaaleconomische klimaat van de stad en het vestigingsklimaat voor bedrijven verbeterd. Ook wordt er ingespeeld op klimaatverandering. Het project versterkt de positie van de Mainport Rotterdam en daarmee de internationale concurrentiepositie.



A76 Aansluiting Nuth

Rijk en regio hebben afspraken gemaakt over de aanleg van een nieuwe robuuste aansluiting ter vervanging van de verkeersonveilige aansluitingen Nuth en Schinnen. Het project draagt bij aan een betere en veiligere verkeersdoorstroming door een nieuwe en robuuste aansluiting. Om de capaciteit te vergroten, is de nieuwe aansluiting Nuth gerealiseerd en zijn de huidige aansluitingen Nuth en Schinnen op de A76 verwijderd. De nieuwe aansluiting is via een turborotonde aangesloten op de Buitenring Parkstad.

Een medewerker over het project:

“Door een intensieve en constructieve samenwerking tussen Rijk en provincie Limburg zijn veel opgaven en doelen met maximale efficiency bereikt.”





Sterke regio's: Oost-Nederland

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-Arnhem/Nijmegen-Twente).



Gerealiseerde projecten 2021

Op deze kaart zijn alle projecten te zien die in 2021 zijn afgerond.

1. Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO)*
2. Beter en meer/Verbeteraanpak trein*
3. Plan van Aanpak Goederen Emplacementen (PAGE) risicoreductie*
4. Rotterdamsebaan
5. Capaciteitsuitbreiding overnachtingplaatsen Merwedebaan
6. Stadshavens Rotterdam
7. A76 Aansluiting Nuth
8. Sterke regio's: Oost-Nederland

* niet op de kaart



Gerealiseerde projecten 2017-2021

Op deze kaart zijn alle projecten te zien die de afgelopen vijf jaar zijn gerealiseerd.

Gerealiseerde projecten 2021

1. Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO)*
2. Beter en meer/Verbeteraankpak trein*
3. Plan van Aanpak Goederen Emplacementen (PAGE) risicoreductie*
4. Rotterdamsebaan
5. Capaciteitsuitbreiding overnachtingplaatsen Merweddes
6. Stadshavens Rotterdam
7. A76 Aansluiting Nuth
8. Sterke regio's: Oost-Nederland

Gerealiseerde projecten 2020

9. Programma Beter Benutten
10. Punctualiteits-/capaciteitsknelpunten tweede fase Herstelplan Spoor*
11. PHS Overweg Veenendaal Klompersteeg
12. Utrecht, tram naar de Uithof
13. Vleuten-Geldermalsen (incl. Randstadspoor, fase 1)
14. Capaciteitsuitbreiding sluis Eefde

Gerealiseerde projecten 2019

15. Aanleg ATBvv A2 corridor en Brabantroute (niet op kaart)
16. A27/A1 Utrecht - knooppunt Eemnes - aansluiting Bunschoten - Spakenburg
17. Amsterdam CS, fietsenstalling
18. Noord-Zuidlijn
19. Lekkanaal: derde kolk Beatrixsluis en verbreding kanaalzijde/uitbreiding ligplaatsen
20. A4 Vlietland - N14
21. Legger Vlieland en Terschelling
22. Vaarweg Lemmer - Delfzijl, fase 1
23. Wilhelminakanaal Tilburg
24. Quick wins binnenhavens (niet op kaart)
25. Optimalisering goederencorridor Rotterdam - Genua (niet op kaart)

Gerealiseerde projecten 2018

26. A1 Apeldoorn-Zuid - Beekbergen
27. A6/A7 knooppunt Joure
28. Intensivering spoor in steden fase 1 en fase 2*
29. N18 Varsseveld - Enschede
30. N31 Harlingen (traverse Harlingen)
31. N35 Zwolle - Wijthmen
32. Regionet, fase 1
33. Ruimte voor de rivier*
34. Sterke regio's: Zuid-Nederland
35. Sterke regio's: Zuidwest-Nederland
36. Utrecht Centraal (t.b.v. Nieuw Sleutelproject, VINEX)
37. Verruiming vaarweg Eemshaven - Noordzee
38. Venlo logistiek multimodaal knooppunt
39. Wielingen

Gerealiseerde projecten 2017

40. A2 passage Maastricht
41. A9 omlegging Badhoevedorp
42. A12/A20 parallelstructuur Gouweknoop
43. A50 Ewijk - Valburg
44. Breda Centraal (t.b.v. Nieuw Sleutelproject)
45. Cameratoezicht op stations*
46. Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen in de Rijn-Scheldeverbinding
47. N50 Ens - Emmeloord
48. PHS Doorstroomstation Utrecht
49. Vaarweg Meppel - Ramspol (keersluis Zwartsluis)

* niet op de kaart

Legenda

- Mediatiet
- Spoorwegen en openbaar vervoer
 - Vaarwegen
 - Water
 - Wegm
 - Overig





Nationaal

- › **MIRT Onderzoeken**
- › **Totaalkaart MIRT Projecten**
- › **Projectenkaart Hoofdwegen**
- › **Projectenkaart Spoorwegen en Openbaar Vervoer**
- › **Projectenkaart Vaarwegen**
- › **Projectenkaart Water**
- › **Nationaal File top 50**
- › **Nationaal Transport- en investeringsbeleid van de EU in Nederland**
- › **Projectenoverzicht**
- › **Project- en programmabladen**

MIRT Onderzoeken

Op deze kaart zijn alle lopende MIRT Onderzoeken te zien.

1. Programmatische Aanpak Grote Wateren (verspreid over Nederland)
2. Amsterdam Bay Area (valt onder SBaB programma)
3. Zuidwestkant Amsterdam-Schiphol-Hoofddorp (valt onder SBaB programma)
4. Corridor Rotterdam-Antwerpen (CRA)
5. MIRT Onderzoek Netwerkstrategie HWN/OWN Brainport Eindhoven (valt onder SmartwayZ.NL programma)
6. Onderzoek Sluis Grave
7. Bereikbaarheid in wisselwerking met Verstedelijkingsopgave Zwolle en omgeving
8. Haven Werkendam
9. Havikerwaard-Fraterwaard-Olburgerwaard



Nationaal Totaalkaart MIRT-projecten

Op deze kaart staan alle MIRT-projecten weergegeven per modaliteit, met uitzondering van de nationale projecten. De projectbladen van deze projecten zijn per regio te vinden in de regiohoofdstukken.

Hoofdwegen

1. A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere
2. A10 Knooppunten Nieuwe Meer en Amstel
3. A27 Almere Haven - Knooppunt Eemnes (valt onder SBaB programma)
4. A27/A12 Ring Utrecht
5. A28/A1 Knooppunt Hoevelaken
6. A6 Almere Oostvaarders-Lelystad
7. A7/A8 Amsterdam-Hoorn
8. A9 Rottelpolderplein (valt onder SBaB programma)
9. Noordelijke Randweg Utrecht (NRU)
10. ZuidasDok
11. Zuidwestkant Amsterdam-Schiphol-Hoofddorp (valt onder SBaB programma)
12. A4 Burgerveen-N14
13. A4 Haaglanden-N14
14. A15 Papendrecht-Gorinchem (valt onder GVC programma)
15. A15 Papendrecht-Sliedrecht
16. A16 Rotterdam
17. A20 Nieuwerkerk aan den IJssel-Gouda
18. A24 Blankenburgverbinding
19. Oeververbindingen Rotterdam (valt onder MoVe programma)
20. Rijnlandroute
21. Tijdelijke tolheffing A24 Blankenburgverbinding
22. A2 Deil-'s Hertogenbosch-Vught
23. A2 Het Vonderen-Kerensheide
24. A27 Houten-Hoopolder
25. A58 Tilburg-Breda (valt onder SmartwayZ.NL programma)
26. A67 Leenderheide-Geldrop (valt onder SmartwayZ.NL programma)
27. A67/A73 Knooppunt Zaarderheiken
28. InnoVA58 (valt onder SmartwayZ.NL programma)
29. MIRT Onderzoek Netwerkstrategie HWN/OWN Brainport Eindhoven (valt onder SmartwayZ.NL programma)
30. N65 Vught-Haaren
31. A1 Apeldoorn-Azelo
32. A1/A30 Barneveld
33. A1/A35 Knooppunt Azelo-Buren
34. A12/A15 Resen-Oudbroeken (VIA15)
35. A28 Amersfoort-Hoogeveen
36. A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven
37. Verstedelijkingsstrategie regio Zwolle en gebiedsgericht MIRT Onderzoek bereikbaarheid Zwolle e.o
38. N35 Nijverdal-Wierden
39. N35 Wijthmen-Nijverdal
40. N50 Kampen-Kampen-Zuid
41. Tijdelijke tolheffing A12/A15 Resen-Oudbroeken (VIA15)
42. A7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2
43. N33 Zuidbroek-Appingedam

Spoorwegen en Openbaar Vervoer

1. Amsterdam Bay Area (valt onder SBaB programma)
2. Amsterdam CS, Cuyperhal
3. Multimodale knoop Schiphol
4. Ombouw Amstelveerlijn (hoogwaardige tramverbinding)
5. OV en Wonen in de regio Utrecht (valt onder U Ned programma)
6. PHS Alkmaar - Amsterdam
7. PHS Amsterdam
8. Zuidwestkant Amsterdam-Schiphol-Hoofddorp (valt onder SBaB programma)
9. Calandbrug (Theemswegtrace)
10. CID Binckhorst (valt onder MoVe programma)
11. Emplacement Den Haag Centraal
12. HOV-Net Zuid-Holland Noord
13. PHS Rijswijk Rotterdam
14. Sloelijn + Geluidsmaatregelen Zeeuwse Lijn
15. Spooransluitingen Tweede Maasvlakte

16. Breda Centraal (t.b.v. Nieuw Sleutelproject)
17. Hub 's-Hertogenbosch
18. Maaslijn
19. PHS Meteren Boxtel
20. Toekomstvast Spoor Zuidoost-NL (valt onder SmartwayZ.NL programma)
21. Goederenroute Elst-Deventer-Twente (NaNOV)
22. PHS Ede
23. PHS Nijmegen
24. PHS Spooromgeving Geldermalsen
25. Quicksan Decentraal Spoor: Oost-Nederland
26. Traject Oost
27. Zwolle-Herfte
28. Regiospecifiek Pakket (RSP) Zuiderzeelijn
29. Sporendriehoek Noord-Nederland

Vaanwegen

1. Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Amsterdam-Lemmer
2. De Zaan (Wilhelminasluis)
3. Lichtenen Buitenhaven IJmuiden en Energiehaven
4. Vaanweg IJsselmeer-Meppel
5. Verbeteren vaargeul IJsselmeer (Amsterdam-Lemmer)
6. Zeetoeegang IJmond
7. Capaciteit Volkeraksluizen
8. Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Beneden-Lek
9. Corridor Rotterdam - Antwerpen (CRA)
10. Nieuwe sluis Terneuzen
11. Project Mainportontwikkeling Rotterdam
12. Verkeerssituatie Splitsing Hollandsch Diep-Dordtsche Kil
13. Maasroute, modernisering fase 2
14. Onderzoek Sluis Grave
15. Wilhelminakanaal Sluis 2
16. Bovenloop IJssel (IJsselkop tot Zutphen)
17. Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen IJssel
18. Toekomstvisie Waal (Lobith en Haafthen)
19. Twentekanaal, verruiming (fase 2)
20. Sluis Kornwerderzand
21. Vaanweg Lemmer-Delfzijl, fase 2

Water

1. Afsluitdijk
2. Dijkversterking Marken
3. Markermeer-IJmeer
4. Noord Hollandse Markermeer kust
5. Oostvaardersoever
6. Reevesluis
7. Wieringerhoek
8. Besluit beheer Haringvlietssluisen
9. Getij Grevelingen
10. Vooroeververdediging en Herstel Steenbekledingen Oosterschelde en Westerschelde
11. Gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum
12. Grensmaas
13. Lob van Gennep
14. Meanderende Maas
15. Oeffelt
16. Zandmaas
17. Haven Werkendam
18. Havikenwaard-Fraterwaard-Olburgerwaard
19. IJsseldelta fase 2
20. Kribverlaging Pannerdensch Kanaal
21. Rivierklimaatpark IJsselpoort
22. Buitendijkse Silbsedimentatie Eems-Dollard
23. Ecologische Waterkwaliteit Friese IJsselmeer kust
24. Eemzijk en Grootte Polder
25. Koehool-Lauwersmeer
26. Lauwersmeer-Vierhuizenrgat

Legenda

- Fase**
- Onderzoek
 - Verbanning
 - Planvorming studies
 - Aanleg
- Modaliteit**
- Spoorwegen en openbaar vervoer
 - Vaanwegen
 - Water
 - Wegen



Nationaal Projectenkaart Hoofdwegen

Op deze kaart staan alle lopende projecten weergegeven van de modaliteit Hoofdwegen, met uitzondering van de nationale projecten.

1. A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere
2. A10 Knooppunten Nieuwe Meer en Amstel
3. A27 Almere Haven - Knooppunt Eemnes (valt onder SBaB programma)
4. A27/A12 Ring Utrecht
5. A28/A1 Knooppunt Hoevelaken
6. A6 Almere Oostvaarders-Lelystad
7. A7/A8 Amsterdam-Hoorn
8. A9 Rottepolderplein (valt onder SBaB programma)
9. Noordelijke Randweg Utrecht (NRU)
10. ZuidasDok
11. Zuidwestkant Amsterdam-Schiphol-Hoofddorp (valt onder SBaB programma)
12. A4 Burgerveen-N14
13. A4 Haaglanden-N14
14. A15 Papendrecht-Gorinchem (valt onder GVC programma)
15. A15 Papendrecht-Sliedrecht
16. A16 Rotterdam
17. A20 Nieuwerkerk aan den IJssel-Gouda
18. A24 Blankenburgverbinding
19. Oeververbindingen Rotterdam (valt onder MoVe programma)
20. Rijnlandroute
21. Tijdelijke tolheffing A24 Blankenburgverbinding
22. A2 Deil-'s Hertogenbosch-Vught
23. A2 Het Vonderen-Kerensheide
24. A27 Houten-Hooipolder
25. A58 Tilburg-Breda (valt onder SmartwayZ.NL programma)
26. A67 Leenderheide-Geldrop (valt onder SmartwayZ.NL programma)
27. A67/A73 knooppunt Zaarderheiken
28. InnoVA58 (valt onder SmartwayZ.NL programma)
29. MIRT Onderzoek Netwerkstrategie HWN/OWN Brainport Eindhoven (valt onder SmartwayZ.NL programma)
30. N65 Vught-Haaren
31. A1 Apeldoorn-Azelo
32. A1/A30 Barneveld
33. A1/A35 Knooppunt Azelo-Buren
34. A12/A15 Ressen-Oudbroeken (Via15)
35. A28 Amersfoort-Hoogeveen
36. A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven
37. Verstedelijkingsstrategie regio Zwolle en gebiedsgericht MIRT Onderzoek bereikbaarheid Zwolle e.o
38. N35 Nijverdal-Wierden
39. N35 Wijthmen-Nijverdal
40. N50 Kampen-Kampen-Zuid
41. Tijdelijke tolheffing A12/A15 Ressen-Oudbroeken (Via15)
42. A7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2
43. N33 Zuidbroek-Appingedam



Nationaal Projectenkaart Spoorwegen en Openbaar Vervoer

Op deze kaart staan alle lopende projecten weergegeven van de modaliteit Spoorwegen en Openbaar Vervoer, met uitzondering van de nationale projecten.

1. Amsterdam Bay Area (valt onder SBaB programma)
2. Amsterdam CS, Cuypershals
3. Multimodale knoop Schiphol
4. Ombouw Amstelvenlijn (hoogwaardige tramverbinding)
5. OV en Wonen in de regio Utrecht (valt onder U Ned programma)
6. PHS Alkmaar - Amsterdam
7. PHS Amsterdam
8. Zuidwestkant Amsterdam-Schiphol-Hoofddorp (valt onder SBaB programma)
9. Calandbrug (Theemswegtrace)
10. CID Binckhorst (valt onder MoVe programma)
11. Emplacement Den Haag Centraal
12. HOV-Net Zuid-Holland Noord
13. PHS Rijswijk Rotterdam
14. Sloelijn + Geluidsmaatregelen Zeeuwse Lijn
15. Spooransluitingen Tweede Maasvlakte
16. Breda Centraal (t.b.v. Nieuw Sleutelproject)
17. Hub 's-Hertogenbosch
18. Maaslijn
19. PHS Meteren Boxtel
20. Toekomstvast Spoor Zuidoost-NL (valt onder SmartwayZ.NL programma)
21. Goederenroute Elst-Deventer-Twente (NaNOV)
22. PHS Ede
23. PHS Nijmegen
24. PHS Spooromgeving Geldermalsen
25. Quickscan Decentraal Spoor: Oost-Nederland
26. Traject Oost
27. Zwolle-Herfte
28. Regiospecifiek Pakket (RSP) Zuiderzeelijn
29. Sporendriehoek Noord-Nederland



Nationaal Projectenkaart Vaarwegen

Op deze kaart staan alle lopende projecten weergegeven van de modaliteit Vaarwegen, met uitzondering van de nationale projecten.

1. Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Amsterdam-Lemmer
2. De Zaan (Wilhelminasluis)
3. Lichtenen Buitenhaven IJmuiden en Energiehaven
4. Vaarweg IJsselmeer-Meppel
5. Verbeteren vaargeul IJsselmeer (Amsterdam-Lemmer)
6. Zeetoeegang IJmond
7. Capaciteit Volkeraksluizen
8. Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Beneden-Lek
9. Corridor Rotterdam – Antwerpen (CRA)
10. Nieuwe sluis Terneuzen
11. Project Mainportontwikkeling Rotterdam
12. Verkeerssituatie Splitsing Hollandsch Diep-Dordtsche Kil
13. Maasroute, modernisering fase 2
14. Onderzoek Sluis Grave
15. Wilhelminakanaal Sluis 2
16. Bovenloop IJssel (IJsselkop tot Zutphen)
17. Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen IJssel
18. Toekomstvisie Waal (Lobith en Haafthen)
19. Twentekanalen, verruiming (fase 2)
20. Sluis Kornwerderzand
21. Vaarweg Lemmer-Delfzijl, fase 2



Nationaal Projectenkaart Water

Op deze kaart staan alle lopende projecten weergegeven van de modaliteit Water(veiligheid), met uitzondering van de nationale projecten.

1. Afsluitdijk
2. Dijkversterking Marken
3. Markermeer-IJmeer
4. Noord Hollandse Markermeerkust
5. Oostvaardersoevers
6. Reevesluis
7. Wieringerhoek
8. Besluit beheer Haringvlietsluizen
9. Getij Grevelingen
10. Vooroeververdediging en Herstel Steenbekledingen Oosterschelde en Westerschelde
11. Gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum
12. Grensmaas
13. Lob van Gennep
14. Meanderende Maas
15. Oeffelt
16. Zandmaas
17. Haven Werkendam
18. Havikerwaard-Fraterwaard-Olburgerwaard
19. IJsseldelta fase 2
20. Kribverlaging Pannerdensch Kanaal
21. Rivierklimaatpark IJsselpoort
22. Buitendijkse Slibsedimentatie Eems-Dollard
23. Ecologische Waterkwaliteit Friese IJsselmeerkust
24. Eemszijl en Grootte Polder
25. Koehool-Lauwersmeer
26. Lauwersmeer-Vierhuizergat





Nationaal File top 50

Op verzoek van de Tweede Kamer (TK 31305, nr. 115) wordt sinds 2009 in het MIRT Overzicht de meest recente File Top 50 weergegeven. Het ministerie van IenW werkt aan het oplossen van deze en andere fileknelpunten uit de Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA, voorheen NMCA). Hiermee wordt prioriteit gegeven aan de grootste knelpunten zoals is verzocht in de motie-Sharpe (TK 32123, nr. 123) en zoals is verzocht in de motie-Dijkstra door in asfalt te blijven investeren en daarbij de voormalig genoemde NMCA als uitgangspunt te nemen (TK 34775, nr. 19).

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. Behalve in de wegenprojecten die in dit MIRT Overzicht zijn opgenomen, investeert het ministerie van IenW in korte termijnmaatregelen en innovatieve verkeersmaatregelen.

De File Top 50 heeft Rijkswaterstaat samengesteld op basis van filegegevens van mei 2020 tot en met april 2021. Rijkswaterstaat berekent de File Top 50 aan de hand van de zogenaamde filezwaarte: de filelengte in kilometers maal het aantal minuten dat de file er staat. Naast Rijkswaterstaat publiceren andere organisaties ranglijsten van de zwaarste knelpunten in 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.

Nationaal File top 50

- A20 Hoek van Holland - Gouda**
tussen Rotterdam-Crooswijk en Terbregseplein
- A1 Amsterdam - Apeldoorn**
tussen Hoevelaken en Barneveld
- A4 Den Haag - Rotterdam**
tussen Ketheltunnel en Kethelplein
- A20 Gouda - Hoek van Holland**
tussen Moordrecht en Nieuwerkerk Aan Den IJssel
- A16 Breda - Rotterdam**
tussen Rotterdam-Prins Alexander en Terbregseplein
- A4 Den Haag - Rotterdam**
tussen Pernis en Benelux
- A16 Rotterdam - Breda**
tussen Rotterdam-Feijenoord en Ridderkerk-Noord
- A20 Gouda - Hoek van Holland**
tussen Rotterdam-Crooswijk en Rotterdam-Noord
- A1 Apeldoorn - Hengelo**
tussen Voorst en Twello
- A1 Apeldoorn - Amsterdam**
voor Hoevelaken
- A20 Hoek van Holland - Gouda**
tussen Nieuwerkerk Aan Den IJssel en Moordrecht
- A12 Arnhem - Oberhausen**
tussen Westervoort en Duiven
- A1 Apeldoorn - Hengelo**
tussen IJsselbrug en Deventer
- A15 Ridderkerk - Gorinchem**
voor Gorinchem
- A12 Oberhausen - Arnhem**
tussen Zevenaar en Duiven
- A58 Tilburg - Eindhoven**
tussen Oirschot en Best
- A59 Zonzeel - 's-Hertogenbosch**
tussen Oosterhout en Raamsdonksveer
- A1 Hengelo - Apeldoorn**
tussen IJsselbrug en Twello
- A2 Eindhoven - Maastricht-Noord**
tussen Batadorp en De Hogt
- A15 Gorinchem - Ridderkerk**
tussen Sliedrecht-Oost en Sliedrecht-West
- A58 Tilburg - Eindhoven**
tussen Brug Over Het Wilhelminakanaal Hm 20.7 en Oirschot
- A27 Gorinchem - Breda**
tussen Industrieterrein Avelingen en Merwedeburg
- A28 Amersfoort - Utrecht**
tussen Utrecht-De Uithof en Rijsweerd
- A4 Den Haag - Amsterdam**
tussen Leidschendam en Zoeterwoude-Dorp
- A50 Oss - Arnhem**
tussen Renkum en Grijsoord
- A12 Oberhausen - Arnhem**
tussen Duiven en Westervoort
- A15 Ridderkerk - Gorinchem**
tussen Sliedrecht-West en Sliedrecht-Oost
- A1 Hengelo - Apeldoorn**
tussen Bathmen en Deventer-Oost
- A15 Gorinchem - Ridderkerk**
tussen Gorinchem en Hardinxveld-Giessendam
- A27 Utrecht - Gorinchem**
tussen Lexmond en Noordeloos
- A28 Amersfoort - Zwolle**
tussen Amersfoort-Vathorst en Nijkerk
- A12 Arnhem - Utrecht**
tussen Waterberg en Grijsoord
- A58 Breda - Tilburg**
tussen Bavel en Tilburg-Reeshof
- A6 Muiden - Lelystad**
tussen Almere-Oostvaarders en Lelystad
- A13 Rijswijk - Rotterdam**
tussen Overschie en Kleinpolderplein
- A15 Ridderkerk - Europoort**
tussen Botlekentunnel en Spijkenisse
- A15 Ridderkerk - Europoort**
tussen Rotterdam-Heijplaat en Benelux
- A58 Tilburg - Breda**
tussen Sint Annabosch en Ulvenhout
- N57 Rotterdam - Ouddorp**
tussen Brielle/Zwartewaal en Hellevoetsluis/Oudenhorn
- A12 Den Haag - Utrecht**
tussen Hoograven en Lunetten
- A4 Amsterdam - Den Haag**
tussen Limesaquaduct en Zoeterwoude-Rijndijk
- A16 Breda - Rotterdam**
tussen Drechtentunnel en Zwiindrecht
- A28 Amersfoort - Zwolle**
tussen Hoevelaken en Amersfoort-Vathorst
- A4 Den Haag - Rotterdam**
tussen Rijswijk-Plaspolder en Rijswijk
- A9 Amstelveen - Alkmaar**
tussen Wijkertunnel en Beverwijk-Oost
- A1 Amersfoort - Amsterdam**
tussen Vechtzicht en Muiden
- A16 Breda - Rotterdam**
tussen Dordtse Kil en 's-Gravendeel
- A4 Den Haag - Rotterdam**
tussen Rijswijk en Den Haag-Zuid
- A1 Hengelo - Apeldoorn**
tussen Deventer-Oost en Deventer
- A2 Maastricht-Noord - Eindhoven**
tussen De Hogt en Batadorp



Nationaal Transport- en investeringsbeleid van de EU in Nederland

Sinds januari 2014 heeft de Europese Unie een nieuw beleid voor het Trans-European Transport Network (TEN-T). De doelstelling van het beleid is om de van oorsprong nationale infrastructuurnetwerken aaneen te sluiten, knelpunten te verwijderen en technische barrières weg te nemen. In het nieuwe beleid is naast een uitgebreid netwerk ook een kernnetwerk vastgesteld, met negen multimodale TEN-T-corridors als belangrijkste vervoersaders. Nederland ligt aan drie van de negen kernnetwerkcorridors:

- Rhine-Alpine corridor (Rotterdam-Duisburg-Basel-Genua)
- North Sea-Baltic corridor (Randstad-Twente-Warschau-Baltische staten)
- North Sea-Mediterranean corridor (Ierland/Randstad-Brussel-Marseille)

Het Nederlandse transportnetwerk (weg, spoor, zee- en binnenvaart) maakt deel uit van het Europese netwerk van transportverbindingen. Nederland hecht grote waarde aan de ontwikkeling van dit Europese netwerk, omdat het de verbindingen zijn waarlangs grote hoeveelheden goederen uit onze zeehavens hun weg vinden naar de afzetgebieden in Europa. Ook garandeert het netwerk vlot internationaal vervoer van personen, wat in 2021 extra tot uiting komt in het Europese themajaar *the European Year of Rail*.

Het TEN-T-netwerk beslaat een groot deel van de hoofdverbindingen in Nederland. Ook belangrijke grensoverschrijdende verbindingen zijn onderdeel van het TEN-T. Het is bijna vanzelfsprekend dat ook veel MIRT-projecten werden en worden uitgevoerd op het TEN-T. Het ministerie van IenW, belangrijke stakeholders en meerdere Nederlandse provincies werken intensief samen met de Europese Commissie (EC) bij de ontwikkeling van dit TEN-T.

De EC heeft een aantal instrumenten om het netwerk tot ontwikkeling te brengen:

- In de TEN-T-verordening is het netwerk op kaarten vastgelegd.
- In de verordening is een brede waaier aan vereisten opgenomen voor infrastructuur, interoperabiliteit, digitalisering en alternatieve

brandstoffen. Het kernnetwerk moet daar in 2030 aan voldoen, en het uitgebreide netwerk in 2050.

- De Europese Commissie (EC) treedt coördinerend op en maakt daarbij gebruik van werkplannen voor de corridors. Deze worden opgesteld door corridorcoördinatoren in samenwerking met de betrokken lidstaten, regionale overheden en stakeholders.
- De Connecting Europe Facility (CEF) is de financieringsfaciliteit voor de netwerken van transport, militaire mobiliteit, digitale infrastructuur en energie. Voor de nieuwe programmaperiode 2021-2027 is daar een bedrag van € 33,7 mld. in opgenomen waarvan € 25,8 mld. voor de aanleg van het TEN-T.

De CEF is een populaire financieringsfaciliteit bij Nederlandse provincies, stakeholders (waaronder de zeehavens, binnenvaartsector en ProRail) en de nationale overheid. In de periode 2014-2020 vroegen meer dan 160 Nederlandse projecteigenaren subsidie aan. Aan 100 projecten met Nederlandse betrokkenheid werd een totaal van € 640 mln. toegewezen, hetgeen heeft bijgedragen aan een totaal van € 2 mld. aan investeringen. Enkele voorbeelden van de projecten die een financiële bijdrage kregen zijn:

Spoorvervoer

Calandspoorbrug/Theemswegtracé in Rotterdam

- Implementatie van ERTMS op treinen

Wegvervoer

Veilige truckparkeerplaatsen

- Elektrische bussen en laadinfrastructuur (Rotterdam, Amstelland, Haarlem-IJmond)

Binnenvaart en maritiem

Investeringen in Liquefied Natural Gas voor de scheepvaart

- Opwaardering van vaarwegen d.m.v. verhoging van sluis- en vaarwegcapaciteit (Gent-Terneuzen, Twentekanaal, Maasroute, IJmuiden)



Nationaal Transport- en investeringsbeleid van de EU in Nederland

Luchtvaart

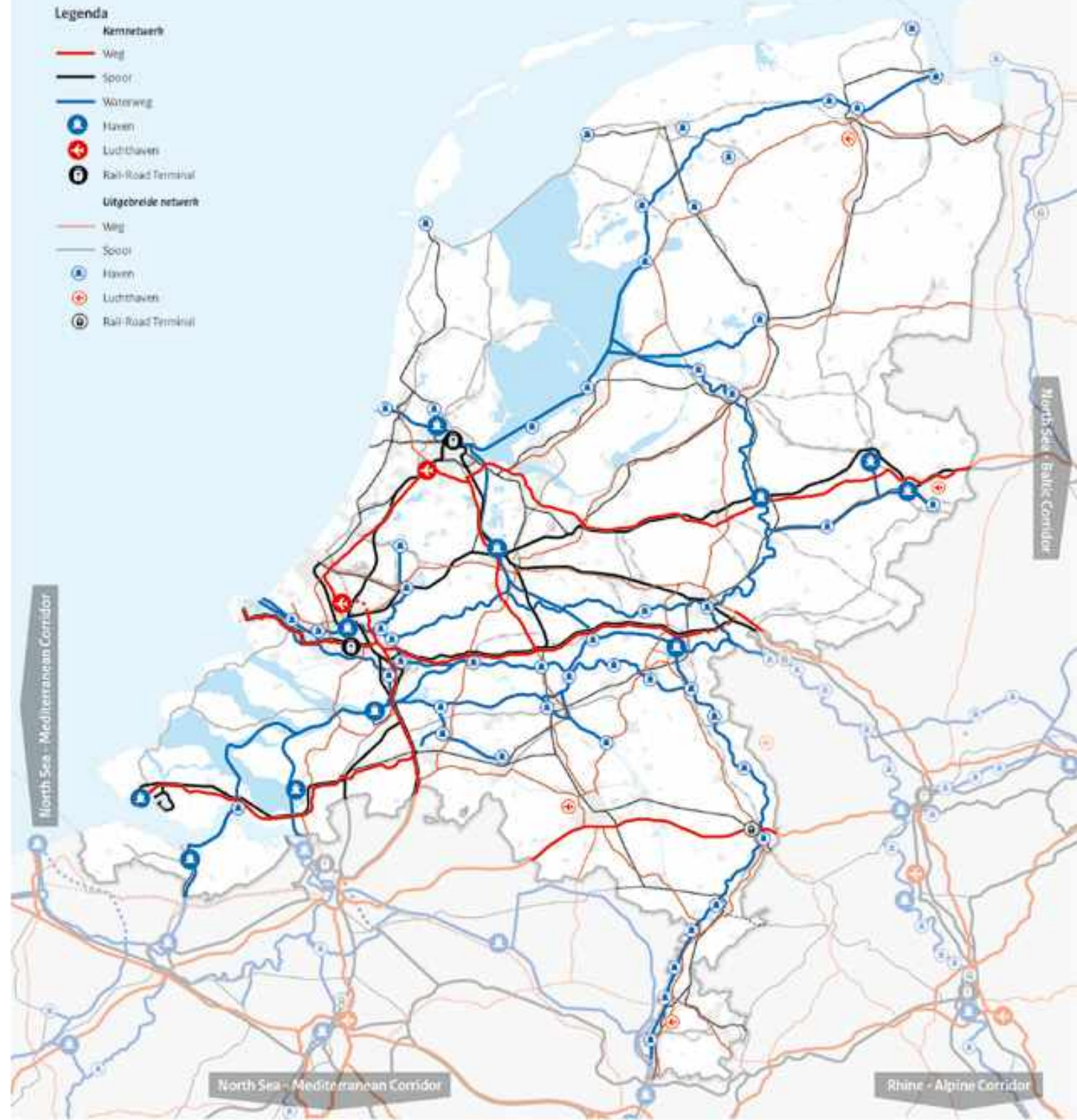
Nederlandse investeringen in het gezamenlijk Europese door implementatie van het programma SESAR (Single European Sky ATM Research)

Multimodaal

Verbetering van multimodale aansluitingen (Rotterdam en Moerdijk)

- Investering in fietsparkeersystemen bij meerdere grote treinstations

Op de website van de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland staat een overzicht van de projecten en wordt inzicht verschaft in het Nederlandse deel van het TEN-T-netwerk. Ook is hier informatie te vinden over de MIRT-projecten die sinds 2014 op het TEN-T-netwerk uitgevoerd worden. <https://ez.maps.arcgis.com/apps/MapSeries/index.html?appid=33b1acd65fa84a6593fc6332b20f0935>



Nationaal Projectenoverzicht



Hoofdwegen

Projecten: 7



Water

Projecten: 7



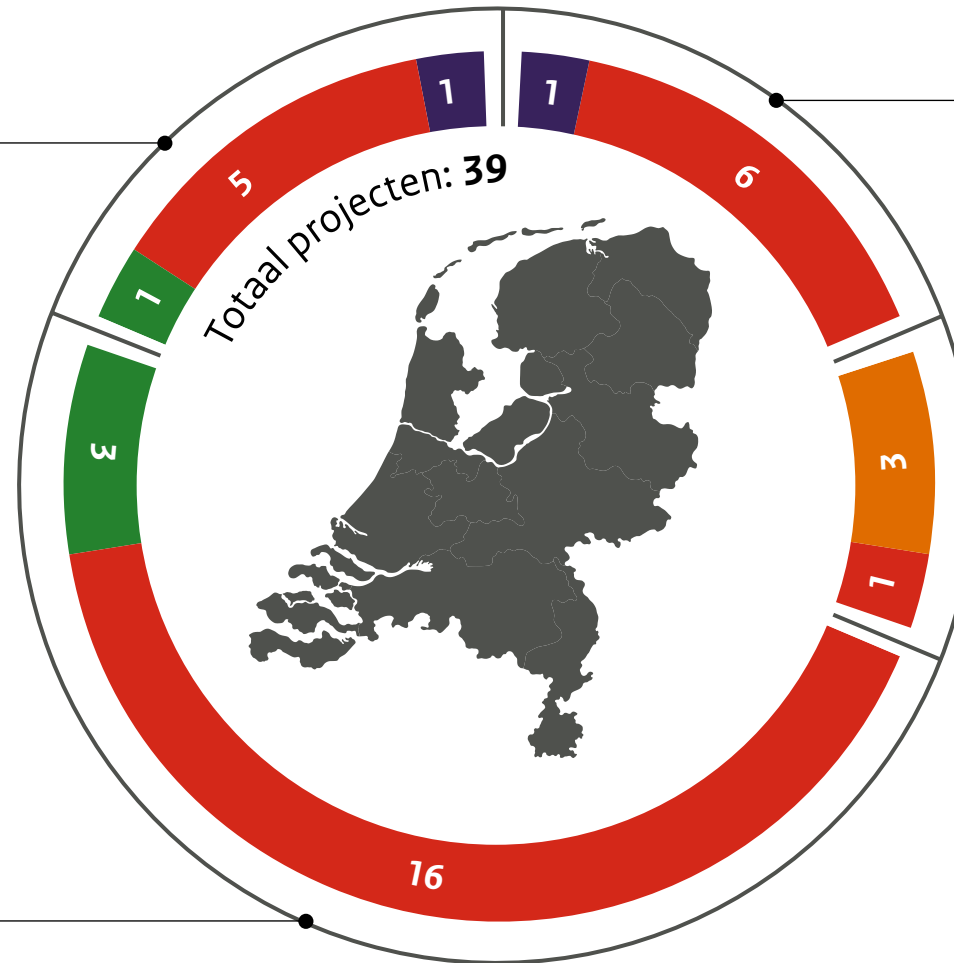
Aanvullende projecten

Projecten: 4



Spoorwegen

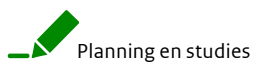
Projecten: 19



Onderzoek



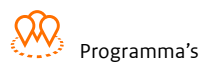
Verkenning



Planning en studies



Aanleg



Programma's



Programma Goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2022** ○ De Toekomstagenda 2030 Topcorridors is vastgesteld.
- 2019** ○ Het programma is nieuw opgenomen in het MIRT.
- 2017** ○ Het programma Goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost is gestart.
- 2017** ○ Het MIRT Onderzoek Goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost is opgeleverd.
- 2015** ○ Het MIRT Onderzoek Goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost is gestart.

Aanleiding en doel

Het eindrapport van het in 2017 afgeronde MIRT Onderzoek Goederencorridors Oost en Zuidoost heeft laten zien dat het goederenvervoer de ruggengraat is van de Nederlandse economie en de basis vormt van de positie van Nederland als handelsland. De komende decennia zal het optimaal en duurzaam organiseren van goederenvervoer één van de belangrijkste vraagstukken zijn voor zowel het logistieke en verladende bedrijfsleven als voor de overheden op de verschillende schaalniveaus (Rijk, provincies en gemeenten).

In 2017 is het Programma Goederenvervoercorridors (GVC) gestart, gericht op de corridors Oost en Zuidoost. Dit zijn de twee belangrijkste goederencorridors als verbinding tussen mainports en havens, knooppunten en achterland. Met de focus op de belangrijkste knooppunten, wegen, vaarwegen, spoorlijnen en buisleidingen op deze corridors is er de meeste kans op goed renderende investeringen.

In 2019 zijn drie handelingsperspectieven voor de corridorontwikkeling Oost en Zuidoost bepaald. In 2020 is de toekomstagenda Corridorontwikkeling 2030 vastgesteld. De ambitie voor de Goederenvervoercorridors is om in 2030 topcorridors te hebben, die de basis vormen voor de logistieke toppositie van Nederland. Deze topcorridors faciliteren een vlot, betrouwbaar, robuust, veilig en duurzaam transportsysteem. Zo dragen ze bij aan duurzame economische groei met tevreden gebruikers en een optimale leefkwaliteit en woonomgeving. Centraal in de goederenvervoer-corridors staan de ruimtelijk-economische ambities van overheden en bedrijven. De infrastructuur is ondersteunend om deze ambities mogelijk te maken.

Opbouw van het programma

In het Programma Goederenvervoercorridors werken Rijk, regionale overheden, het Havenbedrijf Rotterdam, de Topsector Logistiek, marktpartijen en kennisinstellingen samen. Het programma is georganiseerd rondom de vijf strategische pijlers uit de toekomstagenda 2030:



- Toekomstbestendige verbindingen tussen Mainport Rotterdam en het Europese achterland;
- (Inter)nationale multimodale bereikbaarheid van het knooppunten-netwerk;
- Duurzame ruimtelijk-economische ontwikkeling van strategische knooppunten;
- Verduurzaming van de Oost- en Zuidoost-Topcorridors;
- State of the art digitale voorzieningen.



Programma Goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost

(vervolg)

De corridorpartijen maken in het BO MIRT jaarlijks bestuurlijke afspraken over maatregelen en acties die zij gezamenlijk uitvoeren in het programma. De Toekomstagenda geeft hierbij voor de periode tot 2030 richting met een gezamenlijk en samenhangend toekomstperspectief voor vijf pijlers en een routekaart met de focus voor de samenwerking en gezamenlijke investeringen op de korte (tot 2025), middellange (2025-2030) en lange termijn (na 2030). De maatregelen en acties waarover afspraken worden gemaakt in het BO MIRT, worden opgenomen in het uitvoeringsplan dat jaarlijks kan worden geactualiseerd. Iedere corridorpartij voert één of meerdere acties uit namens alle corridorpartijen, vanuit een integrale, multimodale en gezamenlijke goederencorridorbenadering.

Planning

Het betreft een doorlopend programma. Planningen voor de geprioriteerde deelprojecten die onderdeel vormen van het programma zijn in de tabel in dit blad opgenomen. De geprioriteerde deelprojecten die momenteel worden opgepakt, zijn in de tabel van dit blad weer-gegeven en maken onderdeel uit van het jaarlijkse uitvoeringsplan.

MIRT-projecten onder dit programma

Onderdeel van het MIRT Programma Goederenvervoercorridors is de MIRT Verkenning A15 Papendrecht-Gorinchem. Dit project staat op een apart MIRT-blad: A15 Papendrecht-Gorinchem.

Betrokken partijen

De betrokken corridorpartijen zijn het ministerie van IenW, de provincies Gelderland, Limburg, Noord-Brabant en Zuid-Holland en het Havenbedrijf Rotterdam (mede namens de Topsector Logistiek).

Financiën

Vanuit het ministerie van IenW, de vier provincies en het Havenbedrijf Rotterdam wordt ieder jaar budget beschikbaar gesteld voor generieke programma-activiteiten. Voor ieder deelproject maken corridorpartijen afspraken rondom doelstellingen voor onder andere onderzoeken, het uitwerken van vervolgstappen, de organisatie van inhoudelijke expertise en de bekostiging van de benoemde deelprojecten. Het Rijk stelt € 675 mln. ter beschikking voor een brede MIRT Verkenning A15. Dit is een onderdeel van de Goederencorridor Oost. De provincie Zuid-Holland draagt € 30 mln. bij.

De corridorpartijen maken in het BO MIRT jaarlijks bestuurlijke afspraken over maatregelen en acties die zij gezamenlijk uitvoeren in het programma. De Toekomstagenda geeft hierbij voor de periode tot 2030 richting met een gezamenlijk en samenhangend toekomstperspectief voor vijf pijlers en een routekaart met de focus voor de samenwerking en gezamenlijke investeringen op de korte (tot 2025), middellange (2025-2030) en lange termijn (na 2030). De maatregelen en acties waarover afspraken worden gemaakt in het BO MIRT, worden opgenomen in het uitvoeringsplan dat jaarlijks kan worden geactualiseerd. Iedere corridorpartij voert één of meerdere acties uit namens alle corridorpartijen, vanuit een integrale, multimodale en gezamenlijke goederencorridorbenadering.



Programma Goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost

(vervolg)

Overzicht deelprojecten

Strategische pijler	Deelprojecten
Toekomstbestendige verbindingen tussen Mainport Rotterdam en het Europese achterland	Robuuste vaarwegen
	MIRT Verkenning A15 Papendrecht-Gorinchem
	Truckparkings
	Verkenning 740 meter lange treinen
	Spoorgoederenknoop Venlo
(Inter)nationale multimodale bereikbaarheid van het knooppuntennetwerk	Buisleidingen
	Integrale ketenaanpak Haven Rotterdam
	Kademuren
	Last mile spoor
Duurzame ruimtelijk-economische ontwikkeling van strategische knooppunten	Afslag 38 knooppunt Nijmegen
	Ruimtelijke economische sturing bedrijventerreinen
	Railterminal Gelderland
Verduurzaming van de Oost- en Zuidoost-Topcorridors	Pilots bovengemiddelde knooppunten - bedrijventerreinen
	Clean Energy Hubs
	Modal shift aanpak
	Walstroom ligplaatsen
	Zero Emissie Services
	Verslogistiek
State of the art digitale voorzieningen	Afvalstromen van weg naar water
	Digitalisering



Programma Fiets

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2020 ○ Het project is vanaf 2018 opgenomen in het MIRT.

Aanleiding en doel

Nederland ziet zich gesteld voor een groot aantal maatschappelijke opgaven op het gebied van economie, woningbouw en verstedelijking, bereikbaarheid, gezondheid, veiligheid, klimaat en duurzaamheid en leefbaarheid. Groeiend fietsgebruik draagt mede bij aan het oplossen van deze urgente maatschappelijke opgaven. Het goed en veilig geleiden van deze groei en de bijkomende uitdagingen op het gebied van verkeersveiligheid en het toenemende ruimtebeslag vergt structurele en langjarige investeringen in fietsinfrastructuur. Investerings in fietsinfrastructuur zijn snel uit te voeren, zeer kosteneffectief en de maatschappelijke baten zijn hoger dan de kosten. De COVID-19-pandemie onderstreept het belang van een goede gezondheid. Voldoende beweging, ook per fiets, draagt bij aan de gezondheid. Tijdens de pandemie zijn mensen meer gebruik gaan maken van de fiets. Hoewel de meeste mensen verwachten na de pandemie weer terug te gaan naar het oude gedrag, blijkt dat ongeveer een kwart verwacht meer te blijven fietsen (en te lopen). De verwachting is dat, met name in de stedelijke gebieden, de groei de komende jaren doorzet.

Ambities

Tijdens de Bestuurlijke Overleggen MIRT van november 2020 hebben Rijk en regio afgesproken om in 2021 tot een Nationaal Toekomstbeeld Fiets (NTF) te komen. Het NTF brengt landsdekkend de opgave voor fietsinfrastructuur in beeld en is opgebouwd uit de 'optelsom' van (de eerste contouren van) regionale Fietsnetwerkplannen. De ambitie is de fiets als volwaardige modaliteit en effectieve oplossing in te zetten voor de nationale opgaven op gebied van woningbouw en verstedelijking, bereikbaarheid, gezondheid, veiligheid, klimaat, duurzaamheid en leefbaarheid. Beoogd wordt een landelijk dekkend netwerk van fietsinfrastructuur te realiseren dat een effectief en vanzelfsprekend alternatief vormt naast de netwerken voor wegen en spoor.

Als tussenstap is afgesproken in maart 2021 de opgave op hoofdlijnen te schetsen. Op 8 maart 2021 is het NTF op hoofdlijnen publiekelijk gelanceerd en naar de Tweede Kamer gestuurd. Het NTF op hoofdlijnen



is een eerste inventarisatie vanuit provincies, vervoerregio's en gemeenten en schetst de contouren van de omvang van de Nederlandse fietsinfrastructuurkansen. Er is nog een aantal vervolgstappen en keuzes te maken, op weg naar het definitieve NTF en een meer concrete uitvoeringsagenda. Deze stappen worden in 2021 in een gezamenlijk proces verder uitgewerkt. Nieuwe investeringsbeslissingen zijn uiteraard aan een nieuw kabinet.



Programma Fiets

(vervolg)

Doel van het Nationaal Toekomstbeeld Fiets is het groeiende aantal fietsers veilig de ruimte te geven. En meer mensen te stimuleren de fiets te pakken naar het werk. In het NTF staan daarom drie thema's centraal:

1. Vlot en veilig doorfietsen

Een landelijk dekkend netwerk van hoofdfietsroutes waarop vlot en veilig doorgefietst kan worden. Het zijn de hoofdfietsroutes in stad en regio, binnen en buiten de bebouwde kom waarmee snel op werk, school, station of andere belangrijke bestemmingen gekomen kan worden.

2. Moeiteloos en veilig je fiets stallen

Op knooppunten, in binnensteden en andere drukke plekken waar veel extra huizen (bij)gebouwd worden. Zodat de fiets makkelijk onderdeel wordt van de reis.

3. Benutten van de potentie

Iedereen die fietst, draagt bij aan de betere doorstroming op de weg, en minder drukte in het OV. Gezien de grote mobiliteitsopgave waar Nederland voor staat, is flankerend beleid, gericht op het benutten van de potentie van de fiets, van belang. Daarom wordt bijvoorbeeld ingezet op meer fietsers, het fietsen van langere afstanden aantrekkelijker maken en langer doortrappen.

Het belang van de fiets wordt in verschillende beleidsvisies onderschreven. In de 2e Etappe Schaalsprong Fiets van Tour de Force is de ambitie benoemd om te komen tot meer en veiliger fietsgebruik in Nederland: 20% meer fietskilometers in 2027 (t.o.v. 2017). Dit wordt ook erkend in de nationale Mobiliteitsvisie 2040 die stelt dat de (elektrische) fiets een goedkope, gezonde en duurzame modaliteit is voor afstanden tot 15 kilometer en daarnaast een belangrijke schakel in de ketenreis.

Het NTF op hoofdlijnen is tot stand gebracht vanuit Tour de Force. Dit is een in 2015 opgerichte samenwerking tussen overheden, marktpartijen, maatschappelijke organisaties, kennisinstituten en platforms die zich inzetten voor een sterker fietsbeleid in Nederland. Omdat fietsinfrastructuur geen maatschappelijke waarde heeft zonder fietsers die er gebruik van maken, is ook fietsstimulering als thema in het NTF opgenomen.

Financiën

Het kabinet-Rutte III heeft € 100 mln. uitgetrokken voor versnelde aanleg van fietsroutes en het innoveren en vergroten van de stallingsmogelijkheden bij ov-knooppunten. Uit het Klimaatakkoord vloeit nog eens € 75 mln. voor cofinanciering van fietsparkeerplekken bij stations en innovaties op dit terrein. De fiets is een volwaardig alternatief voor andere modaliteiten en maakt daarom integraal onderdeel uit van de Bestuurlijke Overleggen MIRT. Voor alle snelfietsroutes zijn via de Bestuurlijke Overleggen MIRT definitieve afspraken gemaakt. Eind 2019 zijn verdere afspraken gemaakt over de inzet van het resterende geld uit het regeerakkoord voor fietsparkeren bij ov-knooppunten. Deze worden de komende jaren gerealiseerd en met innovatieve maatregelen worden de stallingen steeds beter benut om te voorzien in de stijgende vraag naar parkeerbehoefte. De € 100 mln. uit het Regeerakkoord is verdeeld in € 26 mln. voor routes en € 74 mln. voor stallingen, op basis van 60% cofinanciering door de regio. De besteding van de middelen voor fietsparkeren (Impuls Fiets) worden toegelicht in het MIRT-blad Fietsparkeren bij stations.

WW

De Vereniging van Nederlandse Gemeenten, Interprovinciaal Overleg, vervoerregio's en Rijk werken in de Tour de Force samen met marktpartijen, maatschappelijke organisaties, kennisinstituten en samenwerkingsverbanden die verantwoordelijk en betrokken zijn bij het fietsbeleid in Nederland.



Programma Fiets

(vervolg)





Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2022 ○ Het programma is nieuw opgenomen in het MIRT.

Programma Integraal Riviermanagement (IRM)

Aanleiding en doel

Het Programma Integraal Riviermanagement (IRM) richt zich op de opgaven en kansen in het rivierengebied in de periode tot 2050, met een doorkijk naar 2100. Om doordachte keuzes te kunnen maken voor maatregelen in het rivierengebied, wordt een integrale visie op het rivierengebied ontwikkeld. In de visie worden vanuit de verschillende functies van de rivier – zoals scheepvaart, natuur en ecologische waterkwaliteit, zoetwaterbeschikbaarheid en inname voor drinkwatervoorziening, ruimtelijke economische ontwikkeling en hoogwaterveiligheid – en bijbehorende doelen keuzes gemaakt over de toekomstige afvoer- en bergingscapaciteit en bodemligging van de rivieren.

De integrale visie wordt vastgelegd in een Programma onder de Omgevingswet. Hierin krijgen de te maken beleidskeuzes een plek. Daarnaast worden in het Programma onder de Omgevingswet IRM maatregelen benoemd die invulling geven aan ambities die volgen uit deze beleidskeuzes. Het gaat niet om op zichzelf staande maatregelen, maar maatregelen die onderdeel uitmaken van een logisch geheel en een na te streven eindbeeld, passend bij het gedrag van de rivier, rekening houdend met en recht doend aan de diverse rivierfuncties.

Opbouw van het programma en planning

Om te kunnen komen tot het programma onder de Omgevingswet IRM is een planproces gestart. Onderstaand schema geeft een overzicht van de verschillende producten (bouwstenen) die in het kader van het planproces worden opgesteld.

Ter voorbereiding op de keuze voor het voorkeursalternatief worden kansrijke alternatieven samengesteld (NKA). Bij de samenstelling van de alternatieven wordt gebruikgemaakt van het Beeld op de Rivieren (BoR), de Systeembeschouwing en de Notitie Realistische Beleidsopties (NRB). De effecten van de alternatieven worden onderzocht en gerapporteerd in het plan-MER en de MKBA. Mede op basis van de informatie uit deze rapporten wordt een Voorkeursalternatief (VKA) bepaald. Het Voorkeursalternatief (VKA) wordt, samen met de Werkwijze die momenteel voor IRM wordt ontwikkeld, vastgelegd



in een Programma onder de Omgevingswet (POW). In 2023 zal deze naar verwachting gereed zijn.

MIRT-projecten onder dit programma

In het BO MIRT van november 2020 zijn 9 pilotprojecten voor IRM langs Rijn en Maas aangewezen. In de pilotprojecten worden integrale oplossingen onderzocht voor lokale, al dan niet sectorale vraagstukken of worden ontwikkelkansen geïdentificeerd. De kansen en dilemma's die lokaal worden ervaren kunnen van betekenis zijn voor de keuzes die zich op het schaalniveau van de rivieren aandienen. De pilots voeden zo het bouwen van de alternatieven voor het Programma IRM.

De pilots worden op hun beurt gevoed met de systeemkennis van het programma IRM. De aangewezen pilots zijn:

- Maasoevers Maastricht
- Verlagen Dam Lateraalkanaal nabij Roermond
- Samenwerkende uitwerking ten noorden van Venlo
- Alem en fort Sint Andries
- Afweging doorstroombaar maken landhoofd Gelderse zijde Az
- Hoogwaterveiligheid 's-Hertogenbosch, Crèvecoeur
- Werkendam
- Havikerwaard, Fraterwaard en Olburgerwaard
- Dijkverlegging Paddenpol

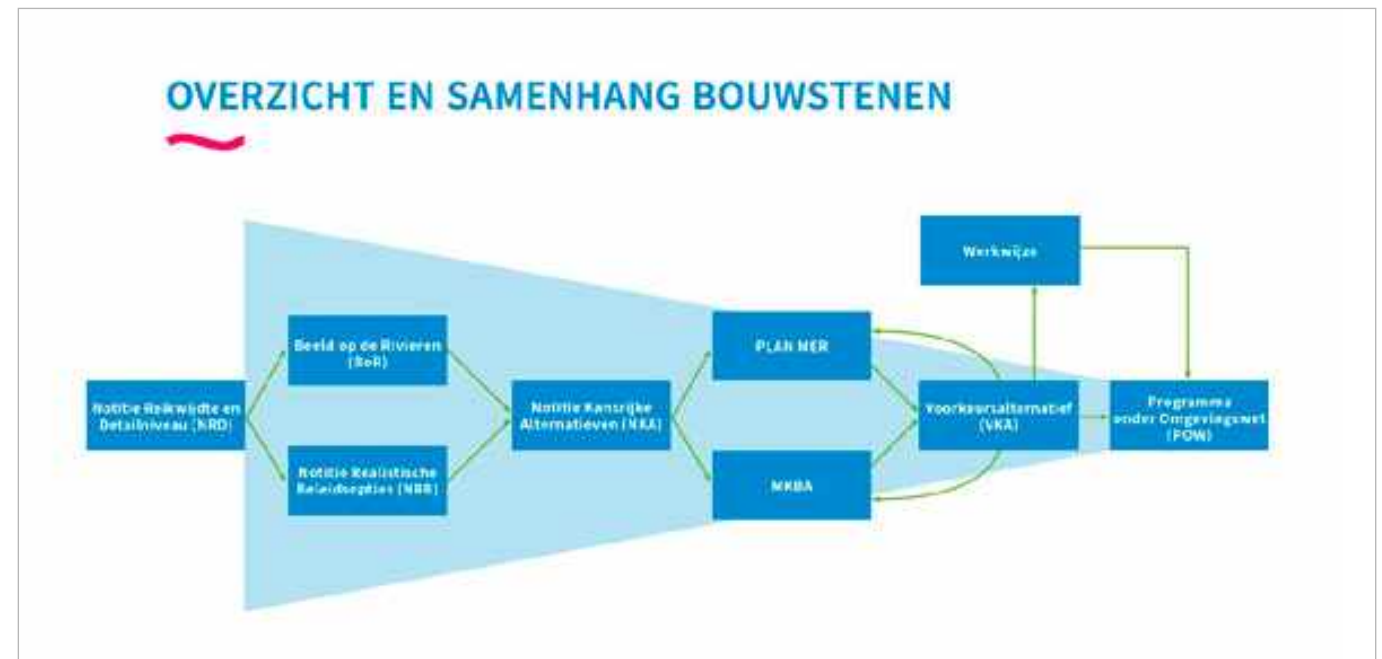


Programma Integraal Riviermanagement (IRM)

(vervolg)

Betrokken partijen

Rijk en regio werken samen met maatschappelijke organisaties, andere belangenorganisaties en kennisinstellingen samen aan het Programma Integraal Riviermanagement. Meer informatie over het Programma Integraal Riviermanagement is te vinden op www.bouwplaatsirm.nl.





Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2021 ○ Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Investeringsimpuls Verkeersveiligheid

Opgave

Na decennia van dalende cijfers op de Nederlandse wegen stijgt het aantal verkeersdoden weer licht, terwijl het aantal verkeersgewonden al jaren toeneemt. Op gemeentelijke en provinciale wegen vallen veruit de meeste slachtoffers (85%).

Oplossing

Een extra impuls om de verkeersveiligheid op het onderliggend wegennet te verbeteren.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

De investeringsimpuls verkeersveiligheid draagt bij aan een het verkeersveiliger maken van de infrastructuur, één van de thema's van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV). Ambitie van het SPV is o verkeersslachtoffers in 2050.

Planning

De cofinanciering vanuit het Rijk wordt via verschillende tranches ingezet. Eind 2020 is de eerste tranche verstrekt. Meer dan 200 provincies, gemeenten en waterschappen hebben een rijksbijdrage van maximaal 50% ontvangen voor maatregelen die de verkeersveiligheid verbeteren, zoals de ontwikkeling van vrijliggende fietspaden, het verbreden van fietspaden, de ontwikkeling van veilige oversteekplaatsen en het inrichten van schoolzones. In totaal gaat het om een rijksbijdrage van € 165 mln.

In 2022 wordt nadere invulling gegeven aan de investeringsimpuls verkeersveiligheid, in het bijzonder aan de € 50 mln. die is gereserveerd voor innovatie op het gebied van verkeersveiligheid.

Politiek en bestuurlijk

Tijdens het Bestuurlijk Overleg (BO) Verkeersveiligheid op 11 december 2019 hebben Rijk en vertegenwoordigers van het Interprovinciaal Overleg (IPO), de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG), de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) en de Vervoersregio Amsterdam (VRA) de handen ineen geslagen om een extra impuls te geven aan het verbeteren van de verkeersveiligheid. Het Rijk heeft hier



voor de komende tien jaar een investeringsbedrag van € 500 mln. vrijgemaakt. Het Rijk draagt voor maximaal 50% bij aan projecten om de meest verkeersonveilige locaties en grootste risico's op provinciale en gemeentelijke wegen aan te pakken.

Financiën

Het Rijk heeft tot 2030 € 500 mln. beschikbaar voor de investeringsimpuls verkeersveiligheid. Dit geld wordt in verschillende tranches ingezet. In 2020 heeft het Rijk 165 mln. bijgedragen (cofinanciering) aan verkeersveiligheidsmaatregelen op het onderliggend wegennet. Binnen de investeringsimpuls is € 50 mln. gereserveerd voor innovatie op het gebied van verkeersveiligheid.



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2022** In 2021 zijn meerdere projecten uit het programma gestart, deze hebben een eigen MIRT-blad gekregen. De ministers hebben de Tweede Kamer op 4 november 2020 nader geïnformeerd over aanvullende projecten waarvoor in de tweede tranche middelen zijn gereserveerd.
- 2021** In 2020 en 2021 wordt gewerkt aan start- en voorkeursbeslissingen voor verschillende projecten. Daar waar een startbeslissing is genomen krijgen de projecten een eigen MIRT-blad. Op 8 november 2019 is de Tweede Kamer geïnformeerd over de projecten waarvoor in de tweede tranche middelen zijn gereserveerd.
- 2020** Dit programma is nieuw opgenomen in het MIRT.

Programmatische Aanpak Grote Wateren

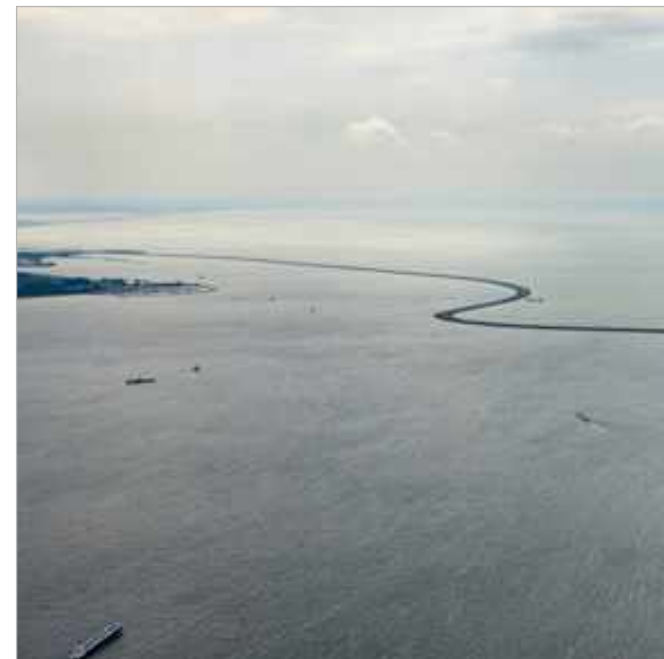
Aanleiding en doel

Grote waterstaatkundige ingrepen als dijken, dammen, vaargeulverruiming, inpolderingen en peilbeheer hebben bijgedragen aan een welvend en veilig Nederland. Maar door die ingrepen verdwenen ook veel natuurlijke processen en kenmerkende leefgebieden in de wateren van de Zuidwestelijke Delta, IJsselmeergebied, Waddengebied en de rivieren en hun directe omgevingen.

Met uitvoering van de maatregelen voor de Kaderrichtlijn Water komen de doelen van deze richtlijn voor het hoofwatersysteem in beeld. Voor het behalen van Natura 2000-doelen en een transitie naar toekomstbestendige grote wateren is meer nodig. Door klimaatverandering en toenemend maatschappelijk gebruik staan de natuur en ecologische waterkwaliteit en daarmee de biodiversiteit van de grote wateren onder druk. Er zijn daarom aanvullende systeemingrepen en een transitie naar duurzaam beheer nodig om een duurzame verbetering te realiseren. Het Rijk wil in 2050 toekomstbestendige grote wateren met hoogwaardige natuur die goed samengaat met een krachtige economie.

Met de Programmatische Aanpak Grote Wateren (PAGW) werken LNV en IenW samen met regionale overheden, maatschappelijke organisaties en marktpartijen aan deze ambitie. Tot circa 2050 worden de nodige maatregelen op een adaptieve, gebiedsgerichte en doelmatige manier uit te voeren. De maatregelen richten zich op het verbeteren van de ecologische waterkwaliteit, de aanleg van verloren en ontbrekende leefgebieden, het terugbrengen van natuurlijke dynamiek, het versterken van het estuarien karakter van de delta en het verbeteren van verbindingen tussen de zee, estuaria en rivieren. Daarmee ontstaat een stabiel en samenhangend ecologisch netwerk van de grote wateren en de inliggende natuur.

De PAGW heeft als doel de voorbereiding, besluitvorming, aanleg en monitoring van de projecten in hun onderlinge samenhang te regisseren. Zo krijgt de vereiste ecologische impuls effectief gestalte. Rijkswaterstaat, Staatsbosbeheer en de Rijksdienst voor Ondernemend



Nederland (RVO) realiseren de projecten in opdracht van de ministeries van IenW en LNV. Samen met regionale overheden, marktpartijen en natuurorganisaties onderzoeken IenW en LNV, met ondersteuning van Rijkswaterstaat, Staatsbosbeheer en RVO, in de lopende gebiedsprocessen de mogelijkheden voor samenwerking en cofinanciering.

Planning

De ambitie is om voor 2050 de nodige maatregelen te nemen om te komen tot toekomstbestendige grote wateren met hoogwaardige natuur die goed samengaat met een krachtige economie. Daarvoor worden de maatregelen in tranches uitgevoerd. De maatregelen volgen de MIRT-systematiek.



Programmatische Aanpak Grote Wateren

(vervolg)

Eerste tranche

Met een investering van € 95 mln. uit de enveloppe Natuur en Waterkwaliteit (Regerakkoord Rutte III) hebben de ministers een start gemaakt met de uitvoering van een eerste tranche projecten, namelijk:

- Herstel van getij Grevelingen;
- Buitendijkse slibsedimentatie in de Eems-Dollard;
- Haalbaarheidsonderzoeken en verkenningen voor Wieringerhoek, Oostvaardersoevers, Waddenzee en het rivierengebied.

Tweede tranche

Voor een tweede tranche maatregelen is € 248 mln. van LNV en IenW gereserveerd. Eind 2019 is over een eerste pakket maatregelen in de tweede tranche besloten (in totaal € 208 mln.). Eind 2020 is ook voor de resterende € 40 mln. besloten. De komende jaren worden voor de volgende projecten het MIRT-traject doorlopen:

- Oostvaardersoevers;
- Vergroten laag-dynamisch riviermilieu: aanleg PAGW-doelen als onderdeel van HWBP-projecten Dijkverlegging Paddenpol en Meanderende Maas;
- Ecologische waterkwaliteit Friese IJsselmeerkust;
- Verzachten Randen van het Wad: realiseren van de PAGW-doelen als onderdeel van HWBP-projecten Lauwersmeer-Vierhuizergat en Koehool-Lauwersmeer, waarbij gekeken wordt naar mogelijkheden van een koppeling met de watersysteemmaatregelen van het project Holwerd aan Zee;
- Kustontwikkeling Eemzijen (voorheen Binnendijkse slibsedimentatie/Groote Polder fase 1&2);
- Noord-Hollandse Markermeerkust;
- Wieringerhoek;
- Marker Wadden-Verlengde Fase 1;
- Zandsuppletie Galgeplaat.

Daarnaast zijn er middelen om ter voorbereiding van een derde tranche nieuwe MIRT Onderzoeken en gebiedsprocessen op te starten.

Betrokken partijen

IenW en LNV betrekken provincies, gemeenten, waterschappen en stakeholders, primair via de gebiedsprocessen.



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2017 Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Tijdelijke tolheffing A24 Blankenburgverbinding en A12/A15 Ressen – Oudbroeken (ViA15)

Opgave

De Wet tijdelijke tolheffing Blankenburg-verbinding en ViA15 is op 15 maart 2016 in werking getreden. Daarin is vastgelegd dat bij de projecten A24 Blankenburgverbinding en A12/A15 Ressen-Oudbroeken (ViA15) tol geheven kan worden (http://wetten.overheid.nl/BWBR0037517/2016-03-15#Hoofdstuk3_Artikel16).

Oplossing

De tologpave voor de Blankenburgverbinding bedraagt € 344 mln. en voor de ViA15 € 312 mln. (prijspeil 2021). Dit is de netto contante waarde en is begroot op Artikel MF 12.04. Bij tolheffing wordt uitgegaan van een periode van 25 jaar. Als de tologpave eerder wordt gerealiseerd, dan zal de tolheffing worden beëindigd. Op MF Artikel 12.03.02 staat een tolreservering opgenomen van € 115 mln. Daarnaast staan op IF Artikel 12.03.02 de kosten voor voorbereiding tol gereserveerd. In de bijlage Tol bij de Rijksbegroting staat een verdere specificatie van deze kosten.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Met de Wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15 wordt het mogelijk gemaakt om deze twee projecten te bekostigen.

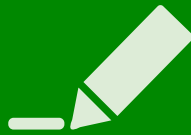
Planning

De tolheffing wordt door de beoogde uitvoeringsorganisatie Rijkswaterstaat, RDW, Centraal Justitieel Incassobureau en Inspectie Leefomgeving en Transport verder uitgewerkt. Deze uitwerking komt in het uitvoeringsplan en het handhavingsplan die aan de Staten-Generaal worden voorgehangen. De tolheffing wordt in de komende jaren voorbereid. Daarbij wordt rekening gehouden met de implementatie van de Europese richtlijn betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer (de EETS-richtlijn). De aanleg van het systeem en de voorbereiding van de organisatie is voorzien in de periode 2019-2024.



Politiek/bestuurlijk

Op 22 september 2015 heeft de Tweede Kamer ingestemd met de Wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15. Op 1 december 2015 heeft de Eerste Kamer ingestemd met deze wet. In de Wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15 is opgenomen dat het tolsysteem verder wordt uitgewerkt in een uitvoeringsplan en een handhavingsplan die aan de Staten-Generaal worden voorgehangen, uiterlijk vier weken voordat de tolheffing van start gaat.



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2022** Conform de BO MIRT-afspraken met de regio van eind 2020 (Kamerstukken II, vergaderjaar 2020-2021, 35570-A-45) is een voorlopige reservering gemaakt van € 10 mln. voor een bijdrage aan de benodigde investerings- en BOV-kosten op Nederlands grondgebied voor de re-activatie voor personenvervoer van de spoorverbinding tussen Coevorden en Neuenhaus. Daarnaast is voor de reistijdversnelling van de IC Amsterdam-Berlijn € 50 mln. toegevoegd voor studie- en investeringskosten voor de benodigde infrastructuur in Nederland. Zoals ook benoemd in de Kamerbrief over de nachttrein Wenen (Kamerstukken II, vergaderjaar 2020-2021, 22984 nr. 920) wordt aan NS een subsidie beschikbaar met een maximum van € 6,7 mln. voor het dekken van het exploitatie-tekort voor het doortrekken van de nachttrein Wenen/Innsbruck-Düsseldorf naar Amsterdam en vice versa. Het genoemde bedrag is overgeboekt naar de beleidsbegroting HXII van waaruit de subsidie wordt verstrekt en verantwoord. In het kader van de rijksbijdrage aan de twee bouwstappen van de Wunderline van € 17 mln. (prijspeil 2015), is het Rijk, via een Specifieke uitkering (SpUK) aan de provincie Groningen, overgegaan tot uitbetaling van haar bijdrage aan de eerste bouwstap ad € 13,7 mln. Deze bouwstap zal in combinatie met het herstel van de Friesenbrücke eind 2024 door DB Netz een reistijdverkorting van 17 minuten realiseren.

Grensoverschrijdend Spoorvervoer

Opgave

In het regeerakkoord van 2017 is de ambitie ten aanzien van de verbetering van het grensoverschrijdende vervoer opgenomen en in 2018 is zowel in als buiten Nederland een levendig debat ontstaan over het vervoer per vliegtuig over de korte afstand. In de Kamerbrief van 21 juni 2018 (TK 29 984, nr. 783) is de ambitie beschreven ten aanzien van de korte grensoverschrijdende verbindingen alsook de ambitie om binnen Europa de korte afstandsvlucht te vervangen door internationaal vervoer per trein. De ontwikkelingen op het gebied van internationaal personenvervoer per spoor sindsdien zijn beschreven in de Kamerbrief van 31 januari 2019 (TK 29984, nr.813).

Oplossing

IenW werkt samen met decentrale overheden en vervoerders op diverse verbindingen aan verschillende maatregelen om het grensoverschrijdend spoorvervoer te verbeteren. Intensief overleg met de regio en Duitse deelstaat Noordrijn-Westfalen (NRW) heeft geleid tot een twaalfjarige concessie vanaf 2017 tussen Arnhem en Emmerich naar Düsseldorf. Het ministerie van IenW draagt eenmalig € 6 mln. bij.

Het spoor tussen Landgraaf en de grens met Duitsland is geëlektrificeerd om met een sneltrein Maastricht-Heerlen-Aken te rijden. Aan de elektrificatie van het traject Landgraaf-Duitse grens heeft het ministerie van IenW € 7,5 mln. bijgedragen (50%) en aan de exploitatiekosten tot en met 2028 in totaal € 2,75 mln.

Samen met deelstaten Nedersaksen en NRW ondersteunt het ministerie van IenW de treindienst van Bielefeld over Osnabrück en Rheine vanaf 2017/2018 en laat deze de komende vijftien jaar doorrijden naar Hengelo. Het ministerie van IenW draagt eenmalig € 9,33 mln. bij.

Het ministerie van IenW heeft € 17 mln. beschikbaar voor het verkorten van de reistijd en het verbeteren van de kwaliteit van de verbinding met Leer, Oldenburg en Bremen (Wunderline). De provincie Groningen heeft met de Duitse partners op 7 februari 2019 een samenwerkingsovereenkomst getekend.



Het ministerie van IenW heeft, naast de bijdrage vanuit het Actieprogramma Regionaal OV uit 2008, € 6 mln. bijgedragen aan de sneltramverbinding Maastricht-Lanaken.

Met de provincie Limburg is overeenstemming bereikt over de vaststelling van twee no-regret-maatregelen op het traject Heerlen-grens, waardoor het mogelijk wordt een extra treindienst van Heerlen naar Duitsland te bieden. Het gaat om dubbelspoor tussen Heerlen en Landgraaf en om seinverdichting van Landgraaf tot de grens. De maatregelen worden medegefinancierd door het ministerie van IenW. Het gezamenlijke budget van het ministerie van IenW en de provincie Limburg, aan te vullen met een TEN-T-subsidie voor de aanleg, maakt de start van de planning en studies mogelijk. Het ministerie van IenW heeft met de provincie Limburg en het Duitse Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) afgesproken om van 2016 tot en met 2025 een exploitatiebijdrage te leveren aan de dienstregeling van



Grensoverschrijdend Spoorvervoer

(vervolg)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

Het genoemde bedrag is overgeboekt naar de beleidsbegroting HXII van waaruit de subsidie wordt verstrekt en verantwoord.

Op basis van de resultaten van het onderzoek door ProRail naar toekomstige maatregelen voor aanleg van een directe verbinding Eindhoven-Düsseldorf is een pakket toekomstige maatregelen voor emplacementen Eindhoven en Venlo uitgewerkt. Voor de aanleg van dit pakket dat ook bijdraagt aan het rijden van een extra internationale trein, een oplossing voor het NMCA-knelpunt Eindhoven-Helmond en verbetering van bediening Blerick, Deurne, Horst-Sevenum is aanvullend € 15 mln. gereserveerd.

2021

Om het tracé Heerlen-Herzogenrath geschikt te maken voor het goederenvervoer met elektrisch materieel is het wegnemen van het ATB-NG-eiland (inclusief de twee aanwezige niet actief beveiligde overwegen (NABO's) tussen Landgraaf en de Nederlands-Duitse grens noodzakelijk. Hiervoor is € 3,5 mln. toegevoegd vanuit de investeringsruimte Spoor (aanvullende middelen van het Regeerakkoord Artikelonderdeel 20.05). Op dit moment kunnen treinen tussen Venlo (multimodaal vervoersknooppunt) en Kaldenkirchen alleen op het rechterspoor rijden waardoor het baanvak kwetsbaar is in het geval van een versperring.

de spoorverbinding RE13 tussen Venlo en Düsseldorf. In totaal komt dit neer op € 2,5 mln. Op deze manier wordt bijgedragen aan het in stand houden van de grensoverschrijdende verbinding.

Het ministerie van IenW heeft in 2019 € 10 mln. extra gereserveerd voor de infrastructurele maatregelen die nodig zijn om de directe treindienst tussen Eindhoven en Düsseldorf vanaf 2016 mogelijk te maken.

Ten aanzien van de trein als substitutie voor luchtvaart geldt dat meer reizen per trein bijdraagt aan verduurzaming van het personenvervoer en veel andere voordelen op het gebied van comfort biedt. De uitkomsten van verschillende onderzoeken laten zien dat er potentieel is voor de trein als substitutie voor luchtvaart, maar door ook in te zetten op de verbetering van de bereikbaarheid van de grensregio's per spoor, kunnen reizigers ook op deze kortere afstanden een duurzamere keuze maken. Hierbij is het van belang om niet alleen te kijken naar infrastructurele maatregelen, maar naar het brede palet van maatregelen om het treinproduct als geheel te verbeteren.

Deze verbetering kan alleen plaatsvinden als alle (inter)nationale stakeholders sterk gaan samenwerken en vanuit de eigen rol waar mogelijk belemmeringen wegnemen en de uitvoering van maatregelen bevorderen. De ambitie ten aanzien van het internationale treinverkeer wordt samen met de betrokken stakeholders, nationaal en internationaal, verder uitgewerkt.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Verbeteren deur-tot-deur reistijd, verbeteren van het reisgemak, verbeteren regie over eigen reis.

Planning

Per initiatief is er een andere planning.

Politiek/bestuurlijk

In 2009 is het amendement-Cramer/Koopmans (TK 31700 A, nr. 71) aangenomen. Met dit amendement wordt € 20 mln. gereserveerd voor investeringen in internationale/regionale spoorweginfrastructuur. Naar aanleiding van het amendement-Koopmans/Cramer (TK 32123 A, nr. 16) is € 23,8 mln. toegevoegd aan het budget. Dit wordt ingezet voor optimalisering van het traject Heerlen-grens (Aken) in de vorm van de elektrificatie van het spoor tussen Landgraaf en de Duitse grens. Ter financiering van de ambitie vanuit het Regeerakkoord van 2010 is € 50 mln. beschikbaar gesteld.

Financiën

Taakstellend budget: € 130 mln. Voor inzet van het budget tot op heden: zie de vermelde bedragen achter de genoemde oplossingen (Artikel IF 13.03.04).

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Gereed
MIRT 2022	130	Divers
MIRT 2021	71	Divers
MIRT 2020	61	Divers
MIRT 2019	60	Divers
MIRT 2018	49	Divers
MIRT 2013	88	Divers
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	42	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	9	

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.



Grensoverschrijdend Spoorvervoer

(vervolg)

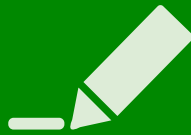
Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

Door linkerspoorbeveiliging aan te leggen kan treinverkeer bij verstoringen wel links gaan rijden. Voor deze oplossing is € 2,5 mln. toegevoegd vanuit de investeringsruimte Spoor (aanvullende middelen van het Regeerakkoord, Artikelonderdeel 20.05). Er is € 4,7 mln. in het Provinciefonds gestort ter dekking van 50% van het jaarlijkse exploitatietekort van de sneltrein Maastricht-Heerlen-Aken voor de periode tot en met 2031 (einde concessie). Het projectbudget is verhoogd met € 6,7 mln. in verband met de in oktober 2019 aangekondigde tijdelijke pilot (tot uiterlijk eind 2024) met een doorgetrokken nachttrein uitgevoerd door NS in samenwerking met Oostenrijkse Bundesbahnen (ÖBB).

2019 ○ Het projectbudget is naar aanleiding van het BO MIRT in het najaar 2017 verhoogd met € 10 mln. vanuit de Aanvullende Post (regeerakkoord kabinet-Rutte III) voor de verbinding Eindhoven-Düsseldorf.

2018 ○ Gelet op het regionale belang van de grensoverschrijdende verbinding Hamm-Düsseldorf-Venlo wordt in totaal € 2,5 mln. overgeboekt naar het Verkeerbund Rhein-Ruhr (VRR) ter dekking van de exploitatiekosten tot en met 2025 voor het traject vanaf de grens tot Venlo. Dit bedrag wordt vanaf 2018 in jaarlijkse tranches van € 0,25 mln. betaald. In 2017 wordt € 0,5 mln. overgemaakt voor de jaren 2016 en 2017.



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2022 Het projectbudget is verhoogd met € 87 mln. vanuit de investeringsruimte Spoor (aanvullende middelen van het Regeerakkoord Artikelonderdeel 20.05) voor diverse maatregelen zoals verzwaren van tractie- en energievoorziening en perronverlengingen in de verschillende delen van het land. Daarnaast is € 15 mln. toegevoegd voor verdere voorbereidende stappen voor een systeemkeuze in de tractie-energievoorziening (Kamerstuk 35570-A nr. 45) en € 1,2 mln. vanuit het programma Verbeteraanpak Trein zijnde de vrijval binnen dit programma. Daarnaast is voor de aanleg van de scope van Overwegen Gilze en Rijen € 2,5 mln. overgeboekt naar het programma Overwegen (LVO). Tenslotte is vanuit het projectbudget Spoorcapaciteit 2030 € 1,9 mln overgeboekt naar PHS Amsterdam om de corridor Alkmaar-Amsterdam toekomstvast aan te leggen door het aanleggen van aanvullende seinen en € 1,5 mln. voor het toekomstvast aanleggen van PHS Rotterdam-Rijswijk door een perronverlenging op Rotterdam CS.

2021 Dit programma is nieuw opgenomen in het MIRT. De post 'Spoorcapaciteit 2030' is ingericht om gerichte investeringen te kunnen doen ten aanzien van knelpunten en verbetermogelijkheden richting 2030. Onderdeel hiervan is het vervolg op de Verbeteraanpak Trein (volgende corridors, voorzien onder de post Vervolgfase

Spoorcapaciteit 2030

Opgave

Het vervoer per spoor groeit naar verwachting op langere termijn (enigszins vertraagd door Covid-19). Met de MIRT-projecten investeren we in extra capaciteit om deze groei op te vangen (bijv. PHS). Dat lost niet alle knelpunten op. Daarom zijn aanpassingen aan de spoorinfrastructuur nodig naast de reeds voorziene MIRT-projecten.

Oplossing

Met gerichte investeringen lossen we geïdentificeerde knelpunten op, waardoor verbeteringen in de dienstregeling daadwerkelijk mogelijk worden. Hiermee werken we toe naar een basis die verdere doorgroei – zoals voorzien in Toekomstbeeld OV 2040 – mogelijk maakt. Het gaat in hoofdzaak om de volgende soorten maatregelen:

- Investeringen in de tractie- en energievoorziening;
- Perronverlengingen en verbetering van overwegveiligheid;
- Aanvullende investeringen in lopende projecten gelet op het Toekomstbeeld OV;
- Verbeteraanpakken ten behoeve van introductie van tienminutentreinen.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Met Spoorcapaciteit 2030 zorgen we ervoor dat spoorvervoer ook op de middellange termijn voldoende capaciteit en kwaliteit heeft om in de vervoersvraag te voorzien en deze veilig, betrouwbaar en betaalbaar is.

Planning

In 2019 is het proces gestart om voor de middellange termijn in beeld te brengen welke verbeteringen in de dienstregeling gewenst zijn (productstappen) en welke maatregelen daarvoor eventueel noodzakelijk zijn. ProRail werkt hierin samen met vervoerders. Hieruit ontstaat een beeld van twee tot zeven jaar vooruit.

ProRail levert jaarlijks infrastructuuraanpassingen op die vervolgens productstappen in de treindienst mogelijk maken.





Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

Beter en Meer) en die samengaat met het doorvoeren van frequentieverhogingen. Om die reden is de post 'Vervolgfase Beter en Meer' hernoemd en (budgettair) integraal onderdeel van 'Spoorcapaciteit 2030'. Verder zijn de onderstaande mutaties doorgevoerd om een belangrijk deel van de investeringen te kunnen doen:

- Vanuit de post 'Kleine Functiewijzigingen' is € 75 mln. toegevoegd. Bij de Miljoenennota 2019 is dit toentertijd aan dit programma toegevoegd vanuit de aanvullende middelen van het Regeerakkoord met het oogmerk om investeringen in capaciteit te kunnen doen. Nu al deze investeringen worden ondergebracht onder 'Spoorcapaciteit 2030' worden deze middelen overgeboekt.
- Vanuit de post 'Beter en Meer' resteert € 8,1 mln. van de Verbeteraanpak Trein A2 (frequentieverhoging Amsterdam-Eindhoven). Aangezien de verdere Verbeteraanpak Trein onderdeel is geworden van 'Spoorcapaciteit 2030' worden deze middelen overgeboekt.
- Vanuit de post 'Multimodale Knoop Schiphol' wordt € 7 mln. overgeboekt ten behoeve van de landelijke dienstregeling 2023 en de hoog-frequente sprinter Schiphol/Hoofddorp-Amsterdam. Hierover heeft in het BO MIRT van het najaar 2019 besluitvorming plaatsgevonden.

Eén van de eerste concrete resultaten is de verbeteraanpak voor de frequentieverhoging tussen Schiphol, Utrecht en Arnhem. Deze frequentieverhoging is voorzien voor de dienstregeling die eind 2021 ingaat.

Politiek/bestuurlijk

ProRail werkt samen met IenW en vervoerders om twee tot zeven jaar vooruit te kijken naar gewenste verbeteringen in de dienstregeling. ProRail, NS en ministerie vertalen de gewenste verbeteringen in een gezamenlijk proces naar concrete investeringen voor de komende jaren.

Uitvoering

Dit is een jaarlijks proces waarin parallel infrastructuurmaatregelen in onderzoek en in uitvoering zijn.

Financiën

Taakstellend budget € 240 mln. (IF 13.03.01).

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Gereed
MIRT 2022	240	Divers
MIRT 2021	138	Divers
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	102	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	5	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2020	12	9%

* Gegevens over vijf jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2020 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2020 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2022
- Bij het BO MIRT in het najaar 2020 zijn afspraken gemaakt met de regio over integrale aanpak van de hub-functie en transferproblematiek bij station Den Bosch in een op te starten MIRT Verkenning. Vanuit Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) is hiervoor € 40 mln. beschikbaar gesteld, waarmee transfermaatregelen binnen PHS vervallen. Deze gelden zijn overgeboekt naar artikelonderdeel 20.01 Verkenningen. Daarnaast is voor de aanleg van de scope van Overwegen Gilze en Rijen € 4,3 mln. overgeboekt naar het Overwegenprogramma, is € 1,3 mln. overgeboekt naar het programma onderhoud vanwege areaalgroei (Amsterdam Sloterdijk en Perronverlenging Bunnik-Rhenen) en 1,0 mln. voor het 24/7 bereikbaar moeten zijn van de VL-post ten behoeve van PHS Amsterdam. In mei 2021 is een bestuursovereenkomst getekend tussen het Rijk, de provincie Noord-Brabant en de gemeente Vught over de aanleg van de verdiepte spoorligging in Vught. In deze bestuursovereenkomst is onder meer afgesproken dat de 3 financiers hun financiële bijdragen voor de aanleg rechtstreeks overmaken naar ProRail. Binnen het projectbudget PHS was echter rekening gehouden met de bijdragen van de provincie en de gemeente. Om die reden is zowel de ontvangst- als de uitgavenbegroting verlaagd met € 130,6 mln.

Programma Hoogfrequent Spoorvervoer

Opgave

De Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse Spoor uit 2007 heeft inzicht gegeven in de kansen en mogelijkheden van hogere frequenties op het spoor en het verwerken van het groeiende goederenvervoer.

Oplossing

PHS kent 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;
- toekomstbestendige routestrategie van het spoorgoederenvervoer.

Het betreft de volgende corridors die onderdeel zijn van PHS (zie basisrapportage Kamerstukken II 2018-2019, 32 404, nr. 92):

- reizigerscorridors Alkmaar-Amsterdam, Amsterdam-Utrecht-Eindhoven, Schiphol-Utrecht-Arnhem/Nijmegen, Den Haag-Rotterdam-Breda en Breda-Eindhoven en de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad;
- routing van goederenvervoer in Zuid-Nederland.

De planning en studies gaan ook in op eventuele effecten op de rest van het spoornet, op ketenvoorzieningen voor onder andere fiets en auto, op een nog intensiever gebruik van de Betuweroute, op mogelijkheden van de binnenvaart en op een langetermijnperspectief op goederenvervoer.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Ruimte bieden aan de groei van het reizigersvervoer, ruimte bieden aan de groei van het goederenvervoer, verbeteren van de deur-tot-deur reistijd, verbeteren van het reisgemak, verbeteren van de betrouwbaarheid, bijdragen aan de economische en ruimtelijke ontwikkeling van Nederland.



Uitvoering

De voortgang van het programma wordt periodiek gemeld in de voortgangsrapportages. Aanleg geschiedt door ProRail. Een deel van het programma is inmiddels gerealiseerd of in uitvoering, zoals doorstroomstation Utrecht (gerealiseerd in 2016), Geldermalsen, Rijswijk-Rotterdam en TEV. Waar mogelijk en relevant is in de integrale planning rekening gehouden met onder andere het beveiligingssysteem European Rail Traffic Management System (ERTMS). De grotere PHS-projecten die in aanleg zijn, staan apart opgenomen in dit MIRT Overzicht, volgens de indeling die in de basisrapportage PHS is aangegeven.



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

Vanuit het programma Behandelen en Opstellen is behoefte aan extra opstelcapaciteit in de regio. Deze uitbreiding wordt meegenomen in de uitwerking van PHS Nijmegen. Om die reden is de hiervoor gereserveerde € 6,2 miljoen toegevoegd aan PHS budget. Daarnaast is de integrale aanpak van emplacement Venlo voorzien als onderdeel van Toekomstvast spoor Zuid Nederland. De opgave voor 740m opstelruimte op Venlo wordt daarom overgedragen vanuit PHS naar het programma Toekomstvast spoor Zuid Nederland (IF 13.03.04) inclusief het hiervoor binnen PHS gereserveerde budget ad € 24,6 miljoen.

- 2021
- Er is € 8 mln. overgeboekt naar het programma Onderhoud en vernieuwing ter dekking van de kosten voor onderhoud van in aanleg genomen projecten. Het onderdeel Tractie Energievoorziening (TEV) binnen PHS is expliciet gemaakt in een separaat aanleg blad. De onderdelen Perronverlengingen Bunnik-Rhenen en Tilburg 4e perronspoor zijn toegevoegd aan de post PHS-projecten overige maatregelen (< € 50 mln.)

Programma Hoogfrequent Spoorvervoer

(vervolg)

Politiek/bestuurlijk

Op 4 juni 2010 heeft het kabinet de Voorkeursbeslissing PHS genomen. In februari 2013 is gezien de noodzaak tot inpassing van taakstellingen op het IF, voor PHS gekozen voor een korting op OV SAAL en is gezien de lagere goederenprognoses de routing Oost-Nederland teruggebracht van twee goederenpaden per uur naar één goederenpad per uur (scopereductie ter grootte van € 300 mln.) (Kamerstukken II 2012/13, 33 400A, nr. 48). De betreffende maatregelen in Oost-Nederland zijn daarmee geen deel meer van PHS. Ook is besloten dat oplevering van de PHS-projecten gefaseerd zal plaatsvinden in de periode 2015 tot 2028 in plaats van tot en met 2020. De invulling van de corridor OV SAAL is vastgesteld met het besluit van 28 augustus 2013 (Kamerstukken II 2013/14, 32 404, nr. 66). Sinds 2014 is de goederenrouting Oost-Nederland geen onderdeel meer van het programma. Voor PHS Amsterdam is in juni 2018 een samenhangend besluit genomen om extra budget toe te voegen en daarnaast de uitwerking voort te zetten met negen doorgaande perronsporen (Kamerstukken II 2017/18, 32 404, nr. 86).

Samen met regionale partijen, vervoerders en ProRail is in september 2020 het besluit genomen voor een maakbaar treindienstmodel SAAL (Kamerstuknummer 32404, nr. 101). Dit model wordt in detail uitgewerkt, waarmee ook meer duidelijkheid komt over de financieel benodigde middelen. Via de VGR wordt de Kamer geïnformeerd over de status hiervan.

Financiën

Voor PHS is een programma-budget beschikbaar van in totaal € 3.518 mln. (incl. bijdrage derden) (Artikel IF 17.10). Van dit PHS-budget is € 2.135 mln. in aanlegfase (zie diverse aanlegbladen).

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Indienststelling
MIRT 2022	3.518	Divers
MIRT 2021	3.645	Divers
MIRT 2020	3.604	Divers
MIRT 2019 (conform basisrapportage PHS)	3.467	Divers
verschil t.o.v. eerste begrotingsjaar in mln. €	51	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	177	

* Gegevens over vijf jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2020

PHS is aangewezen als Groot Project. De basisrapportage van PHS (inclusief OV SAAL MLT) geeft de stand van zaken van PHS aan, inclusief de diverse corridors en de maatregelen (zie Kamerstukken II 2018-2019, 32 404, nr. 92).

Voor de overzichtelijkheid van het MIRT-blad is nu de basisrapportage als referentie genomen en is qua projecten de aansluiting gemaakt met deze rapportage. In de voorgaande MIRT Overzichten is de volledige historie van PHS en OV SAAL terug te zien.

Het MIRT-blad is aangesloten op de basisrapportage PHS zoals deze in mei 2019 aan de Tweede Kamer is gezonden. Dit betekent dat de kortetermijnmaatregelen van OV SAAL geen onderdeel meer uitmaken van dit MIRT-blad.

Daarnaast is in de financiële tabel het volledige beschikbare budget opgenomen voor het gehele programma (inclusief de onderdelen in aanleg waarvoor ook aparte bladen zijn). Ten opzichte van de begroting 2019 is het programmabudget gewijzigd vanwege diverse afspraken in het lopende jaar:

- afspraken Guisweg: – € 28,5 mln.
- overboeking naar Onderhoud vanwege areaalgroei – € 21,8 mln.
- overboeking naar Programma Fietsparkeren van de vaste bijdrage voor de aanleg van de fietsenstallingen aan de noordzijde van het station Tilburg – € 2,2 mln.

Programma Hoogfrequent Spoorvervoer

(vervolg)

Aanleg

Omschrijving	Aantal maatregelen	Taakstellend Budget in mln. €	Gerealiseerd budget t/m 2020 in mln. €	Oplevering
Separaat opgenomen projecten	Zie afzonderlijke MIRT-bladen voor projecten in aanleg	1.697	267	
Separaat < 50 mln.		176	65	
Afronding		266		
Totaal		2.138		

Verkenning/planning en studies

Omschrijving	Maatregelen	Taakstellend Budget in mln. €	Oplevering
Diverse afgeronde opdrachten & (plan)studies		38	Afgerond
Kosten Planning en studies PHS		231	
PHS corridors (zie basisrapportage met toelichting per corridor)		1.129	
Reizigerscorridor Alkmaar-Amsterdam			
Reizigerscorridor Amsterdam-Utrecht-Eindhoven			
Reizigerscorridor Schiphol-Utrecht-Arnhem/Nijmegen			
Reizigerscorridor Breda-Eindhoven			
Routeringgoederenvervoer Zuid-Nederland			
Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad (OV SAAL MLT)			
Totaal		1.398	
Totaal beschikbaar (deel aanleg Rijk)		3.533	



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- toevoeging meevaller OV SAAL korte termijn + € 48,8 mln.
- overboeking vanuit programma opstellen vanwege meenemen opstelterrain Heerhugowaard + € 43 mln.
- overboeking vanuit investeringsruimte vanwege extra maatregelen Meteren-Boxtel + € 15 mln.
- overboeking vanuit Sporen Schiedam vanwege uitvoeren binnen PHS + € 16 mln.
- indexatie ontvangsten derden + € 3,7 mln.

Programma Hoogfrequent Spoorvervoer

(vervolg)





Maatregelpakket Verzorgingsplaatsen

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2020** Voor een aantal maatregelen loopt de aanleg door als gevolg van vertraging in de uitvoering.
- 2018** Voor een aantal maatregelen loopt de aanleg door. Dit is vooral gevolg van een langere voorbereidingstijd voor die maatregelen.
- 2017** Voor een aantal maatregelen loopt de aanleg door, omdat er meer tijd nodig blijkt te zijn voor de uitwerking van deze maatregelen.
- 2015** Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Opgave

Het maatregelenpakket Verzorgingsplaatsen is er om tegemoet te komen aan de behoefte aan meer parkeer capaciteit voor vrachtwagens op nationale en internationale corridors en beoogt de kwaliteit van verzorgingsplaatsen te verbeteren.

Oplossing

Allereerst worden om en nabij de 190 extra parkeerplaatsen aangelegd op de internationale corridors. Het gaat daarbij om circa 10 locaties langs of bij de A1, A2, A12, A15 en A50. Daarnaast zijn op of in de nabijheid van internationale corridors circa 410 extra parkeerplaatsen gehuurd. Verder wordt op 11 locaties langs de A7, A12, A27, A28 en A37 de capaciteit van de bestaande verzorgingsplaatsen uitgebreid met ongeveer 130 parkeerplaatsen. Daarmee wordt ook de kwaliteit van die verzorgingsplaatsen verbeterd. Aanvullend daarop wordt op circa 17 locaties de kwaliteit van de verzorgingsplaatsen verbeterd en op basis-kwaliteitsniveau gebracht. Ten slotte wordt ook de bewegwijzering naar beveiligde parkeerplaatsen verbeterd.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Met het maatregelpakket wordt op de locaties met de meest urgente knelpunten de capaciteit vergroot. Daarnaast worden vanuit dit maatregelpakket private initiatieven gestimuleerd voor het aanbieden van extra parkeer capaciteit, vooral voor het lang parkeren.

Planning

2014-2021: Aanleg

Uitvoering

De maatregelen worden gerealiseerd in de periode 2014-2021. Het programma is geheel afgerond behoudens de maatregel grens-emplacement Venlo. Voor de private initiatieven geldt dat deze in de periode tot en met 2018 worden voorbereid, maar wel in latere jaren tot uitvoering kunnen komen. Het programma zal in 2021 ook formeel worden afgerond.





Maatregelpakket Verzorgingsplaatsen

(vervolg)

Financiën

Voor de uitvoering van de maatregelen is € 25 mln. beschikbaar gesteld. Daarvan is bijna € 14 mln. bestemd voor het uitbreiden van de parkeercapaciteit voor vrachtwagens op internationale corridors. Een bedrag van ruim € 8 mln. is gereserveerd voor het uitbreiden van de capaciteit en het verbeteren van de kwaliteit van bestaande verzorgingsplaatsen. De resterende € 3 mln. is gereserveerd voor aanvullende kleine maatregelen en de kosten van onderhoud.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Openstelling
MIRT 2022	25	2014-2021
MIRT 2021	25	2014-2021
MIRT 2020	25	2014-2021
MIRT 2019	25	2014-2018
MIRT 2018	25	2014-2018
MIRT 2015	25	2014-2016
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	0	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBO) in mln. €	0	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2020	25	100%
2019	25	100%
2018	25	100%

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2020 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2020 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



Meer Veilig

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2022** Er is € 6,3 mln. aan het programma Meer Veilig toegevoegd voor de uitvoering van het maatregelenpakket Zanddijk.
- 2020** Van de in 2019 toegevoegde € 50 mln. is € 25 mln. bestemd voor maatregelen op provinciale wegen. Deze middelen worden niet verantwoord binnen het budget voor Meer Veilig.
- 2019** Er is € 50 mln. beschikbaar gesteld voor de aanpak van N-wegen voortkomend uit het regeerakkoord.
- 2018** De € 30 mln. die beschikbaar is voor het vervolprogramma Meer Veilig is toegevoegd aan de middelen van Meer Veilig 3.
- 2016** De reservering voor de verbetering van de N35 Wijkmen-Nijverdal (€ 5 mln.) is apart opgenomen in de begroting.

Opgave

Het programma Meer Veilig beoogt het aantal doden en gewonden als gevolg van ongevallen op het hoofdwegennet verder te reduceren door een gerichte aanpak van risicolocaties.

De maatregelen binnen het programma dragen bij aan de verkeersveiligheid op het hoofdwegennet, bijvoorbeeld door te zorgen voor obstakelvrije bermen. Met het oog op de permanente verbetering van de verkeersveiligheid op het hoofdwegennet is een vervolgpakket uitgewerkt voor de periode aansluitend op het maatregelenpakket Meer Veilig 3. In 2018 is gestart met de uitvoering van dit vervolgpakket.

Oplossing

Om te komen tot een verdere verbetering van de verkeersveiligheid zijn binnen het maatregelenpakket Meer Veilig 3 allereerst locaties in beeld gebracht die op basis van het ongevalspatroon als risicolocaties kunnen worden aangemerkt. Voor deze locaties zijn effectieve maatregelen vastgesteld, gericht op het voorkomen van die ongevallen. Voor deze maatregelen is vervolgens de kosteneffectiviteit bepaald, waarbij de kosten van ontwikkeling en onderhoud zijn afgewogen tegen de maatschappelijke baten als gevolg van de verwachte reductie van het aantal doden en gewonden. Op basis daarvan zijn binnen het beschikbare budget de meest kosteneffectieve maatregelen geselecteerd.

Bij de maatregelen gaat het bijvoorbeeld om de reconstructie van kruispunten en aansluitingen, het verlengen van in- en uitvoegstroken, het aanbrengen van bochtgeleiding, het aanbrengen van geleiderails of het realiseren van lokale filebeveiligingssystemen.

De aanpak van het vervolgpakket is meer preventief van aard en richt zich op de voornaamste factor waarmee vanuit het wegontwerp het aantal en de afloop van ongevallen positief kan worden beïnvloed: de veilige inrichting van bermen. Bermongevallen blijken namelijk een grote groep te vormen binnen de dodelijke ongevallen. Een eerste tranche maatregelen is gestart in 2018 en wordt in de periode 2018-2020 uitgevoerd. De tweede tranche is gestart in 2019. De derde tranche start in 2020.



Binnen Meer Veilig zijn ook de extra veiligheidsmaatregelen op de N36 uitgevoerd naar aanleiding van de motie-Visser (TK 29398, nr. 551).

Bij het BO MIRT in het najaar van 2017 is aangekondigd dat er € 50 mln. beschikbaar wordt gesteld voor de aanpak van N-wegen, voortkomend uit het regeerakkoord-Rutte III. Daarvan is € 25 mln. beschikbaar voor de aanpak van N-wegen in beheer van het Rijk en € 25 mln. voor maatregelen op provinciale N-wegen. De financiële middelen voor het Rijk zijn toegevoegd aan het Meer Veilig-programma. De maatregelen binnen dit programma zijn reeds in voorbereiding. De Tweede Kamer is op 23 april 2018 geïnformeerd over de inzet van deze middelen (TK 34775-A nr. 64).



Meer Veilig

(vervolg)

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Door de aanpak van risicolocaties wordt direct bijgedragen aan het verbeteren van de verkeersveiligheid.

Planning

2015-2018: Aanleg maatregelen uit het programma Meer Veilig 3

2018-2020: Aanleg eerste tranche maatregelen uit het vervolgprogramma

2019-2021: Aanleg tweede tranche maatregelen

2020-2022: Aanleg van de maatregelen uit de derde tranche

2020-2024: Aanleg maatregelen N-wegen

Uitvoering

De maatregelen uit het maatregelenpakket Meer Veilig 3 worden uitgevoerd in de periode 2015-2018, met uitloop van enkele maatregelen die gecombineerd met ander werk worden uitgevoerd. De maatregelen uit het vervolgpakket wordt uitgevoerd in de periode 2018-2022.

De maatregelen aan de N-wegen worden uitgevoerd in de periode 2020-2024.

Financiën

Taakstellend budget: € 119 mln. (Artikel MF 12.03.01 en Artikel MF 12.03.02). Het budget is exclusief de verbetering op de N35 Wijthmen-Nijverdal naar aanleiding van de Kamermotie-Elias/Kuiken (TK 33400 A, nr. 55).

De beschikbare middelen van het vervolgprogramma Meer Veilig (€ 30 mln.) zijn toegevoegd aan het taakstellend budget voor het pakket Meer Veilig 3. Voor de aanpak van de N-wegen in beheer van het Rijk is € 25 mln. toegevoegd.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Openstelling
MIRT 2022	119	
MIRT 2021	111	2015-2020
MIRT 2020	105	2015-2020
MIRT 2019	129	n.t.b.
MIRT 2018	79	2015-2020
MIRT 2015	40	2015-2018
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	78	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	4	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2020	38	32%
2019	38	34%
2018	38	36%
2017	27	34%
2016	17	46%

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2020 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2020 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPG)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2022** De wetswijziging voor het indienen van de saneringsplannen op uiterlijk 31-12-2023 is aangenomen door de Tweede en Eerste Kamer. In de wijziging is vastgelegd dat de gevelisolatie maatregelen uiterlijk op 31-12-2025 moeten zijn uitgevoerd. De wetswijziging is ingegaan per 1-1-2021.
- 2021** Er is besloten om de uitvoering van het volledige saneringsprogramma onder voorwaarden uit te voeren. Het budget voor het MJPG programma is opgehoogd naar € 1.093 mln.
- 2018** Er is een technische correctie van € 44 mln. uitgevoerd op het deel van de middelen dat is geraamd op het IF, omdat een deel van de uitgaven voor het MJPG op hoofdstuk XII van de begroting drukken. Dit is niet van invloed op het taakstellende totaalbudget voor het MJPG. De middelen zijn hiermee juist in overeenstemming gebracht met het vastgestelde budget.
- 2017** De aanpak en de planning zijn aangepast om de sanering binnen het afgesproken taakstellende budget doelmatig te kunnen realiseren.
- 2014** De planning is aangepast aan het herstel van het geluidregister en de bezuinigingen uit het Lenteakkoord en het aanvullend regeerakkoord.

Opgave

Verkeer op (spoor)wegen veroorzaakt geluidhinder. Reductie van dit verkeersgeluid is een belangrijk onderdeel van het rijksbeleid. Mede door de grote verkeersgroei is een extra aanpak nodig om de overlast door de rijksinfrastructuur te beperken. Tevens is in de naleving geborgd dat geluidhinder als gevolg van verdere groei van het verkeer niet leidt tot vergroting van de geluidhinder.

Oplossing

Het Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPG) vindt zijn oorsprong in de Nota Mobiliteit en de bestaande Saneringsoperatie van de Wet geluidhinder. Het wettelijk kader is opgenomen in hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer, die per juli 2012 is ingegaan. Het MJPG is gericht op geluidreducerende maatregelen bij woningen met een geluidbelasting van meer dan 65 decibel (dB) als gevolg van een rijksweg of meer dan 70 dB als gevolg van een hoofdspoorweg. Ook richt het MJPG zich op woningen die in het kader van de Wet geluidhinder tijdig zijn gemeld, en op woningen langs aangewezen wegvakken waar de geluidbelasting door verkeersgroei meer dan 5 dB is gestegen. Een doelmatigheids-criterium bepaalt welke maatregelen financieel doelmatig zijn. Voorbeelden zijn stille wegdekken, stille spoorconstructies, geluidsschermen of isolatie van gevels. Het streven is de geluidsbelastingen terug te brengen tot 60 dB bij rijkswegen en 65 dB bij spoorwegen. De exacte omvang van de maatregelen wordt bepaald bij het vaststellen van de saneringsplannen op basis van gedetailleerd akoestisch onderzoek. Bij infrastructuurprojecten wordt onderzocht of de uitvoering van de sanering meegenomen kan worden binnen het project. Bij grote projecten is dit veelal mogelijk.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Met het programma wordt een bijdrage geleverd aan het verminderen van de geluidsoverlast door verkeer op rijkswegen en hoofdspoorwegennet. Daarbij wordt gekozen voor een aanpak waarbij eerst de hoogst belaste locaties met efficiënte maatregelen tegen geluidshinder worden beschermd.



Planning

- 2009: Start voorbereiding uitvoering
- 2013-2020: Uitvoeren PreNoMo-maatregelen, akoestisch onderzoek en uitwerken maatregelen
- 2016-2023: Uitvoeren saneringsmaatregelen bij lopende projecten in uitvoering
- 2016-2023: Vaststelling saneringsplannen voor overige knelpunten
- 2020-2027: Uitvoering saneringsmaatregelen. De uitvoering van de maatregelen vindt plaats na onherroepelijk worden vaststelling van de saneringsplannen. De uitvoering van de bronmaatregelen wordt gecombineerd met het geplande groot onderhoud aan de weg en loopt daardoor door na 2027



Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPG)

(vervolg)

Politiek/bestuurlijk

Het MJPG wordt gefinancierd door het ministerie van IenW. Op 20 november 2015 is de Tweede Kamer in een brief geïnformeerd over de stand van zaken rond de uitvoering van het MJPG. Hierin is aangegeven dat bijsturing in de aanpak van de sanering nodig is met het oog op een doelmatige besteding van middelen en het vastgestelde taakstellende budget voor de sanering. Onderdeel van deze aanpak is een aanpassing van het doelmatigheidscriterium (DMC) en een prioritering van de maatregelen. De Tweede Kamer is op 1 september 2016 nader geïnformeerd over de uitwerking hiervan. Gezien het budgetgestuurde karakter is het uitgangspunt om de bewoners op de hoogst belaste locaties te beschermen met efficiënte maatregelen. Vervolgens is in de voortgangsbrief MIRT van 21 juni 2018 de Tweede Kamer geïnformeerd over een gefaseerde aanpak binnen het MJPG, waarbij eerst de sanering van de hoogst belaste woningen (en andere bij wet aangewezen bestemmingen) wordt uitgevoerd. De aanpassing van het DMC is inmiddels gerealiseerd. Op basis van een herijking van de kosten op basis van het nieuwe doelmatigheidscriterium worden de

ontwerpbesluiten voor de sanering van de hoogst belaste woningen in 2020/2021 gepubliceerd. Inmiddels is besloten ook de sanering van de minder belaste woningen (fase 2) uit te voeren. Op basis van het begrotingsrapport en de begrotingsnota is in 2020 ten aanzien van het MJPG een definitief besluit genomen over de inzet van de benodigde (extra) middelen.

Uitvoering

Het gerealiseerde budget betreft de uitvoering van de PreNoMo-sanering, het uitwerken van de planning en studiefase en het realiseren van saneringsmaatregelen binnen aanlegprojecten.

Financiën

Programmabudget: € 1.111 mln.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €
MIRT 2022	1.111
MIRT 2021	1.093
MIRT 2020	919
MIRT 2019	907
MIRT 2018	898
MIRT 2013	868
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	306
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	66

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2020	215	18%
2019	187	17%
2018	147	16%
2017	120	13%
2016	97	11%

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2020 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2020 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2018 ○ Dit project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit

Opgave

Het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) heeft twee doelen: het verbeteren van de luchtkwaliteit ten behoeve van de volksgezondheid en het bieden van ruimte voor en het bijdragen aan de onderbouwing van ruimtelijke projecten.

Oplossing

Beide doelen kunnen worden verwezenlijkt door ervoor te zorgen dat overall in Nederland aan de Europese normen voor luchtkwaliteit wordt voldaan. Echter, ook onder de EU-norm voor luchtkwaliteit is nog sprake van substantiële gezondheidsschade. Daarom is het beleidsdoel op luchtkwaliteit met de hoofdlijnenbrief van het Schone Lucht Akkoord (SLA) van 2 juli 2019 verbreed.

Het doel is een permanente verbetering van de luchtkwaliteit om minimaal 50% gezondheidswinst te realiseren uit binnenlandse bronnen in 2030, en daarbij toe te werken naar het overall in NL voldoen aan de WHO-advieswaarden in 2030.

Het NSL is in 2009 vastgesteld om te zorgen dat wordt voldaan aan de luchtkwaliteitsnormen en bevat daartoe een pakket aan maatregelen, bestaande uit een combinatie van generiek bronbeleid als locatie-specifieke maatregelen.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het NSL draagt bij aan een verbetering van de luchtkwaliteit, zodanig dat deze voldoet aan de Europese luchtkwaliteitsnormen.

Planning

Sinds de start van het NSL in 2009 is de luchtkwaliteit in Nederland aanzienlijk verbeterd en is het aantal mensen dat is blootgesteld aan normoverschrijdingen gedaald. In het overgrote deel van Nederland liggen de concentraties NO₂ en PM₁₀ in 2019 onder de Europese grenswaarden. Voor PM_{2,5} is in 2019 geen sprake van een overschrijding van de grenswaarde. Zolang er nog (dreigende) overschrijdingen bestaan (thans nog in een enkele drukke straat en in nabijheid van intensieve veehouderijen), is het op grond van de Europese Richtlijn

Luchtkwaliteit noodzakelijk om een luchtkwaliteitsplan te hebben met passende maatregelen om de termijn van overschrijding zo kort mogelijk te houden. Het NSL voorziet hierin en is op 7 december 2016 verlengd (en in 2018 aangevuld met extra maatregelen in het kader van aanpassing NSL) tot het moment waarop de Omgevingswet in werking treedt.

Politiek/bestuurlijk

De beleidsdoorlichting van het NSL is gestart in 2018 en in 2019 afgerond. De Kamer is op 2 juli 2019 geïnformeerd over de uitkomsten (IIK 30175/32861, nr 338). Geconcludeerd is dat het NSL als geheel lijkt te hebben bijgedragen aan het in korte tijd verminderen van overschrijdingen van de EU-luchtkwaliteitsnormen. Tevens wijzen de systematiek van het NSL, jurisprudentie en ervaringen met het NSL erop dat dankzij het NSL ruimtelijke projecten doorgang konden vinden. De Europese normen voor luchtkwaliteit hebben de afgelopen jaren richting gegeven aan het luchtkwaliteitsbeleid. Met het NSL wordt toegewerkt naar het halen van de Europese normen. Daarnaast is in het voorjaar van 2019 het Interdepartementaal Beleidsonderzoek (IBO) Luchtkwaliteit afgerond. Hierin is verkend hoe het toekomstige beleid voor luchtkwaliteit vorm kan worden gegeven. Op 2 juli 2019 is de Kamer over de uitkomsten geïnformeerd (IIK 30175, nr. 340). Zowel de uitkomsten van de beleidsdoorlichting NSL als het IBO zijn betrokken bij de uitwerking van het SLA. Bij de brief van 2 juli 2019 is de Kamer geïnformeerd over de hoofdlijnen hiervan (IIK 30175, nr 339) en op 13 januari 2020 over het pakket aan maatregelen in het op die datum ondertekende akkoord (IIK 30175, nr 343). Het SLA werd op 13 januari 2020 ondertekend door in totaal 46 partijen. Inmiddels nemen ruim 80 partijen deel, waaronder alle provincies. Dit aantal blijft groeien. Voor de uitvoering heeft het Rijk van 2020 t/m 2023 maximaal € 50 mln. gereserveerd. Met het SLA wordt ingezet op een permanente verbetering van de luchtkwaliteit, en wordt toegewerkt naar de advieswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie in 2030.



Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit

(vervolg)

Uitvoering

Binnen het NSL werken het Rijk, acht provincies en een groot aantal gemeenten samen aan het verbeteren van de luchtkwaliteit. Het NSL bevat landelijke, regionale en lokale maatregelen om te voldoen aan de EU-normen. Daarbij is rekening gehouden met gewenste en geplande ruimtelijke ontwikkelingen. Tegenover voorgenomen grote projecten die de luchtkwaliteit verslechteren, zetten overheden in het NSL maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Het pakket van maatregelen is zo opgesteld dat het de negatieve effecten van de ruimtelijke projecten ruimschoots compenseert.

Om het NSL actueel te houden, vindt jaarlijks de NSL-monitoring plaats. De monitoringsrapportage geeft een beeld van de luchtkwaliteit in het afgelopen jaar en levert een actueel overzicht op van de stand van uitvoering van maatregelen en projecten bij gemeenten, provincies en het Rijk. Als blijkt dat in bepaalde gebieden de normen niet worden gehaald of sprake is van dreigende overschrijdingen, dan zoeken de NSL-partners naar aanvullende maatregelen.

Financiën

De Rijksoverheid heeft oorspronkelijk € 1,551 mld. begroot voor uitvoering van het NSL, waarvan € 625 mln. (voor de periode tot 2015) voor maatregelen rondom het hoofdwegenet. In het jaarverslag over 2016 van het ministerie van Infrastructuur en Milieu is het NSL als specifiek focusonderwerp benoemd en het wordt daarin uitgebreid behandeld (Zie art. 20 Lucht en Geluid: <http://www.rijksbegroting.nl/2016/verantwoording/jaarverslag>) In 2019 wordt de grenswaarde voor fijnstof (PM10) op enkele plaatsen in gebieden met intensieve veehouderij lokaal nog overschreden. In 2019 wordt de grenswaarde voor stikstofdioxide (NO2) alleen nog overschreden in Rotterdam aan de zuidzijde van de Maastunnel. In 2022 treedt de Omgevingswet in werking. De resterende middelen NSL zijn naar de Investeringsruimte geboekt.

1. Het recentste monitoringrapport is op 21 december 2020 aan de Kamer aangeboden (TK 30175, nr. 355)
2. Staatscourant 2016, nr. 66050
3. Begroting Infrastructuur en Waterstaat 2019

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €
MIRT 2022	3
MIRT 2021	3
MIRT 2020	204
MIRT 2019	201
MIRT 2018	198
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	195
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	3

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2020	0	0%
2019	0	0%
2018	0	0%
2017	0	0%
2016	0	0%

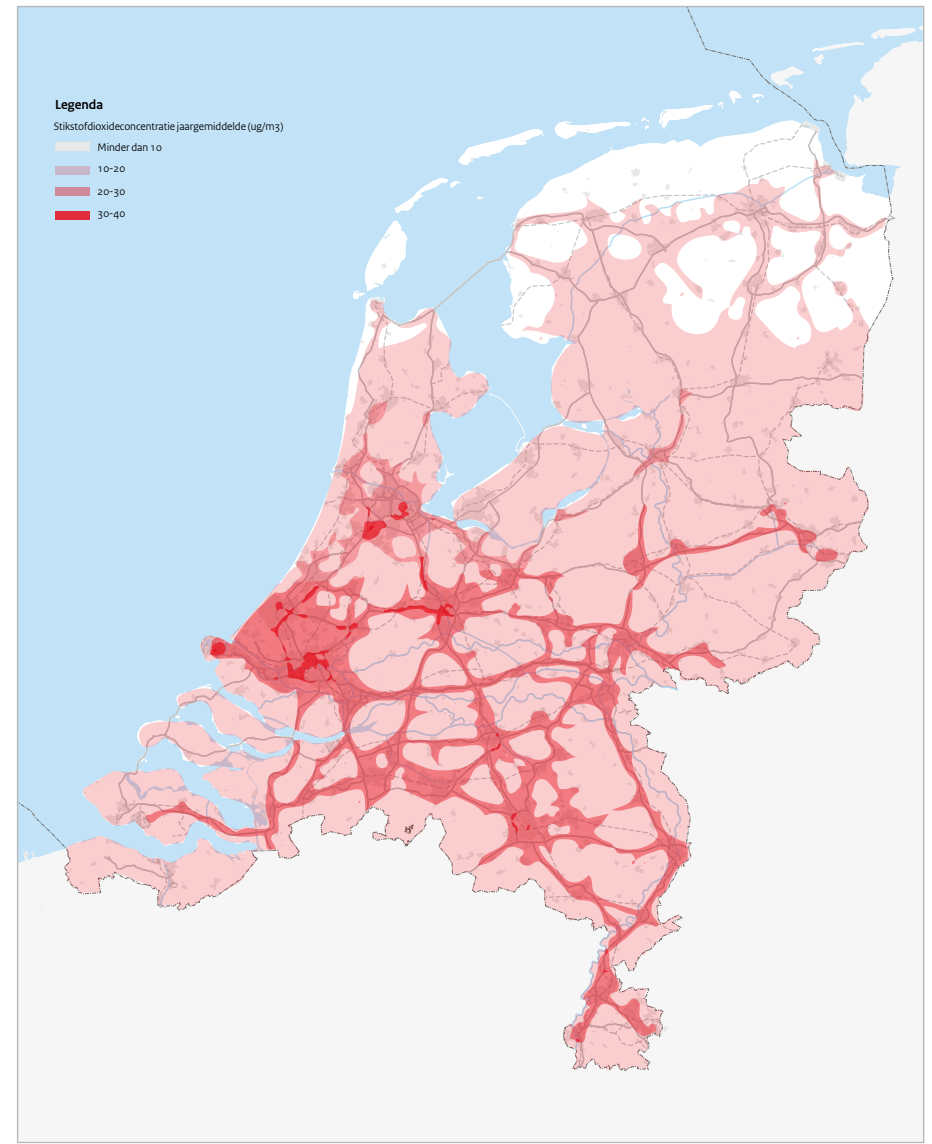
* Gegevens over vijf jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2020 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2020 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**





Programma Vervanging & Renovatie - Hoofdwegen

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2022** Het budget is gestegen van € 3,364 mln. naar € 4,587 mln. door toevoeging van de reservering in de periode 2031-2035 ad € 1.253 mln., prijsbijstelling ad € 56 mln. en toegevoegd budget voor de tijdelijke versterking van de Rozenoordbrug ad € 15 mln. en door overboekingen naar de projecten Ring Utrecht (€ 17 mln.) en A27 Houten Hooipolder (€ 84 mln.) voor de VenR opgave in die projecten.
- 2021** Het budget is gestegen van € 3,125 naar € 3,364 mln. Deze stijging wordt grotendeels veroorzaakt door het opnemen van vervanging van intelligente wegwakken voor de periode 2020-2027 in de VenR-opgave.
- 2020** Het beschikbare programmabudget is verlaagd omdat de apparaatskosten ten bedrage van € 73,5 mln. die nodig zijn voor de uitvoering van het programma, zijn overgeboekt. Daarnaast is € 17,5 mln. overgeboekt naar het project Ring Utrecht, ter dekking van de kosten van de renovatie van de Galecopperbrug. Een bedrag van € 9 mln. is overgeboekt ter dekking van de kosten van het project Bouwwerk Informatie Management (BIM). Er is € 6 mln. toegevoegd voor het project Brandwerendheid tunnels en de indexering 2019 ten bedrage van € 48,5 mln. is toegevoegd.

Opgave

De veiligheid en de beschikbaarheid van het hoofdwegennet moeten in stand worden gehouden. In eerste instantie gebeurt dat door het uitvoeren van regulier onderhoud. De objecten en onderdelen in het hoofdwegennet, zoals bruggen en tunnels, hebben echter een beperkte levensduur en dienen aan het eind hiervan te worden vervangen of gerenoveerd. Door grootschalige aanleg, met name vanaf de jaren 60 van de vorige eeuw, en het intensievere gebruik is komende jaren sprake van een flinke vervangings- en renovatie-opgave.

Oplossing

Om de veiligheid en de beschikbaarheid van het hoofdwegennet in stand te houden, is het programma Vervanging & Renovatie ingericht. Voor alle objecten en onderdelen (zoals wegwakken of tunnelinstallaties) van het hoofdwegennet wordt de opgave in kaart gebracht. Allereerst wordt op basis van het ontwerp ingeschat wanneer vervanging of renovatie aan de orde zal zijn. Daarnaast worden de objecten onderworpen aan inspecties en berekeningen. Dit leidt tot het inzicht in, en een prognose van waar op een termijn van vijf tot vijftien jaar vervanging of renovatie nodig is. Zo worden, steeds vooruitkijkend, objecten en onderdelen geïdentificeerd waarvoor een planning- en studiefase wordt gestart. In de planning- en studiefase wordt de uiteindelijke opgave vastgesteld en daarna volgt een definitief besluit over de aanpak van het betreffende object.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Door het vervangen of renoveren van objecten en onderdelen worden de beschikbaarheid en veiligheid van het hoofdwegennet op lange termijn geborgd. Dit leidt tot een modernisering en verduurzaming van het hoofdwegennet waardoor het blijft bijdragen aan de economische en ruimtelijke ontwikkeling van Nederland.

Planning

Het betreft een doorlopend programma, de openstellingen zijn divers.

Politiek/bestuurlijk

Het programma Vervanging en Renovatie kent een technische aanleiding, namelijk het einde van de technische levensduur van onderdelen en objecten in het hoofdwegennet. Vanuit dit perspectief hoeven geen aanvullende wensen of functionaliteiten te worden toegevoegd. Maar omdat het relatief grote ingrepen in het netwerk betreft, wordt ook gekeken naar eventuele verstandige, aanvullende investeringen in het kader van beleidsdoelstellingen zoals bereikbaarheid, duurzaamheid en klimaatadaptatie). Het primaire doel blijft echter het borgen van de beschikbaarheid en veiligheid van de Rijksnetwerken.

Uitvoering

Rijkswaterstaat voert de projecten uit (zie bijgaande tabel).



Programma Vervanging & Renovatie - Hoofdwegen

(vervolg)

Financiën

Voor de totale vervangings- en renovatieopgave van het hoofdwegen-net is in de periode 2012 tot en met 2035 een bedrag van € 4.587 mln. beschikbaar

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2018** ○ Het beschikbare programmabudget is verlaagd als gevolg van budgetoverheveling van € 334 mln. naar het programma Vervanging en Renovatie hoofdvaarwegennet – met als doel om het budget in beide programma's beter af te stemmen op de behoefte – en van € 389 mln. naar het project A27 Houten-Hooipolder ten behoeve van de opgave voor vervanging en renovatie binnen dat project. Daarnaast is indexering 2017 toegekend (€ 33 mln.).
- 2017** ○ Ten opzichte van het vorige MIRT is de weergave in overeenstemming gebracht met andere MIRT-projectbladen en de wensen van de Kamer over programmaverantwoording. Hiervoor zijn de uitgaven in het verleden in het budget verwerkt (vanaf 2012), waarmee het totaalbudget € 254 mln. hoger is. Daarnaast zijn de volgende financiële wijzigingen te melden: extrapolatie 2029 en 2030 (€ 573 mln.), indexering 2016 (€ 6 mln.), bijdrage van de provincie Noord-Brabant voor het project Drongelens Kanaal (€ 4 mln.) en overheveling naar het Deltafonds voor het project Afsluitdijk (€ 12 mln.).

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €
MIRT 2022	4.587
MIRT 2021	3.364
MIRT 2020	3.125
MIRT 2019	3.172
MIRT 2018	3.144
<hr/>	
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	1.578
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	221

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2020	896	20%
2019	769	23%
2018	707	23%
2017	659	21%
2016	607	19%

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2020 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2020 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



Programma Vervanging & Renovatie - Hoofdwegen (vervolg)

Planning en studies

1. A20 Giessenbruggen
2. A28 spoortunnel Hoogeveen
3. A29 wegfundering en kunstwerken
4. A4/A20 Kethelplein
5. A7 brug Westerwoldse AA
6. A7 draaibruggen Afsluitdijk
7. N99 Balgzandbrug
8. Brug over de Noord
9. Den Helder-Texel: aanleginrichtingen
10. Geluidsscherm A28 Harderwijk
11. Geluidsscherm A58/A17
12. Geluidsschermen A10
13. Hooivaartse brug
14. Technische installaties in tunnels Zuid- en Noord-Holland
15. Kunstwerken A20 Bijdorp
16. N3 Papendrechtse brug
17. A44 Kunstwerken
18. Definitieve Suurhoffbrug
19. Van Brienoordbrug





Programma Vervanging & Renovatie - Hoofdwegen (vervolg)

Aanleg

1. 1e Heinenoordtunnel
2. A6 Lelystad Noord-Ketelbrug
3. A76 Zuidelijke viaduct Daelderweg/Nuth
4. Kunstwerk Hattemerbroek
5. A15 Suurhoffbrug
6. N200 Rijnlandse Boezemwaterbruggen
7. N3 Dordrecht Zuid-Papendrecht
8. N3 Wantijbrug
9. Viaduct Hoog Burel
10. Roer/Swalmentunnel
11. A12 IJsselbrug
12. A32 vervangen wegfundering
13. N99 Kooybrug
14. A29 renovatie Haringvlietbrug
15. A10 Versterking Rozenoordbrug





Programma Vervanging & Renovatie - Hoofdwegen

(vervolg)

Omschrijving	Maatregel	Taakstellend	Gerealiseerd budget	
		Budget in mln. €	t/m 2020 in mln.	Openstelling
Suurhoffbrug	Renovatie brug	74	35	2022
Wantijbrug	Renovatie brug	45	39	2020
Renovatie N3	Vervangen wegdek	66	23	2021
Renovatie A6	Vervangen wegdek	24	2	2022
Renovatie N200	Renovatie boezembruggen	32	26	2021
3B-tunnels	Aanleg uniforme bouwblokken voor de bediening en besturing van tunnels	12	4	divers
Heinenoordtunnel	Renovatie eerste Heinenoordtunnel	180	12	2024
A73 Roer-Swalmentunnel	Renovatie tunnels	32	0	2023
A12 IJsselbruggen	Renovatie stalen bruggen	67	5	2024
A32	Vervangen wegfundering	49	0	2022
Kooybrug	Renovatie van de Kooybrug	17	0	2022
A29 Renovatie haringvlietbrug	Renovatie van beweegbare deel van de haringvlietbrug	48	0	2023
Van Brienoordbrug	Vervanging en renovatie van de Van Brienoordbrug	37	20	2028
Overig	Onderzoek en projecten < € 10 mln.	59	22	2020-2024
Planning- en studiefase tranche 3 projecten		10	7	
Reservering aanleg tranche 3 projecten		40	0	
Planning- en studiefase tranche 4		25	2	
Totaal toegedeeld aan projecten		1.279	764	
Reservering tranche 4 en verder		2.085	0	
Totalen		4.587	769	
Waarvan verplicht		39%		



Gebied **Nationaal**
 Onderwerp **Spoorwegen personen**
 Ministerie **IenW**
 Fase **Aanleg**



Beter en Meer: Be- en Bijsturing van de Toekomst

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2021** ○ De scope en planning van het programma is herijkt. Daaruit volgt een uitbreiding van de 'change aanpak verkeersleiding' en een nieuw deelproject 'Procesoptimalisatie Spoorgoederenvervoer'. De prognose is dat het programma in 2021 wordt afgerond. Achtergrond is dat meer tijd wordt genomen de be- en bijsturing van de toekomst stapsgewijs te implementeren in het dagelijkse werk.
- 2018** ○ De livegang van het Centraal Monitoring en Beslisorgaan (CMBO) is een half jaar verschoven van het najaar 2016 naar maart 2017. De start van het nieuwe bijsturingsorgaan werd te risicovol geacht vlak voor de aanvang van de winterperiode.
- 2017** ○ Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Opgave

Om de groei op het spoor te faciliteren, wordt toegewerkt naar hoogfrequent rijden op drukke trajecten in Nederland. Naar aanleiding van de winterproblematiek in 2010-2012 is geconcludeerd dat de betrouwbaarheid van het spoor eerst omhoog moet voordat de frequentieverhoging op de drukke corridors kan plaatsvinden.

Oplossing

NS en ProRail voeren samen het Verbeterprogramma Beter en Meer uit. Het uitgangspunt is dat het treinproduct eerst beter (lees: robuuster) moet worden voordat de stap gezet kan worden naar meer (frequentieverhoging). Meer treinen betekent een zwaardere belasting van het spoorstelsel. Zonder extra inspanning zullen treinen elkaar eerder hinderen en zullen in de infrastructuur en het materieel vaker storingen ondervinden. Dit wordt ondervangen in het verbeterprogramma. Het programma Beter en Meer is opgedeeld in meerdere verbeteraanpakken: Verbeteraanpak Trein, Be- en Bijsturing van de Toekomst en Verbeteraanpak Stations. De operationele uitwerking van Beter en Meer wordt gefaseerd uitgevoerd en maakt onderscheid in termijnen. De eerste termijn was gericht op verbeteringen van de uitvoering van de treindienst in de eerstvolgende jaren, zodat in 2018 gestart kon worden met hoge frequenties op de A2-corridor Amsterdam-Eindhoven.

In 2015 zijn verschillende analyses uitgevoerd om te bepalen welke acties ondernomen moeten worden om de beoogde frequentieverhoging op het spoor betrouwbaar en veilig uit te voeren. Be- en Bijsturing van de Toekomst heeft als doel het logistieke bijsturingproces tijdens verstoringen beter uit te voeren. Hiertoe is het Centraal Monitoring en Beslisorgaan (CMBO) opgericht dat besluiten neemt over de aanpassingen van de dienstregeling. Ook komen er vooraf gedefinieerde bijsturingsmaatregelen (de zogeheten versperringsmaatregelen: VSM). Daarin ligt vast welke stappen er qua bijsturing nodig zijn (in dienstregelingsoplossingen) bij een (gedeeltelijke) versperring op een specifiek baanvak. Het doel hiervan is dat de maatregelen bij een versperring



vooraf goed zijn afgewogen met alle partijen (ProRail en alle vervoerders, reizigersorganisaties, goederenvervoerders en aannemers) en dat de afhandeling op het moment van de versperring sneller kan. ProRail ontwikkelt een innovatieve 'solver', gericht op het sneller en beter kunnen bepalen van bijsturingsmaatregelen bij verstoringen in de treindienst. Het CMBO en de VSM's worden continu getoetst op uitvoerbaarheid van het bijsturingsplan en op verbetering in de manier van werken.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Verbeteren van de betrouwbaarheid en voorbereiden van hogere treinfrequenties.



Beter en Meer: Be- en Bijsturing van de Toekomst

(vervolg)

Planning

- 2015: Start inrichting CMBO, opstellen eerste vooraf gedefinieerde bijsturingsmaatregelen.
- 2017: Oprichting CMBO, verder uitwerken vooraf gedefinieerde bijsturingsmaatregelen.
- 2017: Praktijktuets verbeteracties.
- 2018: Start hoogfrequent rijden corridor Amsterdam-Utrecht-Eindhoven.
- 2019: Resterende uitvoering van het programma ondergebracht in de lijnorganisaties van ProRail en NS2020: Nieuw deelproject Procesoptimalisatie Spoorgoederenvervoer opgestart; gereed begin 2021.

Politiek/bestuur

De visie achter Beter en Meer is opgenomen in de Lange Termijn Spooragenda (L TSA) 2 en is omarmd door het kabinet. Op verzoek van het Rijk is de visie achter Beter en Meer nader uitgewerkt in het Verbeterprogramma Beter en Meer en opgenomen in het maatregelenpakket Herijking. Op 23 november 2015 is dit maatregelenpakket besproken in het notaoverleg en zijn de budgetten voor de Beter en Meer-onderdelen vastgesteld.

Financiën

Taakstellend budget: € 16 mln. (deel Rijk) (Artikel IF 13.03.01). Daarnaast draagt NS € 17 mln. bij.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Gereed
MIRT 2022	16	2021
MIRT 2021	16	2021
MIRT 2020	15	2019
MIRT 2019	15	2019
MIRT 2018	15	2019
MIRT 2017	15	2019
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	1	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBO) in mln. €	1	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2020	13	81%
2019	8	53%
2018	6	40%
2017	5	33%
2016	5	33%

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2020 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2020 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2021** Voor de financiering van opdrachten ten behoeve van een toegankelijke stationsomgeving is € 0,6 mln. overgeboekt naar de beleidsbegroting HXII.
- 2019** De aanbesteding van de XL-schermen moet in 2018 opnieuw worden gedaan, waardoor de uitrol van de schermen ook in tijd naar achteren schuift en grotendeels in 2019 zal plaatsvinden. Voor de informatiepunten is besloten eerst in 2018 pilots uit te voeren om reizigersbeleving te meten, waarna bij positieve bevindingen de uitrol kan plaatsvinden in 2019 (en mogelijk 2020). Daarnaast is € 0,7 mln. overgeboekt naar het programma Onderhoud en vernieuwing (IF Art. 13.02) ter dekking van de beheer- en onderhoudskosten van de in beheer genomen programmaonderdelen.
- 2017** Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Beter en Meer: Verbeteraanpak Stations

Opgave

Om de groei op het spoor mogelijk te maken, wordt toegewerkt naar hoogfrequent rijden op drukke trajecten in Nederland. Naar aanleiding van de winterproblematiek in 2010-2012 en de treinbotsing in Amsterdam in 2012 is geconcludeerd dat de betrouwbaarheid van het spoor eerst omhoog moet voordat de frequentie op de drukke corridors kan worden verhoogd.

Oplossing

NS en ProRail voeren samen het Verbeterprogramma Beter en Meer uit. Het uitgangspunt is dat het treinproduct eerst beter (lees: robuuster) moet worden voordat de stap gezet kan worden naar meer (frequentieverhoging). Meer treinen betekent een zwaardere belasting van het spoorstelsel. Zonder extra inspanning zullen treinen elkaar eerder hinderen en ondervinden infrastructuur en materieel vaker storingen. Dit wordt ondervangen in het verbeterprogramma.

Het programma Beter en Meer is opgedeeld in meerdere verbeteraanpakken: Verbeteraanpak Trein, Be- en Bijsturing van de Toekomst, en Verbeteraanpak Stations. De operationele uitwerking van Beter en Meer wordt gefaseerd uitgevoerd en maakt onderscheid in termijnen. De eerste termijn is gericht op verbeteringen van de uitvoering van de treindienst in de komende jaren, zodat in 2018 gestart kan worden met hoge frequenties op de A2-corridor Amsterdam-Eindhoven.

Stations vormen belangrijke schakels in het spoornetwerk en zijn belangrijke overstappunten voor al het openbaar vervoer in Nederland. Daarmee vormen stations een wezenlijk onderdeel van de deur-tot-deureis van de reiziger en van de infrastructurele keten. Het groeiend aantal reizigers moet op stations voldoende gefaciliteerd worden. Verbeteraanpak Stations is erop gericht om de ervaring en de waardering van de reiziger op en rondom het station blijvend te verbeteren en vervoerders in staat te stellen hun klanten beter van dienst te zijn. Tot aan 2018 wordt gewerkt aan het gezamenlijk ontwikkelen van instrumenten voor betere besturing van de stations en verbetering van



de samenwerking met vervoerders en overheden en van hun positie op de stations. Ook het voor- en natransport en de verandering van operationele processen rond verbouwing, nieuwbouw, exploitatie en beheer van de stations worden verbeterd.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Verbeteren van het reisgemak.

Planning

2021: Verbeteracties wayfinding en afronding pilots wachtvoorzieningen Heemskerk. In kaart brengen opties om profilering van vervoerders en wayfinding op stations te versterken. Planning voor het vervolgtraject wordt in samenhang met de Stationsagenda herijkt.



Beter en Meer: Verbeteraanpak Stations

(vervolg)

Uitvoering

ProRail heeft een derde subsidiebeschikking aangevraagd voor het XL-scherm te Leiden. Voorts is besloten om de informatiezuilen niet uit te rollen omdat er geen eenduidige conclusie kan worden getrokken uit de pilots die NS en ProRail omtrent dit thema ondernomen hebben. De alternatieven voor profilering en wayfinding waarvoor dit geld binnen dit programma geoormd is, worden dit jaar door IenW, ProRail en NS onderzocht. Onderdeel hiervan is ook dat bepaald wordt welk deel van het restbudget (ontstaan als gevolg van het wegvallen van de investering in informatiezuilen) besteed moet worden aan de alternatieve profilerings- en wayfindingmogelijkheden. Andere aspecten van de Verbeteraanpak Stations zijn reeds, of worden in 2021 afgerond.

Politiek/bestuurlijk

De visie achter Beter en Meer is opgenomen in de Lange Termijn Spooragenda (L TSA) 2 en is omarmd door het kabinet. Op verzoek van het Rijk is de visie achter Beter en Meer nader uitgewerkt in het Verbeterprogramma Beter en Meer en opgenomen in het maatregelenpakket Herijking. Op 23 november 2015 is dit maatregelenpakket besproken in het Notaoverleg en zijn de budgetten voor de Beter en Meer-onderdelen vastgesteld.

Financiën

Taakstellend budget IenW € 11 mln. (Artikel IF 13.03.01).

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Gereed
MIRT 2022	11	2021
MIRT 2021	11	2020
MIRT 2020	12	2020
MIRT 2019	12	2020
MIRT 2018	13	2018
MIRT 2017	13	2018
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	2	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	1	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2020	4	36%
2019	4	33%
2018	3	25%
2017	2	15%
2016	2	15%

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2020 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2020 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



Gebied **Nationaal**
 Onderwerp **Spoorwegen personen**
 Ministerie **IenW**
 Fase **Aanleg**



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2021 Omdat de fiets een aantrekkelijk, duurzaam en gezond alternatief biedt voor mensen om op korte afstand van A naar B te reizen en er diverse kansrijke projecten zijn is er vanuit het klimaat-akkoord € 75 mln. beschikbaar gesteld voor de cofinanciering van investeringen in fietsenstallingen bij OV-knooppunten. Daarnaast is er € 7,8 mln. overgeboekt naar het programma Onderhoud en vernieuwing ter dekking van de kosten voor onderhoud van in aanleg genomen projecten en is € 2,25 mln. overgeboekt naar de beleidsbegroting HXII, bestemd voor de beleidsontwikkeling op het gebied van de bijdrage van fiets in de keten aan de doelstellingen van het Klimaatakkoord, innovatie, monitoring en de communicatie daarover.

2020 De binnen het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer gereserveerde vaste bijdrage van € 2,2 mln. voor de aanleg van de fietsenstallingen aan de noordzijde van het station Tilburg zijn overgeboekt naar het programma Fietsparkeren waarbinnen deze werkzaamheden worden uitgevoerd en verantwoord.

Fietsparkeren bij stations

Opgave

Verdere groei van het fietsgebruik heeft grote maatschappelijke voordelen. Het oplossend vermogen van fietsen draagt bij aan belangrijke nationale doelen zoals bereikbaarheid, leefbaarheid, duurzaamheid en gezondheid. Doordat steeds meer mensen met de fiets naar het station komen, is er een tekort aan fietsparkeerplaatsen bij stations ontstaan. In 2011 werd voor 2020 een tekort verwacht van 82.000 tot 145.000 plaatsen. Tussen januari 2012 en maart 2020 zijn 135.000 plaatsen gerealiseerd, waaronder de 500.000ste plaats in de stalling van Utrecht in 2019. In 2017 werd voor 2030 een tekort van circa 150.000 plaatsen geprognosticeerd en een noodzakelijke vervangingsopgave van circa 50.000 plaatsen. Dit betekende een bouwopgave van 200.000 fietsparkeerplaatsen tot 2030. Voor 107.000 hiervan is een afspraak gemaakt of in de maak. In totaal zijn er dan met de huidige beschikbare budgetten naar verwachting ca. 605.000 fietsparkeerplaatsen bij stations in Nederland in 2030.

Oplossing

In de Lange Termijn Spooragenda deel 2 (TK 29984, nr. 474) is het verbeteren van de ketenreis benadrukt. De overstap van ov naar fiets en andersom, ook zeker bij knooppunten, is hierbij een belangrijk onderdeel. Na het Actieplan Fietsparkeren bij Stations (AFP) zijn er extra middelen vanuit het regeerakkoord-Rutte III en recent uit het Klimaatakkoord ingezet voor het innoveren en uitbreiden van de stallingsmogelijkheden bij ov-knooppunten. Bij het stallen wordt rekening gehouden met het toenemende aantal bijzondere formaat fietsen zoals elektrische fietsen, speed-pedelecs en bakfietsen. Er wordt ook nadrukkelijk gekeken naar innovaties en andere concepten, bijvoorbeeld deelfietsen (naast ov-fietsen) in de stallingen. Daarbij is er focus op het efficiënter benutten van de stallingscapaciteit.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

De oplossing draagt bij aan het verkorten van de deur-tot-deur reistijd, biedt ruimte aan de groei van het reizigersvervoer en vergroot het reisgemak en de aantrekkelijkheid van de combinatie fiets-trein.



Daarmee is er een vermindering van CO₂-uitstoot voor zover mensen van modaliteit veranderen in het voor- of natransport en wordt er gezondheidswinst behaald.

Aanleg

Start aanleg: divers
 Oplevering: divers



Fietsparkeren bij stations

(vervolg)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2019** In het regeerakkoord van het kabinet-Rutte III wordt een extra investeringsimpuls aan de aanleg van fietsinfrastructuur gegeven (totaal € 100 mln.), waarvan € 74 mln. gereserveerd wordt voor de medebekostiging van fietsenstallingen. De fietsambities van het kabinet zijn uiteengezet in brief van 12 juni 2018 (TK 31 305, nr. 70). Met de nieuwe middelen kan structureel gewerkt worden aan Fietsparkeren bij Stations. Om die reden is het jaar van opleveren aangepast in 'divers'. Daarnaast is € 2 mln. overgeboekt naar het programma Onderhoud en vernieuwing (IF 13.02) voor de dekking van de beheer- en onderhoudskosten van de in beheer genomen programmaonderdelen.

Politiek/bestuurlijk

In 2011 is het AFP naar de Tweede Kamer gestuurd (TK 32404, nr. 53). In reactie op de motie-Ouwehand/De Rouwe ging de regering met grote gemeenten, NS en ProRail in overleg over de fietsparkeerproblematiek en werd per brief van 12 mei 2014 (TK 29984, nr. 485) het Actieplan nader ingevuld. In de loop van 2015 is de tussentijdse evaluatie van het AFP uitgevoerd (TK 29984, nr. 642). Ook werd een bestuurlijk overleg voorgesteld om te komen tot een gemeenschappelijk bestuursakkoord. In 2016 is het bestuursakkoord Fietsparkeren bij Stations ondertekend en aan de Tweede Kamer aangeboden (TK 29 984, nr. 700). Het bevat afspraken voor de aanpak van het tekort aan fietsenstallingen voor de middellange en de lange termijn en het beschikbaar stellen van € 40 mln. extra voor een aantal extra fietsparkeerprojecten. In 2017 zijn bij aanvang van het kabinet-Rutte III extra middelen beschikbaar gesteld voor fietsparkeren. Hier bovenop is vanaf 2020 een bijdrage van het Klimaatakkoord van € 75 mln. gekomen. De bijdrage van het Rijk in deze nieuwe plannen bedraagt bij de laatste 2 deelprogramma's maximaal 40%. Er komt meer nadruk op innovatie en betere benutting van huidige plaatsen.

Uitvoering

De uitvoering van de (deel)programma's voor fietsparkeren ofwel investeringsimpulsen in fietsparkeren is in handen van ProRail. Dit geldt ook voor het beheer. ProRail werkt daarbij nauw samen met gemeenten, provincies en NS Stations. De exploitatie van bewaakte stallingen is in de meeste gevallen in handen van NS Stations of vindt plaats door onderaannemers. Gemeenten, NS Stations, en soms de vervoerregio of provincie, maken hier afspraken over.

Financiën

Totaalbudget € 528 mln. Tot en met 2012 via BenI als geoormerkt project: € 104 mln. en vanaf 2013 € 424 mln. via het aanlegprogramma Personenvervoer (Artikel IF 13.03.01).

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Gereed
MIRT 2022	528	Divers
MIRT 2021	522	Divers
MIRT 2020	452	Divers
MIRT 2019	445	Divers
MIRT 2018	370	Divers, uiterlijk 2020
MIRT 2013	321	Divers, uiterlijk 2020
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	207	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	26	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2020	278	53%
2019	243	54%
2018	211	47%
2017	190	71%
2016	163	50%

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2020 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2020 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.

Gebied **Nationaal**

Onderwerp **Spoorwegen personen**

Ministerie **IenW**

Fase **Aanleg**



Fietsparkeren bij stations

(vervolg)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2018** ○ Uit de tussentijdse evaluatie (2015) van het Actieplan Fietsparkeren bij Stations (AFP) bleek dat de vraag van reizigers naar fietsparkeerplekken bij stations blijft stijgen en het beschikbare budget voor extra plekken onvoldoende is om in deze toenemende vraag te voorzien. In het bestuursakkoord Fietsparkeren bij Stations (d.d. 12-12-2016) hebben betrokken partijen afgesproken voor zowel de zeer korte als voor de langere termijn het tekort aan fietsparkeerplekken aan te pakken en een route uit te zetten om het tekort aan fietsparkeerplekken en de dekking van de integrale kosten het hoofd te bieden. Voor de korte termijn is € 40 mln. vrijgemaakt vanuit de investeringsruimte Spoor (artikelonderdeel 13.08) voor een vervolg op het AFP. Daarmee kunnen, samen met de andere betrokken partijen, de stallingsproblemen op de 12 meest urgente plekken worden aangepakt (TK 29984, nr. 700). En naar aanleiding van afspraken die op 3 december 2014 in het bestuurlijk overleg tussen IenW en de gemeente Almere zijn gemaakt over de aanleg van extra fietsstallingsplaatsen bij stations Almere Centrum en Almere Poort, is via dekking vanuit het projectbudget OV-SAAL MLT € 1,3 mln. toegevoegd.
- 2017** ○ Motie-Dik/Faber (TK 29984, nr. 562) is verwerkt in de (in 2015) aan NS verleende vervoerconcessie voor het hoofdrailnet.



Gebied **Nationaal**
 Onderwerp **Spoorwegen personen**
 Ministerie **IenW**
 Fase **Aanleg**



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2022** ○ De voor het station Hoogkerk gereserveerde middelen zijn overgemaakt naar de Provincie Groningen.
- 2017** ○ Het projectbudget zoals opgenomen in het Infrastructuurfonds 2016 (€ 78 mln.) bestond voor € 32 mln. uit gerealiseerde uitgaven voor opgeleverde stations, voor € 3,2 mln. uit gerealiseerde en nog te realiseren uitgaven voor het Station Barneveld en voor € 42,8 mln. als reservering voor bijdragen aan toekomstige nieuwe stations. Het station Barneveld Zuid is klaar. Het bij dit project behorende projectbudget en de projectbudgetten van eerder gerealiseerde stations maken vanaf deze begroting geen deel meer uit van het totale budget voor kleine stations. Vanuit het gereserveerde budget voor nog nader aan te wijzen nieuwe stations is € 6,1 mln. overgeboekt naar Hoofdstuk XII in verband met de BDU-bijdrage voor Station Bleiswijk-Zoetermeer (BleiZo) en de hiermee samenhangende storting in het Btw-compensatiefonds (BCF). In het Notaoverleg MIRT van 23 november 2015 is besloten € 17 mln. beschikbaar te houden voor het programma Kleine stations.
- 2016** ○ De stations Nijmegen Goffert (december 2014) en Barneveld Zuid (februari 2015) zijn geopend.

Kleine stations

Opgave

Het regionale belang van het openen van een station moet worden afgewogen tegen het belang van snelle verbindingen tussen stedelijke centra en landsdelen. Deze belangenafweging speelt met name bij stations die bedacht zijn aan spoorlijnen waarop het hoofdrailnet-vervoer en/of het goederenvervoer wordt afgewikkeld.

Oplossing

Het ministerie van IenW toetst bij aanvragen of alle kosten van ontwikkeling, inpassing in de dienstregeling én beheer zijn gedekt en of de bediening van het nieuwe station is gegarandeerd. Voor de kosten van het basisstation is in dat geval subsidie mogelijk uit het programma Kleine stations tot een maximum van € 7,1 mln. (prijspeil 2021).

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het verbeteren van de deur-tot-deur reistijd, ruimte bieden aan de groei van het reizigersvervoer, bijdragen aan de economische en ruimtelijke ontwikkeling van Nederland.

Planning

Start aanleg: divers

Uitvoering

Afhankelijk van het project is het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat of een decentrale initiatiefnemer de opdrachtgever aan ProRail voor de aanleg van het nieuwe station.

Financiën

Taakstellend budget: € 11 mln. (deel Rijksbijdrage) (Artikel IF 13.03.01).





Gebied **Nationaal**
 Onderwerp **Spoorwegen personen**
 Ministerie **IenW**
 Fase **Aanleg**



Kleine stations

(vervolg)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2015** De stations Emmen Zuid en Maarheeze zijn gereed. De hiermee samenhangende gerealiseerde uitgaven van € 3,6 mln. maken om die reden geen deel meer uit van het totale projectbudget Kleine stations.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Gereed
MIRT 2022	11	Divers
MIRT 2021	18	Divers
MIRT 2020	18	Divers
MIRT 2019	17	Divers
MIRT 2018	17	Divers
MIRT 2017	17	Divers
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	6	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	1	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2020	0	0 %

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2020 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2020 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



Maatregelenpakket HSL-Zuid

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2022** Er is € 2 miljoen overgeboekt naar het project Nazorg personenvervoer (Artikelonderdeel 13.03) in verband met het in beheer nemen van het testlab ERTMS.
- 2021** Een aantal deelprojecten gaat over van de planstudiefase naar de aanlegfase. De einddatum van het project wordt opgeschoven van 2021 naar 2023 omdat niet alle maatregelen uit het pakket vóór 2022 uitvoerbaar zijn. Ten behoeve van geluidsmaatregelen langs de HSL-Zuid is er aan de gemeenten Lansingerland, Breda en Moerdijk een bijdrage geleverd van € 4,7 mln. middels een storting in het Gemeentefonds (- € 3,9 mln.) en het Btw-compensatiefonds (- € 0,8 mln.).
- 2019** Nieuw opgenomen in het MIRT. Deze middelen waren eerder gereserveerd onder IF artikel 17.

Opgave

ProRail en NS werken samen aan het ontwikkelen van maatregelen (investeringen) die de betrouwbaarheid op (middel)lange termijn van de HSL-Zuid verder kunnen verhogen. Daarbij gaat het onder andere om investeringsvoorstellen om uitval bij harde wind te voorkomen en om een betere overgang tussen hogesnelheidsspoor en conventioneel spoor te realiseren. De afgelopen jaren zijn verschillende maatregelen ontwikkeld en uitgevoerd. Er is nog voldoende aanvullend verbeterpotentieel voor de HSL-Zuid. De hierbij behorende maatregelen zijn niet allemaal uitvoerbaar voor 2022. Daarom wordt het budget langer beschikbaar gehouden, zodat maatregelen voor 2024 kunnen worden uitgevoerd. Daarnaast bleek bij ingebruikname van de HSL-Zuid dat de reeds geplaatste geluidsschermen onvoldoende effect hebben, omdat de combinatie van betonnen baan en transparante schermen het geluid als het ware de baan uit doet kaatsen. Hoewel er geen wettelijke verplichting is de geluidsoverlast op te lossen is – richtend op de grootste knelpunten – maximaal € 70 mln. (prijsspeil 2015) uitgetrokken, waarna samen met bewoners is gezocht naar maatregelen die passend zijn voor de situatie.

Oplossing

Het maatregelenpakket bestaat uit twee onderdelen: prestatieverbetering en geluidsmaatregelen. Om de prestatie te verbeteren wordt onder andere gekeken naar de reductie van windhinder en de verbetering van de overgang tussen hogesnelheidsspoor en conventioneel spoor. De Tweede Kamer is op 1 oktober 2015 (TK 22026, nr. 482) geïnformeerd over het pakket aan geluidsmaatregelen dat zal worden gerealiseerd in het kader van de geluidsproblematiek. Het maatregelenpakket bestaat uit het geluidsabsorberend maken van schermen, het verlengen van schermen en het plaatsen van een nieuw scherm in de gemeente Lansingerland.



Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

De maatregelen dragen bij aan het verbeteren van de prestaties op de HSL en het verminderen van geluidsoverlast.

Planning

2018: Besluitvormingsfase oplossingsrichtingen
2019: Ontwerpfase en vergunningstraject
2020: Start aanleg
Divers tot 2024: Oplevering



Maatregelenpakket HSL-Zuid

(vervolg)

Politiek/bestuurlijk

De Tweede Kamer is op 16 juni 2017 (TK 29984, nr. 720) en in de daaropvolgende voortgangsrapportages (TK 22026, nr. 498, 505 en 509) geïnformeerd over de samenstelling en de voortgang van het pakket aan verbetermaatregelen en geluidmaatregelen. De gemeenten langs de HSL-Zuid worden regelmatig geïnformeerd over de geluidmaatregelen. In de gemeente Lansingerland loopt een intensief traject van co-creatie en co-aanleg met de gemeente, de Nederlandse Stichting Geluidshinder, ProRail en het ministerie van IenW.

Betrokken partijen

NS, ProRail, Infrasppeed

Financiën

Taakstellend budget prestatieverbetering: € 61 mln.; taakstellend budget geluidmaatregelen: € 70 mln. (Artikel IF 13.03.01 en 13.03.04).

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Gereed
MIRT 2022	131	divers
MIRT 2021	133	divers
MIRT 2020	135	divers
MIRT 2019	133	divers
MIRT 2018	133	divers
MIRT 2017	130	divers
Vershil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	1	
Cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	7	

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2022** In verband met de aanleg van drie nieuwe onderstations is het projectbudget verhoogd met € 23 mln.
- 2021** Project nieuw opgenomen in het MIRT.

PHS Tractie Energievoorziening

Opgave

Het vergroten van de TEV-capaciteit op de verschillende PHS-corridors om zo de toekomstige frequenties van persontreinen en/of goederentreinen te faciliteren. Dit bestaat uit zowel het verzwaren van bestaande onderstations als het bouwen van nieuwe.

Oplossing

In het kader van PHS zijn TEV-maatregelen bepaald die nodig zijn om op de diverse PHS-corridors de frequenties van persontreinen en/of goederentreinen te faciliteren. De benodigde TEV-maatregelen en het moment waarop deze gereed dienen te zijn is mede afhankelijk van de diverse stappen in het verhogen van de frequenties op de PHS-corridors.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Deze maatregelen maken onderdeel uit van het PHS en dragen daarmee bij aan de economische en ruimtelijke ontwikkeling van Nederland. De TEV-maatregelen zijn onderdeel van het integrale maatregelpakket dat voor PHS nodig is om het aantal treinen op de PHS-corridors stap voor stap te verhogen.

Planning

2020: Start aanleg
2028: Oplevering

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Gereed
MIRT 2022	26	Divers
MIRT 2021	2	Divers
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	24	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	1	



Uitvoering

In 2020 is de eerste deelbeschikking verleend voor € 2 mln.

Financiën

Taakstellend budget € 26 mln.

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2020	1	4%
2019	0	0%

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2020 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2020 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



Programma Behandelen en Opstellen

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2022** ○ Vanuit het programma Behandelen en Opstellen is behoefte aan extra opstelcapaciteit in de regio. Deze uitbreiding wordt meegenomen in de uitwerking van PHS Nijmegen. Om die reden is de hiervoor gereserveerde € 6,2 miljoen overgeboekt naar het PHS budget (IF 17.10.02) PHS.
- 2021** ○ De binnen dit programma geraamde scope Opstellen Leeuwarden wordt uitgevoerd binnen het Programma Kleine functiewijzigingen. Het hiervoor geraamde budget van € 4,8 mln. is overgeboekt naar dit programma.
- 2020** ○ De binnen dit programma geraamde scope Opstel terrein Heerhugowaard wordt uitgevoerd binnen het programma Hoogfrequent Spoorvervoer. Het hiervoor geraamde budget van € 43 mln. is overgeboekt naar PHS. Daarnaast is het projectbudget verhoogd met € 1 mln. vanuit het programma Beter Benutten ten behoeve van de uit te voeren scope Opstellen station Leeuwarden.
- 2019** ○ Op basis van een door IenW aan de sector opgedragen langetermijnanalyse is geconstateerd dat op de korte en middellange termijn aanvullende capaciteit nodig is om de dienstregeling te kunnen uitvoeren. Naar aanleiding daarvan heeft de staatssecretaris aanvullend € 150 mln. toegezegd.

Opgave

Het materieelpark van de NS en andere vervoerders groeit vanwege het stijgende aantal treinreizigers. Voor het opstellen en behandelen van dit nieuwe materieel is daarom aanvullende opstelcapaciteit nodig.

Oplossing

IenW heeft de sector gevraagd een integrale studie uit te voeren naar het opstellen van reizigerstreinen op de lange termijn (2018-2030). Op basis daarvan heeft ProRail in samenwerking met de NS, treinonderhoud en andere vervoerders een plan van aanpak opgesteld om de opstelcapaciteit te vergroten. Daarbij is besluitvorming op basis van het MIRT het uitgangspunt. Het doel is om te komen tot een mix van oplossingen, zoals uitbreiding, benutting en het optimaliseren van het opstelproces. Het uitgangspunt daarbij is dat bestaand spoor zo veel en optimaal mogelijk wordt benut.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Verbeteren van de betrouwbaarheid en ruimte bieden aan de groei van het reizigersvervoer. Waar nodig wordt extra opstelcapaciteit gerealiseerd.

Planning

Oplevering van maatregelen is divers. Indienststelling van het laatste deelproject is momenteel voorzien voor december 2027.

Politiek/bestuurlijk

In overleg met de sector en de regio is in het notaoverleg MIRT van 23 november 2015 besloten om geld vrij te maken voor een pakket van investeringsmaatregelen (zie ook bijlage 6 van TK 34300 A, nr. 17 van 13 november 2015). Hiervan is € 45 mln. bedoeld voor het faciliteren van opstelcapaciteit. Na het gereedkomen van de integrale studie naar de lange-termijnbehoefte (2018-2030) is € 150 mln. toegevoegd vanuit de aanvullende post (regerakkoord Kabinet Rutte III).





Programma Behandelen en Opstellen

(vervolg)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

Omdat het maatregelen op de korte en middel-lange termijn betreft, worden de duur en de reikwijdte van het programma gewijzigd tot circa 2030. Ook de naamgeving en de planning van het programma zijn hierop aangepast.

- 2018** ○ Binnen het project Watergraafsmeer worden werkzaamheden uitgevoerd in het kader van het programma Opstellen. Om die reden is € 2,2 mln. overgeboekt vanuit het programma Opstellen Korte Termijn naar het programma Kleine Functiewijzigingen, waar het project Watergraafsmeer deel van uitmaakt.

Uitvoering

Uitvoering geschiedt in diverse deelprojecten onder aansturing van ProRail.

Financiën

Taakstellend budget € 158 mln. (Artikel IF 13.03.01).

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Gereed
MIRT 2022	158	Divers
MIRT 2021	155	Divers
MIRT 2020	157	Divers
MIRT 2019	196	Divers
MIRT 2018	43	2020
MIRT 2017	45	2020
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	113	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	12	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2020	14	9%
2019	11	7%
2018	5	3%
2017	1	2%
2016	0	0%

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2020 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2020 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.

Gebied **Nationaal**

Onderwerp **Spoorwegen personen**

Ministerie **IenW**

Fase **Aanleg**



Overwegenaanpak

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2022** ○ Sinds 2018 zijn 67 van de 180 onbeveiligde overwegen (NABO's) uit het NABO-programma aangepakt. Om de overige 113 NABO's ook aan te kunnen pakken is besloten om de komende drie jaar ca. € 37,5 mln. per jaar extra in het NABO-programma te investeren (Kamerstukken 29 893, nr. 249). Daarnaast is voor de aanleg van de scope van Overwegen Gilze en Rijen vanuit het PHS-budget € 4,3 mln. toegevoegd en vanuit het budget Spoorcapaciteit 2030 € 2,5 mln. Onder andere met bijdragen uit deze budgetten, worden binnen het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO) twee gelijkvloerse overwegen vervangen door tunnels.
- 2021** ○ Voor het NABO- en het LVO-programma is aanvullend € 25 mln. vanuit de investeringsruimte Spoor (IF 20.05 Regeerakkoordmiddelen) beschikbaar gesteld.
- 2020** ○ Voor het opheffen van de overweg Guisweg is vanuit het programma Hoogfrequent Spoorvervoer € 28,5 mln. toegevoegd (ten behoeve van een hoogfrequente dienstregeling op het traject Alkmaar-Amsterdam) en vanuit de investeringsruimte Spoor is € 11,7 mln. toegevoegd vanuit de vrijval Zaanstad (Spoorse Doorsnijdingen).

Opgave

Elk incident op het spoor heeft een grote impact op de omgeving en de samenleving. De afgelopen jaren zijn diverse verbeteringen aan overweginfrastructuur gerealiseerd. Een onveilige overweg wordt direct aangepakt. Toch vallen de meeste verkeersslachtoffers op het spoor nog steeds op overwegen.

Veiligheid en betrouwbaarheid van het spoor hebben hoge prioriteit. Overwegen zijn een kwetsbare schakel voor weg- en treinverkeer en zijn van grote invloed op de veiligheid, de betrouwbaarheid van de dienstregeling en de doorstroming van het wegverkeer. Veiligheid op en rond overwegen is daarom onderdeel van de Beleidsagenda Spoorveiligheid 2020-2025. Bovendien is het overwegenbeleid mede naar aanleiding van het ongeval in Dalftsen nader aangescherpt, waarbij nog explicieter is ingezet op een risicogestuurde overwegenaanpak en waarbij de medeverantwoordelijkheid van wegbeheerders bij overwegveiligheid meer voorop is komen te staan (TK 29893, nr. 211). Het regeerakkoord van kabinet-Rutte II bevatte de opgave voor een verbeterprogramma om het aantal overwegincidenten te verminderen. Met het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO) en het Programma Niet Actief Beveiligde Overwegen (NABO) geeft het ministerie van IenW in samenwerking met ProRail, decentrale overheden en andere betrokken partijen uitvoering aan die opgave.

Oplossing

Bij het veiliger maken van overwegen volgt het ministerie van IenW een risicogestuurde aanpak. Investeringsruimte wordt gedaan waar de risico's het grootst zijn. Bovendien gaat de overwegenaanpak bij openbare overwegen uit van cofinanciering door de regio voor de meest kosteneffectieve oplossingen. Dit gebeurt de laatste jaren via verschillende overwegenprogramma's:

1. Het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO). Dit richt zich op de meest risicovolle beveiligde overwegen.
2. Het programma NABO. Dit richt zich op het opheffen of (innovatief) beveiligen van alle openbare en openbaar toegankelijke NABO's op het reizigersnet.



3. Het AKI-plan en Veiligheidsknelpunten. Dit project is sinds 2002 bekend als het Programma Verbeteren Veiligheid Overwegen (PVVO). Enkele projecten binnen dit programma bevinden zich nog in de aanlegfase.

Een risicogestuurde en integrale (gebiedsgerichte) aanpak van overwegen moet het aantal incidenten op overwegen verder verminderen. Vanuit spoor en weg wordt de overweg in de bredere ruimtelijke context gezien. ProRail werkt in nauwe samenwerking met decentrale overheden en wegbeheerders aan maatregelen om het aantal incidenten of de kans daarop te verminderen.

Gebied **Nationaal**

Onderwerp **Spoorwegen personen**

Ministerie **IenW**

Fase **Aanleg**



Overwegenaanpak

(vervolg)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2019** ○ Vanaf de begroting 2019 zijn de lopende overwegenprogramma's en projecten samengevoegd tot één MIRT-blad. Hierdoor wordt het overzicht op de totale overwegenaanpak vergroot. De MIRT-bladen Landelijk Verbeterprogramma Overwegen, Programma NABO en AKI Veiligheidsknelpunten komen hiermee te vervallen. Ten opzichte van de begroting 2018 is aan het Programma NABO € 25 mln. toegevoegd naar aanleiding van de motie-Van der Graaf c.s. (TK 34775 A, nr. 36), en als vervolg op het LVO is een nieuwe reservering opgenomen van € 25 mln. voor overwegenaanpak (risicogestuurd).

Deze maatregelen kunnen zich zowel op aanpassing van het spoorstelsel als op aanpassing van het wegennet richten. Het LVO-programma richt zich daarbij ook op de meer generieke maatregelen. Innovatie en kosteneffectiviteit zijn daarbij van groot belang. Met slimme, innovatieve en kosteneffectieve maatregelen wil het ministerie van IenW samen met betrokken partijen een veilige en vlotte doorstroming van weg- en spoorverkeer op overwegen bevorderen, zodat het aantal incidenten of de kans daarop aantoonbaar afneemt. Voor specifieke projecten (aan openbare overwegen) is cofinanciering door de decentrale overheden en het ministerie van IenW een uitgangspunt. Vanuit het Rijk geldt daarbij een maximale bijdrage van 50% voor de meest kosteneffectieve oplossing. Generieke LVO-maatregelen en maatregelen aan particuliere overwegen worden in beginsel door het ministerie van IenW gefinancierd.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het verhogen van de veiligheid op het spoor, het verbeteren van de betrouwbaarheid van zowel het openbaar vervoer als het vervoer van goederen en het mogelijk maken van de beoogde groei daarvan.

Planning

2001-2021: Aanleg AKI-plan en Veiligheidsknelpunten (PVVO)

2014: Start planning en studies LVO

2015: Start planning en studies Programma NABO

Start aanleg: divers, afhankelijk van uitkomsten verkenningen en overleg met regionale partners

Oplevering: divers

Politiek/bestuurlijk

Het streven van IenW is om samen met ProRail, decentrale overheden, recreatieve belangenorganisaties en burgers te zorgen voor nul dodelijke slachtoffers en nul verstoringen op en rondom overwegen (trein- en wegverkeer) om een veilige, vlotte en duurzame mobiliteit te kunnen garanderen. Deze ambitie wordt zoveel mogelijk gerealiseerd binnen de bestaande kaders van het NABO-programma en het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO). ProRail en IenW hanteren daarbij een risicogestuurde aanpak voor het reduceren van het aantal overwegen en het verhogen van de veiligheid op overwegen. Een goede aanpak van overwegen is van belang om de veiligheid op en rondom het spoor (maatschappelijk) te kunnen verantwoorden als we meer en snellere treinen willen laten rijden. Ook de OvV heeft geconstateerd dat overwegen zijn ontstaan in een tijd dat treinen minder frequent en langzamer reden, er minder wegverkeer was en er nog overwegwachters waren die voor de veiligheid het spoor handmatig volledig konden afsluiten. De OvV benoemt dan ook in haar rapportage om het aantal overwegen te reduceren. Aan ProRail, als capaciteitsverdelers en beheerder van het spoor, is het vervolgens de taak om de aanpak van overwegen samen met alle betrokken partijen te realiseren. Inmiddels zijn meer dan 75 overwegen verspreid over het land aangepakt en zijn plannen voor de verdere aanpak in voorbereiding.



Gebied **Nationaal**
 Onderwerp **Spoorwegen personen**
 Ministerie **IenW**
 Fase **Aanleg**



Overwegenaanpak

(vervolg)

Financiën

Taakstellend budget € 889 mln. (Artikel IF 13.03.01/13.03.04).

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Gereed
MIRT 2022	889	Divers
MIRT 2021	759	Divers
MIRT 2020	728	Divers
MIRT 2019	683	Divers
MIRT 2018	628	Divers
MIRT 2013	378	Divers
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	511	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBO) in mln. €	31	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2020	445	59%
2019	424	58%
2018	401	59%
2017	378	60 %
2016	353	

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2020 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2020 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2018 Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Programma ATB-Vv

Opgave

In het kader van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) wordt de frequentie op het spoor verhoogd. Voorwaarde daarvoor is het terugdringen van het aantal roodseinpassages (stoptonend seinpassages ofwel STS-passages) en het verminderen van veiligheidsrisico's die deze passages hebben. Het systeem Automatische Treinbeïnvloeding Verbeterde versie (ATB-Vv) bij seinen is een effectief middel gebleken om deze STS-passages en de daaraan verbonden risico's terug te dringen.

Oplossing

Door ATB-Vv bij seinen wordt de kans op STS-passages verminderd. Ook worden de risico's als zo'n STS-passage toch plaatsvindt gereduceerd. Momenteel zijn meer dan 3000 seinen hiermee uitgerust. Zoals toegelicht in de op 5 februari 2020 naar de Tweede Kamer gestuurde Beleidsagenda Spoorveiligheid 2020-2025 (TK 29893, nr. 242) was de inmiddels gerealiseerde zogenaamde tranche 5 van de aanleg van ATB-Vv de laatste. Alleen bij incidentele nieuwe risicoseinen zal nog ATB-Vv aangelegd worden. ProRail werkt in overleg met de betrokken spoorwegondernemingen selectiecriteria hiervoor uit. Parallel aan de verdere implementatie van ERTMS zullen in de komende jaren ook op baanvakken die nog niet uitgerust zijn met ERTMS aanvullende maatregelen genomen worden om het aantal STS-passages en de risico's die daaruit voortvloeien terug te dringen. Samen met de spoorsector wordt gewerkt aan een selectie van de meest doeltreffende verbetermaatregelen.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Verhogen van de veiligheid, verbeteren van de betrouwbaarheid.

Planning

2017: Start uitvoering

2023: Totale programma gereed





Programma ATB-Vv

(vervolg)

Uitvoering

ProRail werkt in overleg met de betrokken spoorwegondernemingen selectiecriteria uit, op basis waarvan bij nog een beperkt aantal nieuwe risicoseinen ATB-Vv aangelegd kan worden.

Financiën

Taakstellend budget: € 72 mln.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Gereed
MIRT 2022	72	Divers
MIRT 2021	70	Divers
MIRT 2020	69	Divers
MIRT 2019	68	Divers
MIRT 2018	68	2023
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	4	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	5	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2020	8	11%
2019	7	10%
2018	1	1%
2017	1	0%

* Gegevens over vijf jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2020 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2020 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



Programma Booggeluid

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2022
○ De (toekomstige) kosten van onderhoud en vernieuwing moeten uit het aanleg-budget van een project/programma gedekt worden. Na het afgeven van verschillende aanlegbeschikkingen was er onvoldoende budget om de BOV-kosten volledig te dekken en is € 0,7 mln. toegevoegd aan het projectbudget vanuit de investeringsruimte Spoor (Artikel onderdeel 20.05).
- 2020
○ Er is € 1 mln. overgeboekt naar het programma Onderhoud en vernieuwing (artikelonderdeel 13.02) ter dekking van de beheer- en onderhoudskosten van de in beheer te nemen programmaonderdelen.
- 2019
○ Bekijken welke van de overige locaties prioritaire zijn en binnen budget kunnen worden aangepakt.
- 2018
○ Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Opgave

Booggeluid is het hoge, piepende geluid dat kan voorkomen als een trein door een bocht rijdt. Op diverse plaatsen in Nederland hebben omwonenden hinder van booggeluid. Het is de ambitie om de hinder op de meest urgente locaties te verminderen. Daarnaast bestaat de vraag waar dit probleem nog meer speelt en of deze hinder aangepakt kan worden door aanpassing van rijdend materieel.

Oplossing

De meeste hinder blijkt zich voor te doen in vier gemeenten: Hilversum, Leiden, Nijmegen en Soest. De hinder wordt aanmerkelijk minder door de plaatsing van 'stationaire conditioneringssystemen' (SCS'en). Deze systemen zijn in 2017 en 2018 op deze locaties geplaatst. In 2019 blijkt ook in Deventer veel hinder te worden ervaren. In 2020 zijn in deze plaats SCS'en geplaatst en was bovendien sprake van 'redesign' van wissels en infra. Hierdoor nam de hinder af.

Daarnaast is onderzoek gestart naar een integrale, landelijke aanpak van booggeluid en naar de vraag of aanpassing van het rijdend materieel dit probleem kan oplossen.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Behalen van de milieunormen en mitigeren omgevingseffecten.

Politiek-bestuurlijk

De Tweede Kamer is geïnformeerd over het programma in de Kamerbrief van 28 november 2016 (TK 29984, nr. 694).

Financiën

Taakstellend budget: € 4 mln.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Gereed
MIRT 2022	4	Vanaf 2018
MIRT 2021	3	Vanaf 2018
MIRT 2020	3	Vanaf 2018
MIRT 2019	4	Vanaf 2018
MIRT 2018	4	Vanaf 2018
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	0	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	0	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2020	1	33%
2019	1	33%
2018	1	25%
2017	0	0%

* Gegevens over vijf jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2020 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2020 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**



Programma Booggeluid

(vervolg)





Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2022** ○ Binnen het programma PAGE was rekening gehouden met een bijdrage voor de Zuidelijke spoorboog Sittard van € 6,6 miljoen. Na het besluit van de gemeente Sittard-Geleen om de eerder toegezegde bijdrage aan dit project in te trekken en het feit dat er eveneens sprake bleek van een stijging van de geraamde ontwikkelingskosten is dit project stopgezet. Het resterende budget is overgeboekt naar het programma Emplacementen op orde. Dit programma heeft dezelfde doelstelling, namelijk het verhogen van de veiligheid op emplacementen.
- 2019** ○ De planning is geactualiseerd. De oplevering van maatregelen is verspreid in de tijd.
- 2017** ○ Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Programma Emplacementen op orde

Opgave

Spooreplacementen zijn complexe locaties waar veel verschillende activiteiten worden uitgevoerd. De eisen in de vergunningen verschillen onderling qua voorschriften, maatregelen en voorzieningen. Daarom heeft het ministerie van IenW besloten om een landelijk project te starten om te komen tot heldere, uniforme, robuuste en kosteneffectieve afspraken over de eisen die op emplacementen worden gesteld aan veiligheid. In dit traject wordt samengewerkt met gemeenten, omgevingsdiensten, veiligheidsregio's, brandweer Nederland, vervoerders, brancheorganisaties en ProRail. Voor geluid is inmiddels een apart project gestart.

Daarnaast zijn er emplacementen die onvoldoende voldoen aan arbonormen voor treinpersoneel. Onder leiding van ProRail is een project gestart om waar nodig voorzieningen aan te brengen of te herstellen.

Oplossing

Vertegenwoordigers van gemeenten, veiligheidsregio's, omgevingsdiensten, ProRail en het ministerie van IenW hebben in een landelijk project uniforme normen voor veiligheidsmaatregelen op spooreplacementen bepaald. Deze normen zijn onder andere gebaseerd op maatgevende scenario's van mogelijke soorten incidenten en op de bevolkingsdichtheid in de omgeving. Betrokken bestuurders van lokale overheden hebben hierover afspraken gemaakt. De maatregelen worden nu op de emplacementen gerealiseerd. De Tweede Kamer is hier nader over geïnformeerd in de Beleidsimpuls Railveiligheid (TK 29893, nr. 204) en de Beleidsagenda Railveiligheid (TK 29 893, nr. 242). Daarnaast worden op emplacementen voorzieningen aangebracht en verbeterd, waardoor treinpersoneel zich veilig van en naar de trein kan begeven. ProRail heeft hiervoor een plan opgesteld dat in vier jaar uitgevoerd wordt.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Verhogen van de veiligheid en behalen van de milieunormen.



Planning

- 2016-2021: Opstellen programma, juridische verankering uitkomsten bestuurlijke afspraken, onderzoek naar benodigde aanpassingen op emplacementen (uniforme veiligheidsmaatregelen en een onderverdeling over de relevantste emplacementen), aansluitend uitvoeren programma.
- 2018-2021: Aanbesteden en uitvoeren programma arbomaatregelen.



Programma Emplacementen op orde

(vervolg)

Politiek/bestuurlijk

Het project voor spooreplacementen heeft in 2018 een advies over de voorzieningenniveaus opgeleverd. Op basis van het advies wordt de exacte opgave voor de spooreplacementen in kaart gebracht en wordt een projectvoorstel gedaan voor de uitvoering.

Uitvoering

De uitvoering van de veiligheidsmaatregelen op emplacementen hangt af van de scope en de planning die momenteel in kaart worden gebracht. Voor de aanleg van deze plannen is nu geen einddatum te noemen, maar dit zal de komende jaren gebeuren. De uitvoering van de arbomaatregelen op emplacementen heeft ongeveer een half jaar vertraging opgelopen door een verlate gunning in verband met de uitloop van de aanbesteding.

Financiën

Taakstellend budget: € 71 mln. (Artikel IF 13.03.02).

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Gereed
MIRT 2022	71	Divers
MIRT 2021	61	divers
MIRT 2020	60	divers
MIRT 2019	59	divers
MIRT 2018	59	2020
MIRT 2017	58	2020
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	13	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	5	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2020	15	25%
2019	9	15%
2018	5	8%
2017	1	2%

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2020 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2020 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



Gebied **Nationaal**
 Onderwerp **Spoorwegen personen**
 Ministerie **IenW**
 Fase **Aanleg**



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2022** ○ De uitvoering van de scope 'Centraal beheerd gebied Kleine Binckhorst' was binnen dit programma gepland. Besloten is om deze scope uit te voeren binnen het project Den Haag emplacement. Om die reden is € 3,6 miljoen overgeboekt naar het project Den Haag emplacement.
- 2021** ○ De binnen het programma Behandelen en Opstellen geraamde scope Opstellen Leeuwarden wordt uitgevoerd binnen het Programma Kleine Functiewijzigingen. Het hierbij behorende budget ad € 4,8 mln. is toegevoegd. Bij de Miljoenennota 2019 is € 75 mln. toegevoegd aan dit programma vanuit de aanvullende middelen van het regeerakkoord met het oogmerk om investeringen in capaciteit te kunnen doen. Nu al deze investeringen worden ondergebracht onder 'Spoorcapaciteit 2030' worden deze middelen, met uitzondering van € 0,6 mln. ten behoeve van het project Zandvoort, overgeboekt naar het project 'Spoorcapaciteit 2030'.
- 2020** ○ Er is € 12,1 mln. overgeboekt naar het project Emplacement Den Haag Centraal. Daarnaast is er € 3,8 mln. overgeboekt naar het programma Onderhoud en vernieuwing (artikelonderdeel 13.02) ter dekking van de beheer- en onderhoudskosten van het in beheer te nemen deelproject Cameratoezicht op stations.

Programma Kleine Functiewijzigingen

Opgave

Het programma Kleine Functiewijzigingen is bedoeld voor:

- het oplossen van capaciteits- en kwaliteitsknelpunten in het vervoersysteem;
- het tegemoetkomen aan ingediende en toekomstige vervoerderswensen en klantvragen.

Oplossing

Ad 1) Het programma bevat maatregelen om de capaciteit te vergroten. Zo worden knelpunten opgelost die voortkomen uit overbelastverklaringen vanuit het verdelingsproces. Daarnaast moet het robuuster maken van de infrastructuur zorgen voor minder verstoringen en moet dit een betrouwbare dienstregeling creëren, waarbij rekening wordt gehouden met milieu- en veiligheidsaspecten. Hieronder vallen onder meer beperkte aanpassingen van de sporenlay-out.

Ad 2) Het gaat om vragen rond logistiek, transfer en (arbo)veiligheid. Hieronder vallen maatregelen voor uitbreiding van opstelcapaciteit, perronverlengingen, aanleg van gelijktijdigheden, elektrificatie van emplacementen, verkorting van bezettingstijden, verlenging/inkorting van sporen, verbetering van de servicecapaciteit en reactivering van de treindienst. Maatregelen in het kader van transfer betreffen onder meer vergroting van perroncapaciteit en verbreding van reizigerstunnels en traversen.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstellingen:

Verbeteren deur-tot-deur reistijd, verbeteren reisgemak, verhogen veiligheid, verbeteren betrouwbaarheid, ruimte bieden aan de groei van het aantal reizigers en het goederenvervoer, en het behalen van de milieunormen.

Planning

Jaarlijks wordt het meerjarenprogramma geactualiseerd na consultatie van de vervoerders.





Programma Kleine Functiewijzigingen

(vervolg)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2019** Het projectbudget is verhoogd met € 75 mln. vanuit de Aanvullende Post (regeerakkoord kabinet-Rutte III). Daarnaast is € 2,3 mln. toegevoegd vanuit het projectbudget Sporendriehoek Noord-Nederland (IF 13.03.01) ten behoeve van de financiering tractie energievoorziening Meppel-Leeuwarden.
- 2018** Binnen het deelproject Watergraafsmeer worden werkzaamheden uitgevoerd in het kader van het programma Opstellen Reizigerstreinen. Om die reden is € 2,2 mln. overgeboekt vanuit het programma Opstellen Reizigerstreinen en toegevoegd aan het programma Kleine Functiewijzigingen.

Uitvoering

Jaarlijks wordt bekeken welk pakket aan maatregelen gewenst is. Hiervoor wordt vervolgens een subsidiebeschikking afgegeven.

Financiën

Taakstellend budget: € 382 mln. (Artikel IF 13.03.01).

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Gereed
MIRT 2022	382	Divers
MIRT 2021	383	Divers
MIRT 2020	450	Divers
MIRT 2019	460	Divers
MIRT 2018	379	Divers
MIRT 2013	565	Divers
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	183	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	31	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2020	235	62%
2019	219	49%
2018	201	44%
2017	178	47%
2016	141	38%

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2020 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2020 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



Gebied **Nationaal**
 Onderwerp **Spoorwegen personen**
 Ministerie **IenW**
 Fase **Aanleg**



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2020** ○ Er is € 5 mln. overgeboekt naar het programma Onderhoud en vernieuwing (artikelonderdeel 13.02) ter dekking van de scope die binnen dit programma wordt uitgevoerd.
- 2018** ○ Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Programma Suïcidepreventie en -afhandeling

Opgave

Sinds 2010 vinden jaarlijks ongeveer 200 suïcides plaats op het spoor. ProRail en NS hebben – naast de forse persoonlijke impact – de economische en maatschappelijke schade door suïcides op het spoor in beeld gebracht:

- circa € 1 mln. als gevolg van verstoorde reizen per jaar;
- circa € 25 mln. aan operationele kosten per jaar voor ProRail en vervoerders;
- circa € 38 mln. economische schade per jaar (kosten voor de hinder van de reiziger).

Dit programma richt zich op het versterken van preventie en op het verkorten van de afhandeltijd van een suïcide-incident. Het programma bestaat uit vijf delen: registratie en effectmeting, kennismanagement, preventieve maatregelen, het verkorten van de afhandeltijd en het verlenen van de reguliere nazorg. Doel van het programma is het verbeteren van de veiligheid van het spoor en het vergroten van de betrouwbaarheid van de dienstregeling door een vermindering van de impact van verstoringen.

Oplossing

Via de Landelijke agenda suïcidepreventie onder leiding van het ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport (VWS) werkt de overheid aan het verminderen van het aantal suïcides. IenW speelt hierin een rol voor de aansturing van het werk in de spoorsector. ProRail voert sinds 2010 het programma Suïcidepreventie op het spoor uit. ProRail heeft dit programma geëvalueerd en het programma heeft een vervolg gekregen voor de periode 2017-2021. In de zomer van 2021 zal het programma worden geëvalueerd worden en worden afgewogen of suïcide-preventie in de vorm van een programma noodzakelijk is.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Verhogen van de veiligheid en verbeteren van de betrouwbaarheid.





Gebied **Nationaal**
 Onderwerp **Spoorwegen personen**
 Ministerie **IenW**
 Fase **Aanleg**



Programma Suïcidepreventie en -afhandeling

(vervolg)

Planning

2017: Projectbesluit (MIRT 3)
 2017-2021: Uitvoeringsperiode
 2021: Programma gereed

Politiek/bestuurlijk

De Tweede Kamer wordt jaarlijks over de voortgang van het programma geïnformeerd bij het jaarverslag spoorveiligheid van de ILT.

Financiën

Taakstellend budget (IF 13.03.01): € 11 mln.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Gereed
MIRT 2022	11	Divers t/m 2021
MIRT 2021	10	Divers t/m 2021
MIRT 2020	10	Divers t/m 2021
MIRT 2019	15	Divers t/m 2021
MIRT 2018	14	2021
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	3	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	1	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2020	5	55%
2019	5	50%
2018	1	7%
2017	0	0%

* Gegevens over vijf jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.
 ** De realisatiegegevens t/m 31-12-2020 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2020 was gerealiseerd.
 *** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2020** ○ Er is € 1,4 mln. overgeboekt naar het project Emplacement Den Haag Centraal ten behoeve van de maatregelen voor toegankelijkheid van het station binnen dit project.
- 2019** ○ Sinds het Programma Toegankelijkheid in 2008 in uitvoering is genomen, zijn nieuwe MIRT-gefinancierde projecten gestart waardoor de lay-out van een aantal grote stations, zoals Groningen, Schiphol en Den Haag Centraal, fors gaat wijzigen. Deze wijzigingen worden uitgevoerd na 2020. Het hierop vooruitlopend aanpassen van de perronhoogtes betekent dat veel kosten worden gemaakt die vermeden kunnen worden indien deze werkzaamheden tijdens de aanleg van deze MIRT-projecten worden uitgevoerd. Dit heeft echter tot gevolg dat op deze stations geen zelfstandig toegankelijke instap geboden kan worden eind 2020, zoals oorspronkelijk gepland. Naar verwachting reist 84% van de reizigers per eind 2020 van of naar een toegankelijk station. In 2022 zal dat percentage toegenomen zijn tot boven de 90%.

Toegankelijkheid Stations

Opgave

Mensen met een auditieve, visuele of motorische functiebeperking kunnen nog niet op alle stations zelfstandig het perron bereiken en/of in en uit de trein komen.

Oplossing

Vanuit het programma Toegankelijkheid Stations worden alle stations toegankelijk gemaakt voor mensen met een auditieve, visuele of motorische beperking.

Dit programma bestaat uit:

- een pakket 'kleine maatregelen': maatregelen ten behoeve van mensen met een auditieve of visuele beperking;
- een pakket 'bereikbaarheid perron': de aanleg of verbetering van hellingbanen en de bouw van liften;
- een pakket 'aanpassing perronhoogte': aanpassing van de hoogte van de perrons op alle stations zodanig dat deze in de toekomst bij het materieel aansluit, waardoor een gelijkvloerse instap ontstaat;
- een pakket 'bouw 40 toiletten': uitbreiding van de sanitaire voorzieningen op veertig stations.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Bijdragen aan de sociale functie van het OV, en verbeteren van het reisgemak.

Planning

- 2017: Pakketten 'kleine maatregelen' (exclusief stationsverlichting) gereed
- 2018: Pakket 'bouw 40 toiletten' gereed
- 2022: 'Aanpassing perronhoogte' en 'bereikbaarheid perron' zijn zover gereed dat minimaal 90% van alle treinreizen van en naar een toegankelijk station gemaakt kan worden
- 2030: Totale programma gereed





Toegankelijkheid Stations

(vervolg)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2018
○ Als gevolg van een scopeoverheveling, het (innovatief) beveiligen van onbeveiligde stationsoverpaden, is € 3,6 mln. overgeheveld vanuit het programma Toegankelijkheid Stations naar het programma Niet Actief Beveiligde Overwegen (NABO). In lijn met de inhoud van het programma is de naam van het MIRT-blad gewijzigd.
- 2017
○ Uit het Actualisatierapport Toegankelijkheid 2015, opgesteld door ProRail, blijkt dat de raming van de eindstand van het programma met € 31 mln. kan worden verlaagd. Tegelijk doet ProRail een voorstel tot scopeaanpassing van in totaal € 14 mln. Het gaat daarbij om no-regret-maatregelen die ervoor moeten zorgen dat de doelstelling 'alle treinstations per 2030 toegankelijk' daadwerkelijk gehaald wordt. Per saldo komt (afgerond) € 17 mln. vrij. Dit is toegevoegd aan de investeringsruimte (IF 13.08).
- 2014
○ Bij Voorjaarsnota 2013 is het projectbudget opgehoogd met € 9,4 mln. Overbesteding van € 4,4 mln. bij Benl is afgeboekt bij het taakstellend budget voor het aanlegprogramma.

Politiek/bestuurlijk

De maatregelen die NS en ProRail nemen voor de uitvoering van het Implementatieplan Toegankelijkheid uit 2006 (Bijlage bij TK 23645, nr. 144) zijn beschreven in het Actualisatierapport 2010 Toegankelijkheid Spoor, dat op 28 juni 2011 naar de Tweede Kamer is gestuurd (TK 25847, nr. 97). Op 29 november 2011 is de motie-Aptroot/Bashir (TK 33000 XII, nr. 16) aangenomen, waarin de regering wordt verzocht de Kamer een plan van aanpak voor te leggen waarmee het spoor uiterlijk in 2030 zodanig is aangepast dat mensen met een beperking er zelfstandig hun weg kunnen vinden. Dit plan is op 30 maart 2012 naar de Tweede Kamer gestuurd (TK 33000 XII, nr. 126). De maatregelen voortvloeiend uit dit plan zijn door ProRail en NS geactualiseerd in het Actualisatierapport toegankelijkheid 2015, dat op 9 april 2016 naar de Tweede Kamer is gestuurd (TK 29984 nr. 661).

Financiën

Totaalbudget: € 668 mln. Tot en met 2012 via Benl als geoormerkt project: € 163 mln. Vanaf 2013 taakstellend budget ontwikkeling programma 2013-2030: € 505 mln. (Artikel IF 13.03.01).

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Gereed
MIRT 2022	668	Divers tot 2030
MIRT 2021	668	Divers tot 2030
MIRT 2020	659	Divers tot 2030
MIRT 2019	656	Divers tot 2030
MIRT 2018	651	Divers tot 2030
MIRT 2013	666	Divers tot 2030
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	2	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	34	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2020	466	70%
2019	422	64%
2018	391	60%
2017	359	55%
2016	322	49%

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2020 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2020 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2020** Er is € 3,4 mln. overgeboekt naar het project emplacement Den Haag Centraal, ten behoeve van het uitvoeringsprogramma geluid binnen dit project. Op basis van de huidige inzichten zal op zijn vroegst in 2024 de laatste locatie zijn opgeleverd. Dit is sterk afhankelijk van eventuele (hogere) beroepen. Bij twee van de drie resterende locaties is er nog geen uitspraak van de Raad van State inzake de hoger beroepzaken. Bij de derde locatie is er nog geen overeenstemming bereikt met het bevoegd gezag over de milieuvergunning.
- 2018** De deelprojecten op emplacementen waar extra maatregelen nodig zijn, zijn op vier locaties na afgerond. De aanleg van deze locaties heeft vertraging opgelopen als gevolg van stagnatie in het aanvragen van de bouwvergunning of een hoger beroep op de omgevingsvergunning milieu. Naar verwachting zijn twee van deze locaties binnen één of twee jaar afgerond. Bij de resterende twee locaties is de verwachting dat het drie tot vier jaar gaat duren voordat deze volledig zijn afgerond. Dit is sterk afhankelijk van eventuele (hogere) beroepen.

Uitvoeringsprogramma Geluid Emplacementen (UPGE)

Opgave

Het Uitvoeringsprogramma Geluid Emplacementen (UPGE) is erop gericht dat alle emplacementen voldoen aan de geluidsnormen uit de Handreiking industrielawaai en vergunningverlening 1998 (beoordeeld volgens de Circulaire piekgeluiden spoorwegemplacementen d.d. 19-12-2003) of aan de eisen uit de milieuvergunning als die hogere waarden dan de Handreiking toelaten.

Oplossing

Het programma bestaat enerzijds uit de deelprogramma's Terugdringen booggeluid en Terugdringen voeggeluid, en anderzijds uit een aantal deelprojecten op emplacementen waar extra maatregelen (geluidsschermen) nodig zijn om aan de normen te voldoen.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Behalen van de milieunormen.

Planning

- 2018-2024: Deelprojecten op emplacementen waar extra maatregelen nodig zijn, zijn afgerond.
- 2025: Afronding complete programma.





Uitvoeringsprogramma Geluid Emplacementen (UPGE) (vervolg)

Financiën

Totaalbudget € 104 mln. Tot en met 2012 via BenI als geoormerkt project € 77 mln.; vanaf 2013 taakstellend budget aanlegprogramma € 27 mln. (Artikel IF 13.03.01).

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2015** ○ Voor vier locaties is vanwege het uitblijven van een onherroepelijke milieuvergunning een vertraging ontstaan. Gebaseerd op de huidige inzichten is het de verwachting dat twee jaar extra nodig is om alle maatregelen daadwerkelijk te realiseren.
- 2014** ○ De onderbesteding van € 7,1 mln. bij Beheer en Instandhouding (BenI) wordt overgeheveld naar het taakstellend budget voor het aanlegprogramma. Voor de laatste fase is inmiddels een beschikking afgegeven. Er resteert een budget van € 3,3 mln. voor restproblemen op emplacementen die nog niet volledig zijn uitgezocht.
- 2013** ○ Het project is nieuw opgenomen in het MIRT. De Tijdelijke commissie Onderhoud en innovatie spoor (commissie-Kuiken) heeft aanbevolen de aansturing van ProRail minder diffuus te maken. In de kabinetsreactie is aangegeven dat de geoormerkte projecten van BenI worden ondergebracht in het aanlegprogramma, omdat deze projecten meer overeenkomsten vertonen met aanlegprojecten dan met beheer en instandhouding.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Gereed
MIRT 2022	104	2011/2018-2024
MIRT 2021	104	2011/2018-2024
MIRT 2020	104	2011/2018-2024
MIRT 2019	107	2011/2018-2021
MIRT 2018	107	2011/2018-2021
MIRT 2013	106	Divers t/m 2015
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	2	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	1	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2020	90	87%
2019	90	87%
2018	90	87%
2017	89	84%
2016	89	84%

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2020 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2020 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



European Rail Traffic Management System (ERTMS)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2022** Het budget is verlaagd met € 10,8 mln. Het netto financieel effect van de inbouw en upgrade van ERTMS in het materieel van NS wordt jaarlijks verrekend met de door NS te betalen concessievergoeding uit hoofde van de HRN-concessie. Op basis van een nog te ontvangen controleverklaring van de accountant van NS zal definitieve vaststelling van het verrekende bedrag plaatsvinden. Een eventueel verschil tussen het vastgestelde en het verrekende bedrag zal in aanmerking worden genomen bij het over 2021 te verrekenen bedrag.
- 2021** Het budget is verlaagd met € 11 mln. doordat de eerder toegekende EU-subsidie voor de aanleg van ERTMS (baseline 3) op de infrastructuur tussen Kijfhoek en Roosendaal is vervallen omdat de in het subsidiecontact vastgelegde termijn waarbinnen de werkzaamheden gerealiseerd moesten worden (31 december 2022) niet wordt gehaald. Daarnaast is per saldo € 1,4 mln. overgeboekt naar de beleidsbegroting HXII ter dekking van de kosten van de opdrachtgeversunit (OGU) die via de beleidsbegroting verantwoord worden.
- 2020** In 2019 is de Programmabeslissing ERTMS genomen en is het programma overgegaan van de planning- en studiefase naar de aanlegfase.

Opgave

Het huidige beveiligingssysteem Automatische Treinbeïnvloeding (ATB) is aan vervanging toe. De nieuwe Europese standaard voor treinbeveiliging is het European Rail Traffic Management System (ERTMS). Dit systeem kent een grote ICT-component en een Europese context.

Oplossing

In mei 2019 heeft het kabinet de programmabeslissing ERTMS genomen (Kamerstukken II 2018/19, 33652, nr. 65) en besloten het huidige treinbeveiligingssysteem tot 2050 landelijk te vervangen door de Europees verplichte standaard ERTMS. Dit systeem bestaat uit diverse onderdelen die worden ingebouwd in zowel de trein als in de baan. In de aanlegfase wordt in de periode tot en met 2030 ATB op het proefbaanvak en zeven baanvakken vervangen door ERTMS. Hieraan voorafgaand worden processen bij vervoerders aangepast, worden gebruikers van ERTMS opgeleid en wordt ERTMS ingebouwd in het bestaande materieel dat in aanraking komt met ERTMS. Reizigers en verladers moeten vooral profiteren van de voordelen en idealiter niets van de overgang merken.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Verhogen van de veiligheid en interoperabiliteit tussen landen, verbeteren van de betrouwbaarheid, verbeteren van de deur-tot-deur reistijd.

Planning

Met de in 2019 genomen programmabeslissing ERTMS is het programma overgegaan van de planning- en studiefase naar de aanlegfase. De opleveringsbeslissing voor de eerste fase staat gepland in 2029-2031.



Politiek/bestuurlijk

Met de programmabeslissing op 17 mei 2019 is de aanlegfase gestart. Deze vervanging sluit aan bij het algemene uitgangspunt om prioriteit te geven aan de instandhouding van het bestaande netwerk. Met deze beslissing wordt ook invulling gegeven aan tijdige aanleg van ERTMS zoals genoemd in het regeerakkoord en aan Europese afspraken over de aanleg van ERTMS op de belangrijkste nationale en internationale verbindingen. Daarnaast biedt ERTMS meer mogelijkheden dan de huidige treinbeveiliging, zoals meer veiligheid, de mogelijkheid om meer treinen te laten rijden, en op termijn automatisch rijden.



European Rail Traffic Management System (ERTMS)

(vervolg)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2019** ○ De programmabeslissing is verschoven; 2018 staat het in teken van toetsen, finaliseren van de aanpak en het optimaliseren van een doelmatige en tijdige uitrol.
- 2018** ○ In de begroting 2018 is het besluit verwerkt om € 250 mln. van het ERTMS-budget in te zetten voor de MIRT Verkenning van Schiphol-Plaza (Kamerstukken II, 2016/2017, 34 300 A, nr. 72). Daarnaast is het resterende gedeelte (€ 28,9 mln.) van de maximaal mogelijke CEF-voorschotten toegevoegd en is € 2,7 mln. teruggevloeid van Hoofdstuk XII naar IF.

Uitvoering

In de huidige fase, de aanlegfase, wordt voor circa € 2,5 mld. tot en met 2030 circa 345 kilometer spoor op zeven baanvakken van ERTMS voorzien, worden circa 1.300 treinen en locomotieven aangepast en ten minste 15.000 gebruikers opgeleid. In 2020 zullen de openstaande BIT-aanbevelingen worden afgerond en de eerste grote aanbestedingen van het materieel en de infrastructuur worden gestart. Het ketenbeheer wordt opgezet als eerste migratiestap; bij ProRail en de vervoerders worden de bedrijfsvoering en de centrale ICT-systemen voorbereid op de komst van ERTMS.

Financiën

Taakstellend budget: € 2.521 mln. (Artikel IF 17.07 (periode tot en met 2030)).

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Gereed
MIRT 2022	2.521	Divers
MIRT 2021	2.480	Divers
MIRT 2020	2.454	Divers
MIRT 2019	2.408	Divers
MIRT 2018	2.372	Divers
MIRT 2015	2.570	Divers
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	49	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	205	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2020	246	10%
2019	174	7%
2018	0	0%

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2020 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2020 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2022** Er is € 675 aan het programmabudget toegevoegd vanuit artikel 18 van het Infrastructuurfonds.
- 2021** Er is € 8 mln. overgeboekt vanuit het programma NoMo AOV.
- 2020** Er is € 265 mln. overgeheveld vanuit de reservering VenR-Hoofdwatersysteem en € 41 mln. vanuit het programma NoMo AOV. Er is € 61 mln. afgeschreven voor personele capaciteit, € 57 mln. voor damwanden Twentekanalen, € 2 mln. voor de ontwikkeling Airbim en € 2 mln. ten behoeve van bediening op afstand op vaarweg Lemmer-Delfzijl en inspecties aan kunstwerken en compensatie btw.
- 2019** Er is € 8 mln. op het programmabudget in mindering gebracht voor de bekostiging van personele capaciteit voor Vervanging en Renovatie.
- 2018** Het beschikbare programmabudget is verhoogd met € 334 mln. als gevolg van budgetoverheveling van het programma Vervanging & Renovatie Hoofdwegennet, met als doel om het budget in beide programma's beter af te stemmen op de behoefte. Ook is het budget verhoogd door een correctie op de fondsverlenging 2029-2030 van € 105 mln. Daarnaast is indexering 2017 toegekend (€ 7 mln.).

Programma Vervanging en Renovatie - Hoofdvaarwegen

Opgave

De veiligheid en de beschikbaarheid van het hoofdvaarwegennet moeten in stand worden gehouden. De hierin aanwezige objecten en onderdelen hebben een beperkte levensduur en dienen aan het eind hiervan te worden vervangen of gerenoveerd. Door grootschalige aanleg van kunstwerken, met name in de eerste helft van de vorige eeuw, en het intensievere gebruik neemt deze problematiek toe.

Oplossing

Vervanging en renovatie van objecten en onderdelen in het hoofdvaarwegennet worden ondergebracht in het Programma Vervanging en Renovatie. Dit programma omvat alle objecten en onderdelen waarbij zich een levensduurproblematiek voordoet. Voor alle objecten en onderdelen van het hoofdvaarwegennet wordt de opgave in kaart gebracht. Allereerst wordt op basis van het ontwerp ingeschat wanneer vervanging of renovatie aan de orde zal zijn. Daarnaast worden de objecten onderworpen aan inspecties en berekeningen. Dit leidt tot het inzicht in, en een prognose van, waar op een termijn van vijf tot vijftien jaar vervanging of renovatie nodig is. Zo worden objecten en onderdelen geïdentificeerd waarvoor een planfase wordt gestart. In de planfase wordt de uiteindelijke opgave vastgesteld en daarna volgt een definitief besluit over de aanpak van het betreffende object of onderdeel.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Door het vervangen of renoveren van objecten en onderdelen van het hoofdvaarwegennet worden de beschikbaarheid en veiligheid op lange termijn geborgd. Hierdoor is ook in de toekomst een robuust hoofdnetwerk van vaarwegen gegarandeerd dat op duurzame wijze bijdraagt aan een goede en betrouwbare bereikbaarheid van de economische kerngebieden over water.

Planning

Het betreft een doorlopend programma. Planningen voor de projecten die onderdeel zijn van het programma zijn in de tabel in dit blad opgenomen.





Programma Vervanging en Renovatie - Hoofdvaarwegen

(vervolg)

Politiek/bestuurlijk

Het Programma Vervanging en Renovatie kent een technische aanleiding, namelijk het einde van de technische levensduur van onderdelen en objecten in het hoofdvaarwegennet. Vanuit dit perspectief hoeven geen aanvullende wensen of functionaliteiten te worden toegevoegd. Maar omdat het relatief grote ingrepen in het netwerk betreft, wordt goed nagedacht over verstandige, aanvullende investeringen in het kader van verduurzaming, modernisering en meekoppelkansen vanuit de omgeving.

Uitvoering

Rijkswaterstaat voert de projecten uit (zie bijgaande tabel).

Financiën

Voor de totale vervangings- en renovatieopgave van het hoofdvaarwegennet is in de periode 2012 tot en met 2035 een bedrag beschikbaar van € - 2.023.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Openstelling
MIRT 2022	2.023	Divers
MIRT 2021	1.325	Divers
MIRT 2020	1.306	Divers
MIRT 2019	1.143	Divers
MIRT 2018	1.142	Divers

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2020	210	29%
2019	259	20%
2018	219	17%
2017	176	28%
2016	151	21%

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2020 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2020 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



Programma Vervanging en Renovatie - Hoofdvaarwegen (vervolg)

Planning en studies

1. Amsterdam-Rijnkanaal ARK: damwanden en sluisjes
2. Brabantse kanalen: vervanging bediening en besturing
3. Dorkwerdersluis
4. Erpsebrug
5. Lemmer-Delfzijl: renovatie kanaal
6. Maas: vervangen bediening en besturing
7. Merwedekanaal: kades, bruggen en sluisjes
8. N202 Buitenhuizerbrug
9. N210 Algerabrug
10. N57 brug Goereese sluis
11. Prins Willem Alexandersluis
12. Schellingwouderbrug (beweegbaar deel)
13. Sluiscomplex IJmuiden, Middensluis, Noordersluis en Gemaal IJmuiden
14. Spijkenisserbrug
15. Spooldersluis
16. Verkeersbrug Dordrecht
17. Verkeerspost Nijmegen en Dordrecht
18. Verkeerspost Schellingwoude
19. Roompot- en Grevelingensluis
20. Sluis Hansweert
21. Vervangen Radartoren Kaapduin
22. Brug Urmond





Programma Vervanging en Renovatie - Hoofdvaarwegen (vervolg)

Aanleg

1. Damwanden Lemmer-Delfzijl (Eemskanaal)
2. Groot onderhoud stuwen Maas (RINK)
3. Krammersluizen
4. Modernisering objectbediening Lemmer-Delfzijl
5. Lemmer-Delfzijl: remmingwerken
6. Draaibruggen Kanaal Gent-Terneuzen (MOBZ)
7. Renovatie Krabbersgat sluis, Krabbersgat spuisluis en Nijkerkersluis (RINK)
8. RINK Utrecht Renovatie Koninginnesluis (RINK)
9. Waalbrug Nijmegen
10. Brug 1 Nederweert
11. Brug Itteren
12. Prinses Marijkesluis
13. Kelperbrug
14. Renovatie Bergse Diep- en Zandkreeksluis
15. Demkabocht in Amsterdam-Rijnkanaal





Programma Vervanging en Renovatie - Hoofdvaarwegen

(vervolg)

Project	Taakstellend budget	Gerealiseerd	Openstelling
Afgeronde projecten	143	143	Gereed
Realisatieprojecten > 10 mln:			
Vervangen Damwanden Lemmer-Delfzijl (Eemskanaal)	20	15	2022
Groot onderhoud Stuwen Maas (Rink Limburg)	41	8	2027
Renovatie Krammersluizen	47	0	2027
Modernisering Objectbediening Lemmer-Delfzijl	14	12	N.t.b.
Renovatie Draaibruggen Kanaal Gent-Terneuzen (MOBZ)	60	32	2022
Renovatie Krabbergatsluis, Krabbegatspuijsluis en Nijkerkersluis (Rink IJsselmeergebied)	11	0	N.t.b.
Koninginnensluis (Rink Utrecht)	29	19	2025
Renovatie Waalbrug Nijmegen	93	59	2021
Vervangen Brug Itteren	14	1	2024
Renovatie Prinses Marijkesluis	17	0	2025
Renovatie Bergse Diep- en Zandkreeksluis	13	0	ntb
Totaal realisatieprojecten < 10 mln	33	1	Divers
Totaal projecten in planfase	23	5	Divers
Onderzoek en coördinatie	31	17	Divers
Reservering (gebonden)	1.443		
Totalen	2.023		
Waarvan verplicht	589	310	
	29%		

* RINK staat voor Risico Inventarisatie Natte Kunstwerken. Dit is een maatregelenpakket waarmee de levensduur van bruggen, sluisen en stuwen verlengd wordt.

** Modernisering Objectbediening Zeeland (MOBZ) bestaat uit verschillende aspecten en is financieel ondergebracht bij Vervanging en Renovatie, het onderhoud en NoMo AOV. Voor het programma NoMo AOV was € 533 mln. beschikbaar. Hiervan is € 41 mln. overgeboekt aan het programma VenR. Er is hiervan sinds 2012 € 485 mln. gerealiseerd en € 6 mln. verplicht en gebonden voor maatregelen.



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2021** Er is een extra bijdrage van Vlaanderen gekomen voor de Westerschelde (Hansweert en Ossensisse).
- 2017** Het budget is verhoogd als gevolg van de bijdrage van Vlaanderen voor de uitbreiding van de Schelderadarketen met de radarposten Gapfiller Hansweert en radartoren Ossensisse.
- 2013** Het budget is verlaagd vanwege een overboeking aan het project vaarweg Eemshaven-Noordzee ten behoeve van een Vessel Traffic Management-systeem.

Walradarsystemen

Opgave

Bij de begeleiding van de scheepvaart van en naar de Nederlandse zeehavens wordt gebruikgemaakt van een aantal instrumenten. Een daarvan is het verkeersbegeleidend systeem. Hierin moet worden geïnvesteerd. Investerings in het Schelderadarsysteem, de Eemsradarketen, de Verkeerscentrale Waddenzee en de verkeerscentrale op Fort Harssens te Den Helder worden bekostigd uit het project Walradarsystemen.

Oplossing

Met verkeersbegeleidende systemen op de Westerschelde en de Waddenzee en in de aanloop naar de haven in Den Helder wordt een veilige en vlotte verkeersafwikkeling in stand gehouden. Daarmee wordt voldaan aan de internationale richtlijnen en ontwikkelingen.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Dit programma draagt bij aan de nautische veiligheid.

Planning

Oplevering: divers. De planning en de oplevering van de radarsystemen verschilt per regio.

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 hebben Nederland en België gezamenlijk een Schelderadarsysteem ontwikkeld. Het verdrag regelt de kostenverdeling op basis van het aantal schepen dat de havens aandoet. De investering in de Verkeerscentrale Waddenzee is mede ingegeven door de bijzondere status van de Waddenzee.



De investeringen in de verkeerscentrale Fort Harssens in Den Helder worden gedaan op basis van het convenant tussen de voormalige ministeries van Verkeer en Waterstaat en van Defensie uit 1990, waarin is afgesproken dat de verkeersbegeleiding van en naar de haven van Den Helder door de Koninklijke Marine zal geschieden en dat het ministerie van IenW de voor deze taak benodigde investeringen in radar zal doen.



Walradarsystemen

(vervolg)

Financiën

Taakstellend budget: € 26 mln. (Artikel IF 15.03.01). Bijdragen van derden: de investeringen in de Schelderadarketen komen voor gezamenlijke rekening van Nederland en Vlaanderen. De bijdrage vanuit Vlaanderen fluctueert per jaar, afhankelijk van het aantal scheepvaartbewegingen.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Openstelling
MIRT 2022	26	Divers
MIRT 2021	26	Divers
MIRT 2020	26	Divers
MIRT 2019	26	Divers
MIRT 2018	25	2018
MIRT 2013	23	Divers
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	3	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBO) in mln. €	0	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2020	24	92%
2019	24	92%
2018	23	88%
2017	22	85%
2016	20	80%

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2020 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2020 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



Hoogwaterbeschermingsprogramma

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2022** Het programmabudget is met € 80 mln. verlaagd in verband met een overheveling naar het HWBP-2.
- 2018** Het programmabudget is aangepast vanwege vrijval uit HWBP-2.
- 2017** Het programmabudget is opnieuw aangepast vanwege vrijval uit HWBP-2 en de verlenging van het Deltafonds (DF) in 2029 en 2030.
- 2016** Het programmabudget is aangepast vanwege vrijval uit HWBP-2.
- 2015** Het project is overgegaan naar de aanlegfase.

Opgave

Nederland wordt door primaire waterkeringen beschermd tegen overstromingen. Elke twaalf jaar worden deze waterkeringen beoordeeld. Wanneer niet aan de gestelde normen wordt voldaan, zijn maatregelen nodig. Bij de laatste toetsing (in 2011 en 2013) bleek van de dijken en duinen 2.408 kilometer wel aan de norm te voldoen en 1.302 kilometer niet. Voor de kunstwerken geldt dat 868 kilometer hiervan wel aan de norm voldoen, en 799 kilometer niet. In 2014 is een nieuw waterveiligheidsbeleid vastgesteld, waarvan nieuwe normen zijn afgeleid. Vanaf 2017 worden de keringen beoordeeld op basis van deze nieuwe normen. Het streven is dat in 2050 alle keringen aan de nieuwe normen voldoen.

Oplossing

Ongeveer de helft van de keringen die niet aan de oude normen voldoen, maakt deel uit van lopende uitvoeringsprogramma's. Voor de resterende opgave is het Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP) opgesteld. Hierin wordt ook de opgave opgepakt die voortkomt uit de nieuwe normering voor waterveiligheid. Van de nu geschatte totale veiligheidsopgave van circa 1.300 kilometer bevindt momenteel 767 kilometer zich in een van de drie projectfasen (verkenning-, planning en studie- of aanlegfase). Binnen het HWBP is aandacht voor de mogelijkheden van duurzaamheid. Zo wordt in het project Grebbedijk onderzocht wat de mogelijkheden zijn om circulariteit en energie integraal mee te nemen in het project. Denk hierbij aan het gebruik van gebiedseigen grond, het opwekken van energie op of aan de dijk, warmte-koude-opslag, waterkracht en gebruik van verantwoorde materialen en processen (verminderen van uitstoot).

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het HWBP heeft als doel om de waterveiligheidsopgave uit te voeren door de primaire waterkeringen op orde te brengen.

Planning

De programmering kent een voortrollend karakter, waardoor een jaarlijkse actualisatie mogelijk is. De prioritering is gebaseerd op urgentie. De eerste jaren ligt de nadruk op verkenningen en planning en studies als voorbereiding op de aanleg. Ruim 20 projecten bevinden zich nu al in de aanlegfase.

Politiek/bestuurlijk

De uitvoering van het HWBP wordt gecoördineerd door de Programmadirectie Hoogwaterbescherming, een gemeenschappelijke uitvoeringsorganisatie van de waterschappen en het ministerie van IenW.

Uitvoering

Het HWBP maakt deel uit van het Deltaprogramma met behoud van eigen organisatie en sturing.

Financiën

Circa 90% van de primaire waterkeringen is in beheer bij de waterschappen, de rest vrijwel volledig bij het Rijk. De versterking van de keringen van de waterschappen gebeurt op basis van cofinanciering. Rijk en waterschappen dragen ieder 50% van de kosten. De bijdrage van de waterschappen bestaat uit een zogenaamd solidariteitsdeel van 40% en een projectgebonden deel van 10%. Voor maatregelen betreffende waterkeringen van Waterschappen is tot en met 2035 in totaal € 6.277 mln. beschikbaar. De versterking van de Rijkskeringen is voor rekening van het Rijk. Hiervoor is tot en met 2035 € 655 mln. beschikbaar (Artikel DF 1.02.02).



Hoogwaterbeschermingsprogramma

(vervolg)

Begrotingsjaar *	Totaal HWBP	Projectbudget waterschapsprojecten in mln.	Projectbudget rijksprojecten in mln.	Budget overige programmakosten
MIRT 2022	7.054	6.277	655	122
MIRT 2021	6.619	5.880	640	99
MIRT 2020	6.223	5.482	629	112
MIRT 2019	5.795	5.092	617	86
MIRT 2018	5.330	4.642	608	80
MIRT 2015	3.768	3.138	573	57
verschil t.o.v. eerste begrotingsjaar in mln. €	3.286	3.139	82	65
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	453	394	55	4

Jaar**	Totaal HWBP	Percentage gerealiseerd***	Waterschapskosten	Rijksprojecten	Overige programmakosten
2020	952	14%	889	20	43
2019	728	11%	680	11	37
2018	542	9%	501	10	31
2017	395	7%	361	5	29
2016	271	6%	250	3	18

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De aanleggegevens t/m 31-12-2019 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2019 was gerealiseerd.

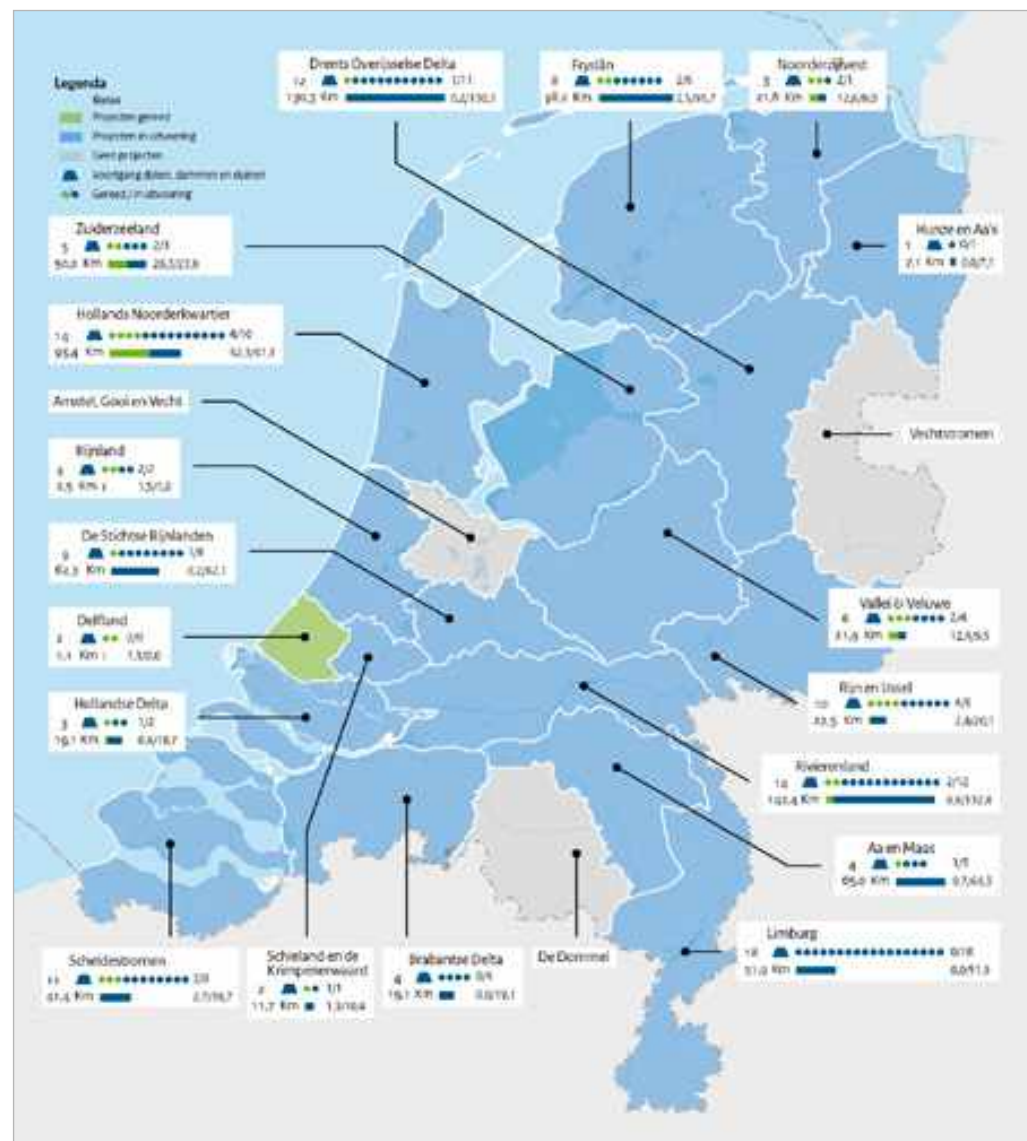
*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.

Gebied **Nationaal**
 Onderwerp **Waterveiligheid**
 Ministerie **IenW (met waterschappen)**
 Fase **Aanleg**



Hoogwaterbeschermingsprogramma

(vervolg)





Nadere uitwerking rivierengebied (NURG)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2022** Het AO-project Uiterwaardvergraving Afferdense en Deestse Waarden en het reguliere NURG-project Herinrichting Heesseltsche Uiterwaarden zijn in 2021 afgerond en in beheer genomen. Hiermee is de IenW-opgave voor NURG afgerond. Het taakstellend programmabudget is verlaagd met € 10 mln. wegens een meevaller als gevolg van minder opgetreden risico's bij Heesseltsche Uiterwaarden.
- 2017** Het taakstellend programmabudget is verhoogd met € 7 mln. Er is een vertraging opgetreden bij de herinrichting van de Heesseltsche Uiterwaarden.
- 2014** De resultaten van de herijking worden in 2013 geïmplementeerd.
- 2013** De herijking van de restant van de NURG-opgave voor verwerking en inrichting ten behoeve van natuur komt in 2012 aan de orde.

Opgave

Vanwege de afname van natuurareaal wordt een Natuurnetwerk Nederland ontwikkeld. De natuurontwikkeling in de uiterwaarden is hier onderdeel van. Daarnaast worden rivierverruimende maatregelen uitgevoerd om de veiligheid in het rivierengebied te vergroten. De voormalige ministeries van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit en van Verkeer en Waterstaat hebben afgesproken om 6.687 hectare nieuwe natuur te realiseren in de uiterwaarden van de Rijnakken en de bedijkte Maas. Inmiddels is het overgrote deel van de NURG-opgave gerealiseerd en hebben de ministeries van IenW en van LNV afspraken gemaakt over de verdeling van de restopgave. Er is afgesproken dat elk ministerie zijn nog lopende projecten afmaakt.

Oplossing

Het aankopen van landbouwgronden in uiterwaarden en die inrichten als natuur draagt bij aan de aanleg van het Natuurnetwerk Nederland. Het beheer is in handen van natuurbeherende instanties. Natuurontwikkeling is gekoppeld aan veiligheid in het rivierengebied. Acht zogenaemde Autonome Ontwikkelingsprojecten (AO-projecten) dragen bij aan de waterveiligheidsdoelstellingen van de planologische kernbeslissing Ruimte voor de Rivier.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

De NURG-projecten dragen bij aan natuurdoelstellingen, aan adequate bescherming tegen overstromingen en aan verbetering van de waterkwaliteit en worden verantwoord ingepast in de (natuurlijke) leefomgeving.

Planning

Het IenW-deel van de opgave is volledig afgerond. Van de 55 NURG-projecten resteren nog vier projecten. onder de verantwoording van LNV. De uitvoering hiervan is opgedragen aan Staatsbosbeheer.

Politiek/bestuurlijk

In oktober 1997 is een overeenkomst gesloten tussen de voormalige ministeries van Verkeer en Waterstaat en van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit over de gezamenlijke aanpak en financiering van projecten gericht op veiligheid en natuurontwikkeling in uiterwaarden. Die afspraak is in 2000 verlengd in de samenwerkingsovereenkomst Veiligheid en Natte Natuur. Volgens het onderhandelingsakkoord Natuur (2011) blijft het Rijk verantwoordelijk voor de ontwikkelopgave voor de gebieden waarvoor een specifieke rijksverantwoordelijkheid geldt, zoals de rijkswateren, Ruimte voor de Rivier, NURG en Maaswerken. De provincies zijn hierbij verantwoordelijk voor het natuurbeheer.

In 2012 is besloten om, met het oog op de waterveiligheidsdoelstelling op de lange termijn, naast de AO-projecten het NURG-project Heesseltsche Uiterwaarden te realiseren. In januari 2016 is de uitvoering van het LNV-deel van het NURG-programma overdragen aan Staatsbosbeheer.

In februari 2021 is de Kamer geïnformeerd over de oplevering van het programma NURG, waarbij is aangegeven dat de laatste twee projecten van Rijkswaterstaat, te weten Afferdense en Deestse Waarden en Heesseltsche Uiterwaarden, in 2021 administratief worden afgerond. Hierover wordt de Kamer verder via de begroting van het Ministerie van IenW geïnformeerd.

Uitvoering

Aanleg van het programma is een gedeelde verantwoordelijkheid van de ministeries van LNV en IenW.



Nadere uitwerking rivierengebied (NURG)

(vervolg)

Financiën

De basisafpraak voor NURG was dat de ministeries van LNV en IenW, ieder 50% van de kosten van grondverwerving en inrichting dragen. LNV draagt, naast uitgaven die in voorgaande jaren zijn gedaan, in de periode 2015-2020 nog € 26,5 mln. bij aan de kosten voor het LNV-deel van het NURG-programma. Dit bedrag is meerjarig verplicht en wordt in opdracht van Staatsbosbeheer aangewend. Het IenW-budget is onderdeel van de begroting van het Deltafonds onder Overige ontwikkelingsprojecten Waterveiligheid en bedraagt een taakstellend budget van € 123 mln. (Artikel DF 1.02.02).

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Openstelling
MIRT 2022	123	2021
MIRT 2021	133	2020
MIRT 2020	134	2020
MIRT 2019	133	2020
MIRT 2018	133	2020
MIRT 2013	122	2015
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	1	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	4	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2020	120	98%
2019	119	90%
2018	112	84%
2017	103	77%
2016	88	67%

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2020 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2020 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



Nadere uitwerking rivierengebied (NURG)

(vervolg)





Tweede Hoogwaterbeschermingsprogramma

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2022** ○ In 2021 is extra budget voor het HWBP-2 aangevraagd.
- 2020** ○ Eind 2018 is het laatste project van het HWBP-2 in aanleg gegaan. De einddatum van dit project is verschoven van 2021 naar 2022. Aangezien dit het laatste project is dat gerealiseerd wordt, is daarmee ook de mijlpaal voor het einde van het programma verschoven van 2021 naar 2022.
- 2018** ○ In de ontwerpbegroting 2018 wordt voorgesteld om € 81 mln. vrij te laten vallen. Dit kan volgens de bestuurlijk afgesproken verdeelsleutel worden ingezet bij het nieuwe HWBP (twee derde deel) en voor de waterveiligheidsopgave in het Deltafonds (een derde deel).
- 2017** ○ In de Ontwerpbegroting 2017 wordt voorgesteld € 327 mln. vrij te laten vallen ten bate van het Deltafonds.

Opgave

Een stelsel van primaire waterkeringen beschermt Nederland tegen overstromingen door zee, rivieren en meren. Het op de juiste sterkte houden van deze waterkeringen is van groot belang voor het handhaven van de gewenste veiligheid tegen overstrooming. De Waterwet schrijft voor dat om de twaalf jaar moet worden getoetst of de primaire waterkeringen in Nederland voldoen aan de wettelijke normen. Uit de eerste en de tweede Landelijke Rapportage Toetsing (in 2001 en 2006) bleek dat respectievelijk 549 kilometer en 680 kilometer aan dijken, dammen en duinen en respectievelijk 82 en 206 van de zogenoemde kunstwerken niet aan de gestelde eisen voldoen. Daarnaast zijn negen locaties langs de Nederlandse kust bestempeld als 'zwakke schakels'. Voor deze locaties werd voorzien dat zij binnen een termijn van twintig jaar niet meer aan de norm voldoen.

Oplossing

Wanneer de primaire waterkeringen niet aan de normen voldoen, zijn maatregelen zoals dijkversterking of versterking van de kunstwerken nodig. Op basis van de uitkomsten van beide toetsrondes is een planning en prioritering gemaakt voor de benodigde verbeteringswerken. Deze maatregelen (oorspronkelijk 88 in totaal) zijn opgenomen in het tweede Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP-2). In 2015 is het project Markermeerdijk Zuid- en Westkade overgeheveld naar het HWBP, waardoor het aantal maatregelen van het programma wijzigt naar 87.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het programma draagt bij aan een adequate bescherming tegen overstromingen.

Planning

In de Basisrapportage is aangegeven dat de projecten uit HWBP-2 in 2017 dienen te zijn afgerond. Enkele grote, complexe projecten zullen later gereed zijn (zie Voortgangsrapportage 11, 15 en 19). Het laatste project dat wordt opgeleverd is het project Markermeerdijken.



Politiek/bestuurlijk

In 2011 is het HWBP-2 door de Tweede Kamer aangewezen als Groot Project. In dit kader is begin oktober 2011 de Basisrapportage aan de Kamer verstuurd. De eerste Voortgangsrapportage is in april 2012 aangeboden. Afspraken over gezamenlijke financiering door het Rijk en de waterschappen zijn vastgelegd in het Bestuursakkoord Water van 2011. Naar aanleiding van de derde Landelijke Rapportage Toetsing (2011) is een nieuw Hoogwaterbeschermingsprogramma opgesteld (zie het desbetreffende projectblad).



Tweede Hoogwaterbeschermingsprogramma

(vervolg)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2016** ○ Aan de Tweede Kamer is gemeld dat het project Markermeerdijken in 2021 opgeleverd wordt (VGR 7). Tevens is gemeld dat er bij de Ontwerp-begroting 2016 € 150 mln. vrijvalt van het programmabudget ten bate van het Deltafonds. € 100 mln. wordt conform bestuurlijke afspraken aangewend voor het nieuwe HWBP en € 50 mln. komt binnen het Deltafonds beschikbaar voor waterveiligheid.

Uitvoering

De eerste projecten zijn in 2007 gestart. De verbeteringsmaatregelen worden uitgevoerd door de beheerder (90% van de primaire waterkeringen is in beheer bij waterschappen, 9% bij Rijkswaterstaat en de rest bij derden, onder andere provincies en gemeenten). De maatregelen worden gezamenlijk gefinancierd door het Rijk en de waterschappen. HWBP-2 is onderdeel van het Deltaprogramma met behoud van eigen besturing, organisatie en financiering.

Financiën

Het budget van HWBP-2 bedraagt € 2.768 mln. (Artikelen DF 1.01.01 en 1.01.02).

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Openstelling
MIRT 2022	2.768	2022
MIRT 2021	2.688	2022
MIRT 2020	2.668	2022
MIRT 2019	2.663	2021
MIRT 2018	2.650	2021
MIRT 2013	3.151	2021
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	383	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	62	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2020	2.363	85%
2019	2.211	83%
2018	2.013	75%
2017	1.791	67%
2016	1.629	62%

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2020 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2020 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



Programma Vervanging & Renovatie - Hoofdwatersysteem

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2022** Er is € 106 mln. aan het programmabudget toegevoegd door verlenging van het Deltafonds naar 2035. Daarnaast is er indexering 2021 toegekend (€ 1 mln.). Verder is er € 26 mln. ingezet voor de tijdelijke pompen in IJmuiden. Dit is overgeheveld naar het Onderhoudbudget. Tot slot is € 9 mln. aangewend voor het herstel van stuw Linne. Dit is binnen de reservering V&R opgevangen.
- 2021** Er is € 106 mln. aan het programmabudget toegevoegd door verlenging van het Deltafonds naar 2034. Daarnaast is er indexering 2020 toegekend (€ 1 mln.).
- 2020** Van het programmabudget voor vervanging en renovatie in het hoofdwatersysteem is € 265 mln. overgeheveld naar het hoofdvaarwegennet en € 5 mln. ingezet voor personele capaciteit.
- 2019** Er is € 106 mln. aan het programmabudget toegevoegd door verlenging van het Infrastructuurfonds naar 2032. Daarnaast is indexering 2018 toegekend (€ 1 mln.). Er is 1 mln. van het programmabudget in mindering gebracht voor de bekostiging van personele capaciteit voor VenR.

Opgave

Voor het waarborgen van de waterveiligheid, de beheersing van de waterkwantiteit en zoetwatervoorziening en een goede waterkwaliteit van de oppervlaktewateren dient het hoofdwatersysteem op orde te worden gehouden. In eerste instantie gebeurt dat door het uitvoeren van regulier onderhoud. De kunstwerken in het hoofdwatersysteem, zoals stuwen, gemalen en stormvloedkeringen, hebben echter een beperkte levensduur en dienen aan het eind hiervan te worden vervangen of gerenoveerd. Doordat met name in de vorige eeuw op grote schaal waterkeringen zijn aangelegd, is er komende decennia sprake van een flinke vervangings- en renovatieopgave.

Oplossing

Het vervangen en renoveren van kunstwerken draagt bij aan het op peil houden van de waterveiligheid en het (zoet)waterbeheer. De scope omvat alle objecten waarbij zich levensduurproblemen voordoen met gevolgen voor de waterveiligheid en de beschikbaarheid van de objecten voor het (zoet)waterbeheer. Met de projecten wordt de levensduur van de objecten verlengd of worden de objecten vervangen, zodat de beschikbaarheid van onder andere stormvloedkeringen, stuwen en gemalen in stand wordt gehouden. Hiertoe is het programma Vervanging en Renovatie (VenR) ingericht. Voor alle objecten en onderdelen van het hoofdwatersysteem wordt de opgave in kaart gebracht. Allereerst wordt op basis van het ontwerp ingeschat wanneer vervanging of renovatie aan de orde zal zijn. Daarnaast worden de objecten onderworpen aan inspecties en berekeningen. Dit leidt tot het inzicht in, en een prognose van, waar op een termijn van vijf tot vijftien jaar vervanging of renovatie nodig is. Zo worden, steeds vooruitkijkend, objecten en onderdelen geïdentificeerd waarvoor een planfase wordt gestart. In de planfase wordt de uiteindelijke opgave vastgesteld en daarna volgt een definitief besluit over de aanpak van het betreffende object of onderdeel.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Door het vervangen of renoveren van objecten en onderdelen wordt het hoofdwatersysteem duurzaam op orde gehouden. Hierdoor houdt Nederland droge voeten en kan het over voldoende zoetwater en schoon (drink)water blijven beschikken, nu en in de toekomst.

Planning

Het betreft een structureel programma. Planningen voor de projecten die onderdeel zijn van het programma zijn in de tabel in dit blad opgenomen.

Politiek/bestuurlijk

Het VenR-programma kent een technische aanleiding, namelijk het einde van de technische levensduur van onderdelen en objecten in het hoofdwatersysteem. Vanuit dit perspectief hoeven geen aanvullende wensen of functionaliteiten te worden toegevoegd. Maar omdat het relatief grote ingrepen in het systeem betreft, wordt goed nagedacht over verstandige, aanvullende investeringen in het kader van verduurzaming, modernisering en meekoppelkansen vanuit de omgeving.

Uitvoering

Rijkswaterstaat voert de projecten uit (zie bijgaande tabel).

Financiën

Voor de totale vervangings- en renovatieopgave van het hoofdwatersysteem is in de periode 2012 tot en met 2035 een bedrag beschikbaar van € 1.250 mln. Hiervan is tot en met 2020 € 156 mln. gerealiseerd en nog € 1.094 mln. beschikbaar.



Programma Vervanging & Renovatie - Hoofdwatersysteem

(vervolg)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2018** Er is € 106 mln. aan het programmabudget toegevoegd door verlenging van het Deltafonds naar 2032. Daarnaast is indexering 2017 toegekend (€ 2 mln.).

Omschrijving	Taakstellend Budget in mln. €	Taakstellend Budget in mln. €	Openstelling
Afgeronde projecten	165	154	Gereed
Totaal realisatieprojecten < 10 mln	29	9	Divers
Totaal projecten in planfase	4	0	Divers
Onderzoek en coördinatie	8	2	Divers
Reservering (gebonden)	1.044		
Reservering (gebonden)	1.250		
Totalen*	206	165	
Waarvan verplicht	16%		

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €
MIRT 2022	1.250
MIRT 2021	1.168
MIRT 2020	1.061
MIRT 2019	1.223
MIRT 2018	1.117

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2020	156	12%
2019	140	12%
2018	117	11%
2017	83	7%
2016	44	4%

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2020 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2020 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



Programma Vervanging & Renovatie - hoofdwatersysteem (vervolg)

Planning en studies

1. Amsterdam-Rijnkanaal ARK: damwanden en sluisjes
2. Maas: vervangen bediening en besturing
3. Sluiscomplex IJmuiden, Middensluis, Noordersluis en Gemaal IJmuiden

Aanleg

4. Renovatie Krabbersgatsluis, Krabbersgatspuisluis en Nijkerkersluis (RINK)





Verbeterprogramma Waterkwaliteit Rijkswateren

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2022** Het voorkeursalternatief voor het maatregelpakket voor de derde planperiode is opgenomen in de ontwerp Stroomgebiedsbeheerplannen. Deze zijn in maart 2021 als bijlage van het Nationaal Waterplan ter inzage gelegd. Parallel daaraan is een begin gemaakt met de planning en studies van dit maatregelpakket.
- 2021** Medio 2020 is het voorkeursalternatief voor het maatregelpakket voor de derde planperiode vastgesteld.
- 2020** Er is versneld gestart met de verkenning van het maatregelpakket voor de derde planperiode (2021-2027). Het reeds bekende maatregelpakket is geactualiseerd en aangevuld. Het budget is verhoogd met € 15 mln., waarvan € 12 mln. door indexering.
- 2019** Er is decharge verleend voor de eerste planperiode van de uitvoering van KRW-maatregelen. Het budget is verhoogd met € 14,4 mln. Het eerder overgehevelde bedrag voor Hoornse Hop is na het vervallen van het project Hoornse Hop weer teruggegaan naar het Verbeterprogramma Waterkwaliteit Rijkswateren. Daarnaast is € 8,6 mln. toegevoegd door indexering.

Opgave

De opgave vanuit de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) is het verbeteren van de chemische en ecologische kwaliteit van grond- en oppervlaktewater. In 2027 moeten maatregelen zijn uitgevoerd die bijdragen aan de doelen van de KRW. Het betreft onder meer maatregelen voor ecologisch herstel: herstel van verbindingen om vissen ruim baan te geven, verbeteren van geleidelijke en ecologisch functionerende overgangen tussen water en land en tussen zoet en zout water, betere uitwisseling tussen hoofdstroom en geulen in de uiterwaarden, en verbetering van de gevoeligheid voor de afwenteling van stofstromen vanuit bovenstrooms gelegen watersystemen. In enkele gebieden is algenbloei een belangrijk aandachtspunt.

Oplossing

De knelpunten kunnen grotendeels worden weggenomen door inrichtingsmaatregelen in het watersysteem. Het betreft een mix van maatregelen gericht op de vispasseerbaarheid, het ecologisch functioneren van watergangen en hun directe omgeving (oevers), helder en schoon water, en herstel van habitat en de natuurlijke dynamiek.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het Verbeterprogramma Waterkwaliteit Rijkswateren draagt bij aan het op orde krijgen en houden van een duurzaam watersysteem tegen maatschappelijk aanvaardbare kosten volgens de doelen van de KRW.

Planning

De KRW verplicht Europese lidstaten om in 2015 te voorzien in een goede chemische en ecologische toestand van alle oppervlaktewateren. Lidstaten kunnen toestemming krijgen om de doelen later te bereiken (faseren; de mogelijkheden hiertoe zijn vanaf 2027 beperkt) of om doelen op een lager niveau vast te stellen. Nederland maakt gebruik van de mogelijkheid tot fasering. Vooruitlopend op de inwerking-treding van de KRW liep hiervoor een aantal programma's. Deze zijn in 2009 samengevoegd tot het Verbeterprogramma Waterkwaliteit Rijkswateren.

2020: Start planning en studies en aanleg derde planperiode
2021-2022: Oplevering tweede planperiode
2027: Oplevering derde planperiode en programma

Politiek/bestuurlijk

Het maatregelpakket en de onderbouwing daarvan voor de tweede planperiode zijn opgenomen in het Beheerplan Rijkswateren (BPRW) 2016-2021. Dit is in december 2015 vastgesteld en als onderdeel van de vier stroomgebiedbeheerplannen aan de Europese Commissie gerapporteerd. De verkenning voor de tweede planperiode is in december 2015 afgesloten. In 2019 is een aanvang gemaakt met de verkenning voor de derde planperiode. Deze verkenning is in 2020 afgerond en het Voorkeursalternatief is vastgesteld. Aansluitend is een start gemaakt met de planning en studies en de voorbereiding van de aanleg van het maatregelpakket voor de derde planperiode. Daarnaast is gestart met het opstellen van de stroomgebiedbeheerplannen voor de periode 2022-2027. De ontwerpplannen zijn 21 maart 2021 als bijlage bij het nationaal Waterprogramma voor 6 maanden ter inzage gelegd.

Uitvoering

De maatregelen van de eerste planperiode zijn inmiddels uitgevoerd. De maatregelen van de tweede planperiode zijn geprogrammeerd en deels in uitvoering of al uitgevoerd. Het maatregelpakket voor de derde planperiode is vastgesteld en de planning en studies is in 2020 van start gegaan. Er is opdracht gegeven voor de planning en studies en aanleg van het maatregelpakket.



Verbeterprogramma Waterkwaliteit Rijkswateren

(vervolg)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2017** Het budget is verlaagd met € 5 mln. als gevolg van indexering (+ € 1 mln.) en overheveling van budget van het Verbeterprogramma naar het project Luwtmaatregelen Hoornse Hop (€ 6 mln.).

Financiën

Het taakstellend budget voor het gehele programma bedraagt € 1.123 mln. Voor de eerste planperiode was in totaal € 484 mln. beschikbaar (Artikel XII 12.01.03). Voor de uitvoering van de tweede en de derde planperiode is er op het Deltafonds tot 2027 € 639 mln. beschikbaar (Artikel DF 07.01.01).

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Openstelling
MIRT 2022	1.123	2027
MIRT 2021	1.109	2027
MIRT 2020	1.100	2027
MIRT 2019	1.074	2027
MIRT 2018	1.060	2027
MIRT 2013	484	2027
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	639	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	47	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2020	557	50%
2019	537	48%
2018	507	47%
2017	489	46%
2016	484	46%

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2020 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2020 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



Verbeterprogramma Waterkwaliteit Rijkswateren (vervolg)





Deltaplan Zoetwater

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2017 Dit project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Opgave

Voldoende (zoet)water is cruciaal voor de stabiliteit van dijken en de stedelijke bebouwing en voor de drinkwater- en elektriciteitsvoorziening. Bepaalde sectoren, zoals landbouw, scheepvaart en veel industrieën, zijn voor hun productie afhankelijk van zoetwater. Ook waterrijke natuur, het leefmilieu in de stad en de volksgezondheid zijn hiervan afhankelijk. In de droge jaren van 2018, 2019 en 2020 is dit ook gebleken, toen op verschillende plaatsen en bij verschillende gebruikers problemen optraden. Dit onderschrijft het belang om inzicht te krijgen in de beschikbaarheid van (zoet)water en de kansen op watertekorten. Er zijn maatregelen nodig om de aanvoer van zoetwater robuuster te maken en te zorgen voor zuiniger gebruik.

Oplossing

Het Deltaplan Zoetwater 2015-2021 bevat een groot aantal initiatieven en maatregelen om de zoetwatervoorziening in Nederland robuuster te maken voor toekomstige effecten van klimaatverandering en om de knelpunten die er nu al zijn aan te pakken. Het plan bevat ook afspraken over de financiële bijdragen van Rijk en regio. De droogte in de afgelopen jaren heeft de urgentie en het belang van het Deltaprogramma Zoetwater onderstreept. De eerste genomen maatregelen vanuit dit programma hebben in deze jaren hun nut reeds kunnen bewijzen, zoals het nieuwe peilbesluit voor het IJsselmeer en de Klimaatbestendige Wateraanvoer Midden-Nederland. In de loop van 2021 wordt een besluit genomen over de uitvoering van een volgende ronde zoetwatermaatregelen 2022-2027, oftewel fase 2 van het Deltaplan Zoetwater. Dit programma gaat uit van een bijdrage van € 250 miljoen vanuit het Deltafonds, waarmee (door cofinanciering vanuit decentrale overheden en watergebruikers zoals de drinkwaterbedrijven), een maatregelprogramma van ongeveer € 800 miljoen uitgevoerd kan worden. Besluitvorming hierover vindt plaats via de begroting en het Deltaprogramma 2022, welke met Prinsjesdag verschijnen.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

De beleidsdoelstelling is Nederland voor te bereiden op de gevolgen van klimaatverandering. De maatregelen zorgen voor een robuuster watersysteem waarmee toenemende watertekorten (qua omvang en frequentie) beter opgevangen kunnen worden. Hiermee wordt de schade door droogte en verzilting beperkt.

Planning

Het uitvoeringsprogramma van het Deltaplan 2015-2021 loopt door vertraging van enkele maatregelen ook na 2021 nog enkele jaren door, namelijk tot uiterlijk 2024. De planning per maatregel staat beschreven in de programmering die jaarlijks wordt geactualiseerd. Deze is te vinden op www.deltacommissaris.nl.

Politiek/bestuurlijk

Voor de programmering van zoetwatermaatregelen voor 2016 en opvolgende jaren zijn voor fase 1 de afspraken over verantwoordelijkheden, kostenverdeling, financieel arrangement en planning via bestuursovereenkomsten per regio vastgelegd. Alle zoetwaterregio's en Rijkswaterstaat doen stapsgewijs wat nodig is. De zoetwaterregio's zijn Hoge Zandgronden Oost, Hoge Zandgronden Zuid, Rivierengebied, West-Nederland, Noord-Nederland (voorheen IJsselmeergebied) en Zuidwestelijke Delta. In de tweede fase van het Deltaprogramma Zoetwater worden geen bestuursovereenkomsten afgesloten met de afzonderlijke zoetwaterregio's, maar wordt gewerkt met een Specifieke Uitkerings (SPUK) regeling. In deze regeling worden de voorwaarden met betrekking tot de uitvoering van de maatregelen door de zoetwaterregio's vastgelegd.



Deltaplan Zoetwater

(vervolg)

Financiën

Budget voor het Deltaplan Zoetwater is circa € 400 mln. op basis van cofinanciering. Het taakstellend budget voor IenW bedraagt € 159 mln. Artikel DF 2.02.02.

Van het taakstellend budget is in de periode 2015-2020 circa € 70 mln. overgemaakt naar decentrale overheden als bijdrage voor het uitvoeren van zoetwatermaatregelen van nationaal belang conform het Deltaplan Zoetwater.

De aanleggegevens voor IenW betreffen maatregelen in het hoofdwatersysteem.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Openstelling
MIRT 2022	70	2021
MIRT 2021	76	2021
MIRT 2020	76	2021
MIRT 2019	118	2021
MIRT 2018	123	2021
MIRT 2017	137	2021
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	62	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	7	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2020	19	27%
2019	13	17%
2018	10	13%
2017	6	8%
2016	2	2%

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2020 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2020 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



Deltaplan Zoetwater

(vervolg)





Budget Investerings Ruimtelijke Kwaliteit (BIRK)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2022** ○ Er is één project (financieel) afgerond.
- 2021** ○ Er is één project (financieel) afgerond. Veranderende economische omstandigheden hebben ertoe geleid dat de einddatum van het project IODS met één jaar is uitgesteld.
- 2020** ○ De economische en marktveranderende omstandigheden van de laatste jaren hebben een vertragend effect gehad op de aanleg van de projecten. Dit heeft ertoe geleid dat bij de projecten Breda Stationskwartier, Dordrecht en Venlo Q4 een wijziging van einddatum heeft plaatsgevonden.
- 2019** ○ Door de portefeuilleverdeling valt dit programma met ingang van 2018 onder de verantwoordelijkheid van BZK.
- 2018** ○ Er zijn drie projecten (financieel) afgerond.

Opgave

Voor zowel het stedelijk als het landelijk gebied was het streven volgens de Nota Ruimte versterking van de ruimtelijke kwaliteit. Bij het Budget Investerings Ruimtelijke Kwaliteit (BIRK) gaat het om intensivering van stedelijke centra en versterking van de open en groene gebieden rond de steden.

Oplossing

Het Rijk geeft een impuls voor de realisering van projecten met ruimtelijke kwaliteit via het BIRK. In stedelijk gebied gaat het om gemeentelijke centrumstedelijke projecten, waarbij barrières worden weggenomen die onderdelen van de stad hinderlijk van elkaar scheiden (zoals het spoorviaduct in Delft) en de centrumontwikkeling wordt bevorderd. De rijksbijdragen zijn gericht op het realiseren van onderdelen die essentieel zijn voor de ruimtelijke kwaliteit. In de subsidiebeschikking is aangegeven welke kwaliteitsdrager(s) essentieel is/zijn voor de ruimtelijke kwaliteit van het project. 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.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Door de rijksbijdragen uit het BIRK in te zetten als ‘trigger money’ kunnen projecten zoals hiervoor genoemd gerealiseerd worden die anders niet of niet met de gewenste ruimtelijke kwaliteit van de grond zouden zijn gekomen.

Planning

Met het afgeven van de BIRK-subsidiebeschikking is de aanleg van het project gestart. In 2007 zijn alle BIRK-projecten in de uitvoeringsfase terechtgekomen. Het programma liep tot 2010. De oplevering van de projecten vindt ruw geschat plaats tussen 2012 en 2023. In het afgelopen jaar is het BIRK-project Arnhem Zuidelijke Binnenstad volledig afgerond.

Politiek/bestuurlijk

- Convenanten: Spoorzone Delft.
- Moties/amendementen: de belangrijkste hadden betrekking op Spoorzone Delft (zie onder andere motie-Mastwijk, december 2003, TK 29200 XII, nr. 88) en A2 Maastricht (zie onder andere motie-De Nereë tot Babberich, november 2002, TK 28600, nr. 59H). In 2011 en 2012 zijn diverse projecten gedecentraliseerd. Nadien is een aantal projecten (financieel) afgerond.

Uitvoering

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

Financiën

Taakstellend budget: € 418 mln. (hoofdstuk XII, art. 13 Ruimtelijke ontwikkeling). Voor het BIRK was een initieel budget beschikbaar van € 418 mln. ter medefinanciering van 42 projecten. Voor de jaren 2018 en 2023 resteert van dit budget nog € 4,47 mln. om in tranches als voorschot uit te keren aan vier BIRK-projecten. Daarmee is het initiële budget van € 418 mln. volledig uitgeput. BIRK in zijn geheel is dus bijna afgerond.



Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Integrale gebiedsopgaven**
Ministerie **BZK**
Fase **Aanleg**



Budget Investerings Ruimtelijke Kwaliteit (BIRK)

(vervolg)





Noordwest-Nederland

- › Gebiedsopgave
- › Projectenkaart
- › Projectenoverzicht
- › Project- en programmabladen

Noordwest-Nederland

Noordwest-Nederland is met de provincies Noord-Holland, Utrecht en Flevoland een aantrekkelijke en economisch belangrijke regio. De regio staat voor grote, complexe en samenhangende ruimtelijke opgaven. Rijk en regio werken intensief samen aan de aanpak van de opgaven, onder meer in een aantal gezamenlijke programma's.

De groei van inwoners, bedrijven, arbeidsplaatsen en vervoersbewegingen is hier het meest manifest. Noordwest-Nederland bestaat uit een polycentrisch netwerk van steden en dorpen met elk een eigen karakteristiek en kracht in een gevarieerd landschap, waarvan de kern wordt gevormd door de Metropoolregio's Amsterdam en Utrecht. Daaromheen liggen Noord-Holland Noord, Amersfoort, Foodvalley en Flevoland, die functioneel verbonden zijn met de metropoolregio's.

Noordwest-Nederland is een aantrekkelijke regio. Het is een gewilde plek om te wonen, werken en leven. De stedelijke regio's vormen samen met de luchthaven Schiphol en de zeehavens Amsterdam een motor voor de Nederlandse economie. Vooral in het stedelijk netwerk groeit de bevolking en de werkgelegenheid. Sterke economische sectoren zijn financiële- en zakelijke dienstverlening, creatieve industrie, life sciences & health en high tech systemen en materialen. Met de luchthaven Schiphol, de zeehavens Amsterdam en internationale spoorverbindingen heeft Noordwest-Nederland een goede internationale bereikbaarheid voor personen- en goederenvervoer.

Door de demografische en economische groei in samenhang met de transitieopgaven op het gebied van energie en klimaat en de druk op de leefkwaliteit staat Noordwest-Nederland voor grote ruimtelijke



Noordwest-Nederland

opgaven. Om de groei duurzaam en gezond in goede banen te leiden en oog te hebben voor de menselijke maat is samenhangende beleidsinzet nodig op het gebied van woningbouw, economie, bereikbaarheid, energie, duurzaamheid, leefbaarheid, natuur en landschap en water. Vooral de integrale aanpak van de grote woningbouwopgave heeft daarbij een hoge urgentie en prioriteit.

Mobiliteit in Noordwest-Nederland

Door de demografische en economische groei in Noordwest-Nederland neemt de mobiliteit toe. Volgens de Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA 2021) worden op de lange termijn de capaciteitsgrenzen van het mobiliteitssysteem in de steden bereikt, met name in en rondom Amsterdam en Utrecht. Dit geldt door de sterke toename in het gebruik vooral voor de fiets en het openbaar vervoer. Daarnaast treden voor zowel weg als spoor bereikbaarheidsproblemen op rond Amsterdam en Utrecht, tussen de steden en op de verbindingen naar de andere landsdelen. Speciale aandacht is nodig voor een goede bereikbaarheid van de vele nieuw te bouwen woningen in Noordwest-Nederland, die met prioriteit binnen bestaand stedelijk gebied en nabije knooppunten worden gebouwd. De komende jaren is een schaa sprong in het mobiliteitssysteem nodig, vooral voor het openbaar vervoer en de fiets, om de groeiende stedelijke gebieden bereikbaar en aantrekkelijk te houden. De landelijke gebieden zullen meer afhankelijk blijven van de auto. Daar vormt behoud en beschikbaarheid van het openbaar vervoer, mede in relatie tot de bereikbaarheid van voldoende arbeidsplaatsen, de belangrijkste opgave. Voor middellange internationale afstanden is het de opgave om spoorvervoer een aantrekkelijk alternatief te laten zijn voor vliegen. Blijvende opgave is om de verkeersveiligheid, die onder druk staat door vergrijzing en het toenemend gebruik van (e-)fietsen en nieuwe vervoermiddelen, te verbeteren en de gezondheidseffecten van mobiliteit door geluid en schadelijke stoffen te verminderen.

De toenemende congestie op de weg is ook een opgave voor het goederenvervoer, net als de concurrentie tussen personen- en goederenvervoer op het spoor. Met de nieuwe zeeluis bij IJmuiden is de internationale bereikbaarheid van de havens in het Noordzeekanaalgebied op de lange termijn gegarandeerd. Leefbaarheid en veiligheid in steden en wijken vragen om duurzame oplossingen voor de distributie van goederen naar winkels én particulieren. Hetzelfde geldt voor de bouwlogistiek voor de grote woningbouwopgave.

Ten slotte kunnen de bestaande netwerken nog beter benut worden, onder meer door de krachten te bundelen rondom het afstemmen van werkzaamheden, het slimmer maken van de netwerken, het beter verknopen van modaliteiten via hubs en het toegankelijker maken van verschillende modaliteiten binnen een reis (Mobility as a Service).

Aanpak

Om de grote, complexe en samenhangende ruimtelijke opgaven in Noordwest-Nederland aan te pakken werken Rijk en regionale overheden in toenemende mate samen in een programmatische aanpak. Dat gebeurt op het gebied van verstedelijking, bereikbaarheid en leefbaarheid in verstedelijkingsstrategieën (Verstedelijkingsstrategie MRA, Ontwikkelperspectief Utrecht Nabij, Ontwikkelbeeld regio Amersfoort, Groene Metropool Arnhem-Nijmegen-Foodvalley) en in (bereikbaarheids)programma's (Samen Bouwen aan Bereikbaarheid in de Metropoolregio Amsterdam en U Ned in de Metropoolregio Utrecht). Daarnaast zijn het Noordzeekanaalgebied en het Groene Hart benoemd tot NOVI-gebied. De aanpak van onder meer waterveiligheid vindt plaats in het Deltaprogramma en in het Programma Integraal Riviermanagement (IRM). Ten slotte zijn zaken als de uitvoering van de Luchtvaartnota en de Havennota relevant. Dit zijn allemaal bouwstenen voor het opstellen van de Omgevingsagenda Noordwest-Nederland als uitvloeisel van de Nationale Omgevingsvisie (NOVI).



Noordwest-Nederland Projectenkaart

MIRT Onderzoek

1. Amsterdam Bay Area valt onder SBaB programma
2. Zuidwestkant Amsterdam-Schiphol-Hoofddorp (valt onder SBaB programma)

Verkenning

3. A9 Rottepolderplein (valt onder SBaB programma)
4. A27 Almere Haven - Knooppunt Eemnes (valt onder SBaB programma)
5. OV en Wonen in de regio Utrecht (valt onder U Ned programma)
6. Noord Hollandse Markermeerkust
7. Oostvaardersoevers
8. Wieringerhoek

Planning en studies

9. A6 Almere Oostvaarders-Lelystad
10. A7/A8 Amsterdam - Hoorn
11. Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Amsterdam-Lemmer
12. Multimodale knoop Schiphol
13. Noordelijke Randweg Utrecht (NRU)
14. Vaarweg IJsselmeer-Meppel

Aanleg

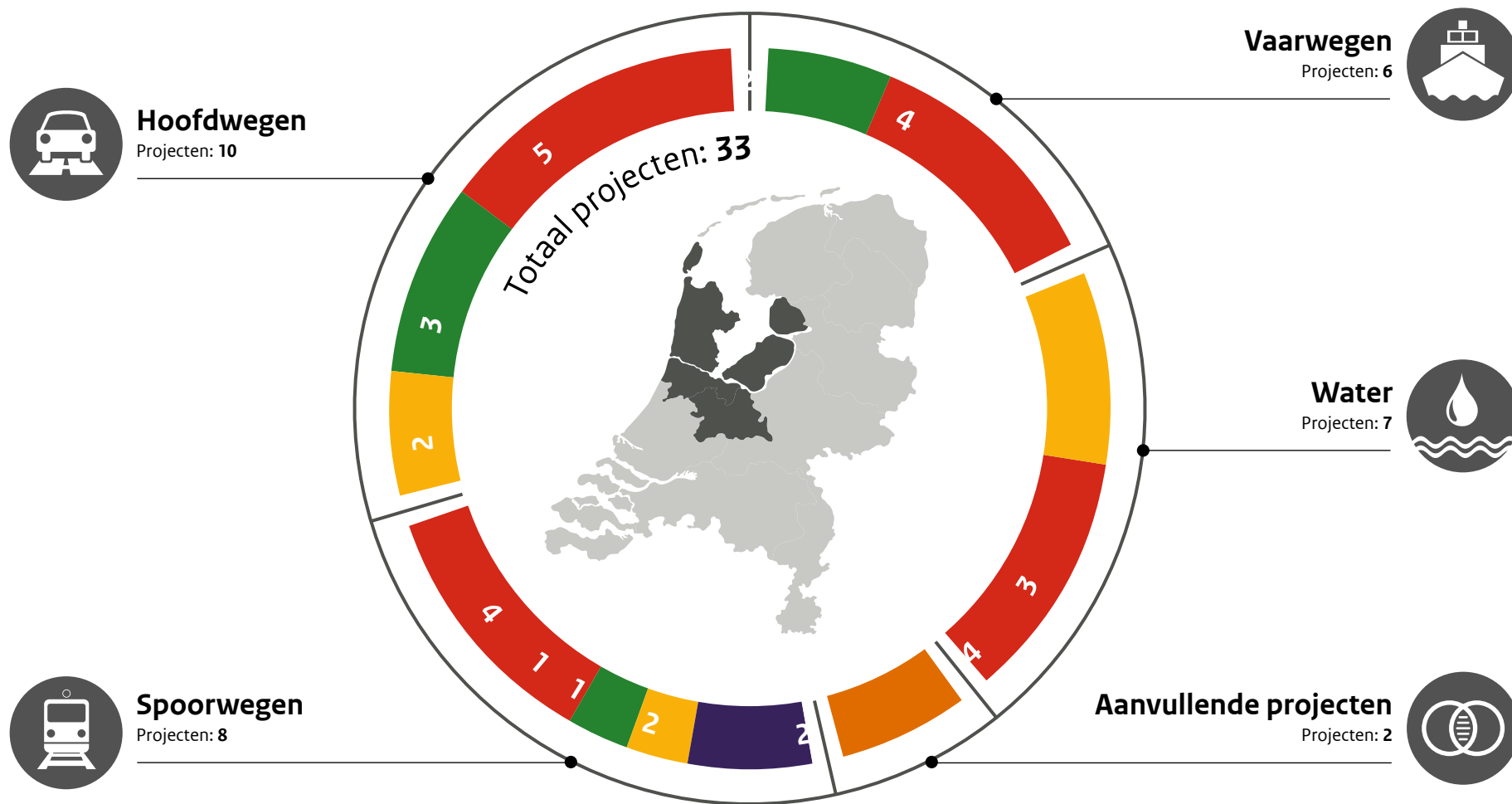
15. A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere
16. A10 Knooppunten Nieuwe Meer en Amstel
17. A27/A12 Ring Utrecht
18. A28/A1 Knooppunt Hoevelaken
19. Afsluitdijk
20. Amsterdam CS, Cuypershal
21. De Zaan (Wilhelminasluis)
22. Dijkversterking Marken
23. Lichtenen Buitenhaven IJmuiden en Energiehaven
24. Markermeer-IJmeer
25. Ombouw Amstelveenlijn (hoogwaardige tramverbinding)
26. PHS Alkmaar - Amsterdam
27. PHS Amsterdam
28. Reevesluis
29. Verbeteren vaargeul IJsselmeer (Amsterdam-Lemmer)
30. Zeetoegang IJmond
31. Zuidasdok

Programma's

- A** Programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid
- B** Programma U Ned



Noordwest-Nederland **Projectenoverzicht**





Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2022** ○ MIRT Onderzoek Amsterdam Bay Area (met name rondom Almere en IJburg); vervolg op MIRT Onderzoek Zuidwestkant Amsterdam-Schiphol-Hoofddorp; Onderzoek Multimodaal Toekomstbeeld 2040 en de Uitvoeringsagenda SBaB zijn allen in uitvoering.
- 2020** ○ Uitvoeringsprogramma SBaB in uitvoering; MIRT Onderzoek Zuidwestkant Amsterdam/Schiphol/Hoofddorp (ZWASH) en Quick Scan Westkant zijn afgerond; MIRT Onderzoek Amsterdam Bay Area en onderzoek Netwerkstrategie gestart.
- 2019** ○ Adaptief Ontwikkelpad SBaB voor 2040 vastgesteld; MIRT Verkenning Rottepolderplein gestart.
- 2018** ○ Kwartiermakersfase programma SBaB afgerond en het programma is formeel vastgesteld en gestart.
- 2016** ○ Start kwartiermakersfase programma SBaB. Het programma is nieuw opgenomen in het MIRT.

Programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid MRA (SBaB)

Aanleiding en programmadoelen

In de Metropoolregio Amsterdam (MRA) worden tot 2040 circa 250.000 woningen gebouwd. Dat biedt kansen, maar de druk op de openbare ruimte en op de stedelijke en rijksnetwerken neemt ook toe. Met de huidige woningbouwopgave groeit ook het aantal bewoners, bezoekers en bedrijven in stedelijk gebied en zal de druk op de mobiliteitsknelpunten, reistijdbetrouwbaarheid en verblijfskwaliteit in de MRA toenemen. Voor het realiseren van de enorme woningbouwopgave in de MRA zijn ook gezamenlijke maatregelen door zowel Rijk als regio nodig op de noodzakelijke randvoorwaarden, waaronder mobiliteit. De ambitie (versterken concurrentiekracht MRA) is uitgewerkt in de volgende vier programmadoelen, die onderling nauw met elkaar verbonden zijn:

1. Beter bereikbaarheid van de economische toplocaties in de MRA.
2. Faciliteren van de bereikbaarheid van nieuwe woningbouw- en werkgelegenheidslocaties in de MRA.
3. Een goed functionerend daily urban system, met aandacht voor reistijd, betrouwbaarheid en beleving.
4. Het versterken van de duurzame mobiliteit en het leveren van een bijdrage aan de landelijke klimaatdoelen.

Het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid is formeel op 15 maart 2018 van start gegaan. In dit programma werken Rijk en regio samen aan bereikbaarheidsoplossingen in relatie tot de verstedelijking. Het doel is om de bereikbaarheid (en leefbaarheid) op peil te houden in relatie tot de woningbouw en om economische toplocaties bereikbaar te houden. Het programma is daarmee de centrale plek waar nieuwe besluiten over bereikbaarheid in samenhang met de verstedelijking in de MRA genomen worden.

Opbouw van het programma

In 2019 hebben Rijk en regio in de programmalijn Ontwikkelpad een adaptief ontwikkelpad voor 2040 vastgesteld en daarmee een gezamenlijke koers voor de verstedelijking en bereikbaarheid bepaald. Het programma heeft een adaptief karakter. De bereikbaarheidsopgaven kunnen immers veranderen als gevolg van gewijzigde omstandigheden.



Begin 2021 wordt de scope van het programma bepaald door de volgende vijf programmalijnen:

- Multimodaal Toekomstbeeld 2040
- Zuidwestkant Amsterdam-Schiphol-Hoofddorp
- Amsterdam Bay Area
- Uitvoeringsagenda
- Ontwikkelpad

Het MIRT Onderzoek Zuidwestkant Amsterdam-Schiphol-Hoofddorp is in 2020 afgerond. In dit onderzoek is gekeken welke impact de ruimtelijke economische ontwikkelingen en de ontwikkelingen rondom luchtvaart en internationaal treinverkeer hebben op de maatregelen voor het overige openbaar vervoer, de weg en fiets. Naar aanleiding van de uitkomst van het Groeifonds wordt voor het scopedeel openbaar vervoer gewerkt aan onder meer een MKBA.



Programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid MRA (SBaB)

(vervolg)

Daarnaast is een verdiepend onderzoek gestart naar de optimale combinatie van infrastructurele maatregelen voor de opgaven op de weg in de corridor. Daarmee is er feitelijk sprake van een voortgezet MIRT Onderzoek.

Aan de oostkant wordt gewerkt aan de ontwikkelstrategie voor Amsterdam en Almere in het MIRT Onderzoek Amsterdam Bay Area. In de programmaliijn Multimodaal toekomstbeeld 2040 is de centrale vraag: Hoe blijft de Metropoolregio Amsterdam (MRA) duurzaam bereikbaar in 2040? Het Multimodaal Toekomstbeeld 2040 geeft daarmee richting aan de toekomstige besluitvorming over netwerk-investeringen en helpt deze in samenhang en in de tijd te bezien. In de programmaliijn Uitvoeringsagenda wordt onderzocht hoe het bestaande netwerk efficiënter benut kan worden, door bijvoorbeeld werkgeversafspraken over flexibel reizen, thuiswerken en fietsgebruik. In deze wordt ook gekeken naar de bereikbaarheid van zeven steden in de MRA naar aanleiding van de grote woningbouwopgave. Naast de programmaliijnen maken ook de MIRT Verkenning Rottepolderplein en de MIRT Verkenning A27 onderdeel uit van het programma.

Betrokken partijen

De betrokken partijen zijn de ministeries van IenW en BZK, de Vervoerregio Amsterdam, de provincies Noord-Holland en Flevoland, Rijkswaterstaat, ProRail, Schiphol, NS en 32 gemeenten.

MIRT-projecten onder dit programma

- MIRT Onderzoek Zuidwestkant Amsterdam/Schiphol/Hoofddorp
- MIRT Onderzoek Amsterdam Bay Area
- MIRT Verkenning Rottepolderplein
- MIRT Verkenning A27 Almere Haven-knooppunt Eemnes



Zuidwestkant Amsterdam-Schiphol-Hoofddorp

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2022

In het BO MIRT 2020 is het MIRT Onderzoek als afgerond beschouwd, met als voorkeursoplossingsrichtingen het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp en het sluiten van de metroringlijn tussen Isolatorweg en Amsterdam Centraal. Tevens is geconstateerd dat voor een vervolgstap in het MIRT de financiële ruimte ontbreekt. In het Nationaal Groeifonds is in 2021 een voorwaardelijke reservering van € 1.500 miljoen gemaakt voor het onderdeel doortrekken Noord/Zuidlijn (nog geen Kamerstuknummer bekend: CE-AEP/21063522). Voor dit onderdeel wordt in 2022 een aangepast voorstel ingediend bij de Groeifondscommissie met daarin een volledige MKBA. Hierop is de planning aangepast. Eveneens is in het BO MIRT afgesproken gezamenlijk door te gaan met de verdere uitwerking van een integrale ontwikkelstrategie, waarin de ruimtelijke economische ontwikkelingen aansluiten op de bereikbaarheidsmaatregelen in openbaar vervoer, weg en fiets. Hiervoor zal onder andere een verdiepend onderzoek uit worden gevoerd in 2021 naar de optimale combinatie van infrastructurele maatregelen voor de opgaven op de weg in de corridor.

2019

Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Aanleiding en doel

Het gebied tussen Amsterdam, Schiphol en Hoofddorp is volop in ontwikkeling, vooral onder invloed van de economische groei in Nederland en in de Metropoolregio Amsterdam (MRA) en door de aanwezigheid van Schiphol als internationale luchthaven. Dit leidt tot samenhangende ruimtelijk-economische opgaven in het gebied. Daarom is in het bestuurlijk overleg MIRT van maart 2018 besloten een MIRT Onderzoek Zuidwestkant Amsterdam/Schiphol (ZWA-5) te starten als onderdeel van het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid. Later is ook het stationsgebied Hoofddorp aan de scope toegevoegd en is de naam gewijzigd in ZWASH. Doel van het MIRT Onderzoek is Schiphol en de zuidwestkant van Amsterdam nu en in de toekomst goed bereikbaar te houden voor alle modaliteiten (ov, spoor, weg en fiets), de transferveiligheid op Schiphol te waarborgen en het gebied tussen Hoofddorp, Schiphol en Amsterdam-Zuid (binnen de zogenoemde kerncorridor Schiphol-Amsterdam) te ontwikkelen tot de internationale entree van Nederland met hoogwaardige internationale woon-werkmilieus. In 2020 is door de versnelling woningbouw ook de ontsluiting van het nieuwe Amsterdamse stadsdeel Haven-Stad aan de scope toegevoegd.

Planning

Eind maart 2018 is het startschot gegeven voor het MIRT Onderzoek. Op basis van analyse en verdieping van de thema's bereikbaarheid en ruimtelijk-economische ontwikkeling worden integrale samenhangende ontwikkelrichtingen geformuleerd. Vervolgens is een selectie van kansrijke ontwikkelrichtingen uitgewerkt naar een strategische beslisnotitie Zuidwestkant Amsterdam-Schiphol-Hoofddorp met bijbehorend stappenplan en businesscase. Het MIRT Onderzoek is in 2020 afgerond. Voor het onderdeel doorgetrokken Noord/Zuidlijn wordt in 2022 een aangepast voorstel ingediend bij de Groeifondscommissie met daarin een volledige MKBA.



Betrokken partijen

In het MIRT Onderzoek werken diverse relevante partijen in het gebied samen, te weten overheden (Rijk en regio), Schiphol en ov-bedrijven. Daarnaast zijn diverse stakeholders naar hun visie op het gebied gevraagd.



Amsterdam Bay Area

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2022** Tijdens het BO MIRT van 20 november 2019 is besloten tot een MIRT Onderzoek Amsterdam Bay Area, het gebied aan de oostkant van de MRA rondom het IJmeer. Afgesproken is om in het voorjaar van 2020 te besluiten over een plan van aanpak van het MIRT Onderzoek.

Aanleiding en doel

De MRA groeit tot 2040 met 250.000 woningen en een groot aantal arbeidsplaatsen. Dit zorgt voor een enorme opgave ten aanzien van de bereikbaarheid en leefbaarheid.

In het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB) staan een vijftal hoofdogaven centraal die daaruit voortkomen:

1. Hoe zorgen we ervoor dat investeringen in de bereikbaarheid (voor zowel de korte als lange termijn) de concurrentiekracht van de MRA maximaal versterken?
2. Hoe houden we de huidige en toekomstige economische toplocaties van de MRA bereikbaar op een manier die past bij de huidige en toekomstige functies en gebruikers van deze locaties?
3. Hoe accommoderen we de urgente woningbouwopgave (onder andere voor de grote verdichtingslocaties) in de MRA zodanig dat een aantrekkelijk, vraaggericht woningaanbod wordt gerealiseerd op bereikbare en leefbare locaties?
4. Hoe zorgen we voor een goed functionerend vraaggericht Daily Urban System van de MRA met aandacht voor reistijd, betrouwbaarheid en beleving?
5. Hoe benutten en versterken we de ambities van Rijk, MRA, bedrijven en maatschappelijke organisaties met betrekking tot innovatie, smart mobility, (verkeers-) veiligheid, klimaat, gezondheid, energie en duurzaamheid bij het aanpakken van de bereikbaarheidsopgaven?

In het najaar van 2019 is het ontwikkelpad Verstedelijking en bereikbaarheid Metropoolregio Amsterdam vastgesteld. Dit is het instrument waarmee bestuurders van Rijk en regio sturing geven aan het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid. Het ontwikkelpad laat in samenhang de keuzes zien die kunnen worden gemaakt in de netwerk- en gebiedsontwikkeling in de MRA en de gevolgen van deze keuzes.

Op basis van het ontwikkelpad is vastgesteld dat Amsterdam Bay Area een gebied is met een integrale opgave van bereikbaarheid en verstedelijking. Keuzes binnen dit gebied hebben invloed op de hoofdogaven van het programma en het functioneren van het hele verkeersnetwerk in de MRA. In het MIRT Onderzoek wordt dit nader



geanalyseerd. Het eindproduct van dit MIRT Onderzoek is een ontwikkelstrategie voor Amsterdam Bay Area met een adaptief stappenplan met aandacht voor zowel de korte, middellange als lange termijn. Hierin wordt inzichtelijk gemaakt hoe dit gebied zich verder ruimtelijk-economisch kan ontwikkelen tot een hoogstedelijk woon-werkgebied en tegelijkertijd bereikbaar kan blijven richting de toekomst (tot 2040) én wat dit betekent voor de opgaven van het programma met in het bijzonder het functioneren van het Daily Urban System (met name spoor en weg) en het aanpakken van (NMCA-) knelpunten in de MRA.

Planning

Medio 2020	Vaststellen plan van aanpak MIRT-onderzoek
Eind 2020	Bespreking (tussen)resultaten in BO MIRT
BO MIRT 2021	Afronding MIRT Onderzoek

Betrokken partijen

Rijk, gemeenten Amsterdam, Almere, Gooise Meren, Lelystad, Waterland, provincies Flevoland en Noord-Holland, Vervoerregio Amsterdam (VRA).



A9 Rottepolderplein

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2020 ○ Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Opgave

In het BO MIRT van maart 2018 is besloten tot een verkenning naar de ontvlechting van het Rottepolderplein (A9). Het Rottepolderplein is een van de oudste knooppunten van Nederland en is een knelpunt uit de NMCA 2017. Het vormt een belangrijk onderdeel van de 'draaischijf' rond Amsterdam. Voor het functioneren van deze draaischijf is het noodzakelijk dat dit knooppunt een optimale doorstroming kent.

Oplossing

Uit het MIRT Onderzoek Noordwestkant Amsterdam (NowA) kwam de ontvlechting van het Rottepolderplein naar voren als een logische maatregel in de verbetering van de autobereikbaarheid op de A9. Door het scheiden van de verschillende verkeersstromen (ontvlechten) in beide richtingen kan de doorstroming op het knooppunt naar verwachting verbeterd worden. Een combinatie met maatregelen aan het verkeersplein ligt daarbij voor de hand.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Op grond van dit onderzoek heeft de minister van IenW besloten om een startbeslissing te nemen voor het uitvoeren van een MIRT Verkenning. In deze MIRT Verkenning zal inzicht verkregen worden op welke manier de doorstroming in en rondom het Rottepolderplein het beste – binnen de gestelde kaders – kan worden verbeterd. Daartoe is een nadere probleemanalyse uitgevoerd en worden verschillende (technische) alternatieven uitgewerkt en beoordeeld, op basis waarvan een voorkeursalternatief kan worden geselecteerd. Uit de analyses is inmiddels naar voren gekomen dat verkeersveiligheid een belangrijk aandachtspunt is bij deze verkenning.

Financiën

Er is door het ministerie van IenW € 32 mln. gereserveerd voor de aanpak van dit knooppunt op het mobiliteitsfonds.



Planning

2022: voorkeursalternatief
2023/2024: OTB

Betrokken partijen

De verkenning wordt uitgevoerd door het ministerie van IenW. Onderstaande partijen zijn nauw betrokken bij de uitwerking. In het proces worden naast deze overheden ook de relevante stakeholders in de omgeving betrokken:

- Provincie Noord-Holland
- Vervoerregio Amsterdam
- Gemeente Haarlemmermeer
- Gemeente Haarlem (mede namens gemeente Velsen en regio Zuid-Kennemerland)
- Hoogheemraadschap van Rijnland



A27 Almere Haven - Knooppunt Eemnes

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2022** Het project is nieuw opgenomen in het MIRT. In het Bestuurlijk Overleg MIRT van 25 november 2020 is afgesproken een MIRT Verkenning A27 Almere Haven-Knooppunt Eemnes te starten. Het project bevindt zich in de initiatieffase. Het streven is om eind 2021 de MIRT Startbeslissing voor de Verkenning A27 Almere Haven-Knooppunt Eemnes vast te stellen. De verkenning is onderdeel van het gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid.

Opgave

Uit het MIRT Onderzoek oostkant Amsterdam, de Quick Win-studie A27, Verbredingsopties A27 en de NMCA 2017 blijkt dat er een bereikbaarheidsknelpunt is op het tracé A27 Almere Haven-Knooppunt Eemnes. De autonome groei en de woningbouwopgave in dit gebied leidt tot een hoge filedruk nu en in de toekomst. De opgave is om de doorstroming op dit deel van de A27 te verbeteren.

Oplossing

De oplossing wordt gezien in de uitbreiding van de wegcapaciteit (verbreding) tussen Almere Haven en knooppunt Eemnes.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het project draagt bij aan het vergroten van de betrouwbaarheid van reistijd op de A27, de bereikbaarheid van woningbouwlocaties en verschillende economische locaties en het vermindert de economische schade als gevolg van files op dit traject. Tevens draagt het project bij aan het oplossen van het NMCA-knelpunt op dit tracé en levert het daarmee ook een bijdrage aan een betere betrouwbaarheid van het HOV.

Planning

2021: Startbeslissing

2023: Verkenning t/m selectie voorkeursalternatief

Start planning en studies: Nadere indicatie wordt na de verkenning bepaald

Betrokken partijen

De verkenning wordt uitgevoerd door het ministerie van IenW. Provincies Flevoland, Utrecht en Noord-Holland worden nauw betrokken bij de uitwerking. Behalve deze overheden worden alle relevante stakeholders en omwonenden betrokken.



Financiën

De investeringskosten voor een verbreding zijn geschat op € 29 mln. (incl. btw, prijspeil 2021). De regiobijdrage bedraagt 25%. De 75% bijdrage van het Rijk, € 21,75 mln. (incl. btw, prijspeil 2021) is reeds gereserveerd in de begroting.



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2022** ○ Het MIRT Onderzoek 'Utrecht Nabij' is afgerond en vastgesteld door Rijk en regio.
- 2020** ○ De MIRT Verkenning 'OV en Wonen' is gestart.
- 2019** ○ Het MIRT Onderzoek is nieuw opgenomen in het MIRT.
- 2018** ○ De kwartiermakersfase is medio 2018 afgerond, het programma U Ned is gestart en het programmaplan U Ned op hoofdlijnen 'Bereikbare, gezonde groei in de Metropoolregio Utrecht' is vastgesteld.
- 2016/2017** ○ De regionale verkenning ov, de gebiedsverkenning Utrecht-Oost en het programmaplan U Ned 1e fase zijn opgeleverd.

Programma U Ned

Aanleiding en doel

De Metropoolregio Utrecht kent een reeks urgente opgaven op het gebied van wonen, werken, bereikbaarheid en leefbaarheid.

De belangrijkste opgaven voor de Metropoolregio:

- Tot 2040 is er behoefte aan 125.000 extra woningen.
- Tot 2040 komen er naar verwachting meer dan 80.000 arbeidsplaatsen bij.
- De huidige economische groei (in de regio en in de omliggende regio's) veroorzaakt druk op de bereikbaarheid, zowel op de weg als in het ov.
- De huidige en de geplande grote verbouwingen aan het wegennet rond de stad Utrecht, in combinatie met de huidige en geplande ruimtelijke ontwikkelingen in en aan de randen van de stad (Utrecht Science Park, Merwedekanaalzone) vergroten de druk op de bereikbaarheid. Die druk is al hoog vanwege autonome groei van alle modaliteiten.

Deze opgaven vragen om:

- Inzet van (innovatieve) oplossingen die bijdragen aan een betere bereikbaarheid, verkeersveiligheid en aan duurzame en schone mobiliteit van huidige en nieuwe woningen en werkplekken.
- Een mobiliteitssysteem dat efficiënt met ruimte omgaat.
- Balanceren tussen de verschillende belangen.

Doel van het programma U Ned:

Het ontwikkelen van maatregelen op het gebied van wonen, werken, leefbaarheid en bereikbaarheid waardoor Utrecht nu én straks haar economische belofte als gezonde metropoolregio waarmaakt en de draaischijffunctie voor Nederland behoudt.

Met een adaptieve aanpak nemen de samenwerkende partijen integrale besluiten om ruimte te bieden aan wonen en werken in relatie tot de daarvoor gewenste bereikbaarheid via verschillende netwerken. Dit onder de randvoorwaarde van een duurzame balans tussen groei en omgeving op een manier die uitvoerbaar en betaalbaar is.



Planning

In het programmaplan U Ned 2021 wordt gewerkt volgens de volgende programmalijnen:

1. Gebiedsonderzoeken: het in kaart brengen van varianten voor a) ruimtelijke ontwikkelrichting, b) mobiliteitsmaatregelen en c) fasering van/in de drie gebieden (Leidsche Rijn-Zuilen; A12 zone; Lunetten/Koningsweg - USP), en deze te waarderen naar ruimtelijke kwaliteit, mobiliteitseffecten en kosten/baten (de meetlat). Het vertrekpunt hierbij is het MIRT Onderzoek 'Utrecht Nabij'.
2. Mobiliteitsstrategie 2040: het vaststellen van een multimodaal mobiliteitsnetwerk van Rijk en regio, passend bij de verstedelijking tussen nu en 2040 en de autonome mobiliteitsgroei. Het vertrekpunt hierbij is het MIRT Onderzoek 'Utrecht Nabij'.



Programma U Ned

(vervolg)

3. Programma Knooppunten: het in beeld brengen van de kansen en voorwaarden om tot 2030 op bestaande regioknopen en corridors verstedelijking te kunnen realiseren. Dit betreft de integrale beoogde woonopgave, arbeidsplaatsen en toegang tot groen en landschappen in samenhang met mobiliteit.
4. Aanpak 2030: het komen tot een pakket aan stimulerings- en ontmoedigingsmaatregelen en kleine inframaatregelen op het gebied van mobiliteit dat bijdraagt aan de bereikbaarheid van de regio in de periode tot 2030, de mobiliteitstransitie verder op gang helpt én de beoogde verstedelijking mogelijk maakt.
5. Regionale parkeerstrategie: een uitgewerkte strategie van te nemen maatregelen inclusief financiële impact voor een aantal geselecteerde corridors of Hubs of P&R locaties. Dit in nauwe samenwerking met de mobiliteitsstrategie en aanpak 2030.
6. Korte-termijnaanpak / Niet en Anders reizen: een goede bereikbaarheid en een gezonde leef- en werkomgeving van onze regio tot 2025 door middel van programma's, projecten en activiteiten gericht op het stimuleren van niet en anders reizen in de regio Utrecht.
7. MIRT Verkenning ov en Wonen regio Utrecht: Rijk en regio voeren een verkenning uit naar de verbetering van de ov-bereikbaarheid van het Utrecht Science Park (USP), minder belasting van de multimodale knoop Utrecht CS en de bereikbaarheid van nieuwe woningbouw. Hierbij wordt in stappen getrechterd naar een voorkeursbeslissing.
8. No regret-maatregelen: het realiseren van maatregelen, rond 2025, die bijdragen aan een goede bereikbaarheid van het USP, aan het ontlasten van Utrecht Centraal en aan het realiseren van de huidige plannen voor woon- en werklocaties zoals de Merwedekanaalzone. Rijk en regio werken het pakket aan no regret-maatregelen verder uit tot project- en uitvoeringsbesluiten.

Betrokkenen

Het programma is een samenwerking tussen het Rijk (IenW, EZK en BZK), de provincie Utrecht, de gemeente Utrecht, de U10 (16 samenwerkende Utrechtse gemeenten), NS, ProRail en Rijkswaterstaat. Georganiseerde stakeholders (NGO's, werkgevers, bewonersorganisaties) worden geïnformeerd en gevraagd om mee te denken.



MIRT Verkenning OV en Wonen in de regio Utrecht

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2021 Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Opgave

De Metropoolregio Utrecht kent een reeks urgente opgaven op het gebied van wonen, werken, bereikbaarheid en leefbaarheid. De opgaves van de MIRT Verkenning OV en Wonen in Utrecht zijn:

- Het beter bereikbaar maken van Utrecht Science Park met ov;
- Het ontlasten van de multimodale knoop Utrecht Centraal;
- Het ontsluiten van nieuwe woon- en werklocaties;
- Het treffen van bereikbaarheidsmaatregelen om de bouw van extra woningen mogelijk te maken.

Oplossing

Het gewenste resultaat van de Verkenning zijn kosteneffectieve maatregelen die de groei van woon- en werklocaties in de MRU tot 2030 mogelijk maken, de ov-bereikbaarheid van Utrecht Science Park verbeteren en daarbij de multimodale knoop Utrecht Centraal zoveel mogelijk ontlasten. Daarnaast moeten de maatregelen ook bijdragen aan de bredere programmadoelen van U Ned ten aanzien van een duurzame en gezonde groei van de regio na 2030. De aanlegtermijn van de maatregelen is dan ook voor 2030. De planning van de maatregelen in de tijd is onderdeel van de te maken afspraken.

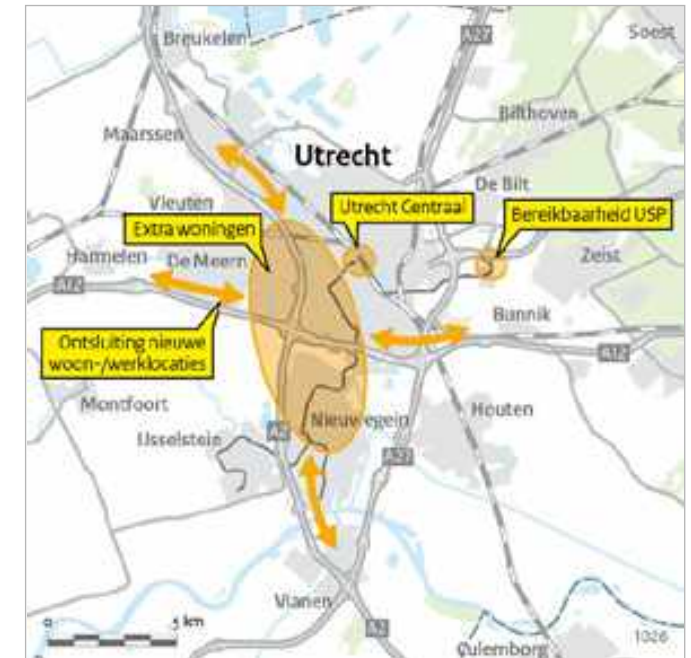
De maatregelen die in ieder geval in de Verkenning worden onderzocht zijn een versterkt station Lunetten-Koningsweg, een oost-west HOV-verbinding, een (HOV-)ontsluiting en gebiedsontwikkeling Nieuwegein en Utrecht-Zuidwest. Daarnaast kunnen oplossingen naar voren komen in het participatieproces, op basis van inzichten uit het programma U Ned en andere relevante projecten.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

De oplossing moet bijdragen aan de doelstellingen van het programma U Ned om een duurzame en gezonde groei van de regio mogelijk te maken.

Planning

De MIRT Verkenning is medio 2020 gestart en heeft een verwachte doorlooptijd van circa 2 jaar. Op basis van de voorkeursbeslissing zal de vervolg planning van de gewenste maatregelen worden bepaald.



Betrokkenen

De MIRT Verkenning is een project binnen het Programma U Ned en is een samenwerking tussen het Rijk (IenW, EZK en BZK), de provincie Utrecht, de gemeente Utrecht, de U10 (16 samenwerkende Utrechtse gemeenten), NS en ProRail.

Financiën

Budget: € 156 mln. (IF 20.01).



Noord Hollandse Markermeerkust

Opgave

Het project Noord-Hollandse Markermeerkust is een van de projecten die onderdeel uitmaken van de Programmatische Aanpak Grote Wateren (PAGW). De Noord-Hollandse Markermeerkust is een oud cultuurlandschap, van groot belang voor zowel cultuurhistorie als de natuur. Het Markermeer is ooit ontworpen en aangelegd voor inpoldering, maar dat is nooit gebeurd. Langs een groot deel van de Markermeerkust is na alle ingrepen sprake van een harde overgang tussen het Markermeer, de binnenwateren en het achterland. Door de harde kunstmatige kustlijn en het ontbreken van variatie in de waterdiepte, ontbreekt diversiteit in het watersysteem en is het watersysteem kwetsbaar. Langs de Noord-Hollandse Markermeerkust worden kansen gezien om de diversiteit in het watersysteem te vergroten en daarmee het watersysteem robuuster te maken. Vanwege de mogelijkheid een belangrijke bijdrage te leveren aan de doelen van de PAGW is de Noord-Hollandse Markermeerkust toegevoegd aan dit programma.

Oplossing

Doel van het project Noord-Hollandse Markermeerkust is een robuuster watersysteem, te realiseren door verbetering van de waterkwaliteit en vergroten van de biodiversiteit in het water. Langs de Noord-Hollandse Markermeerkust worden hiervoor kansen gezien door het realiseren van bijvoorbeeld meer ondieptes met waterplanten, variërende waterdieptes, rietlanden, verbindingen tussen Markermeer en het achterland en het inunderen van grasland. Alles zodanig ingepast dat deze goed samengaan met de andere functies van het Markermeer.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het project Noord-Hollandse Markermeerkust levert een bijdrage aan de doelstellingen van de PAGW, die streven naar toekomstbestendige grote wateren waar hoogwaardige natuur goed samengaat met een krachtige economie. Het project sluit aan bij eerdere initiatieven in het kader van de Vogel- en Habitatrichtlijn (Natura 2000) en de Kaderrichtlijn Water (KRW). Daarnaast is de Noord-Hollandse



Markermeerkust onderdeel van de gebiedsagenda IJsselmeer 2050 die streeft naar een toekomstvast en klimaatbestendig IJsselmeergebied.

Planning

2022: Verkenning en voorkeursbeslissing
2023: Planning en studie en projectbeslissing
2024: Start aanleg



Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Water**
Ministerie **IenW**
Fase **Verkenning**



Noord Hollandse Markermeerkust

(vervolg)

Betrokken partijen

Project Noord-Hollandse Markermeerkust is een samenwerkingsproject tussen Rijk (Rijkswaterstaat, Staatsbosbeheer, RVO, LNV en IenW) en regio, die gezamenlijk werken aan het regionaal Ambitieprogramma APRK (onder andere provincie Noord-Holland, gemeenten en HHNK).

Financiën

Voor het project is vanuit het Rijk € 20 mln. gereserveerd voor verkenning, planning en studies, aanleg en B&O. Daarnaast heeft de regio de intentie tot cofinanciering uitgesproken (vanuit het regionaal Ambitieprogramma).





Gebied **Noordwest-Nederland**
 Onderwerp **Water**
 Ministerie **IenW**
 Fase **Verkenning**



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2022 ○ Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Oostvaardersoevers

Opgave

Het project Oostvaardersoevers heeft tot doel:

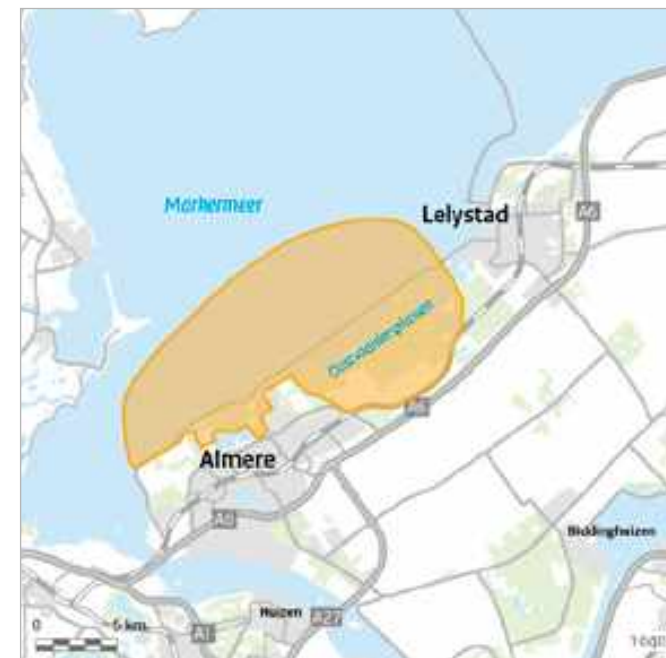
- Het Markermeer, de Oostvaardersplassen en de Lepelaarplassen onderling te verbinden tot een ecosysteem dat toekomstbestendig is: vitaal, gevarieerd en robuust genoeg om ontwikkelingen zoals klimaatverandering, verstedelijking, infrastructurele investeringen, economische groei en toenemende recreatie op te vangen.
- De maatregelen zodanig vorm te geven dat ze elkaar versterken en dit tot een aansprekend resultaat leidt: met innovatieve waterbouw wordt een aantrekkelijker, beleefbaarder en veilig merengebied gerealiseerd.

Oplossing

Er zijn 3 onderzoeksalternatieven ontwikkeld die zijn beoordeeld op doelbereik, haalbaarheid en milieueffecten. Deze onderzoeksalternatieven zijn opgesteld om de hele opgave voor Oostvaardersoevers op te lossen. Op basis van de beoordeling van de alternatieven zijn elementen uit de alternatieven geselecteerd waarmee zo optimaal en effectief mogelijk de doelen bereikt kunnen worden. Deze selectie vormt het gewenste eindbeeld; het Voorkeuseindbeeld (VKE). Vervolgens is uit het VKE, het voorkeursalternatief (VKA) afgeleid waarmee de eerste belangrijke stappen worden gezet om het eindbeeld te bereiken, dat financieel haalbaar is en zo optimaal mogelijk bijdraagt aan de doelen van het project. Dit VKA behelst het inlaten van water uit het Markermeer in de twee moerasgebieden en het weer uitlaten bij respectievelijk een nieuwe te maken wateruitlaat en/of het bestaande gemaal de Blocq van Kuffeler. Bij de wateruitlaat komt een luwte ondiepe zone zodat er een gradiënt kan ontstaan in het Markermeer tussen voedselrijk water en voedselarm water en een overgangsg gebied met ondiepe habitats voor o.a. vis.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Oostvaardersoevers levert een bijdrage aan de doelstellingen van de Programmatische Aanpak Grote Wateren (PAGW), die streven naar toekomstbestendige grote wateren waar hoogwaardige natuur goed samengaat met een krachtige economie.



Daarnaast is Oostvaardersoevers is opgenomen in de Agenda IJsselmeergebied 2050 die streeft naar een toekomstvast en klimaatbestendig IJsselmeergebied.

Het project is een volgende stap in het proces om te komen tot een Toekomst Bestendig Ecosysteem zoals beschreven in de Rijksstructuurvisie Amsterdam-Almere-Markermeer (RRAAM, 2013). Ook geeft het project een impuls aan Nationaal Park Nieuw Land.

Planning

Planning en studies: 2022-2024

Aanlegfase: 2025-2030



Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Water**
Ministerie **IenW**
Fase **Verkenning**



Oostvaardersoevers

(vervolg)

Betrokken partijen

Oostvaardersoevers is een samenwerkingsproject tussen Provincie Flevoland, Rijkswaterstaat Midden-Nederland, Gemeente Almere, Gemeente Lelystad, Staatsbosbeheer, het Flevo-landschap en Waterschap Zuiderzeeland. Rijkswaterstaat en de provincie Flevoland treden op als initiatiefnemer van het project.

Financiën

€ 45 mln. vanuit de PAGW en circa € 7 mln. vanuit de regio.





Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2022 ○ Project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Wieringerhoek

Opgave

Het IJsselmeergebied is onderdeel van de delta van het Rijnsysteem. Kenmerkend voor een ecologisch vitale delta is dat er veel verschillende soorten leefgebieden (habitats) zijn. Die variatie is er momenteel niet. Diep, open water is er volop. Maar het ontbreekt aan ondieptes met waterplanten, oevers met rietkragen en graslanden die in het voorjaar onder water staan, terwijl juist dat de habitats zijn die veel vissen, vogels en andere diersoorten nodig hebben om te paaieren, voedsel te vergaren, beschutting te vinden en te overwinteren. Daarom is het nodig die nu nog ontbrekende habitats toe te voegen, vooral langs de randen van het IJsselmeer. Het project Wieringerhoek gaat daaraan een forse bijdrage leveren in het noordwestelijk deel van het IJsselmeer.

Oplossing

Het maatregelenpakket zal een combinatie zijn van onderdelen uit vier onderzoeksalternatieven die in de verkenningsfase zijn onderzocht. Met maatregelen in de Wieringerhoek versterkt de ecologische robuustheid van het IJsselmeergebied door het (1) het toevoegen van ontbrekende zoetwater leefgebieden, (2) het creëren van een geleidelijke zoet-zout-overgang en (3) de bescherming van de zoetwatervoorraad van het IJsselmeer. Tijdens de verkenningsfase is een vijfde onderzoeksalternatief aangedragen waarin deze maatregelen worden gecombineerd met, als meekoppelkans, het opwekken van duurzame zonne-energie.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Met de Programmatische Aanpak Grote Wateren (PAGW) wordt beoogd toekomstbestendige en ecologisch gezonde grote wateren te realiseren waarin hoogwaardige natuur samengaat met een krachtige economie. De natuurlijke dynamiek wordt versterkt door de ecologische waterkwaliteit en de natuur van de grote wateren te verbeteren, het achterland weer met elkaar te verbinden, eerder verloren en ontbrekende leefgebieden (opnieuw) aan te leggen en door te zorgen voor geleidelijke overgangen tussen land en water en zoet en zout.



Met deze verbeteringen wordt bijgedragen aan het behalen van de doelstellingen in het kader van de Vogel- en Habitatrictlijn (Natura 2000) en de Kaderrichtlijn Water (KRW).

Planning

In het BO MIRT van november 2019 is de startbeslissing genomen.
2021: Voorkeursbeslissing
2022: Planning en studies
2025: Start aanleg



Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Water**
Ministerie **IenW**
Fase **Verkenning**



Wieringerhoek

(vervolg)

Betrokken partijen

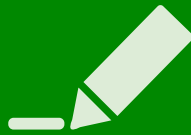
Vanuit PAGW: Rijkswaterstaat MN, Staatsbosbeheer, RVO, ministerie van IenW en ministerie van LNV.

Rijkswaterstaat werkt in het projectgebied van de Wieringerhoek samen met regionale overheden in het samenwerkingsverband 'Noord Hollandse IJsselmeerkust'. Hierbij zijn betrokken: provincie Noord-Holland, gemeenten Hollands Kroon, Medemblik en Enkhuizen, Hoogheemraadschap Hollands-Noorderkwartier, drinkwaterbedrijf PWN en Rijkswaterstaat MN.

Financiën

Het betreft een reservering van Rijksbudget van € 37,5 mln. uit de PAGW.





A6 Almere Oostvaarders-Lelystad

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2022** Zoals gemeld in de MIRT-brief van 9 juni 2021 (Kamerstuk 35 570 A, nr. 62) is dit één van de projecten die vertraging oploopt in afwachting van het onderzoek naar de maximale rekenafstand t.a.v. stikstofuitstoot. Op dit moment is er nog geen duidelijkheid te geven over de omvang van deze vertraging en het effect op de mijlpalen van dit project.
- 2021** De totstandkoming van het Ontwerptractébesluit heeft vertraging opgelopen. De uitspraak van de Raad van State inzake de PAS heeft hieraan bijgedragen. Dit heeft ook gevolgen voor de mijlpalen van het Tracébesluit, aanleg en openstelling.
- 2019** Het project is overgegaan van de verkenning naar de planning- en studiefase.
- 2018** Het project is overgegaan van de onderzoekfase naar de verkenningsfase.
- 2015** Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Opgave en oplossing

De A6 is een belangrijke verbinding voor de ontsluiting van Flevoland en voor het verkeer tussen de Randstad en het noorden van het land. Op het traject tussen Almere en Lelystad is het verkeer de laatste jaren sterk toegenomen, waardoor nu al congestie ontstaat. Verkeersanalyses geven aan dat dit de komende jaren nog zal toenemen. Het gevolg hiervan is het doorgaand verkeer steeds meer hinder zal ondervinden en de autobereikbaarheid van/naar de met name ruimtelijk-economische bestemmingen in en rond Lelystad (waaronder Lelystad Airport) verslechtert.

Uit eerder onderzoek is gebleken dat bij de verkenning zowel inhoudelijk als bestuurlijk een voorkeur bestaat voor uitbreiding van de A6 van 2x2 naar 2x3 rijstroken. Dit voorkeursalternatief werkt RWS momenteel uit in een OTB en TB.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

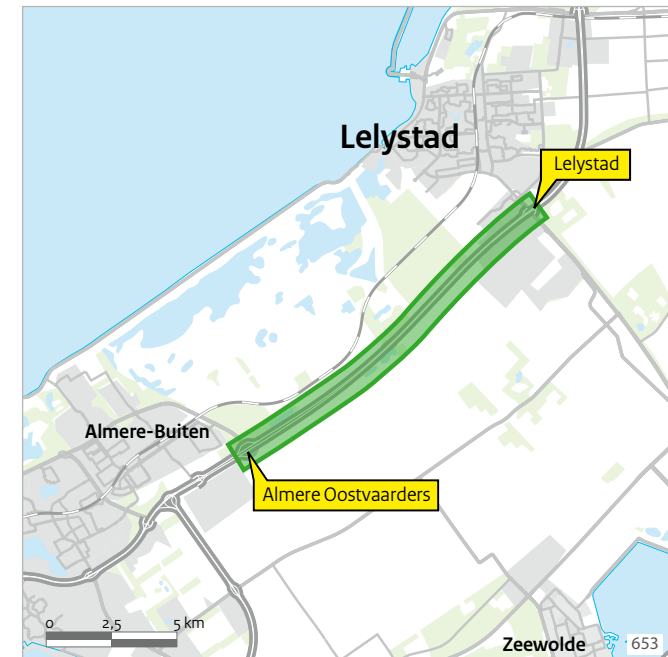
Het project verbetert de bereikbaarheid over de A6 van bestemmingen in en rond Lelystad (waaronder Lelystad Airport).

Planning

N.t.b.

Politiek/bestuurlijk

Het Rijk heeft de rol van opdrachtgever voor planning en studies voor de verbreding van de A6 tussen Almere Oostvaarders en Lelystad Centrum. Voor de overige onderdelen neemt de regio het voortouw. Er is een rijksbijdrage van € 21,4 mln. inclusief btw verleend aan de provincie Flevoland voor de nieuwe aansluiting op de A6 die begin 2021 is opgeleverd.





A6 Almere Oostvaarders-Lelystad

(vervolg)

Betrokken partijen

Betrokken partijen zijn het ministerie van IenW, de provincie Flevoland, de gemeente Lelystad en de gemeente Almere. Daarnaast worden voor de mobiliteitsmaatregelen en de voorbereiding van de duurzaamheidsopgave specifieke partijen uitgenodigd, waaronder gemeenten, het waterschap, kennisinstellingen, maatschappelijke organisaties, natuurbeheerders, belangengroeperingen en vertegenwoordigers namens het bedrijfsleven.

File Top 50

Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van knelpunt 34 uit de File Top 50.

Financiën

Het ministerie van IenW heeft voor de aanleg van de verbreding van de A6 een budget van € 101 mln. (MF 12.03.02) gereserveerd.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Openstelling
MIRT 2022	101	N.t.b.
MIRT 2021	55	2025
MIRT 2020	53	2023
MIRT 2019	52	2023
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	49	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	5	

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2021** Start MIRT Planning en studies voor het hoofdwegennet (HWN).
- 2020** Partijen hebben in het BO MIRT van najaar 2018 een principebesluit genomen over het concept-voorkeursalternatief (multimodaal mobiliteitspakket) met de afspraak zich in te zetten voor financiële dekking. De ontwerpstructuurvisie is ter inzage voorgelegd.
- 2019** De bestuursovereenkomst Corridor Amsterdam Hoorn (BOK CAH) is door partijen ondertekend.
- 2017** Partijen hebben gezamenlijk besloten meer tijd te besteden aan de brede uitwerking van de bereikbaarheidsopgaven en te streven naar een voorkeursbeslissing in 2018.
- 2016** Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

A7/A8 Amsterdam-Hoorn

Opgave

Uit de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) van 2011 en de bevestiging in updates is gebleken dat aan de noordkant van Amsterdam op termijn niet wordt voldaan aan de streefwaarden die in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte zijn geformuleerd. Uit het MIRT Onderzoek Noordkant Amsterdam is gebleken dat de bereikbaarheidsproblematiek op de lange termijn het grootst is aan de oostkant van het onderzochte studiegebied. De grootste knelpunten, in termen van voertuigverliesuren en overschrijding van reistijdnormen, doen zich voor op de A7/A8-corridor. De afgeronde brede MIRT Verkenning Corridorstudie Amsterdam Hoorn (CAH) bevestigt dit beeld.

Oplossing

Naar aanleiding van de uitkomsten van het MIRT Onderzoek is in oktober 2013 bestuurlijk afgesproken dat voor de A7/A8-corridor een MIRT Verkenning gestart wordt, volgens de nieuwe aanpak bereikbaarheidsopgaven, onder de naam CAH. Hierin wordt vooral gekeken naar een aanpak van de mobiliteitsknelpunten door een combinatie van mobiliteitsmaatregelen zonder direct (volledig) in te zetten op investeringen in nieuwe infrastructuur. Deze MIRT Verkenning is eind 2019 afgerond en heeft geresulteerd in een multimodaal bereikbaarheidspakket, vastgelegd in de BOK CAH en belegd bij betrokken partners:

- HWN Midden A8-A7 (Rijkswaterstaat)
- AVANT (Vervoerregio Amsterdam)
- Guisweg (Vervoerregio Amsterdam)
- Werkgroep Afvaarderen A7 (gemeente Zaanstad)
- Werkgroep Fiets (gemeente Zaanstad)
- Werkgroep OV-Knooppunten en Hoornse Lijn (gemeente Purmerend)
- Werkgroep Carpoolplekken (gemeente Zaanstad)
- Werkgroep Werkgeversaanpak Breikers (SBaB)



Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Hoofddoelstelling van het project is het verbeteren van de bereikbaarheid in de corridor Amsterdam-Hoorn, de A7 en A8 in het bijzonder. Daarmee wordt een bijdrage geleverd aan de ambities van Rijk en regio, zoals het versterken van de economische concurrentiepositie en het zorgen voor een aantrekkelijke leefomgeving. Daarbij spelen het netwerk van het wegennet, het fietsnetwerk en het ov-netwerk en ook het gedrag van de reiziger op deze netwerken een rol.



A7/A8 Amsterdam-Hoorn

(vervolg)

Planning

In oktober 2013 zijn afspraken met de regio gemaakt over de Noordkant Amsterdam. Hierin is vastgelegd dat het Rijk een verkenning start naar de corridor Amsterdam-Hoorn. Ook is hierin vastgelegd dat de regio verantwoordelijk is voor de doortrekking van de A8. In februari 2015 is de Startbeslissing genomen voor de corridor Amsterdam-Hoorn. In november 2019 is door de samenwerkende partijen de bestuursovereenkomst CAH ondertekend met daarin afspraken over de financiering en de uitvoering van het voorkeursalternatief door de verantwoordelijke partijen. In december 2019 is de Structuurvisie inclusief voorkeursalternatief vastgesteld door de minister van Infrastructuur en Waterstaat. De globale planning voor de Planning en studies A7/A8 Amsterdam-Hoorn (deel HWN) betreft na herijking: 2023: Ontwerp Tracébesluit en ProjectMER (OTB/MER) in procedure 2025: Vastgesteld Tracébesluit

De overige onderdelen van het multimodale bereikbaarheidspakket kennen hun eigen planning.

Politiek/bestuurlijk

Er wordt samengewerkt met het ministerie van IenW, de provincie Noord-Holland, de Vervoerregio Amsterdam en gemeenten in de nabijheid van de A7/A8. Verder worden belangenorganisaties en omwonenden betrokken via het participatieproces. Er wordt samengewerkt met relevante partijen in de regio: overheidspartijen, infrabeheerders, vervoerders, terreinbeheerders, belangengroeperingen, kennisinstellingen en (overige) marktpartijen.

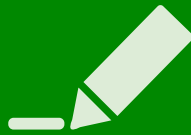
Financiën

Voor het aanpakken van de bereikbaarheidsknelpunten op het hoofdwegennet (A7 en A8) heeft het ministerie van IenW € 335 mln. gereserveerd op het Mobiliteitsfonds (Artikel MF 12.03.02).

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Openstelling
MIRT 2022	335	2030-2032
MIRT 2021	330	
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	5	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	28	

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2020** De rijksbijdrage is met € 5 mln. verhoogd.
- 2016** Het eerste deel van de rijksbijdrage wordt vijf jaar eerder beschikbaar gesteld.
- 2015** In maart 2014 heeft de gemeenteraad van Utrecht ingestemd met de voorkeursvariant.
- 2014** Het project heeft een eigen projectblad. Voorheen was het onderdeel van project Ring Utrecht, samen met de A27/A12.

Noordelijke Randweg Utrecht (NRU)

Opgave

De groei van het autoverkeer leidt tot problemen met de verkeersafwikkeling op de Ring Utrecht en het daarop aansluitende onderliggend wegennet.

Oplossing

Het gemeentelijke deel van de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) wordt opgewaardeerd tot autoweg met minimaal 2x2 rijstroken, ongelijkvloerse kruisingen en een maximumsnelheid van ten minste 80 km/u. De voorkeursvariant van de gemeente Utrecht is een opgewaardeerde NRU met een maximumsnelheid van 80 km/u, 2x2 rijstroken en drie ongelijkvloerse kruisingen.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Dit project draagt bij aan de bereikbaarheid in en rondom de gemeente Utrecht.

Planning

De planning van dit project is primair aan de regio.
2022-2026: Aanleg en openstelling

Politiek/bestuurlijk

Op 3 december 2010 is het voorkeursalternatief voor de Ring Utrecht vastgesteld. De afspraken over de NRU maken daar deel van uit. De gemeente Utrecht is het bevoegd gezag voor de NRU. De bezuinigingen uit het Lente- en Aanvullend regeerakkoord van 2012 hadden tot gevolg dat de rijksbijdrage werd vertraagd. Bij het BO MIRT 2014 is deze vertraging deels ongedaan gemaakt. De rijksbijdrage is nu vanaf 2020 beschikbaar.





Noordelijke Randweg Utrecht (NRU)

(vervolg)

Uitvoering

Het project wordt aangestuurd door de gemeente Utrecht. De mogelijkheden voor vervoering van de aanbesteding en de planning en studies worden onderzocht. De gemeente Utrecht heeft een participatietraject opgezet om een keuze te maken voor de drie mogelijke locaties om een ongelijkvloerse kruising te realiseren. Hier is nog geen besluit over genomen. De uitspraak van de Raad van State inzake de PAS heeft ook gevolgen voor dit project.

Financiën

Taakstellende rijksbijdrage: € 187 mln. (Artikel MF 12.03.02). De regio draagt € 50 mln. bij. De rijksbijdrage is met € 5 mln. verhoogd conform amendement Schonis c.s. op het wetsvoorstel Vaststelling begroting Infrastructuurfonds 2019 (35000A, nr. 30).

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Openstelling
MIRT 2022	187	De planning is aan de regio
MIRT 2021	182	De planning is aan de regio
MIRT 2020	179	De planning is aan de regio
MIRT 2019	171	De planning is aan de regio
MIRT 2018	168	De planning is aan de regio
MIRT 2015	165	De planning is aan de regio
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	22	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	8	

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.



Multimodale knoop Schiphol

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2021** Naar aanleiding van besluitvorming in het BO MIRT van het najaar 2019 is € 7 mln. uit het gereserveerde resterende budget MKS overgeboekt naar het programma Spoorcapaciteit 2030 ten behoeve van de landelijke dienstregeling 2023 en de hoogfrequente sprinter Schiphol/Hoofddorp-Amsterdam.
- 2019** In het BO MIRT van december 2017 is geconstateerd dat zowel uitwerking nodig is voor middellange en lange termijn. Ook middellange-termijnoplossingen vragen meer onderzoek. Hierop is de planning aangepast.
- 2018** Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Opgave

De huidige multimodale knoop Schiphol is gebouwd in de jaren 90 en is berekend op 21,3 mln. luchtreizigers per jaar met Schiphol als bestemming of vertrekpunt. In 2017 verwerkte Schiphol al 43 mln. luchtreizigers met Schiphol als bestemming of vertrekpunt. Het treinstation Schiphol Airport is inmiddels uitgegroeid tot een van de belangrijkste van ons land. Dagelijks gebruiken ruim 90.000 in- en uitstappende reizigers dit station. Ook heeft Schiphol Centrum een groot busstation op de voorrijwegen van de luchthaven. Door het toenemende verkeer op de voorrijwegen staat de veiligheid van de buspassagiers op die plaats onder druk.

Schiphol Plaza kent in de huidige vorm problemen met de capaciteit door de combinatie van reizigers die met alle modaliteiten komen (auto, trein, bus en vliegtuig) en verschillende reisdoelen hebben in een beperkte ruimte. Bij verdere groei leidt dit tot mogelijke knelpunten met de veiligheid.

Het MIRT Onderzoek naar station Schiphol (november 2014) heeft aangetoond dat er capaciteitsknelpunten zijn. De capaciteit van de treinperrons, de trappen en roltrappen, het busstation en de hal van Plaza is onvoldoende om de groeiende stroom reizigers te accommoderen. Naar aanleiding hiervan is in juli 2016 overeengekomen de Verkenning multimodale knoop Schiphol te starten. Deze Verkenning is uitgevoerd door het ministerie van IenW, Schiphol, NS, Vervoerregio Amsterdam en Haarlemmermeer. Er is vooral gekeken naar een zo integraal mogelijke oplossing die toekomstbestendig en robuust is, maar ook flexibel kan inspringen op de veranderende mobiliteitsvraag. Het ijkpunt van de Verkenning was de reizigersgroei tot 2040. Gedurende de Verkenning is besloten een overgangsooplossing te zoeken voor de multimodale knoop Schiphol die de komende jaren zal zorgen voor voldoende veiligheid en capaciteit. Voor de lange termijn is een MIRT Onderzoek Zuidwestkant Amsterdam/Schiphol/Hoofddorp gaande dat een integrale bereikbaarheid van de regio (na 2030/2035) zal onderzoeken.



Oplossing

De multimodale knoop Schiphol wordt aangepakt om de capaciteit, de veiligheid en de kwaliteit voor de groeiende stroom reizigers te faciliteren voor de middellange termijn (circa 2035). Bij het BO MIRT van november 2019 is er een Voorkeursbeslissing genomen. Deze wordt verder uitgewerkt in de planning- en studiefase.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

De oplossing biedt ruimte aan de groei van het reizigersvervoer en draagt bij aan het verhogen van de veiligheid en het verbeteren van de betrouwbaarheid.



Multimodale knoop Schiphol

(vervolg)

Planning

2016: Startbeslissing voor de verkenning van de multimodale knoop Schiphol

2019: Voorkeursbeslissing

2025: Oplevering van de maatregelen, behoudens ov-chipkaartpoortjes

2030: Sluiting van ov-chipkaartpoortjes op station Schiphol Airport

Betrokken partijen

Het ministerie van IenW, Schiphol, NS en Vervoerregio Amsterdam hebben zich in de intentieovereenkomst van 28 april 2016 gecommitteerd aan een gezamenlijke aanpak van de multimodale knoop om een integrale oplossing te bereiken die de veiligheid, de capaciteit en de kwaliteit van de knoop faciliteert. Daarnaast wordt nauw samengewerkt met andere partijen: overheidspartijen zoals de gemeente Amsterdam, vervoerders, kennisinstellingen en marktpartijen.

De bestuursovereenkomst van november 2019 is getekend door IenW, Schiphol, Vervoerregio Amsterdam, NS, ProRail, Haarlemmermeer en Amsterdam.

Financiën

Voor spoorse maatregelen rondom de multimodale knoop Schiphol heeft het ministerie van IenW € 264 mln. gereserveerd binnen het Infrastructuurfonds (artikelonderdeel 13.03.04).

In de bestuursovereenkomst hebben betrokken partijen afspraken gemaakt over bijdragen aan de Voorkeursbeslissing. Voor het pakket aan maatregelen is € 237,5 mln. beschikbaar gesteld door partijen, waarvan het ministerie van IenW € 78,8 mln. bijdraagt.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Gereed
MIRT 2022	264	Divers
MIRT 2021	258	Divers
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	6	
Cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	6	

* Gegevens over vijf jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2014** De bezuinigingen uit het Lenteakkoord en het aanvullend Regeerakkoord van 2012 hebben, zoals bij Voorjaarsnota 2013 besloten, tot gevolg dat de planning en studies wordt vertraagd.

Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Amsterdam-Lemmer

Opgave

Er is een tekort aan ligplaatsen op de vaarweg tussen Amsterdam en Lemmer. Door dit tekort kunnen veiligheidsproblemen ontstaan door 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 voor vaar- en rusttijden.

Oplossing

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

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

De aanleg van ligplaatsen draagt bij aan een veilige en efficiënte scheepvaart.

Planning

2025-2027: Openstelling

Financiën

Taakstellend budget: € 6 mln. (Artikel IF 15.03.02).



Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Openstelling
MIRT 2022	6	2025-2027
MIRT 2021	6	2025-2027
MIRT 2020	6	2025-2027
MIRT 2019	6	2025-2027
MIRT 2018	6	2025-2027
MIRT 2014	6	2025-2027
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	0	
Cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	0	

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2021 ○ Het taakstellend budget is verlaagd vanwege een overboeking naar de reservering van het project verbreding Sluiscomplex Kornwerderzand.
- 2013 ○ In april 2012 is er bestuurlijk overleg gevoerd met de regio. Het resultaat is dat eerdere aanleg van het project door middel van voorfinanciering niet aan de orde is.

Vaarweg IJsselmeer-Meppel

Opgave

Voor schepen in de klasse Va/Vb is het moeilijk zich te bewegen tussen West-Nederland en Noord- en Oost-Nederland, omdat een aantal vaarwegen niet geschikt is voor schepen in deze categorieën.

Oplossing

In de studie zijn de aanleg en de verbetering onderzocht van vaargeulen op de trajecten Botterrak en Molenrak en de vaarweg Ketelbrug-Meppel. Bezien is hoe het Molenrak en het Botterrak (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-Meppelerdiep) wordt onderzocht in hoeverre deze geschikt gemaakt kan worden voor binnenvaartschepen van klasse Va.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het verruimen van de vaargeulen voor schepen in klasse Va/Vb draagt bij aan een vlotte, efficiënte en veilige scheepvaartafwikkeling.

Planning

2023: openstelling (afhankelijk van overleg tussen Rijk en regio over planning en besluitvorming)

Politiek/bestuurlijk

De planning en studies is medio 2012 niet afgerond. In overleg met de regio is besloten het voorkeursalternatief nog niet vast te stellen en de planning en de besluitvorming later opnieuw te bezien.

Financiën

Taakstellend budget: € 28 mln. (Artikel IF 15.03.02). Overboeking van Vaarweg IJsselmeer naar de reservering verbreding van het Sluiscomplex Kornwerderzand in verband met de bijdrage ten behoeve van de verdieping van de vaargeul (€ 8,5 mln.)



Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Openstelling
MIRT 2022	28	2023
MIRT 2021	27	2023
MIRT 2020	36	2023
MIRT 2019	36	2023
MIRT 2018	36	2023
MIRT 2013	35	Na 2020
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	9	
Cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	1	

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2022** Conform de voortgang van het programma en het dalende risicoprofiel is € 70 mln. vanuit het programma overgeboekt naar de vrije investeringsruimte van het IF.
- 2021** Conform de voortgang van het programma en het dalende risicoprofiel is € 80 mln. vanuit het programma overgeboekt naar de vrije investeringsruimte van het IF.
- 2018** Het taakstellend budget is opgehoogd met kosten voor meerjarig onderhoud en financieringskosten van het deel A6 Almere. Daarnaast zijn meevallers en tegenvallers, die zijn ontstaan door verschillen in uitgekeerde indexering en per project contractueel ingepaste indexering, binnen de DBFM-projecten budgetneutraal verrekend.
- 2016** Het taakstellend budget is opgehoogd met kosten voor onderhoud van het deel A9 Gaasperdammerweg. De scope en het budget zijn daarnaast aangepast aan gewijzigde afspraken met de regio.
- 2015** Het taakstellend budget is aangepast als gevolg van lagere bijdragen van derden en een wijziging van de Stroomlijnovereenkomst.

A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere

Opgave

De bereikbaarheid over de weg in de corridor A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere en de inpassing van de wegen in de stedelijke omgeving is niet optimaal. Toekomstige ontwikkelingen zoals de uitbreiding van Almere zetten op lange termijn de bereikbaarheid verder onder druk.

Oplossing

In 2007 heeft het kabinet een voorkeur uitgesproken voor het Stroomlijnalternatief: de uitbreiding van de bestaande weginfrastructuur A1/A2/A6/A9/A10-Oost tussen knooppunt Badhoevedorp en de aansluiting Almere Buiten-Oost. In het Ontwerptracébesluit (OTB) is de keuze voor het Stroomlijnalternatief gekoppeld aan een groot aantal inpassingsmaatregelen, waaronder de aanleg van een tunnel in de A9 bij Amsterdam-Zuidoost en een verdiepte ligging in Amstelveen, een eco-aqueduct in de A1 bij Muiden en het op maaiveld brengen van de A6 bij de Weerwaterzone in Almere.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het project draagt bij aan de bereikbaarheid in de noordelijke Randstad, zodat weggebruikers snel, verkeersveilig en betrouwbaar in de corridor kunnen reizen. Daarnaast draagt de inpassing van deze hoofdwegen in de dichtbevolkte omgeving bij aan een verbetering van de leefomgeving en de duurzaamheid.

Planning

2024-2026: Openstelling van het laatste SAA deeltraject; A9 Badhoevedorp-Holendrecht.

De overige vier van de vijf delen van het programma zijn reeds opengesteld.



Politiek/bestuurlijk

Rijk en regio hebben in 2007 en 2008 overeenkomsten getekend over het Stroomlijnalternatief met afspraken over de inpassing. Er is een aanvullende bestuursovereenkomst getekend over de busvoorzieningen tussen Almere en het knooppunt Watergraafsmeer. Het Tracébesluit is in 2011 vastgesteld en in november 2014 onherroepelijk geworden. Rijk en regio zijn in maart 2014 overeengekomen dat de Keizer Karel tunnel in Amstelveen niet wordt aangelegd, maar dat de A9 verdiept wordt aangelegd. Hierdoor is een Wijzigingstracébesluit opgesteld dat in maart 2017 door de minister van Infrastructuur en Milieu is vastgesteld.



A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere

(vervolg)

Uitvoering

Het project wordt uitgevoerd in vijf delen. De uitvoering van het deelproject A10-Oost/A1 Watergraafsmeer-Diemen is gestart in 2012, en extra rijstroken op de A10 Oost zijn opengesteld in 2014. Het deelproject A1 Diemen-Muiderberg/A6 Muiderberg-Almere Havendreef is gegund in 2012 en in 2017 opengesteld. Deeltraject A9 Gaasperdammerweg is in 2014 gegund en wordt in fases in 2020 opengesteld. Deeltraject A6 Almere is in 2016 gegund en in 2019 opgeleverd. Het laatste project A9 Badhoevedorp-Holendrecht is in 2019 gegund.

Financiën

Taakstellend budget: € 5.844 mln. (inclusief bijdragen derden (€ 183 mln.), onderhoud deeltraject A1/A6, A9 Gaasperdammerweg en A6 Almere). Artikel MF 12.03.01, 12.03.02 en 12.04.01. Voor projecten met een Design, Build, Finance & Maintain-contract (DBFM) wordt het budget ten tijde van de gunning opgehoogd vanuit de middelen voor onderhoud. Bij A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere is dit gebeurd in MIRT 2014, MIRT 2016, MIRT 2018, MIRT 2020 en MIRT 2021.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Openstelling
MIRT 2022	5.844	2025-2027
MIRT 2021	5.849	2025-2027
MIRT 2020	5.428	2025-2027
MIRT 2019	5.395	2025-2027
MIRT 2018	5.325	2025-2027
MIRT 2013	4.118	2020
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	1.726	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	470	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2020	2.045	35%
2019	1.866	32%
2018	1,578	29%
2017	1.258	23%
2016	847	16%

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2020 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2020 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere

(vervolg)

Omschrijving	Maatregel	Taakstellend budget	Gerealiseerd budget	Openstelling
		MIRT 2020 in mln.	t/m 2020 in mln.	
A10 Oost/A1 Diemen	2x4 rijstroken	141	141	2014
A1/A6	2x5 rijstroken + 2 wisselstroken 2x4 rijstroken + wisselstroken	1.866	702	2017
A9 Gaasperdammerweg	2x5 rijstroken + wisselstrook	1.203	400	2020
A6 Almere	2x4 rijstroken	394	97	2019
A9 Badhoevedorp-Holendrecht	2x4 rijstroken	1297	43	2024-2026
Projectoverstijgend	Onder andere grondaankopen, kabels en leidingen, risicoreservering, externe personeelskosten	940	661	
Totaal		5.841	2.045	



A10 Knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2022** ○ De aanbesteding van deelproject Knooppunt De Nieuwe Meer is gestart. Met de Kamerbrief van 30 april 2021 (2021D16132) is de Tweede Kamer geïnformeerd over de raming van het tekort. Bij haalbaarheid planning geldt een voorbehoud voor besluitvorming budget.
- 2021** ○ De bestuurders hebben de huidige scope van het project Zuidasdok gezamenlijk herbevestigd. Voor de voortzetting van de aanleg van het project Zuidasdok is besloten tot het minnelijk beëindigen van het contract met de aannemer en het opnieuw aanbesteden van de scope van Zuidasdok in werkpakketten. Met de Kamerbrief van 26 maart 2020 (2020D11909) is de Tweede Kamer geïnformeerd over de besluitvorming die heeft plaatsgevonden.
- 2020** ○ De herijkingfase zal tot uiterlijk het eerste kwartaal 2020 lopen. Met de Kamerbrief van 23 juli 2019 (2019Z15335) is de Tweede Kamer geïnformeerd over de besluitvorming die heeft plaatsgevonden. In de zomer en in het najaar van 2019 zullen diverse werkzaamheden op en rond het station Amsterdam-Zuid doorgang blijven vinden.

Opgave

Het verkeer op de Ring A10 ter plaatse van de Zuidas blijft naar verwachting groeien. Daarom is het noodzakelijk om de capaciteit te vergroten. Ook is ontvlechting nodig van doorgaand verkeer op de Ring A10 en het bestemmingsverkeer ten behoeve van de toe- en afritten van de S108 (VU Kenniskwartier) en S109 (RAI). De capaciteitsvergroting en de genoemde ontvlechting dient op knooppunt De Nieuwe Meer en knooppunt Amstel ingezet te worden. De projecten Zuidasdok (zie betreffende projectblad) en A10 Knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel worden in samenhang ontwikkeld en gerealiseerd.

Oplossing

De doorstroming van het verkeer wordt verbeterd door het aanpassen van bestaande en het inpassen van nieuwe infrastructuur (rijstroken en kunstwerken) ter plaatse van de knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel. Hiermee worden het doorgaande verkeer en het bestemmingsverkeer op de A10 Zuid gescheiden. Dit draagt bij aan een robuuster verkeerssysteem en een verruimde capaciteit ter plaatse van Amsterdam Zuidas. Voor aanpassingen op de Zuidas: zie het projectblad Zuidasdok.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

De aanpassing van de knooppunten en de ontvlechting van doorgaand en bestemmingsverkeer is noodzakelijk om invulling te geven aan de doelstelling om de bereikbaarheid van de noordelijke Randstad in het algemeen te verbeteren en die van Amsterdam en de economische toplocatie Zuidas in het bijzonder.

Planning

2032-2036 Openstelling (verschillende projectonderdelen worden eerder opgeleverd)



Politiek/bestuurlijk

In het voorjaar van 2012 heeft het Rijk besloten om het project A10 Knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel in samenhang met het project Zuidasdok te ontwikkelen. De noodzakelijke ontvlechting van doorgaand en bestemmingsverkeer ter plaatse van de Zuidas is alleen mogelijk als de scheiding op de knooppunten wordt ingezet. Het project is opgenomen in de bestuursovereenkomst Zuidas van juli 2012. In tegenstelling tot de andere onderdelen van de bestuursovereenkomst komt het project A10 Knooppunten volledig voor rekening en risico van het Rijk. Het Ontwerptracébesluit is vervoegd vastgesteld in 2015. Het Tracébesluit is op 18 maart 2016 vastgesteld. Op 15 augustus 2018 is het Tracébesluit onherroepelijk geworden.



A10 Knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel

(vervolg)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2017** ○ Het project is overgegaan naar de aanlegfase.
- 2015** ○ Het taakstellend budget is afgenomen door een overboeking van de projectorganisatiekosten naar het project Zuidasdok.

Uitvoering

De bestuurders hebben in maart 2020 de huidige scope van het project Zuidasdok gezamenlijk herbevestigd, waaronder de knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel. Om het project beter beheersbaar te maken hebben de gezamenlijke opdrachtgevers besloten om het project serieel in werkpakketten uit te voeren in plaats van integraal. Gevolg is dat de totale aanlegtijd van het project toeneemt. Er is nog sprake van een grote planningsonzekerheid; de huidige verwachting is dat het laatste pakket in de periode 2032-2036 wordt opgeleverd. Voor de voortzetting van de aanleg van het project Zuidasdok is besloten tot het minnelijk beëindigen van het contract met de aannemer en het opnieuw aanbesteden van de scope van Zuidasdok in werkpakketten.

Financiën

Taakstellend budget: € 320 mln. (Artikel MF 12.03.01).

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Openstelling
MIRT 2022	320	2032-2036
MIRT 2021	314	2032-2036
MIRT 2020	309	2028
MIRT 2019	305	2028
MIRT 2018	301	2028
MIRT 2017	297	2028
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	23	
Cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	24	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2020	55	17%
2019	41	13%
2018	35	11%
2017	24	8%
2016	3	1%

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2020 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2020 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



A27/A12 Ring Utrecht

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2022** Op 17 november 2020 is het Tracébesluit uitgebracht gebaseerd op de scope van het Ontwerptracébesluit 2016.
- 2020** De Raad van State heeft op 17 juli 2019 geoordeeld dat het Tracébesluit Ring Utrecht niet in stand kan blijven. Dit is het directe gevolg van de uitspraak van de Raad van State van 29 mei 2019 over het Programma Aanpak Stikstof (PAS). De exacte consequenties van de uitspraak en de vervolgaanpak voor de A27/A12 Ring Utrecht worden de komende periode nader uitgewerkt.
- 2018** Start aanleg verschuift van 2018 naar 2020. Na de vaststelling van het Tracébesluit is de projectplanning t.a.v. de aanlegfase herijkt waarbij een zorgvuldige marktbenadering en omgevingsproces voorop staat. Dit leidt ertoe dat de start aanleg plaatsvindt in 2020.
- 2016** In november 2014 heeft de minister de Tweede Kamer per brief aangegeven dat het TB verschuift naar 2017.
- 2015** De voorkeursvariant is vastgesteld.

Opgave

De groei van het verkeer leidt tot afwikkelingsproblemen op de Ring Utrecht en het daarop aansluitende onderliggend wegennet.

Oplossing

Dit project is onderdeel van de regionale pakketstudie Ring Utrecht. In de pakketstudie is aandacht voor diverse modaliteiten en thema's (ov, fiets, auto, mobiliteitsmanagement). Het Tracébesluit van de Ring Utrecht bevat onder meer:

- de uitbreiding van de capaciteit van de A27 aan de oostzijde van Utrecht en uitbreiding van de knooppunten Lunetten en Rijnsweerd, waarbij de verkeersstromen tussen deze knooppunten worden gescheiden (ontweven);
- de uitbreiding van de A12 met een extra rijstrook in beide richtingen op de parallelbaan;
- een groene verbinding over de A27 tussen de stad en het landgoed Amelisweerd.

De nagestreefde doelstelling voor de omgeving is dat maatregelen aan de Ring Utrecht over het geheel genomen niet tot verslechtingen leiden en waar mogelijk een verbetering opleveren.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het project draagt bij aan de doelstellingen betere doorstroming, leefbaarheid en veiligheid op het hoofdwegennet.

Planning

Realisatie wordt verwacht in 2029 maar aangezien het TB nog in procedure is bij de Raad van State is er enige onzekerheid over de planning.

Politiek/bestuurlijk

Tijdens het BO MIRT van najaar 2009 heeft het destijds vierledig bevoegd gezag de voorkeursrichting bepaald. Na een consultatie- en adviesronde over de milieueffectrapportage (MER) fase 1 is in december 2010 een voorkeursalternatief vastgesteld. Ook is hierbij de verant-



woordelijkheid van het bevoegd gezag voor de A27/A12 volledig bij de minister van Infrastructuur en Milieu gelegd. Op verzoek van de Tweede Kamer heeft de commissie-Schoof tussen december 2012 en maart 2013 de besluitvorming over het voorkeursalternatief onderzocht. De conclusie is dat het onderzoek voldoende tot goed is uitgevoerd, dat er een uitgebreid en zorgvuldig participatie- en besluitvormingsproces is geweest en dat de keuze voor een verbreding aan de oostzijde van de stad Utrecht onderbouwd is. De minister heeft de voorkeursvariant vastgesteld op 13 juni 2014 en het Ontwerptracébesluit in maart 2016. Op 14 december 2016 is het Tracébesluit vastgesteld. De Raad van State heeft op 17 juli 2019 geoordeeld dat het Tracébesluit Ring Utrecht niet in stand kan blijven. Dit is het directe gevolg van de uitspraak van de Raad van State van 29 mei 2019 over het Programma Aanpak Stikstof (PAS). Op 17 november 2020 is het Tracébesluit uitgebracht gebaseerd op de scope van het Ontwerptracébesluit 2016.



A27/A12 Ring Utrecht

(vervolg)

File Top 50

Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van knelpunt 23 en 40 uit de File Top 50.

Financiën

Het taakstellend budget is verhoogd met € 262 mln. (Artikel MF 12.03.01 en 12.03.02) i.v.m. het optreden van een aantal risico's. Het budget is exclusief reservering vanwege het Meerjarenprogramma Geluidssanering (MJPG).

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Openstelling
MIRT 2022	1.542	n.t.b.
MIRT 2021	1.225	2029
MIRT 2020	1.206	2027-2028
MIRT 2019	1.171	2024-2026
MIRT 2018	1.153	2024-2026
MIRT 2015	1.134	2024-2026
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	408	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	112	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2020	84	5%
2019	65	5%
2018	43	4%

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2020 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2020 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



A28/A1 Knooppunt Hoevelaken

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2022** ○ Zoals gemeld in de MIRT-brief van 9 juni 2021 (Kamerstuk 35 570 A, nr. 62) is dit één van de projecten die vertraging oploopt in afwachting van het onderzoek naar de maximale rekenafstand t.a.v. stikstofuitstoot. Op dit moment is er nog geen duidelijkheid te geven over de omvang van deze vertraging en het effect op de mijlpalen van dit project. Het taakstellend budget is opgehoogd vanwege diverse extra kosten.
- 2021** ○ Door de ontbinding van het contract met de combinatie A1/28 moet de aanleg van het project opnieuw worden aanbesteed wat tot vertraging leidt in de openstelling. Daarnaast zorgt de stikstof-problematiek voor een extra vertraging.
- 2020** ○ Het contract met de combinatie A1/28, aan wie het project medio 2015 is gegund, wordt ontbonden, nadat de combinatie haar werkzaamheden met betrekking tot het Tracébesluit in goede orde heeft afgerond. Dit is een gevolg van het gedeelde besluit dat de gekozen innovatieve aanbestedingsvorm niet de juiste is geweest. Het project zal na vaststelling van het Tracébesluit, naar verwachting voorjaar 2020, opnieuw worden aanbesteed.

Opgave

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

Oplossing

Dit project 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). Tijdens het BO MIRT van najaar 2009 is het alternatief Verbreden als voorkeursalternatief afgesproken, 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.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

De maatregelen dragen bij aan de verbetering van de doorstroming en de bereikbaarheid van de regio Midden-Nederland, waarbij een goede inpassing/vormgeving van de A1/A28 een bijdrage levert aan de verbetering van de leefbaarheid in het gebied rond deze wegen.

Planning

N.t.b.

Politiek/bestuurlijk

In het BO MIRT van voorjaar 2011 is afgesproken dat wordt ingezet op vervlechting van de verdere tracé-uitwerking en de aanbesteding van de realisatie. Daarbij is een pakket van eisen en wensen het uitgangspunt. Alle benodigde afspraken tussen Rijk en regio om het project te kunnen aanbesteden zijn in juni 2013 vastgelegd in een bestuursovereenkomst. De regio levert onder andere een bijdrage voor de geluidsmaatregelen en voor de verplaatsing van de verzorgingsplaats op het grondgebied van de gemeente Nijkerk.



Met het gezamenlijke besluit in 2019 om te komen tot ontbinding van het contract met de aannemerscombinatie is er geen sprake meer van vervlechting. Het Tracébesluit zal worden vastgesteld conform de afspraken uit de bestuursovereenkomst tussen Rijk en regio.

Het projectgebied A28/A1 Knooppunt Hoevelaken overlapt 2,5 km met het projectgebied van A1-A30 Barneveld. Uitgangspunt in het vastgestelde Voorkeursalternatief A1/A30 Barneveld is een gerealiseerd Knooppunt Hoevelaken. Wijzigingen in de planning van één van deze projecten kan vanuit het raakvlak effect hebben op de voortgang in het andere project.



A28/A1 Knooppunt Hoevelaken

(vervolg)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2019** Het budget is gewijzigd door extra bijdragen van de provincie Utrecht en de gemeente Amersfoort voor de aanleg van fiets- en voetgangerstunnels (€ 5 mln.) en een extra bijdrage voor grondkosten en onderhoud (€ 2 mln.).
- 2018** Het budget is bijgesteld vanwege een bijdrage van de regio en het toevoegen van onderhoudsbudget ten behoeve van de aanlegfase.

Uitvoering

In 2012 is een Publiek-Private Comparator (PPC) uitgevoerd. Besloten is het project met een Plan, Design en Construct-contract (PD&C) uit te voeren. In het voorjaar 2014 is de aanbesteding gestart. Dit project is daarmee overgegaan naar de aanlegfase. Het project is in juni 2015 gegund. Omdat er sprake is van vroege marktbenadering (vóór het Tracébesluit) wordt er gezamenlijk met de markt een Tracébesluit opgesteld. Voorafgaand aan het vaststellen van het Tracébesluit zijn al voorbereidende maatregelen uitgevoerd.

Als gevolg van de ontbinding van het contract met de aannemerscombinatie moet een nieuwe aanbestedingsprocedure voor de uitvoering plaatsvinden. Dit leidt tot vertraging.

File Top 50

Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van knelpunt 2, 10, 31 en 43 uit de File Top 50.

Financiën

Taakstellend budget: € 1.065 mln. (inclusief bijdrage van derden: € 44 mln.) (Artikel MF 12.03.01).

Het budget is inclusief een reservering van € 4 mln. uit het Meerjarenprogramma Geluidssanering (MJPJG).

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Openstelling
MIRT 2022	811	n.t.b.
MIRT 2021	796	n.t.b.
MIRT 2020	785	2023-2025
MIRT 2019	774	2023-2025
MIRT 2018	763	2023-2025
MIRT 2013	676	2020
verschil t.o.v. budget eerste bergrotingsjaar in mln. €	389	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	95	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2020	145	18%
2019	128	16%
2018	105	13%
2017	80	10%
2016	51	7%

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2020 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2020 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



Zuidasdok

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2022** ○ De aanbestedingen van de deelprojecten OV-Terminal en Knooppunt De Nieuwe Meer, onderdeel van project A10 Knooppunten Nieuwe Meer en Amstel dat door de projectorganisatie Zuidasdok wordt uitgevoerd, zijn gestart. Met de Kamerbrief van 30 april 2021 (2021D16132) is de Tweede Kamer geïnformeerd over de raming van het tekort.
- 2021** ○ De bestuurders hebben de huidige scope van het project Zuidasdok gezamenlijk herbevestigd. Voor de voortzetting van de aanleg van het project Zuidasdok is besloten tot het minnelijk beëindigen van het contract met de aannemer en het opnieuw aanbesteden van de scope van Zuidasdok in werkpakketten. Met de Kamerbrief van 26 maart 2020 (2020D11909) is de Tweede Kamer geïnformeerd over de besluitvorming die heeft plaatsgevonden.
- 2020** ○ De herijkingfase zal tot uiterlijk het eerste kwartaal 2020 lopen. Met de Kamerbrief van 23 juli 2019 (2019Z15335) is de Tweede Kamer geïnformeerd over de besluitvorming die heeft plaatsgevonden. In de zomer en in het najaar zullen werkzaamheden op en rond het station Amsterdam Zuid doorgang blijven vinden.

Opgave

De ruimtelijke ontwikkelingen in de corridor Haarlemmermeer-Almere en op de Zuidas versterken de toename van het aantal reizigers en de hoeveelheid verkeer. Door de opening van de Noord-Zuidlijn, de Hanzelijn en Openbaar Vervoer Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad (OV-SAAL) neemt het aantal reizigers op station Amsterdam Zuid toe. Daarom is een vergroting van de stationscapaciteit nodig. Daarnaast biedt de gerealiseerde spoedaanpak A10-zuid op termijn onvoldoende wegcapaciteit. Daarom is een robuuste wegverbreding nodig. Een investering in ruimtelijke kwaliteit is nodig om de Zuidas te laten uitgroeien tot een internationale toplocatie.

Oplossing

De openbaar-vervoerterminal wordt uitgebreid door het vergroten van de stationscapaciteit en het realiseren van een efficiëntere overstap tussen trein, metro, tram en bus. Zo wordt deze geschikt om de toename in reizigersaantallen af te handelen. De wegcapaciteit wordt uitgebreid en de A10 Zuid tussen de bruggen over de Amstel en de Schinkel wordt ontvlochten met vier rijstroken op de hoofdrijbaan en twee rijstroken op de parallelrijbaan in beide rijrichtingen. Ter hoogte van de Zuidas krijgt de A10 een ondergrondse ligging. Voor aanpassing van de aanliggende knooppunten, zie projectblad A10 Knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Behalve aan gemeentelijke en provinciale doelstellingen draagt dit project bij aan vergroting van de capaciteit van de openbaar-vervoerterminal en aan het verbeteren van de bereikbaarheid over de weg, vooral voor de noordelijke Randstad in het algemeen en voor Amsterdam en de economische toplocatie Zuidas in het bijzonder. Door de ondertunneling ontstaat meer ruimte voor andere modaliteiten die bijdragen aan de bereikbaarheid en wordt de leefomgeving verbeterd. Ook wordt hiermee een bijdrage geleverd aan de wens om de Zuidas te ontwikkelen tot een gemengde stadswijk.



Planning

2032-2036: Openstelling (verschillende projectonderdelen worden eerder opgeleverd)

Politiek/bestuurlijk

In juli 2012 is een bestuursovereenkomst gesloten en is de Voorkeursbeslissing genomen. In maart 2015 is het Ontwerptracébesluit vervroegd vastgesteld. Het Tracébesluit is op 18 maart 2016 vastgesteld. Op 15 augustus 2018 is het Tracébesluit onherroepelijk geworden.



Zuidasdok

(vervolg)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2019** ○ De geactualiseerde planning na de gunning leidt tot een vertraging van twee jaar voor de start.
- 2017** ○ Het project is overgegaan naar de aanlegfase.

Uitvoering

De bestuurders hebben in maart 2020 de huidige scope van het project Zuidasdok gezamenlijk herbevestigd. Om het project beter beheersbaar te maken hebben de gezamenlijke opdrachtgevers besloten om het project serieel in werkpakketten uit te voeren in plaats van integraal. Gevolg is dat de totale aanlegtijd van het project toeneemt. Er is nog sprake van een grote planningsonzekerheid; de huidige verwachting is dat het laatste pakket in de periode 2032-2036 wordt opgeleverd. Voor de voortzetting van de aanleg van het project Zuidasdok is besloten tot het minnelijk beëindigen van het contract met de aannemer en het opnieuw aanbesteden van de scope van Zuidasdok in werkpakketten. Met de huidige aannemer zijn in het kader van de beëindiging afspraken gemaakt over welke nog lopende werkzaamheden afgerond zullen worden.

Financiën

Taakstellend budget: € 1.724 mln. De gemeente Amsterdam draagt hiervan € 231 mln. bij, en voor de openbaar vervoerterminal dragen de provincie Noord-Holland € 86 mln. en de Vervoerregio Amsterdam € 174 mln. bij. Onderdeel van het taakstellend budget is tevens een subsidie van de EU van € 3 mln. en bijdrage van de NS van € 73 mln. voor de Brittenpassage, de Minervapassage en aanvullende commerciële voorzieningen van het station (Artikel IF 17.08). Er zijn scopewijzigingen die hebben geleid tot verhoging van de bijdragen van partijen conform de bestuursovereenkomst uit 2012.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Openstelling
MIRT 2022	1.724	2032-2036
MIRT 2021	1.692	2032-2036
MIRT 2020	1.671	2028
MIRT 2019	1.643	2028
MIRT 2018	1.607	2028
MIRT 2017	1.584	2028
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	140	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	115	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2020	481	28%
2019	390	23%
2018	300	18%
2017	220	13%
2016	134	8%

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2020 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2020 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2022** ○ De lange voorbereiding van het project heeft ertoe geleid dat het project in 2022 zal worden afgerond en niet in 2020 zoals eerder is gemeld. Dat is op tijd voor de werkzaamheden in het project PHS Amsterdam CS.
- 2021** ○ Voor de renovatie van de Cuypershal heeft ProRail zorgvuldig de aanbesteding voorbereid; dat heeft tot vertraging met twee jaar van de aanleg geleid. Vanwege het monumentale karakter van de hal en de daarmee gepaard gaande risico's voor de opdrachtnemer is gekozen voor samenwerking met de markt, waarbij risico's vroegtijdig in beeld gebracht kunnen worden en waar mogelijk gedeeld door opdrachtgever en opdrachtnemer. Niet alle gewenste werkzaamheden kunnen worden uitgevoerd. De keuze is gemaakt allereerst alle werkzaamheden in de hal en oostvleugel af te ronden; indien het budget toereikend is, worden ook werkzaamheden (met name het terugbrengen van rijkswegkap) aan de buitenzijde van het station uitgevoerd. Deze problematiek staat los van de werkzaamheden aan de Oosttunnel; die worden in het kader van het project PHS Amsterdam CS uitgevoerd.

Amsterdam CS, Cuypershal

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 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 gereedkomen 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.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling:

Ruimte bieden aan de groei van het reizigersvervoer, verbeteren van het reisgemak.

Planning

2012-2014: Aanleg Middentunnel

2014-2022: Aanleg Cuypersgebouw

Politiek/bestuurlijk

Het besluit om de Cuypershal te herstellen en de Oosttunnel aan te passen aan 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).





Amsterdam CS, Cuypershal

(vervolg)

Financiën

Taakstellend budget: € 27 mln. exclusief subsidie provincie Noord-Holland (Artikel IF 13.03.01).

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2020** ○ ProRail onderzoekt de mogelijkheden voor subsidie in het kader van de zorg voor het rijksmonument om alle onderdelen van het project te kunnen uitvoeren. De provincie Noord-Holland heeft inmiddels een subsidie verleend van circa € 0,3 mln. voor diverse restauratiewerkzaamheden.
- 2019** ○ Per 1 januari 2018 is de subsidie definitief vastgesteld. De resterende werkzaamheden zijn inclusief bijbehorend budget ondergebracht bij het MIRT-project Nazorg gereedgekomen lijnen en halten. Het niet-benodigde budget onvoorzien (€ 2,3 mln.) is overgeboekt naar de investeringsruimte (Artikelonderdeel IF 20.04).
- 2018** ○ De Middentunnel is gerealiseerd en in dienst genomen. De renovatie van de Cuypershal is een risicovol project, omdat niet volledig bekend is wat achter 120 jaar doorgevoerde aanpassingen naar voren komt. De aanpak om tot aanbesteding van het werk te komen is hierop aangepast. Dat heeft meer tijd gevegd. De geplande oplevering is hierdoor verschoven naar 2020.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Oplevering
MIRT 2022	27	2012-2022
MIRT 2021	27	2012-2022
MIRT 2020	26	2012-2020
MIRT 2019	26	2012-2020
MIRT 2018	26	2012-2020
MIRT 2013	37	2012-2016
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	10	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	2	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2020	17	63%
2019	17	65%
2018	17	65%
2017	17	65%
2016	16	62%

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2020 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2020 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2022 ○ Project is nieuw opgenomen in het MIRT.

PHS Alkmaar-Amsterdam

Opgave

De hoofddoelstelling van PHS om op de drukste trajecten in het land te komen tot hoogfrequent spoorvervoer en een toekomstvaste routing van het goederenvervoer, is vertaald naar hoeveel treinen extra gaan rijden op welke trajecten en welke maatregelen daarvoor nodig zijn. Op de PHS-corridor Alkmaar-Amsterdam gaat het bij een hoog-frequente treindienst om zes intercity's per uur tussen Alkmaar en Amsterdam en zes sprinters per uur tussen Uitgeest en Amsterdam. Ook moet incidenteel goederenvervoer worden gefaciliteerd. Om dat mogelijk te maken moet het bestaande spoor worden aangepast. Ook is er meer plek nodig voor het parkeren van treinstellen.

Oplossing

Op de corridor Alkmaar-Amsterdam zijn, om de PHS-dienstregeling toe te kunnen passen, de volgende maatregelen noodzakelijk:

- Heerhugowaard: het realiseren van een nieuw opstel terrein voor reizigerstreinen (met zes opstel sporen en service- en personeelsvoorzieningen) op het bedrijventerrein de Vaandel;
- Uitgeest: herinrichting van het stationemplacement, verplaatsen van het goederenkeerspoor, het realiseren van een onderstation en het aanpassen van het stationsgebied. In het stationsgebied vindt een verandering plaats van de sporenlay-out, worden de perrons gewijzigd, wordt een extra eilandperron toegevoegd (om het treinverkeer op de Zaanlijn (Amsterdam-Alkmaar) en Kennemerlijn (Haarlem-Alkmaar) te kunnen ontvlechten) en wordt over het spoor een traverse (loopbrug) gerealiseerd. Tevens worden er hekwerken rondom het stationsgebied gebouwd;
- Het aanpassen van 15 overwegen langs het tracé Alkmaar-Amsterdam voor de verbetering van de overwegveiligheid. Aanpassingen bestaan onder andere uit het vrijleggen of herstructureren van fiets- en voetpaden, en het plaatsen van overwegbomen;
- Het realiseren van compenserende en mitigerende maatregelen zoals geluidmaatregelen, natuurmaatregelen en watercompensatie.



Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Ruimte bieden aan de groei van het reizigersvervoer, ruimte bieden aan de groei van het goederenvervoer, verbeteren van de deur-tot-deur reistijd, verbeteren van het reisgemak, verbeteren van de betrouwbaarheid en bijdragen aan de economische en ruimtelijke ontwikkeling van Nederland.



PHS Alkmaar-Amsterdam

(vervolg)

Planning

2021: OTB
2022: TB
2023: start aanleg
2027-2028: indienststelling

Uitvoering

Voor de aanleg van de belangrijkste infrastructurele aanpassingen wordt gestuurd op 2025 (Heerhugowaard) en 2026 (Uitgeest).

Politiek/bestuurlijk

Op 3 maart 2021 is het OTB volgens planning gepubliceerd. De volledige hoogfrequente dienstregeling op de corridor Alkmaar-Amsterdam kan gereden worden als de laatste bouwstap op Amsterdam Centraal gereed is. Deze kan pas worden gerealiseerd na oplevering van het derde perron bij station Amsterdam Zuid. De planning hiervan is mede afhankelijk van de aanleg van het project ZuidasDok en de aanleg van het derde perron bij station Amsterdam Zuid. Over Zuidasdok is eerder gemeld dat de oplevering kan doorschuiven naar 2036. Het komend jaar wordt onderzocht welke tussentijdse verbeteringen voor de reizigers en vervoerders mogelijk zijn op de corridor Alkmaar-Amsterdam.

Financiën

Taakstellend budget €10 mln. (Artikel 17.10.01)

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Indienststelling
MIRT 2022	10	2027-2028
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	0	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	0	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2020	0	0

* Gegevens over vijf jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2020 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2020 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



Gebied **Noordwest-Nederland**
 Onderwerp **Spoorwegen**
 Ministerie **IenW**
 Fase **Aanleg**



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2022** Voor het project zijn diverse aanlegbeschikkingen verleend, waaronder voor Amsterdam Centraal (faseovergang). Hierop is het projectbudget in het MIRT-blad aangepast. Bij het Tracébesluit is ook de planning van het project geactualiseerd. Vanuit het projectbudget Spoorcapaciteit 2030 is € 1,9 mln. toegevoegd voor het toekomstvast aanleggen van de corridor Alkmaar-Amsterdam door het aanleggen van aanvullende seinen.
- 2021** In het afgelopen jaar is een aantal partiële uitvoeringsbesluiten genomen. Daarmee is PHS Amsterdam separaat opgenomen in het MIRT Overzicht (voorheen onderdeel van 'Projecten < 50 mln.').

PHS Amsterdam

Opgave

Station Amsterdam Centraal kent een groeiend aantal reizigers. Amsterdam Centraal ontvangt nu al gemiddeld zo'n 200.000 reizigers per dag. De prognose van de NMCA laat richting 2040 een sterke groei in het aantal reizigers zien. Ook voor het goederenvervoer wordt een groei verwacht. Om deze groei op te vangen, zullen aanpassingen plaatsvinden aan het station en aan de sporen. Daarnaast is vanuit het groeiende aantal treinen bij een hoogfrequent spoorvervoer meer opstelcapaciteit nodig.

Oplossing

Om de beoogde groei mogelijk te kunnen maken zijn diverse aanpassingen aan de infrastructuur nodig:

- De capaciteit van de bestaande (rol)trappen en liften wordt uitgebreid;
- De perrons worden verbreed en verlengd;
- De oostelijke reizigerstunnel wordt vernieuwd en verbreed en met extra (rol)trappen uitgebreid;
- De Westtunnel krijgt een extra lift;
- De sporen en wissels aan de oostkant van het station worden aangepast. Bij de Dijkgracht wordt een ongelijkvloerse kruising aangelegd;
- De stalen spoorbruggen over de Oostertoegang worden vanwege einde levensduur vervangen;
- Aanpassingen voor het reizigers- en goederenvervoer in het Amsterdamse havengebied. Dit betreft met name extra opstelcapaciteit;
- Kleine maatregelen, zoals keervoorzieningen, op andere Amsterdamse stations.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Ruimte bieden aan de groei van het reizigersvervoer, ruimte bieden aan de groei van het goederenvervoer, verbeteren van de deur-tot-deur reistijd, verbeteren van het reisgemak, verbeteren van de betrouwbaarheid en bijdragen aan de economische en ruimtelijke ontwikkeling van Nederland.



Planning

2020: OTB

2021: TB

2021: Start aanleg

2030-2032: Indienstelling*

* Dit betreft circa 90% van de aanleg. Het laatste deel wordt gerealiseerd nadat het derde perron op Amsterdam Zuid in gebruik is genomen.



PHS Amsterdam

(vervolg)

Politiek/bestuurlijk

In juni 2018 is een besluit genomen over de treinenloop van en naar Amsterdam. Daarbij is een richtinggevende keuze gemaakt voor de verder uitwerking van het project. Dit besluit is uitgewerkt in een Tracébesluit PHS Amsterdam Centraal dat in 2021 is vastgesteld.

Uitvoering

ProRail heeft opdracht om het werk uit te voeren. In 2019 is een aanlegbesluit genomen voor de maatregelen in het Amsterdamse havengebied. Na vaststelling van het Tracébesluit is aan ProRail, naast beschikkingen voor kleine maatregelen in het projectgebied, een beschikking verleend voor de aanpassingen rondom Amsterdam Centraal.

Financiën

Taakstellend budget: € 829 mln.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Indienststelling
MIRT 2022	829	2030-2032
MIRT 2021	138	2027-2029
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	691	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	18	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2020	40	20%
2019	10	28

* Gegevens over vijf jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2020 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2020 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2022** De vervoerregio Amsterdam heeft voor de verlenging naar Uithoorn besloten tot een bouwtermijn van vier jaar. Dit houdt in dat het project in 2024 gereed is.
- 2021** De aanleg van het tracédeel in Uithoorn is aanbesteed. Dit deel zal worden afgerond in 2022. De werkzaamheden voor verlenging naar Uithoorn starten na afronding van de ombouw in Amstelveen en Amsterdam.
- 2018** Het project is overgegaan van de planstudie- naar de aanlegfase. De vervoerregio heeft nog in 2016 de aanlegbeschikking ontvangen.
- 2017** Op verzoek van de stadsregio is de doortrekking van de Amstelveenlijn naar Uithoorn toegevoegd aan de scope van het project.
- 2016** In het kader van de besluitvorming Zuidasdok heeft het ministerie van IenW de voorkeursbeslissing van de Stadsregio voor de ombouw van de Amstelveenlijn bevestigd.

Ombouw Amstelveenlijn (hoogwaardige tramverbinding)

Opgave

Om het toekomstige reizigersaanbod te kunnen verwerken en de veiligheid te verbeteren moet de bestaande Amstelveenlijn worden verbeterd.

Oplossing

Tussen de Zuidas en Amstelveen-Zuid wordt de bestaande Amstelveenlijn omgebouwd tot een hoogwaardige tramverbinding die bij de Zuidas aansluit op het bestaande tram- en metronet van Amsterdam en op het spoorwegnet. De ombouw van de Amstelveenlijn draagt bij aan een betere bereikbaarheid van Amstelveen, de Zuidas en de binnenstad van Amsterdam. Ook verbetert de ombouw de verkeersveiligheid van de Amstelveenlijn door de aanleg van ongelijkvloerse kruisingen. De Amstelveenlijn zal worden verlengd naar Uithoorn.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Verbeteren van de deur-tot-deur reistijd, verhogen van de veiligheid, ruimte bieden aan de groei van het reizigersvervoer en bijdragen aan de ruimtelijke en economischeontwikkeling van Nederland.

Planning

2020-2024: Oplevering

Uitvoering

De Vervoerregio Amsterdam is verantwoordelijk voor de uitvoering, de financiering en de exploitatie van het project. De beschikking voor het project is in 2016 verleend. De uitvoering is eind 2018 gestart. In december 2020 is het tracé tussen Amsterdam Zuid en Amstelveen Westwijk, inclusief het emplacement in de Legmeerpolder, in dienst gesteld. In 2024 zal het laatste deel, de verlenging naar Uithoorn, worden opgeleverd.

Financiën

Taakstellendbudget: € 81 mln. (Artikel IF 14.01.03).





Ombouw Amstelveenlijn (hoogwaardige tramverbinding) (vervolg)

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Gereed
MIRT 2022	81	2020-2024
MIRT 2021	81	2020-2022
MIRT 2020	80	2020
MIRT 2019	79	2020
MIRT 2018	78	2020
MIRT 2013	75	2019
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	6	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	6	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2020	54	67%
2019	38	48%
2018	12	15%
2017	12	15%
2016	5	6%

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2020 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2020 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2020** ○ De arbitragezaak is afgerond. De werkzaamheden zijn hervat.
- 2019** ○ De arbitragezaak loopt langer door dan verwacht, waardoor openstelling verder vertraagd wordt naar 2020.
- 2018** ○ Er loopt een arbitragezaak tussen de provincie en de aannemer over tekortkomingen in het ontwerp. Hierdoor ontstaat vertraging.
- 2016** ○ De voortgang van de lopende uitvoeringswerkzaamheden wordt gehinderd door de complexiteit van de ontwerpwerkzaamheden. De oplevering van het werk is voorzien eind 2016/begin 2017.
- 2014** ○ De opdracht tot vernieuwing Wilhelminasluis is in februari 2013 gegund.

De Zaan (Wilhelminasluis)

Opgave

De Zaan is beperkt toegankelijk voor schepen in klasse Va vanwege de te geringe diepgang van de vaarweg en de ontoereikende dimensies van de kunstwerken.

Oplossing

Op basis van de planning en studies van de overeenkomst Vaart in de Zaan wordt de Wilhelminasluis vernieuwd tot een volwaardige klasse Va-schutsluis, en worden de Wilhelminabrug, Beatrixbrug en Zaanbrug vernieuwd. De nieuwe sluis komt op de plaats van de bestaande sluis en zal voldoen aan de wettelijke normen uit de Waterwet. De sluis krijgt een doorvaartbreedte van 14 m, een waterdiepte (tevens drempel-diepte) van 4,70 m en een kolkengte van circa 156 m.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Dit project draagt bij aan een vlotte en efficiënte scheepvaartafwikkeling op de Zaan.

Planning

- 2013: Start aanleg
- 2020: Openstelling sluis
- 2023: Afronding project inclusief bruggen

Politiek/bestuurlijk

De provincie Noord-Holland, de gemeente Zaanstad, het voormalige ministerie van Verkeer en Waterstaat en het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier hebben in oktober 2009 een bestuursovereenkomst gesloten. Hierin zijn de afspraken over de aanleg, de kostenverdeling en de verdeling van eigendom, onderhoud van de vernieuwing van de Wilhelminasluis beschreven. Met de ondertekening van deze overeenkomst Vaart in de Zaan is het project van de planning- en studiefase overgegaan naar de aanlegfase.

Andere voorgenomen en gerealiseerde maatregelen voor verbetering van de bevaarbaarheid van de Zaan behoren niet tot dit project.

De provincie Noord-Holland coördineert de aanleg.





De Zaan (Wilhelminasluis)

(vervolg)

Financiën

Het Rijk verleent voor dit project een subsidie van maximaal € 13 mln. aan de provincie Noord-Holland. Nadere afspraken over het subsidiebedrag en de melding van de voortgang zijn opgenomen in de subsidiebeschikking die het Rijk heeft verleend (Artikel IF 15.03.01).

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Openstelling
MIRT 2022	13	2020
MIRT 2021	13	2020
MIRT 2020	13	2020
MIRT 2019	13	2020
MIRT 2018	13	2020
MIRT 2013	13	2019
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	0	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	0	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2020	10	77%
2019	10	77%
2018	10	77%
2017	10	77%
2016	10	77%

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2020 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2020 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



Lichteren Buitenhaven IJmuiden en Energiehaven

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2022** ○ Eind 2020 is middels een specifieke uitkering € 27,6 mln. overgeheveld naar de regio voor het inrichten van de Energiehaven. Doel van de specifieke uitkering is het saneren van een baggerdepot en de aanleg van een werkhaven die voornamelijk bestemd is voor werkzaamheden in het kader van de energietransitie zoals werkzaamheden voor de aanleg en onderhoud van windparken op zee.
- 2021** ○ Rijk en regio hebben een convenant getekend voor het inrichten van een energiehaven op de locatie van het baggerspeciedepot in de Averijhaven. De marktbenadering voor het verwijderen van baggerspecie uit de Averijhaven is gestart. Na gunning wordt de scope geactualiseerd.
- 2018** ○ De scope van dit project kan mogelijk worden aangepast als gevolg van een lopende herbezuiniging op de toekomstvastе functievervulling van de Averijhaven/slibdepot.
- 2017** ○ Er is vertraging in de planning opgetreden omdat het combineren van de lichterlocatie met nieuwe havenontwikkeling wordt vertraagd door veranderende marktomstandigheden in met name het kolentransport en de staalindustrie.

Opgave

Veel bulkschepen die bestemd zijn voor de haven van Amsterdam worden zo diep afgeladen dat ze vóór het sluiscomplex IJmuiden moeten worden 'gelichter' (gedeeltelijk gelost) om met de juiste diepgang de Noordersluis te kunnen passeren en vervolgens door te varen naar Amsterdam. De lichtervoorziening ligt aan de rand en gedeeltelijk in de vaargeul van en 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 lichter-capaciteit (2 mln. ton kolen per jaar). In de planning en studies 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 de waterbeweging in het gebied (onder andere de stroming), en voor de leefomgeving.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het project draagt bij aan een vlotte doorvaart en de nautische veiligheid.

Planning

N.t.b.





Lichteren Buitenhaven IJmuiden en Energiehaven

(vervolg)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2016** Er is vertraging in de planning opgetreden doordat regionale partijen en het Havenbedrijf Amsterdam zoeken naar mogelijkheden om het verplaatsen van de lichterlocatie te combineren met nieuwe havenontwikkeling.

Politiek/bestuurlijk

In het convenant over het toekomstig gebruik van de Averijhaven in Velsen (1996, 2006) is vastgelegd dat het Rijk zorg zal dragen dat het terrein een voldoende stevige ondergrond biedt om de inrichting van de locatie voor haven- en bedrijfsactiviteiten mogelijk te maken of dat het baggerspeciedepot weer zal worden teruggebracht in de oorspronkelijke staat van Averijhaven. Uit onderzoek is gebleken dat de sanering van het slibdepot door het Rijk goed kan samengaan met de bouw van een veilige lichterlocatie elders in het gebied én kansen biedt voor de ontwikkeling van een projectenhaven, met name bedoeld voor het faciliteren van de bouw en onderhoud van windmolens op zee. Hiertoe is tussen het Rijk, Tata Steel en beoogde consortiumpartners (provincie Noord-Holland, gemeente Velsen en de Havenbedrijven Amsterdam en IJmuiden), een convenant gesloten.

Financiën

Taakstellend budget: € 39 mln., waarvan € 2,2 mln. op Artikel 15.03.02 MF en € 36,6 mln. op Artikel 15.03.01 MF.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Openstelling
MIRT 2022	39	N.t.b.
MIRT 2021	65	N.t.b.
MIRT 2020	65	N.t.b.
MIRT 2019	65	N.t.b.
MIRT 2018	65	N.t.b.
MIRT 2014	65	2017
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	28	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	3	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2020	3,8	10%

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2020 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2020 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2020** In 2018 is de laatste zandwinconcessie uitgegeven voor deeltraject 4.

Verbeteren vaargeul IJsselmeer (Amsterdam-Lemmer)

Opgave

In de vaarroutes naar Oost- en Noord-Nederland voor beroepsvaart in klasse Vb bestaat onvoldoende diepgang.

Oplossing

De oplossing bestaat uit het verdiepen van de vaargeul IJsselmeer zodat die geschikt wordt voor beroepsvaart tot klasse Vb. Het gedeelte Buiten-IJ maakt ook deel uit van het project.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het verruimen van de vaargeul draagt bij aan een vlotte, efficiënte en veilige scheepvaartafwikkeling.

Planning

Deeltraject 1: zandwinconcessie loopt tot 2024
Deeltraject 4: zandwinconcessie loopt tot 2030
Deeltraject 6: zandwinconcessie loopt tot 2025

Politiek/bestuurlijk

Toezeggingen: Nota Transport in Balans (1997).

Uitvoering

Het verdiepen van de vaargeul IJsselmeer wordt via zandwinning door middel van concessies gerealiseerd. Door zandwinning ontstaat een diepe vaargeul waarbij scheepvaart een deel van deze diepte gebruikt: het benodigd nautisch profiel. Er zijn nog restopgaven voor het op orde brengen van het nautisch profiel op de deeltrajecten 1, 4 en 6. Uiteindelijke oplevering van de verruiming van de vaargeul is afhankelijk van snelheid en daadwerkelijk gebruik van de concessie op zandwinning. Het is mogelijk dat het nautisch profiel eerder gerealiseerd is dan de einddata van de concessies.





Verbeteren vaargeul IJsselmeer (Amsterdam-Lemmer)

(vervolg)

Financiën

Taakstellend budget: € 12 mln.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Openstelling
MIRT 2022	12	Afhankelijk van zandwinning (deeltraject 1, 4, 6)
MIRT 2021	12	Afhankelijk van zandwinning (deeltraject 1, 4, 6)
MIRT 2020	12	Afhankelijk van zandwinning (deeltraject 1, 4, 6)
MIRT 2019	12	Afhankelijk van zandwinning (deeltraject 1, 4, 6)
MIRT 2018	12	Afhankelijk van zandwinning (deeltraject 1, 4, 6)
MIRT 2013	13	Voor 2015
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	1	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	0	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2020	12	100%
2019	12	100%
2018	12	100%
2017	12	100%
2016	12	100%

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2020 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2020 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



Gebied **Noordwest-Nederland**
 Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
 Ministerie **IenW**
 Fase **Aanleg**



Zeetoeegang IJmond

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2022** ○ Om de selectieve onttrekking te kunnen realiseren is € 67 mln. extra budget beschikbaar gesteld. Dit i.v.m. de complexiteit van het project, benodigde uitvoeringstijd en extra beheersmaatregelen. De verwachte ingebruikname van de selectieve onttrekking is eind 2024 voorzien.
- 2021** ○ De aanbesteding voor selectieve onttrekking (ter bestrijding van de toename verzilting) is in 2020 gestart.
- 2020** ○ Door vertraging en eerder opgetreden projectrisico's is besloten om € 64 mln. extra budget toe te kennen. De technische oplossing ter bestrijding van de toename verzilting is aan het MIRT-blad toegevoegd.
- 2019** ○ Naar aanleiding van problemen met het oorspronkelijke ontwerp van de deurkassen is het ontwerp aangepast en een herziene planning opgesteld. De beschikbaarheidsdatum verschuift van 31 oktober 2019 naar 25 januari 2022.
- 2017** ○ Het budget is opgehoogd met kosten voor onderhoud vanwege de omzetting van het contract naar DBFM.

Opgave

Om het toenemende aanbod van zeeschepen te kunnen ontvangen en de bereikbaarheid van de haven van Amsterdam te verbeteren, is een betere beschikbaarheid van de huidige Noordersluis noodzakelijk. Vanwege de ouderdom van de Noordersluis moet deze op enig moment worden vervangen. De wens vanuit de regio is om de schut-capaciteit te vergroten en eerdere aanleg van de sluis te realiseren.

Oplossing

Op basis van een convenant uit 2009 is besloten tot start van de planning en studies naar de bouw van een nieuwe, grotere sluis, die versneld wordt aangelegd. Volgens de bestuurlijke afspraak in het convenant en de Voorkeursbeslissing van juni 2012 was het vertrekpunt voor de afmetingen van de nieuwe zeesluis 500 m bij 65 m bij 18 m. De opdracht was om te bezien of 70 m breedte ook mogelijk is binnen het taakstellend budget. Inmiddels wordt gebouwd aan een sluis van 70 m breed. Bij wijzigingen in het sluisencomplex moet ook rekening worden gehouden met de aanpassing van de primaire waterkering conform de Waterwet. Daarnaast wordt gewerkt aan de maatregel selectieve onttrekking. Deze maatregel heeft als doel om verdere verzilting van het Noordzeekanaal als gevolg van de nieuwe sluis tegen te gaan.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Dit project draagt bij aan een de internationale concurrentiekracht van de mainport door een efficiënte scheepvaartafwikkeling.

Planning

2022: Openstelling

Politiek/bestuurlijk

In 2009 heeft de toenmalig minister van Verkeer en Waterstaat met de provincie Noord-Holland en de gemeente Amsterdam een convenant getekend met de intentie de toegankelijkheid van het Noordzeekanaal te optimaliseren.



Er is afgesproken dat de gemeente Velsen en de provincie Noord-Holland hun medewerking verlenen bij het doorlopen van de benodigde ruimtelijke procedures en milieuvergunningen. De minister van Infrastructuur en Milieu heeft in juni 2012 een Voorkeursbeslissing genomen waarmee de scope van de sluis en het financiële kader (inclusief het omgaan met de versnellingskosten) is vastgesteld. De convenantpartners hebben eind 2014 een go-beslissing genomen. Eind 2014 is het Provinciaal Inpassingsplan (PIP), dat de basis biedt voor de Projectbeslissing, onherroepelijk geworden. Deze beslissing is met het Uitvoeringsbesluit in 2015 genomen.



Zeetoeegang IJmond

(vervolg)

Uitvoering

Op basis van een Publiek-Private Comparator (PPC) is geconcludeerd dat publiek-private samenwerking (PPS) met een DBFM-contract een geschikte contractvorm is. Op basis van de Voorkeursbeslissing is invulling gegeven aan het PIP en het daarbij behorende milieueffect-rapport. In 2015 is gestart met voorbereidende werkzaamheden. In 2016 is de bouw van de nieuwe sluis gestart. In 2018 is gebleken dat het oorspronkelijke ontwerp van het consortium niet maakbaar is. Rijkswaterstaat heeft het nieuwe ontwerp en de bijbehorende planning onafhankelijk laten toetsen. Op basis hiervan is besloten de beschikbaarheidsdatum te verschuiven van 31 oktober 2019 naar 25 januari 2022.

Financiën

Het totale budget is € 1.057 mln. Dit is exclusief de bijdrage van de provincie Noord-Holland en de gemeente Amsterdam. Het huidige budget is het resultaat van de DBFM-conversie en is dus voor aanleg, onderhoud (Artikel IF 15.04.01).

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Openstelling
MIRT 2022	1.057	2022
MIRT 2021	1.038	2022
MIRT 2020	1.021	2022
MIRT 2019	940	2022
MIRT 2018	927	2019
MIRT 2016	660	2019
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	475	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	108	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2020	118	10%
2019	95	9%
2018	77	8%
2017	69	7%

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2020 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2020 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



Afsluitdijk

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2022** ○ De ontwerpen van de nieuwe en bestaande spuisluisen zijn aangepast om deze objecten bestand te maken tegen bepaalde combinaties van waterstanden en golfhoogtes, waar in het oorspronkelijke ontwerp nog geen rekening mee was gehouden. De uitvoeringsplanning van het project wordt hierdoor aangepast. Eerste beeld is dat de eindoplevering van de vernieuwde Afsluitdijk wijzigt naar 2025.
- 2018** ○ Het taakstellend budget is opgehoogd met kosten voor meerjarig onderhoud en financieringskosten van het project.
- 2017** ○ Het budget is met € 17 mln. verhoogd met bijdragen door regionale partijen voor het realiseren van regionale ambities. Voor het vergroten van de verkeersveiligheid van de A7 en het aanleggen van verzorgingsplaatsen is budget (€ 19,5 mln.) vanuit het Infrastructuurfonds beschikbaar gesteld. De voorbereiding van dit Design, Build, Finance and Maintain (DBFM)-contract kost meer tijd dan voorzien, waardoor de start van de aanbesteding later is dan voorzien. De oplevering blijft gepland in 2022.

Opgave

Bij de tweede Landelijke Rapportage Toetsing van de primaire waterkeringen (2006) is gebleken dat de Afsluitdijk niet meer voldoet aan de wettelijke eisen voor waterveiligheid. Daarnaast is vergroting van de waterafvoercapaciteit nodig, omdat het steeds vaker en in sterkere mate onmogelijk wordt om het peil van het IJsselmeer voldoende te beheersen. Dit als gevolg van de stijgende zeespiegel en hogere piekafvoeren van de rivieren. Het project Afsluitdijk garandeert tot ten minste 2050 de veiligheidseis van 1:10.000 per jaar (eerste stap van de aanpak tot 2100) en het kunnen handhaven van de huidige peildynamiek op het IJsselmeer.

Oplossing

De scope van het project bestaat uit:

- Het versterken van het dijklichaam volgens het principe van een overslagbestendige dijk, met een groene uitstraling (vegetatie);
- Het versterken van de bestaande spui- en schutsluisen Den Oever en Kornwerderzand;
- Het (gefaseerd) vergroten van de afvoercapaciteit van het bestaande spuicomplex Den Oever.

Binnen het project is veel aandacht voor duurzaamheid. De Afsluitdijk wordt bekleed met 75.000 nieuw ontworpen duurzame betonblokken. Door de bijzondere vorm van de blokken is minder beton nodig dan eerder gebruikt materiaal. Dat zorgt voor 56% minder CO₂-uitstoot. De nieuwe gemalen bij Den Oever zijn energiezuinig. De energie die nodig is, wordt opgewekt met 2,7 hectare zonnepanelen bij Den Oever.

Bijdrage aan oplossing beleidsdoelstelling

De versterking van de Afsluitdijk en de vergroting van de waterafvoercapaciteit dragen bij aan de bescherming tegen hoogwater.

Planning

Voorzien wordt dat de Afsluitdijk in 2025 weer aan de normen voor waterveiligheid en doelen voor waterbeheer voldoet.



Politiek/bestuurlijk

In 2011 is met de Structuurvisie Toekomst Afsluitdijk de Voorkeursbeslissing vastgesteld voor de waterveiligheid. Het gaat om maatregelen om de dijk en de kunstwerken op orde te brengen en er wordt ruimte geboden aan de ontwikkeling van regionale ambities voor duurzaamheid, natuur, recreatie en toerisme. Tegelijkertijd hebben het Rijk en de decentrale overheden in een bestuursovereenkomst afspraken gemaakt over de samenwerking bij de aanleg van de regionale ambities. In augustus 2012 is de Voorkeursbeslissing genomen voor het vergroten van de afvoercapaciteit. In februari 2016 heeft de minister het definitieve Rijksinpassingsplan gepubliceerd.



Afsluitdijk

(vervolg)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2016** ○ Vanwege een actualisatie in de planning is de oplevering voorzien in 2022. Het budget voor het project Afsluitdijk is overgeheveld naar de aanlegfase.
- 2015** ○ In 2014 zijn de projecten Versterking Afsluitdijk en Extra Spuicapaciteit in de begroting samengevoegd.

Uitvoering

Rijkswaterstaat is begin 2012 gestart met de planning en studies. De projectopdracht omvat het opleveren van een projectbeslissing en de voorbereiding van de aanleg. Het DBFM-contract is in 2018 gegund. In 2018 is de combinatie Levvel gestart met de aanleg.

Financiën

Taakstellend budget: € 1.795 mln. (inclusief bijdragen derden (€ 17 mln.) en onderhoud). Bij voorjaarsnota 2021 is het taakstellend budget van het project opgehoogd met een bedrag van in totaal € 120 mln. Deze budgetophoging hangt samen met afspraken tussen Rijkswaterstaat en de opdrachtnemer over de vergoeding van een deel van de kosten door extra werkzaamheden samenhangend met ontwerpwijzigingen en met de herijking van de risicoreservering binnen het projectbudget. Voor projecten met een DBFM-contract wordt het budget ten tijde van de gunning opgehoogd vanuit de middelen voor onderhoud. Bij de Afsluitdijk is dit gebeurd in MIRT 2019.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Openstelling
MIRT 2022	1.785	2025
MIRT 2021	1.621	2022
MIRT 2020	1.613	2022
MIRT 2019	1.571	2022
MIRT 2018	921	2022
MIRT 2016	831	2022
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	954	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	131	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2020	115	6%
2019	51	3%
2018	30	2%
2017	10	1%
2016	5	1%

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2020 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2020 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



Dijkversterking Marken

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2022** ○ Eind 2020 is het Projectplan Waterwet vastgesteld waarmee de planning- en studiefase is afgerond en het project verder gaat met de voorbereiding aanleg.
- 2021** ○ De planning is met een aantal jaar vertraagd door onder meer de uitspraak met betrekking tot de PAS en nieuwe inzichten die volgen uit de planning en studies.
- 2020** ○ De planning en de daarin genoemde mijlpalen zijn aangepast naar aanleiding van een andere manier van plannen.
- 2019** ○ Toepassing van gewijzigde ontwerpvoorschriften leidt tot een andere oplossing voor de Westkade. Afronding van de planning en studies en start van de aanleg zijn in de tijd opgeschoven.
- 2018** ○ De Pilot Meerlaagsveiligheid Marken is afgerond. De naam van het project is gewijzigd van Pilot Meerlaagsveiligheid Marken naar Dijkversterking Marken. Ook is de opgave hierop aangepast.

Opgave

De waterveiligheid op Marken voldoet niet aan de huidige eisen. Een deel van de dijk heeft stabiliteitsproblemen of is te laag. Bovendien is de steenbekleding van de dijk op een aantal plaatsen ingezakt of ligt deze los. Daarom is gezocht naar een bij Marken passende oplossing ter verbetering van de waterveiligheid.

Oplossing

Na uitvoering van de pilot Meerlaagsveiligheid Marken is besloten tot versterking van de Westkade en de Zuidkade van Marken. Er is sprake van een stabiliteits- en een hoogteopgave. De Westkade en de Zuidkade worden buitenwaarts versterkt.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Na de dijkversterking is de waterveiligheid op Marken in overeenstemming met de wettelijke eisen voor waterveiligheid.

Planning

2023: Start aanleg
2025-2027: Openstelling
2026-2028: Oplevering

Betrokken partijen

De planning en studies is uitgevoerd door Rijkswaterstaat. Het bevoegd gezag is de provincie Noord-Holland. In de planning en studies is nauw samengewerkt met de gemeente Waterland en het hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier. De overdracht van de kering van het Rijk aan het hoogheemraadschap na afronding van de aanleg van de dijkversterking is nog onderwerp van gesprek.





Dijkversterking Marken

(vervolg)

Financiën

Het taakstellend budget is (binnen het Hoogwaterbeschermingsprogramma) € 58 mln. (Artikel DF 1.02.01).

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Openstelling
MIRT 2022	58	2025-2027
MIRT 2021	56	2025-2027
MIRT 2020	50	2023
MIRT 2019	49	2023
MIRT 2018	48	2022
MIRT 2017	48	2022
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	10	
Cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBO) in mln. €	4	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2020	6	12%
2019	6	12%
2018	5	10%
2017	3	6%

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2020 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2020 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2022** ○ Eind 2020 is besloten tot de ontwikkeling van twee extra eilanden voor de Marker Wadden, de zogenaamde 'verlengde fase 1 Marker Wadden', waarvoor de aanleg in 2021 is gestart als aanvulling op de eerste fase Marker Wadden. Oplevering is in 2023 voorzien.
- 2021** ○ In 2020 is de uitvoering van het project Trintelzand B (ecologische maatregelen Markermeer) gestart en gereedgekomen als onderdeel van het project Houtribdijk.
- 2020** ○ De minister heeft in het najaar van 2018 de Voorkeursbeslissing voor het project Ecologische Maatregelen Markermeer genomen.
- 2018** ○ De planning en studies van het project Hoornse Hop is stopgezet. Het project is doorgestart als verkenning onder de naam Project Ecologische Maatregelen Markermeer (EMM). Het budget van project EMM is verlaagd na loskoppeling van de KRW-opgaven (€ 6 mln.). Hierdoor is het resterend aanlegbudget circa € 9 mln. Het Rijk heeft een extra bijdrage van € 7 mln. aan het project Marker Wadden gegeven.

Markermeer-IJmeer

Opgave

De ecologische kwaliteit van het Markermeer en het IJmeer is in de jaren 90 van de vorige eeuw fors achteruitgegaan. De doelen uit Natura 2000 en de Kaderrichtlijn Water worden niet bereikt. De ambitie is om de kwaliteit te verbeteren voor natuur, recreatie en landschap. In de Rijksstructuurvisie Amsterdam-Almere-Markermeer (RRAAM) is een Toekomstbestendig Ecologisch Systeem (TBES) geschetst. Het TBES gaat uit van een gefaseerde aanpak van natuurmaatregelen en ruimtelijke ontwikkelingen.

Oplossing

Het onderzoeksprogramma Natuurlijker Markermeer-IJmeer is eind 2015 opgeleverd.

Ecologische Maatregelen Markermeer (aanleg)

Een van de maatregelen om in het Markermeer-IJmeer een Toekomstbestendig Ecologisch Systeem (TBES) te creëren, was de Luwtmaatregel Hoornse Hop. De partijen die samen de Luwtmaatregel Hoornse Hop financierden (de ministeries van Infrastructuur en Milieu en van Economische Zaken en de provincies Noord-Holland en Flevoland), hebben in 2016 besloten om te stoppen met de planning- en studiesfase. Dit nadat was gebleken dat de luwtmaatregelen niet de verwachte effecten zouden opleveren. Begin 2017 is een verkenning gestart naar alternatieve manieren om een bijdrage te leveren aan de ecologische doelstellingen voor het Markermeer-IJmeer. De minister heeft in 2018 de Voorkeursbeslissing genomen voor de ecologische maatregelen Markermeer. Deze beslissing houdt in dat er wordt geïnvesteerd in maatregelen langs de Noord-Hollandse Kust en in Trintelzand B.

Eerste fase Marker Wadden (aanleg)

In dit project wordt – gefaseerd in de tijd – met behulp van slib uit het Markermeer een moerasland aangelegd met een bijbehorend onderwaterlandschap. Dit levert een bijdrage aan de ecologische kwaliteit van het gebied en aan de verbetering van watergebonden recreatie en economische ontwikkeling. In mei 2016 zijn de eerste delen



van de Marker Wadden boven water zichtbaar geworden. Begin 2017 is opdracht gegeven voor de ontwikkeling van extra eilanden die horen bij het ontwerp voor de Eerste Fase van Marker Wadden. In het najaar van 2018 is een deel van de Marker Wadden al opgeleverd. In september 2018 is het eerste, grote eiland opgegaan voor publiek. Eind 2020 is de eerste fase Marker Wadden gerealiseerd.



Markermeer-IJmeer

(vervolg)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2017** ○ Het budget is opgehoogd met € 6 mln. als gevolg van het combineren met een maatregel uit de Kaderrichtlijn Water (KRW). De aanleg van Luwtmaatregelen Hoornse Hop gaat niet door. Afhankelijk van de uitkomsten van de verkenning naar alternatieve maatregelen kunnen vanaf 2018 verdere stappen worden gezet (planning- en studiefase, aanleg).
- 2016** ○ Het project Marker Wadden is een jaar vertraagd.

Verlengde fase 1 Marker Wadden (aanleg)

In november 2020 is besloten om de eerste fase van de Marker Wadden uit te breiden en extra eilanden te realiseren, de zgn. 'verlengde fase 1 Marker Wadden'. Deze verlengde fase 1 maakt onderdeel uit van de tweede tranche van de Programmatische Aanpak Grote Wateren (PAGW), zie kamerstuk 27625-523. Met de verlengde eerste fase worden twee extra eilanden bij de Marker Wadden gerealiseerd. De oppervlakte van de Marker Wadden groeit hiermee van ca. 900 ha naar ca. 1.200 ha. De verlengde fase 1 Marker Wadden wordt uitgevoerd in 2021-2023.

Bijdrage aan oplossing beleidsdoelstelling

De projecten dragen bij aan de verbetering van de waterkwaliteit en de toekomstbestendigheid van het Markermeer-IJmeer, waarin hoogwaardige natuur samengaat met een krachtige economie. Daarnaast wordt de toepassing van slimme (preventieve) maatregelen en projecten onder andere ter verbetering van Nederlandse water-expertise gestimuleerd.

Planning

2020: Eerste fase Marker Wadden gereed
 2020: Trintelzand B gereed
 2022: Oplevering laatste maatregel Noord-Hollandse kust Markermeer
 2023: Verlengde fase 1 Marker Wadden gereed

Financiën

Ecologische Maatregelen Markermeer:
 Totaal voorbereiding: € 1 mln.
 Totaal aanleg: € 9 mln., bestaande uit een rijksbijdrage (€ 6 mln.) en bijdragen van de provincies Noord-Holland en Flevoland (elk € 1,5 mln.) (Artikel DF 2.02.02).

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Openstelling
MIRT 2022	10	2021-2022
MIRT 2021	10	2021-2022
MIRT 2020	10	2021-2022
MIRT 2019	11	2021-2022
MIRT 2018	17	2021-2022
MIRT 2015	8	2021-2022
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	2	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	1	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2020	8	80%
2019	1	10%
2018	1	10%
2017	1	9%

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2020 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2020 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



Markermeer-IJmeer

(vervolg)

Marker Wadden, eerste fase:

Financiering door ministerie van EZK (€ 19 mln.), ministerie van IenW (€ 18 mln.), Postcodeloterij (€ 15 mln.), provincie Flevoland (€ 6,5 mln.), provincie Noord-Holland (€ 4 mln.), bedrijfsleven (€ 1 mln.) en Natuurmonumenten (€ 7,5 mln.).

Marker Wadden, verlengde fase 1:

Financiering door ministerie van IenW en LNV vanuit ze tranche PAGW (€ 10 mln.), provincie Flevoland (€ 1 mln.) en Natuurmonumenten (€ 1 mln.).

Een bedrag van € 5,796 mln. is in 2021 overgeheveld van het ministerie van IenW naar het ministerie van Landbouw Natuur en Voedselkwaliteit. Het ministerie van LNV draagt zorg voor storting in het groenfonds.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Openstelling
MIRT 2022	37	2020
MIRT 2021	37	2020
MIRT 2020	37	2020
MIRT 2019	38	2020
MIRT 2018	37	2020
MIRT 2015	30	2020
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	7	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	0	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2020	37	100%
2019	37	100%
2018	37	100%
2017	36	94%

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2020 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2020 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Waterveiligheid**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2022** ○ De Reevesluis is in 2021 opengesteld.
- 2019** ○ Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Reevesluis

Opgave

Het project Reevesluis is onderdeel van IJsseldelta fase 2. Het doel van het project is bijdragen aan het behalen van een waterstanddaling van minimaal 41 centimeter bij Zwolle (bij kilometer 979 van de IJssel) om te voldoen aan de doelstelling van de Planologische Kernbeslissing (PKB) Ruimte voor de Rivier.

Oplossing

Er worden een schutsluis, geschikt voor schepen met CEMT-klasse IVa, een spuisluis met spuioppervlak van 40 m² en een vismigratiemogelijkheid aangelegd. Daarnaast zit in de scope van dit perceel het verwijderen van de oude IJsseldijk, nadat alle overige fase 2projectdelen gereed zijn.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Met de verschillende maatregelen wordt een waterstanddaling van minimaal 41 centimeter bij Zwolle behaald. Hierdoor wordt het gebied rondom Zwolle beschermd tegen overstroming en wordt voldaan aan de doelstelling van de Planologische Kernbeslissing (PKB) Ruimte voor de Rivier.

Daarnaast is er bij het ontwerp en de bouw van de Reevesluis zoveel mogelijk gekozen voor duurzame maatregelen. Met het verwijderen van de oude IJsseldijk wordt het totale gebied in verbinding gebracht met de IJssel.

Planning

- 2021: Oplevering Reevesluiscomplex
- 2022: Openstelling IJsseldelta gebied door het verwijderen van de oude IJsseldijk

Politiek/bestuurlijk

De minister is begin 2016 op verzoek van de regio akkoord gegaan met de voorbereiding van de versnelling van IJsseldelta fase 2, omdat besparingen te behalen zijn door direct aansluiten op fase 1.





Reevesluis

(vervolg)

Uitvoering

In november 2017 is gestart met aanleg van de Reevesluis, deze werkzaamheden zijn in 2021 afgerond waarmee de Reevesluis is opgesteld. Alleen het verwijderen van de oude IJsseldijk resteert nog.

Financiën

Het taakstellende budget voor de Reevesluis bedraagt € 95 mln. inclusief € 2 mln. reservering voor duurzaamheid en energieneutraliteit van de sluis.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Openstelling
MIRT 2022	95	2021
MIRT 2021	95	2021-2022
MIRT 2020	95	2021
MIRT 2019	94	2021
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	1	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	3	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2020	85	89%
2019	75	79%
2018	39	41%
2017	21	22%

* Gegevens over vijf jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2020 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2020 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



Zuidwest-Nederland

- › Gebiedsopgave
- › Projectenkaart
- › Projectenoverzicht
- › Project- en programmabladen

Zuidwest-Nederland

De MIRT-regio Zuidwest-Nederland is met de provincies Zuid-Holland en Zeeland veelzijdig en divers.

Zuid-Holland heeft met de Metropoolregio Rotterdam Den Haag een hoge bevolkingsdichtheid en is sterk verstedelijkt. Zuid-Holland huisvest de haven van Rotterdam en grote internationale bedrijven waarmee de internationale concurrentiekracht van deze regio wordt bepaald. Daarbij staan de glastuinbouw in de Greenports, een sterk midden- en kleinbedrijf, de maakindustrie, universiteiten en kennisinstellingen hoog aangeschreven. Deze regio levert daarmee een belangrijke bijdrage aan de Nederlandse economie.

Zeeland is met haar natuurlijke ligging in de Zuidwestelijke Delta, karakteristieke dorpen, natuurlijke kustlijn, polders en natuur dunner bevolkt. Met de haven North Sea Port (Vlissingen, Terneuzen en Gent) beschikt Zeeland over een sterk zeehavencomplex met goede achterlandverbindingen. Daarbij zorgt de kustzone in deze regio in de eerste plaats voor een natuurlijke verdediging tegen overstromingen en levert het toerisme een belangrijke economische bijdrage. De Zuidwestelijke Delta is dankzij de Deltawerken één van de meest veilige delta's ter wereld. Het is een uniek gebied dat voor de uitdaging staat om het evenwicht tussen veiligheid, economie, zoetwatervoorziening en ecologie goed te bewaken.



Zuidwest-Nederland

Mobiliteit in Zuidwest-Nederland

In de Zuidelijke Randstad is capaciteitsuitbreiding noodzakelijk om op (spoor)wegen knelpunten op te lossen, een optimale bereikbaarheid en de groei van de steden op te vangen en dit zoveel mogelijk duurzaam te faciliteren. Om in de Zuidelijke Randstad de enorme verstedelijkingsopgave met 200.000-230.000 nieuwe woningen in 2030 te kunnen realiseren is een schaa sprong in het openbaar vervoer noodzakelijk. Het gaat dan om de ontwikkeling van een samenhangend (Citysprinterachtig) vervoersysteem met verbeteringen op verschillende (bestaande) ov-knooppunten en uitbreiding van de capaciteit op de spoorverbinding, de zogenaamde Oude Lijn, tussen Leiden en Dordrecht.

Deze verbinding wordt zodanig fundamenteel verbeterd dat er in de toekomst elke vijf minuten een trein rijdt en er 80 - 100% meer reizigers vervoerd worden. Ook worden bestaande stations verbeterd en nieuwe stations aangelegd als versnellers van stedelijke groei.

Naast de mobiliteitstransitie in de steden hebben de energietransitie in de steden en de havens, de overgang naar een circulaire economie, een duurzame leefomgeving en het verbeteren van de verkeersveiligheid een enorme impact op de ontwikkeling van de mobiliteit in Zuidwest-Nederland. Zo wordt in Zuid-Holland nagedacht over het ontwikkelen van regionale bouw- en energie hubs voor het versnellen en verduurzamen van bouwopgaven en het leveren van duurzame energie. Dat kan leiden tot winst in het bouwtempo en minder transportbewegingen en daarmee tot minder uitstoot van CO₂, stikstof en fijnstof.

In Zeeland werken Rijk en regiopartijen samen met stakeholders uit het bedrijfsleven, onderwijs en overheden om duurzame, innovatieve mobiliteitsvormen verder te ontwikkelen. Zeeland is hiermee de regio om innovatieve mobiliteitsconcepten in een meer dunbevolkt gebied met landsgrensoverschrijdende verbindingen uit te testen. In Zuidwest neemt het belang van een goede goederenvervoercorridor en het versterken van de samenwerking tussen de zeehavens inclusief grensoverschrijdende verbindingen toe. Bij de havens gaat het

vervolgens om het borgen van de goede balans tussen de ontwikkeling van de havens, woningbouw en leefomgevingskwaliteit. Hiervoor is naast de Rotterdamse haven ook het North Sea Port District aangewezen als NOVI-gebied waarbij de grote opgaven worden opgepakt in nauwe samenwerking met Vlaanderen.

Aanpak

In de Zuidelijke Randstad wordt programmatisch gewerkt aan integrale ontwikkeling van mobiliteit en verstedelijking door nauwe samenwerking tussen Rijk, regionale overheden (provincie en gemeenten), en vervoerders. Zo werken partijen in het CID-Binckhorst in Den Haag aan het mogelijk maken van verstedelijking, het oplossen van ov- en wegnelpunten en het bevorderen van gezamenlijke ov- en fietsambities.

Met de uitstekende ligging van de havens van Rotterdam en North Sea Port aan internationale goederenvervoercorridors liggen er kansen om de bereikbaarheid via het water, multimodaal én grensoverschrijdend op te pakken. Kern is ook hier om met regionale en internationale partners samen te werken om de ontbrekende schakels, zoals het goederenspoor Gent-Terneuzen, in de vervoersystemen op te lossen en opgaven in energietransitie en leefbaarheidsvraagstukken gereed te maken voor de toekomst.

De aanpak van wateropgaven wordt geborgd in het Deltaprogramma, waarvan het doel is Nederland te beschermen tegen overstromingen, te zorgen voor voldoende zoetwater en de inrichting van het land klimaatbestendig te maken. Een goede samenwerking in de Zuidwestelijke Delta is ook noodzakelijk bij de aanpak van de gevolgen van klimaatverandering voor de waterveiligheid, zoetwaterbeschikbaarheid, regionale economie, ecologie en het landschap.



Zuidwest-Nederland **Projectenkaart**

MIRT Onderzoek

1. Corridor Rotterdam–Antwerpen (CRA)

Verkenning

2. A15 Papendrecht-Gorinchem
3. CID Binckhorst (valt onder MoVe programma)
4. Oeververbindingen Rotterdam (valt onder MoVe programma)

Planning en studies

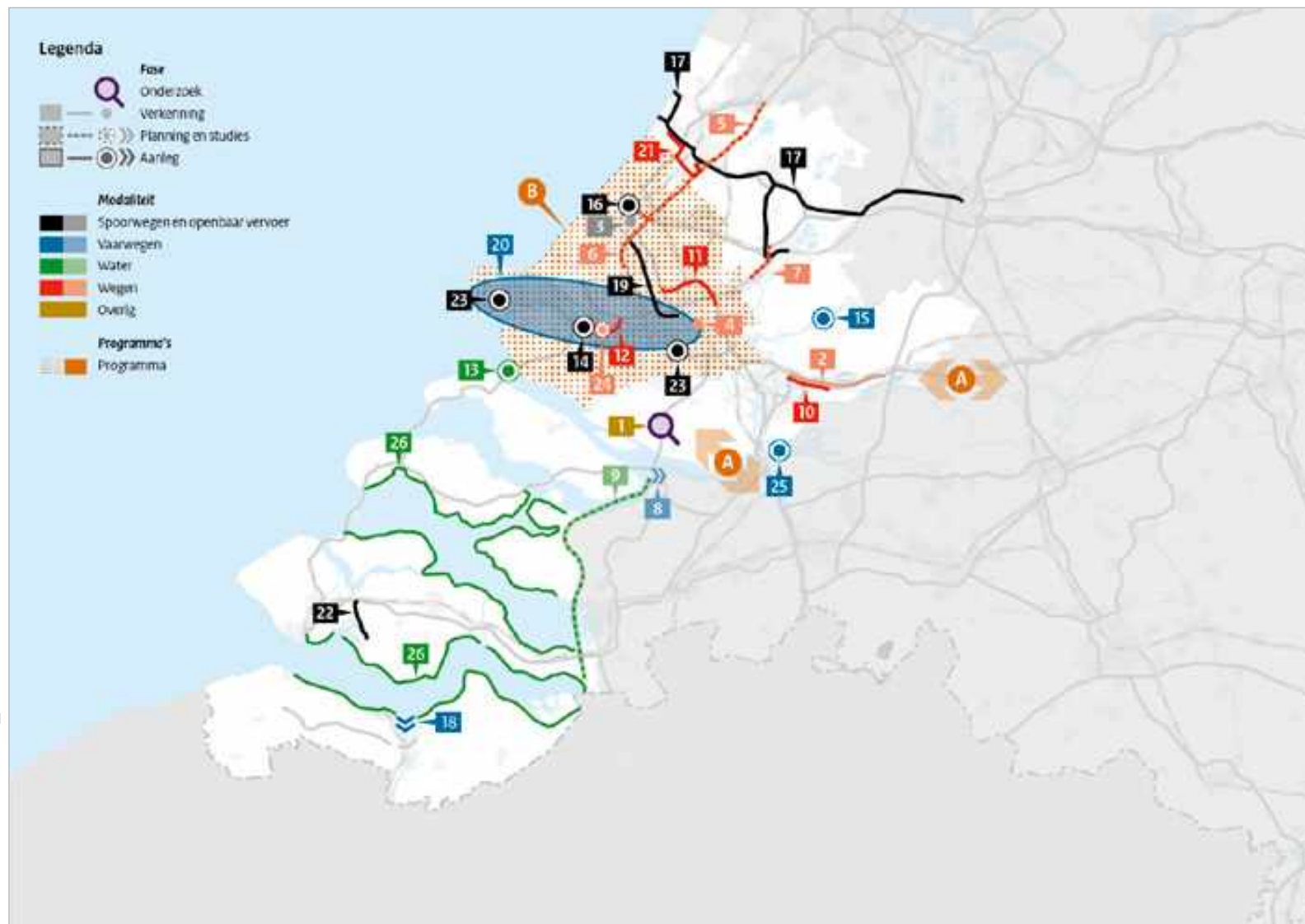
5. A4 Burgerveen-N14
6. A4 Haaglanden-N14
7. A20 Nieuwerkerk aan den IJssel-Gouda
8. Capaciteit Volkeraksluizen
9. Getij Grevelingen

Aanleg

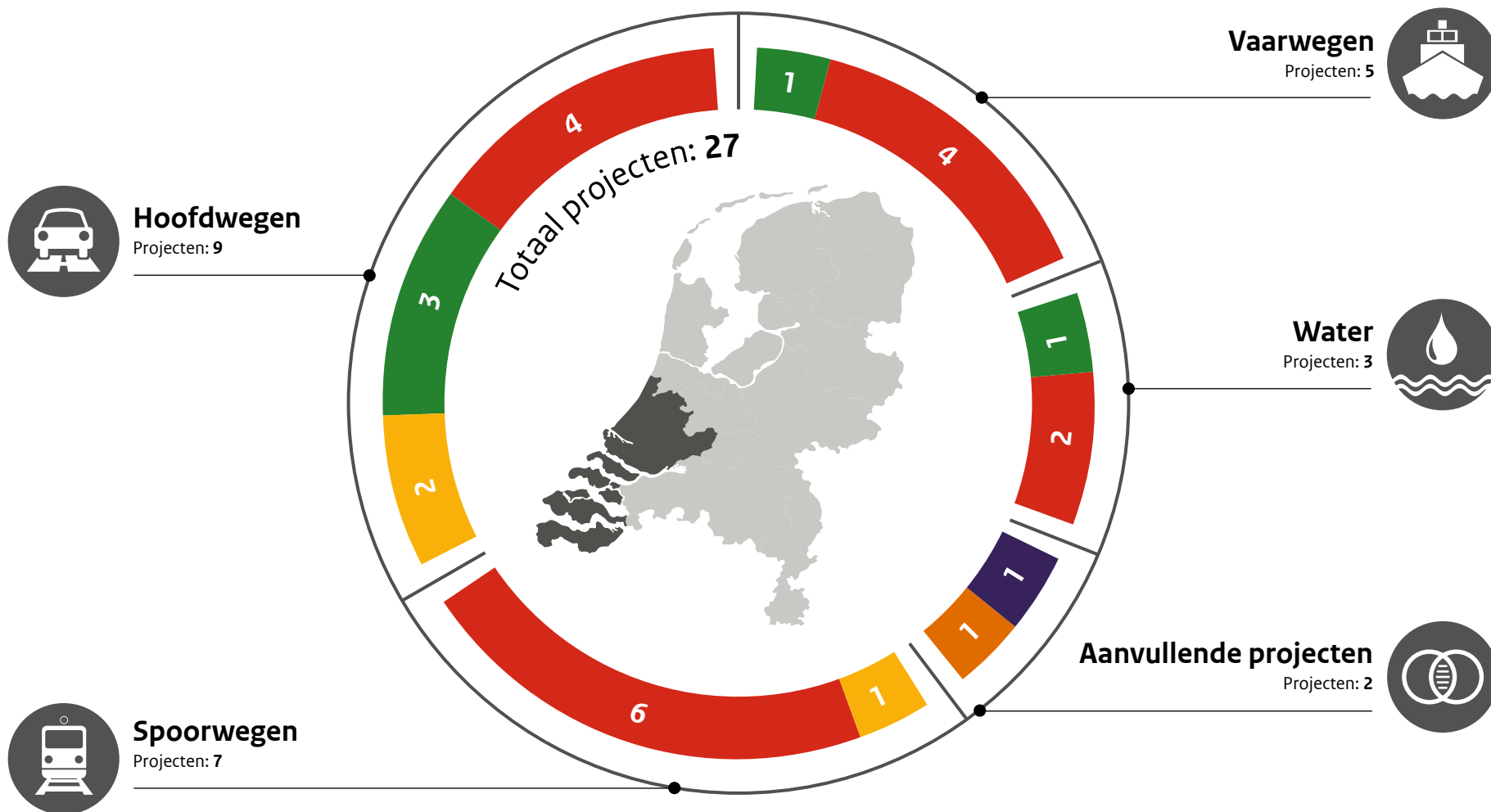
10. A15 Papendrecht-Sliedrecht
11. A16 Rotterdam
12. A24 Blankenburgverbinding
13. Besluit beheer Haringvlietsluizen
14. Calandbrug (Theemswegtrace)
15. Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Beneden-Lek
16. Emplacement Den Haag Centraal
17. HOV-Net Zuid-Holland Noord
18. Nieuwe sluis Terneuzen
19. PHS Rijswijk Rotterdam
20. Project Mainportontwikkeling Rotterdam
21. Rijnlandroute
22. Sloelijn + Geluidsmaatregelen Zeeuwse Lijn
23. Spooransluitingen Tweede Maasvlakte
24. Tijdelijke tolheffing A24 Blankenburgverbinding
25. Verkeerssituatie Splitsing Hollandsch Diep-Dordtsche Kil
26. Vooroeververdediging en Herstel Steenbekledingen Oosterschelde en Westerschelde

Programma's

- A** Programma Goederencorridor Oost en Zuidoost
- B** Programma MoVe Bereikbaarheid Rotterdam-Den Haag



Zuidwest-Nederland **Projectenoverzicht**





Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2021** De Verkenning CID Binckhorst is overgegaan in een MIRT Verkenning. De Preverkenning Schaalsprong Metropolaan OV en Verstedelijking (MOVV) is afgerond.
- 2020** De Preverkenningen Oeververbindingen Rotterdam en CID Binckhorst zijn overgegaan in MIRT Verkenningen, de Adaptieve Ontwikkelstrategie Metropolaan OV en Verstedelijking is afgerond.
- 2019** Het eerste programmajaar is afgerond met een set aan afspraken in BO MIRT.
- 2018** Het gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma is van start gegaan.
- 2017** De kwartiermakersfase is afgerond en de gecombineerde analyse- en oplossingsrichting-fase is gestart.

Programma MoVe

Bereikbaarheid Rotterdam-Den Haag

Aanleiding en doel

Uit de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) van 2015 is gebleken dat op termijn bereikbaarheidsknelpunten zullen optreden in de regio Rotterdam-Den Haag, zelfs in het lage economische groeiscenario. Ook na aanleg van drie nieuwe verbindingen in het gebied: A4 Delft-Schiedam, A16 Rotterdam, de A24 Blankenburgverbinding en Programma Hoogfrequent Spoorcorridor Den Haag-Rotterdam-Breda. Het MIRT Onderzoek is afgerond in de zomer van 2017, de kwartiermakersfase van de programma-aanpak in voorjaar 2018. Het programma werkt volgens de nieuwe aanpak, waarin bereikbaarheidsopgaven, waar dit relevant is, worden opgepakt in samenhang met de ruimtelijke opgaven in het gebied en met duurzaamheid. Hierover worden wederkerige afspraken gemaakt waarin stedelijke verdichting, vergroting van de agglomeratiekracht en versterking van de bereikbaarheid hand in hand gaan. Er wordt breed gekeken naar mogelijke oplossingen (niet alleen naar infrastructuur), en naar mogelijkheden voor Rijk, regio en bedrijfsleven om hierbij op te trekken in een gelijkwaardige samenwerking. Projecten worden niet alleen beoordeeld op hun bijdrage aan de bereikbaarheid, maar ook aan economische versterking (agglomeratiekracht), aantrekkelijke leefomgeving en kansen voor mensen. Rijks- en regionale belangen worden daarbij samengebracht.

Opbouw van het programma

Het programma MoVe (Mobiliteit en Verstedelijking) is door een besluit in het BO MIRT van 15 maart 2018 gestart. Onderdeel van het programma zijn de MIRT Verkenningen Oeververbindingen regio Rotterdam en CID-Binckhorst. Verder wordt er gewerkt aan twee gebiedsuitwerkingen: Aanpak Bereikbaarheid Voorne-Putten en Haven Rotterdam, en Greenport 3.0 Westland. In 2020 is de Preverkenning Schaalsprong Metropolaan OV en Verstedelijking afgerond. In 2021 wordt dit verder uitgewerkt in een voorstel voor startbesluit MIRT Verkenning Infrastructuur en Knooppunten Oude Lijn; financieringsvoorstellen voor vergroting van de capaciteit van de RandstadRail; en een langetermijn-ontwikkelperspectief voor drie OV-corridors Leiden-Zoetermeer, Zoetermeer-Rotterdam en Koningscorridor.



Voor het voorstel Schaalsprong MOVV is € 1 mld. gereserveerd in het Nationaal Groeifonds.

Daarnaast worden onderzoeken verricht naar bouwlogistieke hubs in relatie tot de regionale bouwopgave en zero-emissie-zones, en naar de logistieke relaties tussen de mainport en de greenport. In 2021 wordt gestart met het ontwerpen van een integrale netwerkstrategie, die naast OV ook automobilititeit en fiets omvat, en verbonden wordt met de verstedelijkingsopgave.



Programma MoVe

Bereikbaarheid Rotterdam-Den Haag

(vervolg)

Betrokken partijen

MoVe is een samenwerking tussen het Rijk, de provincie Zuid-Holland, de metropoolregio Den Haag-Rotterdam en de gemeenten Rotterdam en Den Haag. In verschillende projecten wordt samengewerkt met o.a. vervoerders (NS, HTM, RET), netwerkbeheerders (RWS, ProRail) en voor het uitvoeren van het Verstedelijkingsakkoord Zuidelijke Randstad met de Verstedelijkingsalliantie (acht gemeenten langs Oude Lijn en Zoetermeer).

MIRT-projecten onder dit programma

Onder dit programma lopen de MIRT Verkenning Oeververbindingen Rotterdam en de MIRT Verkenning CID Binckhorst.

De ambities MoVe zijn vertaald in de volgende strategische en operationele doelen:

- Binnenstedelijke verdichting woningbouw: langs de Oude Lijn (hoofdspoor Leiden-Dordrecht) en regionale corridors van Hoogwaardig OV (Den Haag-Zoetermeer, Den Haag-Rotterdam, metro Rotterdam, Zoetermeer-Leiden, Zoetermeer-Rotterdam) wordt de woningbouw geconcentreerd om het gebruik van OV te versterken en de groei van het autoverkeer te mitigeren.
- Schaalsprong Metropolitaan OV: in samenhang met bovengenoemde verdichting wordt het OV stapsgewijs naar een hoger plan getild: frequenter, betrouwbaarder, meer kwaliteit, met goede stationslocaties waar andere modaliteiten aanlanden à la S-Bahn; daarmee neemt de catchment area van het OV toe.
- Gezonde mobiliteit: woon-werklocaties worden beter verbonden door binnen- en interstedelijke wandel- en fietsroutes te versterken en fietsvoorzieningen op HOV-knopen te verbeteren.

- Ketenintegratie en mobiliteitstransitie: de doorstroming op de wegen wordt beter door slimmer gebruik van bestaande capaciteit door (auto)mobiliteit duurzamer en slimmer te maken, de integratie van modaliteiten te verbeteren en de autodruk in de binnensteden te verminderen (middels parkeerbeleid).
- Efficiëntere logistiek: de logistieke relaties binnen de regio - zowel tussen mainport en greenports, als bouw- en stadslogistiek - worden versterkt zonder navenante druk op de wegen, door modal shift, slimme distributie, nieuwe technologieën en gedragsverandering.



Oeververbindingen Rotterdam

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2021** ○ In het BO MIRT van november 2019 is de startbeslissing genomen.
- 2020** ○ Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Opgave

In het BO MIRT van november 2018 is besloten de verkenning te starten. Dit naar aanleiding van de resultaten van de in dat jaar uitgevoerde pre-verkenningfase.

Er zijn vijf projectdoelstellingen vastgesteld:

- Oplossen NMCA-knelpunt A16 Van Brienenoordcorridor;
- Oplossen NMCA-knelpunten stedelijk ov;
- Verstedelijking in relatie tot vergroten agglomeratiekracht;
- Vergroten stedelijke leefkwaliteit;
- Vergroten van kansen voor mensen (bereikbaarheid banen verbeteren).

Oplossing

Uit het MIRT Onderzoek bereikbaarheid Rotterdam Den Haag en de pre-verkenningfase oeververbindingen Rotterdam is gebleken dat een breed pakket aan (infrastructurele) maatregelen, waaronder een nieuwe multimodale oeververbinding over de Nieuwe Maas, positieve effecten heeft op de genoemde doelstellingen.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Een uitbreiding van de (capaciteit van) oeververbindingen draagt bij aan het verbeteren van bereikbaarheid, het versterken van de ruimtelijk-economische structuur, het verbeteren van de aantrekkelijkheid van het leefmilieu en het vergroten van sociaaleconomische kansen van mensen in de regio.

Planning

2022: Voorkeursbeslissing

In het BO MIRT van november 2019 is de Startbeslissing genomen op basis van een eenduidig bestuurlijke voorkeur voor het zoekgebied voor de nieuwe oeververbinding: Feyenoord-Kralingen. Het streven is om (eind) 2022 de Voorkeursbeslissing te nemen.





Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Verkenning**



Oeververbindingen Rotterdam

(vervolg)

Programma
MoVe



Betrokken partijen

Bij deze MIRT Verkenning zijn vier opdrachtgevers, te weten: gemeente Rotterdam, provincie Zuid-Holland, MRDH en het ministerie van IenW. Het ministerie van IenW is aangesloten in de rol van potentiële subsidieverstrekker voor infrastructurele ingrepen in het regionaal/ lokaal ov alsmede als verantwoordelijke voor eventuele ingrepen aan het Hoofdspoorwegennet (station Stadionpark) en aan het hoofdwegennet (A16-Van Brienoordcorridor).

File Top 50

Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van enkele NMCA-knelpunten binnenstedelijk ov (tram en metro Rotterdam) en NMCA-knelpunt 5 en 7 uit de File Top 50.

Financiën

Bij de start van de verkenning hebben Rijk en regio afgesproken dat €200 miljoen ter beschikking staat voor oplossingen die bijdragen aan het aanpakken van het NMCA-knelpunt A16 Van Brienoordcorridor. Op basis van de eindresultaten van de MIRT-verkenning en de voorgenomen Voorkeursbeslissing zullen de bijdragen van Rijk en regio worden bepaald.





CID-Binckhorst

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2022 Project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Opgave

In het BO MIRT van november 2020 is besloten tot deze MIRT Verkenning naar mogelijke mobiliteitsmaatregelen om de bereikbaarheid van het Central Innovation District-Binckhorst te verbeteren, in het licht van de ontwikkelambities ten aanzien van woningbouw en arbeidsvoorzieningen.

De Verkenning richt zich op drie samenhangende centrale opgaven:

- mogelijk maken van de verstedelijking en het versterken van de economische kracht van de (inter)nationale toplocaties CID en Binckhorst, door in iedere ontwikkelfase een passende duurzame mobiliteit aan te bieden;
- voorkomen, verminderen en/of oplossen van NMCA-knelpunten in het (regionaal) ov en het voorkomen van extra belasting op het hoofdwegennet;
- bijdragen aan het realiseren van gezamenlijke ov- en fietsambities.

De lange doorlooptijd van de gebiedsontwikkeling CID-Binckhorst (meer dan 20 jaar) maakt een adaptieve aanpak noodzakelijk. Daarbij worden de mobiliteitsmaatregelen gefaseerd uitgevoerd, in aansluiting op de feitelijke ontwikkeling van de verstedelijking. De keuzes voor de doorontwikkeling van het mobiliteitssysteem worden afgestemd op de stand van zaken van de gebiedsontwikkeling en ontwikkelingen in de omgeving.

Als eerste stap wordt in de periode tot 2023 een no regret-pakket uitgevoerd dat bestaat uit een aantal voorbereidende maatregelen om het gebruik van de fiets en ov te stimuleren.

Oplossing

De bereikbaarheid van CID-Binckhorst vraagt om pakketten van samenhangende maatregelen voor de verschillende modaliteiten. Deze samenhangende pakketten van mobiliteitsmaatregelen bestaan uit:

1. smart mobility
2. langzaam verkeer
3. ruimtegebruik
4. kwaliteitsverhoging openbaar vervoer
5. hoogwaardig openbaar vervoer (HOV)



Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het project levert een bijdrage aan het voorkomen, verminderen en/of oplossen van NMCA-knelpunten in het (regionaal) ov en het voorkomen van extra belasting op het hoofdwegennet. Daarnaast draagt het bij aan de verstedelijkingsopgave van de regio.

Planning

In het BO MIRT van november 2020 is de Startbeslissing genomen. De Nota van Antwoord in het kader van de terinzagelegging van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau is begin maart 2021 vastgesteld. Het streven is om in het BO MIRT najaar 2021 te komen tot een gedragen bestuurlijke voorkeur, waarna de Voorkeursbeslissing in het najaar van 2022 kan worden genomen.



Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Verkenning**



CID-Binckhorst

(vervolg)

Programma
MoVe



Betrokken partijen

Deze MIRT Verkenning heeft zes opdrachtgevers, te weten: gemeente Den Haag, gemeente Leidschendam-Voorburg, provincie Zuid-Holland, Metropoolregio Rotterdam-Den Haag (MRDH), het ministerie van BZK en het ministerie van IenW.

Financiën

Rijk en regio hebben voor de MIRT Verkenning CID-Binckhorst gezamenlijk € 150 mln. gereserveerd (zicht op 75 procent bekostiging). Het Rijk reserveert daartoe € 50 mln. (incl. btw) en de regio € 100 mln. Daarnaast bedragen de kosten van het no regret-pakket € 137,7 mln.





Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2022** ○ In het BO MIRT 2020 is een MIRT Onderzoek naar de integrale goederenvervoeraanpak Corridor Zuid afgesproken. Corridor Zuid omvat het gebied CRA. Er is afgesproken dat aan de hand van het MIRT Onderzoek bevestigd wordt in hoeverre onderdelen van de CRA-aanpak die zich richten op het benutten van kansen voor goederenvervoer en logistiek meegenomen kunnen worden in een integrale corridor aanpak Zuid. Dit zullen in ieder geval niet de grotere infraprojecten uit de CRA zijn; behandeling van die infraprojecten is voorgehouden aan de landsdelige MIRT-tafels.
- 2018** ○ Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Corridor Rotterdam-Antwerpen (CRA)

Aanleiding en doel

Tijdens het BO MIRT in het najaar van 2016 is afgesproken dat Rijk en regio een MIRT Onderzoek starten op de corridor Rotterdam-Antwerpen naar de ontwikkelkansen op het gebied van (ruimtelijke) economie, duurzaamheid, innovatie, de verschillende modaliteiten (rail, weg, water, buis) en de wisselwerking daartussen. In het BO MIRT 2018 is voor de Corridor Rotterdam-Antwerpen (CRA) afgesproken dat er voor vier thema's plannen van aanpak worden opgesteld. Het gaat om de thema's Binnenvaart, Buisleidingen, Betrouwbare Netwerken en Samenwerking binnen de Eurodelta.

Planning

Het thema Binnenvaart kent een plan van aanpak. Vanuit de geleverde scan is het meest prominente vraagstuk de modal shift. Er wordt gekeken of er kan worden aangesloten bij het landelijke traject van de goederenvervoeragenda. De harde infrastructuur in relatie tot binnenvaart, zoals sluizen, is in andere trajecten belegd. Voor de overige thema's Buisleidingen, Betrouwbare netwerken en Samenwerking binnen de Eurodelta zijn nog geen plannen van aanpak beschikbaar. In juli 2019 heeft het Rijk in de Goederenvervoeragenda een onderzoek naar de haalbaarheid van een integrale aanpak van de corridor Amsterdam-Rotterdam-Antwerpen (Corridor Zuid) aangekondigd. De uitkomsten van dit onderzoek zullen bij de verdere uitwerking van de nog resterende plannen van aanpak worden meegenomen. Het MIRT Onderzoek Corridor Zuid zal in september worden afgerond. Besluitvorming op grond van dat onderzoek vindt plaats bij het BO MIRT 2021.

Betrokken partijen

De betrokken partijen zijn de provincies Zuid-Holland (trekker), Zeeland en Noord-Brabant, Rijkswaterstaat, de ministeries van EZK, BZK, IenW, de Vlaamse overheid, de Stadsregio Antwerpen, de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag, de regio's Drechtsteden, Hoeksche Waard, West-Brabant en Voorne-Putten, en de BAR-gemeenten (Barendrecht, Albrandswaard, Ridderkerk).





A15 Papendrecht-Gorinchem

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2022** In het BO MIRT van najaar 2020 is het beschikbare budget opgehoogd met € 375 mln.
- 2020** In het BO MIRT van najaar 2018 zijn afspraken gemaakt over een korte-termijnmaatregelpakket voor de A15.
- 2019** Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Opgave

In de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) 2017 komt het tracé Papendrecht-Gorinchem naar voren als een belangrijk knelpunt dat hoge economische verlieskosten kent bij zowel een laag als een hoog groeiscenario. Het tracé vervult een cruciale rol in de doorstroming op de as Rotterdam-Duitsland en voor de bereikbaarheid in de regio. Het toenemende verkeersaanbod betekent dat de bereikbaarheid van economisch belangrijke locaties steeds verder onder druk komt te staan.

Oplossing

In de verkenning worden meerdere alternatieven onderzocht, waaronder oplossingen waarbij er geen of minimale infrastructurele maatregelen worden genomen, zoals smart mobility. Een van de oplossingsrichtingen voor de lange termijn is een capaciteitsuitbreiding op de A15 tussen Sliedrecht-West en Gorinchem. De MIRT Verkenning moet antwoord geven op de vraag welke oplossing of combinatie van oplossingen het effectiefst is. In de keuze voor deze alternatieven is tevens rekening gehouden met de motie-Dijkstra waarin gevraagd wordt om breed te kijken naar oplossingen voor wegenknel punten waarvoor geen procedures nodig zijn.

In aanvulling hierop is in het BO MIRT van najaar 2018 afgesproken dat over de periode 2019-2022 een korte-termijnmaatregelpakket voor de A15 wordt uitgevoerd, waaronder ook maatregelen voor het traject Papendrecht-Gorinchem. Het gaat hierbij onder andere om maatregelen ten behoeve van de inzet van bergers op strategische plekken, kleine infrastructurele maatregelen, gecoördineerd verkeersmanagement en spitsmijdingen. De uitwerking van de maatregelen zal aansluiten bij de verschillende initiatieven die reeds lopen, waaronder: de kortetermijn-fileaanpak, hinderbeperkende maatregelen bij MIRT-projecten en Slim en Duurzaam.



Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Dit project draagt bij aan de doorstroming en de betrouwbaarheid op de A15 op het traject Papendrecht-Gorinchem. Dit traject is van belang voor de Ruimtelijk Economische Ontwikkel Strategie (REOS), die inzet op het versterken van de agglomeratiekracht van Nederland. Het vervult een cruciale rol in de doorstroming op de as Rotterdam-Duitsland en voor de bereikbaarheid van Rotterdam en Rivierenland.

Planning

2022: Voorkeursbeslissing
2024: Ontwerptracébesluit
2025: Tracébesluit



Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Verkenning**



A15 Papendrecht-Gorinchem

(vervolg)

Betrokken partijen

De provincie Zuid-Holland, Havenbedrijf Rotterdam, aanliggende gemeenten en andere bestuurlijke organen zijn bij het project betrokken.

File Top 50

Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 14, 20, 27 en 29 uit de File Top 50.

Financiën

Er is in totaal € 734 mln. gereserveerd voor de verbreding van de A15 tussen Papendrecht en Gorinchem (MF Artikel 11.01). Dit is inclusief een bijdrage van € 30 mln. door de provincie Zuid-Holland. In het BO MIRT van najaar 2020 is het beschikbare budget met € 375 mln. opgehoogd. Dit was noodzakelijk nadat op basis van nieuwe inzichten bleek dat er ingrijpendere maatregelen noodzakelijk zijn aan bestaande kunstwerken en het wegdek dan eerder verondersteld.





Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2021** Vanwege een gedeeltelijke uitbreiding van de A4 tussen Zoeterwoude-Rijndijk en Hoogmade met twee rijstroken per rijrichting is de Tracéwetprocedure uitgebreid met een Structuurvisie. Nadat medio 2020 de Structuurvisie is gepubliceerd is de planning en studies gestart.
- 2020** Eind 2018 is het budget met € 80 mln. verhoogd, bestemd voor de aanleg van een nieuw Ringvaartaquaduct in zuidelijke richting met vier rijstroken.
- 2019** Dit project is nieuw opgenomen in het MIRT.

A4 Burgerveen-N14

Opgave

Naar aanleiding van de hoge notering van de A4 bij Leiden in de File Top 50 en de motie van de leden Visser en Hoogland (TK 34300 A, nr. 75) is verkeerskundig onderzoek verricht naar de effecten van het toevoegen van extra capaciteit op de hoofdrijbaan van de A4 tussen Knooppunt Burgerveen en de N14. Uit het verkeersonderzoek kan worden geconcludeerd dat het aantal voertuigverliesuren kan worden verminderd door een extra rijstrook op de hoofdrijbaan toe te voegen tussen Knooppunt Burgerveen en de N14 in beide richtingen.

Oplossing

Tijdens de verkenningsfase is de capaciteitsuitbreiding van de A4 nader onderzocht. Uit de verkeersstudie is gebleken dat de uitwisseling met het omliggende onderliggend wegennet, onder meer via de parallelstructuur, nog niet goed genoeg functioneert. Daarom is in de verkenning ook gekeken naar de noodzaak van het nemen van infrastructurele maatregelen bij de verdiepte ligging ter hoogte van de N11. Dit geldt ook rond de aansluitingen. Om die reden is de aansluiting A4/N11 aan de scope van het project toegevoegd. In de verkenningsfase is een aantal verkeersveiligheidsknelpunten geïdentificeerd, welke bijdragen aan de verminderde doorstroming. Deze knelpunten worden in de planning en studies nader beschouwd. Tevens is besloten om een nieuw Ringvaartaquaduct in zuidelijke richting te realiseren op de plek van het bestaande aquaduct, en het wegvak tussen Zoeterwoude-Rijndijk en Hoogmade met twee rijstroken in beide richtingen te verbreden. De rest van het tracé tussen Knooppunt Burgerveen en de N14 kent een uitbreiding met één rijstrook per rijrichting. Ook worden maatregelen op het gebied van verkeersmanagement en smart mobility beschouwd.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Dit project levert een bijdrage aan de bereikbaarheid van (diverse economisch belangrijke locaties in) de Randstad, vermindert de economische schade als gevolg van files op dit traject en draagt het bij aan het verbeteren van de verkeersveiligheid.



Planning

- 2020: Voorkeursbeslissing (Structuurvisie)
- 2022: Ontwerptracébesluit
- 2023: Tracébesluit
- 2026: Start aanleg
- 2029: Openstelling



A4 Burgerveen-N14

(vervolg)

Politiek/bestuurlijk

Het ministerie van IenW, de provincies Zuid-Holland en Noord-Holland en de aan het traject liggende gemeenten, Hoogheemraadschap Rijnland en ProRail zijn de betrokken partijen. Behalve deze overheden zijn ook verschillende stakeholders uit de regio en omwonenden betrokken. Nadat medio 2020 de Structuurvisie is gepubliceerd is de planning en studie gestart.

File Top 50

Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 24 en 41 uit de File Top 50.

Financiën

Voor de problematiek op de A4 tussen Knooppunt Burgerveen en de N14 is in totaal € 236 mln. gereserveerd. Het aanvankelijke budget van € 50 mln. is verhoogd met € 120 mln. extra rijksbijdrage, bestemd voor de aanleg van een nieuw Ringvaartaquaduct in zuidelijke richting met vier rijstroken op de plaats van het huidige aquaduct. Voor de aanleg van de verbreding is € 61 mln. extra rijksbijdrage toegevoegd. Op basis van een meer specifieke raming is het budget geactualiseerd en geïndexeerd.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Openstelling
MIRT 2022	236	2029-2031
MIRT 2021	231	
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	6	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	6	

* Gegevens over vijf jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.



A4 Haaglanden-N14

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2022** Zoals gemeld in de MIRT-brief van 9 juni 2021 (Kamerstuk 35 570 A, nr. 62) is dit één van de projecten die vertraging oploopt in afwachting van het onderzoek naar de maximale rekenafstand t.a.v. stikstofuitstoot. Op dit moment is er nog geen duidelijkheid te geven over de omvang van deze vertraging en het effect op de mijlpalen van dit project
- 2021** Het Ontwerptracébesluit van de A4 Haaglanden-N14 is in het voorjaar van 2020 vastgesteld.
- 2019** Ter voorbereiding van het Tracébesluit zijn de uitgangspunten van de Rijksstructuurvisie (A4 Poorten en Inprikkers) uit 2012 gevalideerd.
- 2018** De planning en studies A4 Passage Den Haag (inclusief de werkzaamheden aan de N14) is gestart.

Opgave

Uit een aantal studies is gebleken dat er in de regio Haaglanden na 2020 bereikbaarheidsknelpunten bestaan. Deze vragen om een integrale aanpak. In de MIRT Verkenning die is uitgevoerd, is de afwikkeling van het verkeer op de A4 op het traject Harnaschknoop-Ypenburg-Prins Clausplein-Leidschendam gezien in samenhang met het functioneren van de toeleidende wegen en het onderliggend (stedelijk) wegennet, de ruimtelijke opgaven en het openbaar vervoer. Het studiegebied betrof globaal gezien de gemeentegrenzen binnen het voormalig Stadsgewest Haaglanden. In 2012 is de Rijksstructuurvisie (A4 Passage Den Haag en Poorten en Inprikkers) vastgesteld en is een bestuurlijk akkoord gesloten over de aanpassingen aan de A4 ter hoogte van Den Haag en enkele toeleidende wegen. Het project A4 Haaglanden-N14 is onderdeel van deze Rijksstructuurvisie en betreft de aanleg van de rijksonderdelen.

Uit de validiteitstoets bij de planning en studies bleek dat de scope ten opzichte van de uitgangspunten van 2012 bijstelling behoeft. De belangrijkste wijzigingen zijn de voorgenomen uitbreiding van de scope aan de zuidkant tot aan de Ketheltunnel en de vernieuwing/aanpassing van een aantal kunstwerken, waaronder de spoorviaducten bij Rijswijk en Leidschendam-Voorburg.

Oplossing

Deze planning en studies betreft de nadere uitwerking van de werkzaamheden aan de A4 (onder meer het toevoegen van een extra rijstrook op grote delen van het tracé en een parallelstructuur voor doorgaand verkeer met 2x2 rijstroken bij Den Haag) en de N14 (aanpassen van twee kruisingen in Leidschendam-Voorburg).

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Dit project draagt bij aan de bereikbaarheid van de regio, waarbij ook de ruimtelijk-economische ontwikkeling van de regio is betrokken.

Planning

N.t.b.



Politiek/bestuurlijk

Het ministerie van IenW voert de maatregelen aan de A4 en de N14 uit. Deze maatregelen zijn onderdeel van het bestuurlijk akkoord bij de Rijksstructuurvisie met de provincie Zuid-Holland en het voormalig stadsgewest Haaglanden (opgegaan in Metropoolregio Rotterdam Den Haag.) Als gevolg van de zuidelijke uitbreiding van de scope zijn ook de betreffende gemeenten (Midden-Delfland, Schiedam, Vlaardingen en Delft) betrokken. Ook de hoogheemraadschappen van Rijnland en Delfland zijn betrokken. ProRail is betrokken als onderdeel van de projectorganisatie voor de vernieuwing van de genoemde spoorviaducten. Behalve deze (semi)overheden zijn ook verschillende stakeholders uit de regio en omwonenden betrokken.



A4 Haaglanden-N14

(vervolg)

File Top 50

Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van knelpunt 3, 6, 44 en 48 uit de File Top 50.

Financiën

Het Rijk heeft € 692 mln. gereserveerd (prijspeil 2021) (Artikel MF 12.03.02). Het MIRT-budget van € 467 mln. is in 2019 verhoogd met een extra rijksbijdrage van € 145 mln., voornamelijk ten behoeve van de vervanging van de spoorviaducten. Aanvullend is in 2020 € 56 mln. extra rijksbijdrage toegevoegd vanuit de budgetten voor Beheer & Onderhoud en Vervanging, omdat in het kader van dit project werkzaamheden op dit gebied worden uitgevoerd, zoals vervanging van [geluidsscherm.en](#), verlichting en DVM-systemen en aanbrengen van nieuw asfalt over het gehele traject

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Openstelling
MIRT 2022	692	n.t.b.
MIRT 2021	676	2026-2028
MIRT 2020	467	2026-2028
MIRT 2019	460	2026-2028
MIRT 2018	453	2026-2028
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	239	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	45	

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2022** De aanbesteding voor de ingenieursdiensten is succesvol afgerond en de MIRT-planning en studie is gestart. Binnen de opdracht wordt tevens de voorbereiding voor de aanleg uitgewerkt. Op basis van de planning en studie wordt de projectplanning geactualiseerd.
- 2021** Het budget is aangepast conform de kostenraming behorend bij de Voorkeursbeslissing. Het project is vertraagd omdat er geen inschrijvingen van ingenieursdiensten zijn binnengekomen voor de MIRT-planning en studies. Na consultatie van de markt wordt op korte termijn een nieuwe aanbestedingsprocedure gestart.
- 2020** De Voorkeursbeslissing is op 11 maart 2019 vastgesteld met een taakstellend budget van € 124 mln. en € 6 mln. voor aanvullende bereikbaarheidsmaatregelen. In de planning- en studiefase zal met name verder onderzoek moeten plaatsvinden naar de bodemgesteldheid in het gebied en de gevolgen daarvan voor de werkzaamheden.
- 2017** Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

A20 Nieuwerkerk a/d IJssel-Knooppunt Gouwe

Opgave

De A20 Nieuwerkerk aan den IJssel-Knooppunt Gouwe vervult een cruciale rol in de bereikbaarheid van Rotterdam (Haven), Greenport Westland-Oostland en Greenport Boskoop. Door het toenemende verkeersaanbod komt de bereikbaarheid van deze economisch belangrijke locaties steeds verder onder druk te staan. De A20 Nieuwerkerk aan den IJssel-Gouda kent flinke problemen met de doorstroming en de verkeersveiligheid. Op nationaal niveau is dit wegvak een grote bottleneck in de doorstroming tussen Rotterdam en Utrecht. De opgave is de verkeersdoorstroming en verkeersveiligheid duurzaam te verbeteren.

Oplossing

De oplossing ligt in de uitbreiding van de wegcapaciteit (verbreding van 2x2 naar 2x3 rijstroken) en overige aanvullende maatregelen om de bereikbaarheid te verbeteren.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het project draagt bij aan het verkorten van de reistijd en het vergroten van de betrouwbaarheid van de reistijd op de A20 en een deel van de A12 tussen Rotterdam en Gouda.

Planning

- 2023: Ontwerptracébesluit
- 2024: Tracébesluit (inclusief voorbereiding van de aanleg)
- 2025-2028: Aanleg

Politiek/bestuurlijk

De MIRT-planning en studies wordt uitgevoerd door Rijkswaterstaat in nauwe samenwerking met de bestuurlijke partners uit de regio.

File Top 50

Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 4 en 11 uit de File Top 50.





A20 Nieuwerkerk a/d IJssel-Knooppunt Gouwe

(vervolg)

Uitvoering

De aanleg vindt plaats in de periode 2025-2028, openstelling is voorzien in de periode 2028-2030.

Financiën

Het taakstellend budget voor dit project is € 132 mln. en € 6 mln. voor aanvullende bereikbaarheidsmaatregelen.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Openstelling
MIRT 2022	138	2028-2030
MIRT 2021	135	2026-2028
MIRT 2020	180	2026-2028
MIRT 2019	178	
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	40	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	9	

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2020** ○ De quick wins zijn in 2017 gerealiseerd. Het budget is nu aangepast.
- 2016** ○ Het budget is verlaagd met € 2 mln. door lagere kosten van de quick wins. De doorlooptijd van opdrachtverlening, aanbesteding en uitvoering wordt langer ingeschat dan voorzien. Zo is de aanpassing van de bestaande bediening en besturing van de sluisen complex van aard.
- 2014** ○ Dit project is na de voorkeursbeslissing overgegaan van verkenning naar planning en studies.

Capaciteit Volkeraksluizen

Opgave

De Volkeraksluizen vormen het drukste en grootste sluisencomplex van Europa. Ze vormen de schakel in de hoofdtransportassen die Rotterdam met de Scheldehavens verbinden, en de Scheldehavens met het Duitse achterland. In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) zijn de Volkeraksluizen aangemerkt als potentieel capaciteitsknelpunt voor de scheepvaart. Er is geen alternatieve route op de Rijn-Schelde-corridor; alle binnenvaartschepen passeren de Volkeraksluizen.

Oplossing

In april 2013 heeft de minister van IenM een Voorkeursbeslissing genomen. Deze beslissing bestaat uit quick wins om de wachttijd op korte termijn te verminderen (in het voorjaar van 2013 is de planning en studies hiervan gestart), monitoring van de ontwikkeling van de wachttijden, en een extra scheepvaartkolk voor de beroepsvaart als dat nodig is op basis van de wachttijden (naar verwachting tussen 2020 en 2030).

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het verkorten van de wachttijden draagt bij aan een veilige, vlotte en efficiënte doorvaart voor het scheepvaartverkeer.

Planning

2017: Openstelling (quick wins)

2025-2027: Openstelling vierde sluisenkolk, afhankelijk van de ontwikkeling van de wachttijden

Politiek/bestuurlijk

De quick wins zijn in 2017 gerealiseerd.

Financiën

Taakstellend budget vierde sluisenkolk: € 157 mln., Artikel MF 15.03.02.



Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Openstelling
MIRT 2022	157	2025-2027
MIRT 2021	154	2025-2027
MIRT 2020	151	2024-2026
MIRT 2019	154	2024-2026
MIRT 2018	154	2024-2026
MIRT 2014	157	2024-2026
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	0	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	6	

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2022** In februari heeft een expertteam advies uitgebracht over de scope van de planning- en studiefase. De ministers van IenW en LNV nemen na overleg met de regionale partners hierover naar verwachting een besluit in september.
- 2021** Rijk en regio brengen samen 9,5 mln. euro extra voor het taakstellend budget bijeen. De planning- en studiefase kan nu gestart worden.
- 2019** In maart 2018 hebben de ministers van IenW en LNV bekend gemaakt dat het Rijk vanuit de enveloppe Natuur- en waterkwaliteit € 75 mln. extra beschikbaar stelt voor een doorlaatmiddel in de Brouwersdam. Vanwege de achteruitgang van natuur- en waterkwaliteit, en de Europese en nationale afspraken om voor verbetering te zorgen, heeft de Grevelingen hoge prioriteit voor beide ministers. Samen met eerder gereserveerde budgetten bij het Rijk en regionale partijen is er daarmee voldoende budget beschikbaar voor aanleg van het doorlaatmiddel ten behoeve van de Grevelingen.

Getij Grevelingen

Opgave

Door de uitvoering van de Deltawerken is de Grevelingen een geïsoleerd bekken geworden. De getijdendynamiek is weggefallen. Hierdoor neemt het risico op zuurstofloosheid toe. Dit proces gaat nog steeds door en is schadelijk voor de natuur en de kansen voor schelpdiervisserij, recreatie en toerisme. De centrale opgave voor de Grevelingen is dan ook het verbeteren van de waterkwaliteit voor (onderwater)natuur en als basis voor de ontwikkeling van het gebied.

Oplossing

Samen met regio en stakeholders is gewerkt aan een ontwikkel-perspectief voor de Grevelingen dat bestaat uit het terugbrengen van beperkt getij door een doorlaatmiddel te maken in de Brouwersdam. Dat biedt mogelijk ook kansen voor regio en markt voor de opwekking van getijdenenergie.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het terugbrengen van beperkt getij op de Grevelingen zorgt voor een structurele verbetering van de waterkwaliteit en de (onderwater) natuur.

Planning

Het Rijk en regionale partijen hebben in 2020 de verkenningsfase afgerond, onder meer door het actualiseren van kennis over de brede effecten van het doorlaatmiddel en de kansen voor initiatieven zoals een getijdencentrale. De betrokken ministers hebben in 2020 na overleg met de regionale partijen de formele Voorkeursbeslissing genomen. In eerdere MIRT Overzichten stond in dit blad ook het Volkerak-Zoommeer genoemd. In het kader van tranche 2 van de Programmatische Aanpak Grote Wateren is najaar 2019 afgewogen dat er geen middelen beschikbaar zijn voor het weer zout maken van het Volkerak-Zoommeer. Omdat dit projectblad alleen nog betrekking heeft op de voortgang van het MIRT-project Getij Grevelingen is vanaf het MIRT Overzicht 2022 de naam van dit projectblad omgezet in Getij Grevelingen.



De aanleg van het project Getij Grevelingen zal naar verwachting starten in het jaar 2026, en gereed zijn rond 2028.

Betrokken partijen

Vanuit het Rijk werken de ministeries van IenW en LNV samen aan het project Getij Grevelingen. Het ministerie van EZK heeft contact met regionale partijen over het initiatief voor een getijdencentrale in de Brouwersdam. Op regionaal niveau werken provincies, gemeenten en Staatsbosbeheer mee aan dit project en wordt regelmatig overleg gevoerd met stakeholders zoals landbouworganisaties, vertegenwoordigers van recreatie en toerisme, visstandbeheercommissies, natuurbeheer- en milieuorganisaties en het Natuur- en recreatieschap De Grevelingen.



Getij Grevelingen

(vervolg)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2016** In juli 2016 is de Tweede Kamer per brief geïnformeerd over de financiële stand van zaken en heeft de Tweede Kamer een motie aangenomen met het verzoek om voor het Wetgevingsoverleg Water geïnformeerd te worden over een gefaseerde aanpak en mogelijke financieringsconstructies. In december 2016 is een aanvullende brief over de financiële opgave en het ontwikkelperspectief voor de Grevelingen aan de Tweede Kamer verstuurd.
- 2015** Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Politiek bestuurlijk

Het project maakt deel uit van de Programmatische Aanpak Grote Wateren (PAGW) als een van de koploperprojecten. Het achterliggende doel is om meer dynamiek in de Zuidwestelijke Delta te brengen. Daartoe wordt breed bestuurlijk samengewerkt.

Financiën

Taakstellend budget aanleg: € 149 mln. (inclusief bijdragen derden € 25 mln.). Het projectbudget van het project Getij Grevelingen is op dit moment voor € 102 mln. opgenomen in de planning en studies en verkenningen op artikel 7 van het Deltafonds. Op het Deltafonds zijn daarnaast aanvullende middelen van in totaal € 40 mln. gereserveerd in de Programmatische Aanpak Grote Wateren (€ 20 mln.) en de Investeringsruimte (€ 20 mln.). Deze middelen betreffen naast aanleg ook zaken als planning en studies, onderhoud en monitoring. EZK heeft € 4,25 mln. gereserveerd voor de planning en studies van een getijden-centrale.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Openstelling
MIRT 2022	149	2028-2029
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	10	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	3	

* Gegevens over vijf jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2022** ○ De uitvoering is in de zomer van 2020 gestart.
- 2020** ○ Het Tracébesluit is in september 2018 gepubliceerd, bij de uitwerking van de contractvoorbereiding is vertraging opgetreden in de aanlegmijlpalen.
- 2018** ○ De aangepaste scope heeft tot herijking van de planning en financiën geleid. Het Ontwerp-tracébesluit en het Tracébesluit zijn vertraagd en het taakstellend budget is verhoogd.
- 2017** ○ Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

A15 Papendrecht-Sliedrecht

Opgave

De A15 is zowel een belangrijke regionale verbinding voor de Zuidvleugel als een belangrijke achterlandverbinding voor de haven van Rotterdam. De congestie op de A15 tussen Papendrecht en Sliedrecht leidt tot grote economische schade. Daarnaast veroorzaakt de congestie steeds meer (ongewenst) sluipverkeer op het onderliggend wegennet van gemeenten langs de A15 (onder andere de N214), waardoor er een minder aantrekkelijk woonklimaat voor bewoners ontstaat. Ook leidt de congestie tot verkeersknelpunten op deze sluiroutes.

Oplossing

Uit onderzoek is gebleken dat gedeeltelijke verruiming van decapaciteit op de noord- en zuidbaan van de A15 tussen Papendrecht en Sliedrecht de doorstroming van het verkeer op de A15 en het onderliggend wegennet verbetert en de economische verlieskosten reduceert. De maatregelen betreffen de aanleg van een weefvak met vluchtstrook op de noordbaan (tussen Sliedrecht-West en Papendrecht-N3) en van een extra rijstrook op de zuidbaan (van Papendrecht-N3-Sliedrecht-West naar Sliedrecht-Oost). Deze rijstrook vervangt de bestaande spitsstrook tussen Papendrecht-N3 en Sliedrecht-West.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

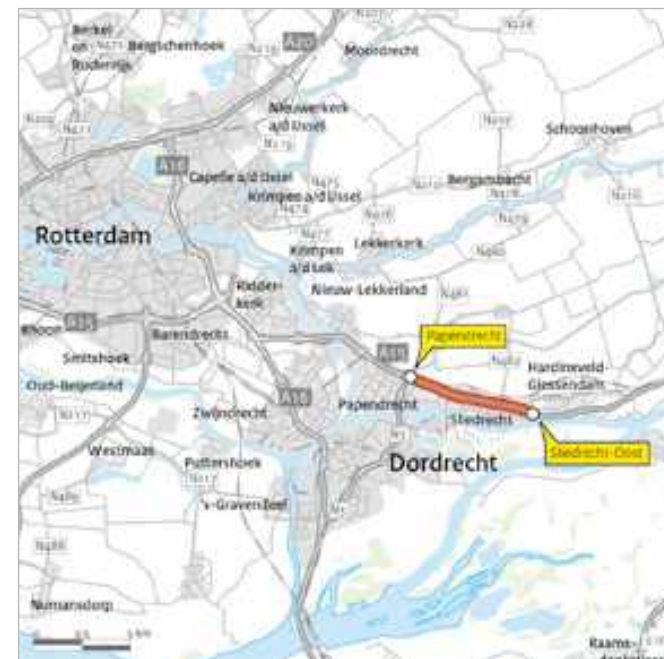
Het project draagt bij aan de verbetering van de doorstroming van het verkeer op de A15 en het onderliggend wegennet en aan verlaging van de economische verlieskosten.

Planning

2021: Openstelling

Politiek/bestuurlijk

Op 12 oktober 2015 is een bestuursovereenkomst gesloten tussen het Rijk, de provincie Zuid-Holland en de regio Drechtsteden. In het voorjaar van 2017 is de scope in de bestuursovereenkomst gewijzigd: in plaats van een spitsstrook op de zuidbaan wordt nu een permanente rijstrook aangelegd.





Gebied **Zuidwest-Nederland**
 Onderwerp **Hoofdwegen**
 Ministerie **IenW**
 Fase **Aanleg**



A15 Papendrecht-Sliedrecht

(vervolg)

File Top 50

Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 20 en 27 uit de File Top 50.

Financiën

Het taakstellend budget is € 16 mln. (exclusief € 0,9 mln. voor onderhoud). De provincie Zuid-Holland betaalt daarvan € 5,3 mln., de regio Drechtsteden € 1,3 mln. (prijspeil 2015) (Artikel MF 12.03.02).

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Openstelling
MIRT 2022	16	2021
MIRT 2021	16	2021
MIRT 2020	16	2020-2021
MIRT 2019	16	2018-2020
MIRT 2018	15	2018-2020
MIRT 2017	6	2018-2020
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	10	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	1	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2020	4	25%
2019	1	7%
2018	0	0%

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2020 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2020 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



Gebied **Zuidwest-Nederland**
 Onderwerp **Hoofdwegen**
 Ministerie **IenW**
 Fase **Aanleg**



A16 Rotterdam

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2022** ○ De vertraging die in 2020 is opgetreden is verwerkt in de planning en financiën. De mijlpaal openstelling is hierdoor verschoven van 2024 naar 2025. Renovatie van een bestaand viaduct bij knooppunt Terbregseplein blijkt noodzakelijk om A16 Rotterdam veilig te kunnen openstellen. Deze renovatie is toegevoegd aan de scope van het project.
- 2021** ○ Het project heeft vertraging opgelopen als gevolg van met name de PAS- en PFAS-problematiek.
- 2020** ○ Start uitvoering in februari 2019. Het project heeft vertraging opgelopen als gevolg van met name de PAS- en PFAS-problematiek. De gevolgen voor de planning en financiën worden in 2020 inzichtelijk gemaakt.
- 2018** ○ Openstelling is aangepast. Dit om een gelijktijdige aanbesteding met het project Blankenburgverbinding te voorkomen.
- 2017** ○ De projectnaam A13/A16 is gewijzigd in de A16 Rotterdam.

Opgave

Door capaciteitsproblemen op de A20 tussen het Terbregseplein en het Kleinpolderplein is de bereikbaarheid op dit traject 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 onderliggende wegennet.

Oplossing

De wegcapaciteit en de kwaliteit van de leefomgeving worden verhoogd door de aanleg van een nieuwe rijksweg tussen de A13 (aansluiting Berkel en Rodenrijs) en het Terbregseplein (A16). Het tracé loopt vanaf de A13 parallel aan de N209 en buigt ter hoogte van de Ankie Verbeek-Ohrlaan af, via het Bergse Bos naar het Terbregseplein.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Dit project draagt bij aan een verbeterde verkeersdoorstroming en vergroot de betrouwbaarheid van de reistijd op het hoofdwegennet.

Planning

2025: Openstelling

Politiek/bestuurlijk

In mei 2013 is het standpunt voor dit project vastgesteld. Conform bestuurlijke voorkeur van december 2011 is gekozen voor een gecombineerde ligging van de A13/A16 met een deel van de N209, passages over de Hoge Snelheidslijn (HSL)-Zuid, RandstadRail en het Terbregseplein, het onderlangs kruisen van de Rotte en een tunnel op maaiveld ter hoogte van het Lage Bergse Bos. Het OTB is in 2015 vastgesteld en in september 2015 ter inzage gelegd.

In oktober 2015 is de Inpassingovereenkomst A13/16 gesloten met de regiopartners, waarin nadere afspraken zijn gemaakt over de besteding van de regionale bijdrage aan enkele 'bovenwettelijke' inpassingsmaatregelen. Daarbij is de reeds overeengekomen regionale bijdrage van € 100 mln. geïndexeerd en gesplitst in een projectgebonden deel van € 92 mln. en een niet-projectgebonden deel van € 14 mln.



In 2018 zijn aanvullende afspraken gemaakt. De projectgebonden regionale bijdrage komt daarmee uit op € 103 mln. De regio zal de € 14 mln. besteden aan inpassingsmaatregelen die geen deel uitmaken van het Tracébesluit (TB). Het TB is vastgesteld in juni 2016 en in augustus 2016 ter inzage gelegd. In augustus 2017 is het TB onherroepelijk geworden.

Uitvoering

Het project is in 2018 gegund. De aanleg is in 2019 gestart.

File Top 50

Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 1, 5, 8 en 35 uit de File Top 50.

Gebied **Zuidwest-Nederland**

Onderwerp **Hoofdwegen**

Ministerie **IenW**

Fase **Aanleg**



A16 Rotterdam

(vervolg)

Financiën

Taakstellend budget: € 1.788 mln. (inclusief bijdrage van derden: € 103 mln.). Hierbij is rekening gehouden met een PPS-taakstelling van € 45 mln. (Artikel IF 12.04.01). Het projectbudget is opgehoogd met € 125 mln. om de gevolgen van de vertraging in 2020 op te vangen. Dit omvat met name de kosten voor genomen beheersmaatregelen, het 12 maanden langer in standhouden van de projectorganisatie bij de opdrachtnemer en opdrachtgever en kosten voor het openbreken en herfinancieren van het DBFM-contract.

De renovatie van een bestaand viaduct is toegevoegd aan de scope van het project. Het projectbudget is hiertoe met € 32 mln. opgehoogd. Voor projecten met een Design, Build, Finance & Maintain-contract (DBFM) wordt het budget ten tijde van de gunning opgehoogd vanuit de middelen voor onderhoud. Bij A16 Rotterdam is dit gebeurd in MIRT 2020.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Openstelling
MIRT 2022	1.788	2025
MIRT 2021	1.521	2022-2024
MIRT 2020	1.498	2022-2024
MIRT 2019	998	2022-2024
MIRT 2018	984	2022-2024
MIRT 2014	964	2021
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	824	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	111	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2020	192	11%
2019	129	8%
2018	83	6%
2017	43	4%
2016	25	3%

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2020 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2020 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



A24 Blankenburgverbinding

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2022** Het projectbudget van project Blankenburgverbinding wordt opgehoogd naar € 1.975 mln., voornamelijk als gevolg van extra gemaakte kosten voor de omgang van met PFAS vervuilde grond in het projectgebied en maatregelen op het gebied van klimaatadaptatie en hiermee samenhangende nieuwe normering/wet- en regelgeving waterveiligheid.
- 2021** Met de opdrachtnemer zijn aanvullende afspraken gemaakt om zorg te dragen voor behoud van een robuuste planning, gericht op openstelling in 2024. Tevens zijn er aanvullende maatregelen afgesproken ter beheersing van het risico brandwerendheid.
- 2019** Er zijn extra bijdragen van derden voor de grondwal Rozenburg en opbrengsten uit de grondsanering van het Oeverbos van € 3 mln.
- 2017** Het project is overgegaan naar de aanlegfase. Het budget is aangepast aan de bijgestelde raming bij de overgang naar aanleg. Ook is er € 1 mln. toegevoegd vanuit de Kaderrichtlijn Water.
- 2016** Vanwege afstemming met de regio en het ingewikkelde ontwerpproces is de planning voor het Tracébesluit aangepast.

Opgave

Uit de verkenning Rotterdam Vooruit is gebleken dat in de nabije toekomst de doorstroming op de Ruit van Rotterdam niet meer voldoet aan de streefwaarden uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. De doorstroming van de Beneluxtunnel, de robuuste bereikbaarheid van haven en Greenport Westland en het functioneren van de A4-corridor zijn dan concrete knelpunten.

Oplossing

Er wordt een Nieuwe Westelijke Oever-verbinding ten westen van de Beneluxtunnel aangelegd: de Blankenburgverbinding, op basis van variant Krabbeplas-West. In het Tracébesluit (TB) is deze variant als volgt uitgewerkt:

- een verbreding van de A20 tussen knooppunt Blankenburgverbinding en knooppunt Kethelplein;
- een verbinding van de A15 met de A20 ten westen van Rotterdam, dit wordt de nieuwe Rijksweg A24;
- een tunnel (Hollandtunnel) voor het wegvak tussen het spoor en de Zuidbuurt;
- een tunnel (Maasdelatunnel) als verbinding tussen de noord- en zuidoever van het Scheur/de Nieuwe Waterweg;
- een gedeeltelijke bekostiging van de Blankenburgverbinding met tol voor alle verkeer.

Parallel aan het realiseren van het TB zal de regio het kwaliteitsprogramma dat de regiopartijen hebben opgesteld verder uitwerken en realiseren. Dit programma bevat voorstellen voor projecten op het gebied van natuur, recreatie en leefbaarheid.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het project zorgt voor een betere bereikbaarheid van de Rotterdamse regio. Daarmee draagt de aanleg van dit project bij aan economische activiteiten in de regio.

Planning

2024: Openstelling tunnels



Politiek/bestuurlijk

De Rijksstructuurvisie is in november 2013 vastgesteld. Na overleg in de Tweede en Eerste Kamer is de planning- en studiefase gestart. In 2015 is het wetsvoorstel voor de Wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15 aangenomen. Deze wet maakt het mogelijk om tol te heffen. In het najaar van 2015 heeft het Ontwerp-tracébesluit ter inzage gelegen en op 28 maart 2016 is het TB, inclusief het tolbesluit, vastgesteld. Met de Wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en A12/A15 Ressen-Oudbroeken (ViA15), die op 15 maart 2016 in werking is getreden, is vastgelegd dat bij deze twee projecten tol geheven kan worden.



A24 Blankenburgverbinding

(vervolg)

File Top 50

Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van het knelpunt 6, 36 en 37 uit de File Top 50.

Uitvoering

Het project wordt via een Design, Build, Finance and Maintain-contract (DBFM) uitgevoerd en is in 2017 gegund.

Financiën

Als gevolg van onder andere extra gemaakte kosten voor de omgang van met PFAS vervuilde grond en maatregelen op het gebied van klimaatadaptatie en hiermee samenhangende nieuwe normering/wet- en regelgeving waterveiligheid is het taakstellend budget in 2021 aangevuld tot een bedrag van € 1.975 mln.

Hiervan wordt € 569mln. (prijspeil 2021) door tol opgebracht en dit is inclusief de maatregel Kaderrichtlijn Water (€ 1 mln.). Om de tolheffing mogelijk te maken, is gelijktijdig met het TB een tolbesluit genomen (Artikel IF 12.04.01).

Voor projecten met een Design, Build, Finance & Maintain-contract (DBFM) wordt het budget ten tijde van de gunning opgehoogd vanuit de middelen voor onderhoud. Bij A24 Blankenburgverbinding is dit gebeurd in MIRT 2020.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Openstelling
MIRT 2022	1.975	2024
MIRT 2021	1.909	2024
MIRT 2020	1.800	2022-2024
MIRT 2019	1.116	2022-2024
MIRT 2018	1.102	2022-2024
MIRT 2017	1.090	2022-2024
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	885	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	107	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2020	273	14%
2019	201	11%
2018	154	9%
2017	66	6%
2016	25	2%

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2020 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2020 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.

Gebied **Zuidwest-Nederland**

Onderwerp **Hoofdwegen**

Ministerie **IenW**

Fase **Aanleg**



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2022** De mijlpaal openstelling is verschoven van 2020-2022 naar 2023-2025. Door diverse oorzaken is de vertraging ontstaan in de uitvoering van N434 en Tjalmaweg bij de provincie Zuid-Holland. Bij de Europaweg is de provincie nog in overleg met de gemeente Leiden voordat de aanbesteding kan starten.
- 2016** Het project is overgegaan naar de aanlegfase. Provinciaal Inpassingsplan en Tracébesluiten zijn vervoegd vastgesteld in 2014.
- 2015** Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Rijnlandroute

Opgave

De bereikbaarheid in de regio (hoofdwegennet en onderliggend wegennet, ov) dient te worden verbeterd om de ruimtelijke ontwikkelingen op het gebied van woningbouw (waaronder topmilieu Valkenburg) en bedrijvigheid (clustering BioScience-bedrijven, transitie van Greenport Duin- en Bollenstreek) mogelijk te maken.

Oplossing

Er wordt een gedeeltelijk nieuwe verbinding aangelegd tussen Katwijk en de A4 ter hoogte van Leiden. Het project bestaat van west naar oost uit de volgende delen:

- Verbreding van de Ingenieur G. Tjalmaweg (N206) naar 2x2 rijstroken tussen de aansluiting met de Wassenaarseweg/N441 te Katwijk en de aansluiting Leiden-West (A44/N206);
- Verbreding van de A44 naar 2x4 rijstroken tussen de aan te passen aansluiting Leiden-West en het nieuw aan te leggen knooppunt Ommedijk (inclusief de aanpassing van aansluiting Leiden-West en de aanleg van knooppunt Ommedijk);
- Aanleg van een nieuwe regionale stroomweg N434 (snelheidsregime 80 kilometer per uur) met 2x2 rijstroken tussen het nieuw aan te leggen knooppunt Ommedijk op de A44 en het nieuw aan te leggen knooppunt Hofvliet op de A4;
- Verlenging van de parallelstructuur van de A4 tussen de bestaande aansluiting N206/Zoeterwoude-Dorp en het nieuw aan te leggen knooppunt Hofvliet (inclusief de aanleg van knooppunt Hofvliet);
- Verbreding van de Europaweg te Leiden (N206) naar 2x2 rijstroken tussen de binnenstad van Leiden en de aansluiting op de A4.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het project draagt bij aan de verbetering van de verkeersdoorstroming en de leefbaarheid in Leiden en de omgeving van Leiden, de ontsluiting van met name de woningbouwlocatie Nieuw-Valkenburg en de bedrijvigheid van nationaal belang.



Planning

De planning van dit project is primair aan de regio.
2023-2025: Openstelling



Rijnlandroute

(vervolg)

Politiek/bestuurlijk

In 2013 hebben het ministerie van Infrastructuur en Milieu en de provincie Zuid-Holland de Bestuurlijke Overeenkomst RijnlandRoute gesloten over de scope, de planning, de taakverdeling en de subsidiering van het project. In de overeenkomst is vastgelegd dat het Rijk een financiële bijdrage levert van € 534 mln. (prijspeil 2012). In maart 2015 is er een samenwerkingsovereenkomst getekend die een nadere uitwerking is van de eerdere afgesloten bestuurlijke overeenkomst. Deze heeft betrekking op de delen 2,3 en 4 en het MIRT-project Verbreding A4 Vlietlanden-N14. In 2016 zijn de Tracébesluiten en het Provinciaal Inpassingsplan onherroepelijk geworden.

Uitvoering

De werkzaamheden aan N434, A4 en A44 zijn sinds 2017 in uitvoering en dit projectdeel is in 2023 gereed. De Tjalmaweg (N206) is sinds in 2019 in uitvoering en deze is ook in 2023 gereed. De aanbesteding van de Europaweg (N206) is in voorbereiding en deze weg zal naar verwachting in 2025 gereed zijn.

Financiën

Taakstellende rijksbijdrage: € 589 mln. (Artikel MF 12.03.01).

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Openstelling
MIRT 2022	589	De planning is aan de regio
MIRT 2021	581	De planning is aan de regio
MIRT 2020	575	De planning is aan de regio
MIRT 2019	566	De planning is aan de regio
MIRT 2018	558	De planning is aan de regio
MIRT 2016	551	De planning is aan de regio
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	38	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	38	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2020	230	39%
2019	174	36%
2018	141	25%
2017	58	10%

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2020 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2020 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2022** Voor dit project is in 2020 een aanlegbeschikking afgegeven. Aan het project zijn de werkzaamheden vanuit het programma Kleine Functiewijzigingen op het emplacement Binckhorst toegevoegd. Om die reden is € 3,6 mln. vanuit dit programma aan het projectbudget toegevoegd.
- 2020** Het projectbudget is verhoogd. In het project worden vele kleinere werkzaamheden meegenomen die vanuit andere doelstellingen (toegankelijkheid, leefbaarheid en lifecycle management) gewenst zijn. Daarom zijn middelen vanuit diverse landelijke programma's (toegankelijkheid, geluidsemplacementen, onderhoud en kleine functie-wijzigingen) toegevoegd aan het projectbudget. Hierna resteerde nog een verschil van € 3,2 mln. met de geactualiseerde raming van het project. Dit bedrag is toegevoegd vanuit de investerings-ruimte Spoor.

Emplacement Den Haag Centraal

Opgave

Het emplacement Den Haag Centraal moet na 2024 meer treinen kunnen afwikkelen. In het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) is uitbreiding van de dienstregeling met twee sprinters tussen Den Haag Centraal en Rotterdam voorzien. Er zullen dan zes sprinters en vier intercity's tussen deze stations rijden. Tussen Den Haag Centraal en Leiden wordt uitbreiding van de dienstregeling naar zes intercity's en zes sprinters (nu vier om vier) voorzien in de periode 2025-2030.

Oplossing

ProRail sluit de perrons 11 en 12 die tijdelijk in gebruik waren voor Randstadrail opnieuw aan op het emplacement Den Haag Centraal, en het hele emplacement wordt opnieuw ingericht om meer treinen sneller en betrouwbaarder te kunnen laten rijden. De Randstadrail maakt inmiddels gebruik van de nieuwe perrons naast het busstation (op plus 2-niveau). Het in december 2018 vastgestelde voorkeursalternatief maakt deze verbeteringen mogelijk. Daarnaast zijn met NS afspraken gemaakt over de realisering van BTS-maatregelen (beheerste toegang spoor). Daardoor verbetert ook de sociale veiligheid voor reizigers en het NS-personeel op het station én in de treinen.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Verbeteren van de betrouwbaarheid, ruimte bieden aan de groei van het reizigersvervoer, verbeteren deur-tot-deur reistijd.

Planning

2020: Start aanleg
2023-2026: Oplevering





Emplacement Den Haag Centraal

(vervolg)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2018** ○ ProRail zal nog in 2017 een beschikking voor de planning en studies aanvragen, waarbij tijd, geld en scope van het project opnieuw zullen worden gedefinieerd. Er wordt gekozen voor een meer robuust, betrouwbaar en toekomstvast ontwerp waarbij meer treinen, mede vanwege invoering van PHS, sneller en met meer betrouwbaarheid over het emplacement kunnen rijden. Uitgangspunt is oplevering in 2023. Delen van het project zullen eerder beschikbaar zijn voor verbetering van de dienstregeling. De eerder verleende aanlegbeschikking wordt ingetrokken, omdat er nu feitelijk een ander project zal worden gerealiseerd dan in deze eerdere beschikking is vastgelegd.
- 2017** ○ Volgens de meeste recente planning worden de sporen 11 en 12 in 2020 in dienst gesteld en is de rest van de verbouwing in 2022 gereed.
- 2016** ○ De sporen 11 en 12 worden in 2020 in dienst gesteld en de rest van de verbouwing is medio 2021 gereed. De verschuiving komt onder andere door de uitvoering van extra onderzoeken voor het ontwerp vanwege nieuwe veiligheids- en betrouwbaarheidsnormen.

Financiën

Taakstellend budget: € 71 mln. (Artikel IF 13.03.01). Het is mogelijk dat er maatregelen nodig zijn om de stikstofdepositie tijdens de aanleg van het project te verminderen. Deze zijn nog niet in de kostenraming verwerkt.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Indienststelling
MIRT 2022	71	2023-2026
MIRT 2021	65	2023-2025
MIRT 2020	65	2023-2025
MIRT 2019	39	2023-2025
MIRT 2018	39	2023
MIRT 2013	37	2015
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	34	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	5	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2020	12	17%

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2020 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2020 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2022** Vanuit het projectbudget Spoorcapaciteit 2030 is € 1,5 mln. toegevoegd voor het toekomstvast aanleggen van het project door een perronverlenging op Rotterdam CS.
- 2021** In verband met het verlenen van de subsidiebeschikking 'Keren IC's op Rotterdam CS' is het projectbudget verhoogd met € 12 mln.
- 2020** In de bestuursovereenkomst Spoortracé Schiedam, die begin 2019 is afgesloten, is besloten de scope van het op IF 13.03 geraamde projectbudget project Sporen Schiedam uit te voeren binnen het PHS-project Rijswijk-Rotterdam. Om die reden is de in de genoemde overeenkomst vastgestelde rijksbijdrage van € 14,5 mln. toegevoegd vanuit het projectbudget Sporen Schiedam.
- 2019** In verband met de faseovergang is € 304 mln. overgeboekt van het planning en studiesbudget PHS en toegevoegd aan het aanlegbudget PHS Rijswijk-Rotterdam. De planning voor oplevering is in deze fase conform begrotingsregels weergegeven met een bandbreedte van 2 jaar.
- 2018** Vanaf heden is de verwachte indienststelling van het gehele project opgenomen. Bij Slotwet 2016 is € 1 mln. toegevoegd t.b.v. voorbereidende werkzaamheden van de aanleg.

PHS: Rijswijk-Rotterdam

Opgave

In het kader van Programma Hoogfrequent Spoorvervoer – waar het project PHS Rijswijk-Rotterdam deel van uitmaakt – moeten na 2024 meer treinen worden afgewikkeld om een toenemende stroom aan reizigers- en goederenvervoer aan te kunnen.

Oplossing

Het spoor tussen Rijswijk en Delft-Zuid wordt uitgebreid van twee naar vier sporen (inclusief de verdubbeling van het aantal sporen in de spoortunnel Delft). Daarnaast wordt de sporenlay-out tussen Schiedam en Rotterdam aangepast om met hogere frequentie te gaan rijden. Verder speelt duurzaamheid een belangrijke rol binnen dit project: station Delft Campus wordt het eerste energieneutrale station van Nederland.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Dit project maakt onderdeel uit van het Programma Hoogfrequent Spoor en draagt bij aan de economische en ruimtelijke ontwikkeling van Nederland.

Planning

2016: Afronding gecombineerde Tracéwet- en m.e.r.-procedure
2018: Start aanleg
2023-2026: Oplevering





PHS: Rijswijk-Rotterdam

(vervolg)

Politiek/bestuurlijk

Toegezegd is om voor het project een planning te hanteren die aansluitend bouwen op de spoortunnel Delft mogelijk maakt. Met de gemeenten Rijswijk en Delft en met de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) zijn overeenkomsten getekend om binnen dit project ongelijkvloerse spoor kruisingen aan te leggen. De provincie Zuid-Holland draagt € 0,1 mln. bij om de spoorbrug over de Kerstanjewetering op een doorvaarthoogte van 1,80 meter te brengen in plaats van de huidige 1,64 meter. Het onderdeel Sporen in Schiedam wordt gefinancierd op basis van cofinanciering door Rijk, provincie Zuid-Holland en de MRDH. De aanlegkosten worden door Rijk en regio gefinancierd volgens een 50/50-verdeling.

Uitvoering

Het project is inmiddels in aanleg. De naamswijziging van Delft Zuid naar Delft Campus is doorgevoerd op 15 december 2019.

Financiën

Taakstellend budget: € 364 mln. (Artikel IF 13.03.01/17.10.01).

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Indienststelling
MIRT 2022	364	2023/2026
MIRT 2021	356	2023/2025
MIRT 2020	339	2023-2025
MIRT 2019	318	2023-2025
MIRT 2018	10	2023/2024
MIRT 2017	9	2017
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	355	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	23	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2020	96	27%
2019	42	12%
2018	11	3%
2017	6	60%
2016	2	22%

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2020 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2020 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2021** De renovatie van de Calandbrug kan pas van start na aanleg van het Theemswegtracé (voorzien in vierde kwartaal 2021).
- 2018** Het project is overgegaan naar de aanlegfase.
- 2016** Het project is overgegaan van verkenningsfase naar planning- en studiefase.
- 2014** Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Calandbrug (Theemswegtracé)

Opgave

De Calandbrug is een stalen hefbrug voor treinverkeer, wegverkeer en langzaam verkeer in het Rotterdamse havengebied. De brug is de verbindende schakel in de Havenspoorlijn, is onderdeel van de Betuweroute en verbindt het westelijk havengebied met het achterland. Voor de zeescheepvaart vormt de hefbrug de toegang naar de Brittanniëhaven.

De opgave is tweeledig. Rond 2020 bereikt de brug het einde van haar technische levensduur en is grootschalige renovatie nodig. Rond dat jaar is ook een knelpunt in de capaciteit voor het treinverkeer te verwachten vanwege de groei van het spoorvervoer en het zeescheepvaartverkeer naar de Brittanniëhaven. Bij deze opgave is van belang dat de Calandbrug niet alleen een functie heeft voor het treinverkeer en de zee- en binnenscheepvaart, maar ook wordt gebruikt voor vervoer van gevaarlijke stoffen en door fietsers, voetgangers en auto's. De bewoners van met name Rozenburg ervaren geluidsoverlast van de huidige brug.

Oplossing

Over de gezamenlijke aanpak en de financiering van de Calandbrug hebben het ministerie van IenM en het Havenbedrijf Rotterdam afspraken gemaakt. Het doel is om nog voor 2020 een oplossing operationeel te hebben. De structuurvisie is in september 2015 vastgesteld en bevat de onderbouwing van het voorkeursalternatief, het Theemswegtracé. Dit nieuwe spoortracé zal worden aangelegd door het Havenbedrijf Rotterdam en behelst de omlegging van het huidige spoortracé naar een tracé langs de Theemsweg. De Calandbrug zal na renovatie van het wegdeel enkel in gebruik blijven voor wegverkeer.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Ruimte bieden aan de groei van het goederenvervoer, verbeteren van de betrouwbaarheid, ervoor zorg dragen dat verladers het spoor in toenemende mate als aantrekkelijke vervoersoptie beschouwen, en bijdragen aan de economische ontwikkeling van Nederland.



Planning

Theemswegtracé

2017: Tracébesluit

2020/2021: Oplevingen

Renovatie Calandbrug

2020-2023: Planning en studies en projectbeslissing

2024: Start aanleg

2025: Oplevering



Calandbrug (Theemswegtracé)

(vervolg)

Uitvoering

Uitvoering wordt gedaan onder aansturing van het Havenbedrijf Rotterdam. In 2018 is een deel van het werk gegund (onderbouw) en in 2020 (bovenbouw).

Politiek/bestuurlijk

Het Havenbedrijf Rotterdam heeft in 2016 besloten het Theemswegtracé aan te leggen. Afspraken tussen het ministerie van IenM en het Havenbedrijf zijn vastgelegd in een overeenkomst (juni 2016). Het ministerie heeft haar bijdrage van € 112 mln. aan het Theemswegtracé (spoor) op basis van deze overeenkomst naar Havenbedrijf Rotterdam overgeboekt en heeft € 42 mln. gereserveerd voor de kleinschalige renovatie van de Calandbrug zelf (de weg). In 2018 is het Tracébesluit onherroepelijk geworden.

Financiën

Taakstellend budget: € 163 mln. (deel Rijk).

Het Havenbedrijf Rotterdam is bereid zelf € 80 mln. bij te dragen aan een oplossing die een rendabele businesscase heeft en tijdig gerealiseerd is. De Europese Commissie heeft € 60 mln. TEN-T-subsidie toegekend aan het project (Artikel IF 13.03.05).

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Gereed
MIRT 2022	163	2020/2025
MIRT 2021	162	2020/2025
MIRT 2020	161	2020-2021
MIRT 2019	160	2020/2021
MIRT 2018	159	2020/2021
MIRT 2015	157	2019
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	6	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	5	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2020	118	73%
2019	118	73%
2018	118	74%
2017	118	74%
2016	116	73%

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De aanleggegevens t/m 31-12-2020 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2020 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2022** Op basis van een inventarisatie van de nog uit te voeren werkzaamheden, de nog te verwachte kosten en het risico-dossier bleek het verantwoord het projectbudget onvoorzien te verlagen met € 1 mln. Dit bedrag is toegevoegd aan de investeringsruimte Spoor (artikelonderdeel 20.05). Het laatst aan te leggen geluidsscherm (Bergen op Zoom) kan pas worden aangelegd na het saneren van spoor 304.
- 2021** Op basis van een inventarisatie van de resterende werkzaamheden en de nog te verwachten risico's is besloten het projectbudget te verlagen met € 3,5 mln. Dit bedrag is toegevoegd aan de investeringsruimte Spoor (IF 20.05).
- 2018** De gevelisolatie is klaar in 2017 en de plaatsing van de geluidsschermen wordt eind 2018 afgerond. Op drie maatregelen is de planning aangepast (één scherm in Kapelle en twee schermen in Goes).
- 2014** Bij Voorjaarsnota 2013 is het projectbudget opgehoogd met € 9 mln. als gevolg van extra maatregelen die uit het nieuwe besluit volgen.

Sloelijn en Geluidsmaatregelen Zeeuwse Lijn

Opgave

De Sloelijn was voor 2009 niet geëlektrificeerd. Dit leverde een veiligheidsprobleem op in Roosendaal. De treinen uit het Sloegebied moesten daarom in Roosendaal van locomotief wisselen en verder gaan met een e-locomotief (onder andere vanwege de vereiste snelheid). De risicocontour rondom het goederenemplacement in Roosendaal is groot, omdat een deel van de goederentreinen uit het Sloegebied Ipg vervoert. Bovendien valt de contour over bestaande functies en gebieden heen die Roosendaal wil ontwikkelen.

Oplossing

De nieuwe Sloelijn is in 2008 in gebruik genomen en sinds 2009 ook geëlektrificeerd. De beschikkingen voor het project 'Geluidsmaatregelen Zeeuwse Lijn' zijn in 2011 verstrekt (deze maatregelen waren een eis volgend uit het zogenaamde Tracébesluit Sloe). Daarbij zijn (aanvullende) inpassingsmaatregelen uitgevoerd tegen geluidsoverlast op het traject Vlissingen-Roosendaal (de Zeeuwse Lijn).

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het uitvoeren van de maatregelen draagt bij aan het behalen van de geluidsnormen.

Planning

2021: Het op één na laatste scherm wordt gebouwd (perceel 4, 200 m bij de Vroonlandseweg in Kapelle)
2023/2024: Werkzaamheden aan het laatste scherm, perceel 5, nabij de Parallelweg in Bergen op Zoom. Dit scherm kan eind 2023/begin 2024 gebouwd worden, nadat spoor 304 is gesaneerd
2024: Project gereed

Politiek/bestuurlijk

Convenanten: overeenkomst tussen Zeeland Seaports, N.V. Westerscheldetunnel en voormalig ministerie van Verkeer en Waterstaat.





Sloelijn en Geluidsmaatregelen Zeeuwse Lijn

(vervolg)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2013** ○ De behandeling van zienswijzen over het nieuwe pakket met geluidsmaatregelen is vertraagd. De gemeente Goes heeft de oorspronkelijke oplossing (een betonnen bak) op basis van nadere studies herzien. Met de resterende geluidsmaatregelen op de Zeeuwse Lijn, de bovenbouwvernieuwing in Goes en de geluidsmaatregelen in Goes zal in 2013 worden gestart. De complexiteit rond de buitendienststellingen en conditionering maakt een langere uitvoeringstijd noodzakelijk.

Uitvoering

De bouw van het deelproject Sloelijn is als een Design & Constructcontract (D&C) in 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 gereedgekomen. Het deelproject Geluidsmaatregelen Zeeuwse Lijn is, op twee locaties na (Bergen op Zoom en Kapelle), uitgevoerd. Naar verwachting zullen de schermen in Kapelle in 2021 worden opgeleverd.

Financiën

Taakstellend budget: € 23 mln. Dit is alleen het budget voor de geluidsmaatregelen op de Zeeuwse Lijn. De Sloelijn is opgeleverd en gerealiseerde uitgaven zijn uit het budget gehaald (Artikel IF 13.03.02).

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Gereed
MIRT 2022	23	divers
MIRT 2021	24	divers
MIRT 2020	27	divers
MIRT 2019	27	divers
MIRT 2018	27	2017/2018
MIRT 2013	18	2016
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	5	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	1	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2020	20	83
2019	19	70%
2018	18	67%
2017	13	48%
2016	12	44%

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2020 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2020 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2013 Het project is overgegaan naar de aanlegfase.

Spooraansluitingen Tweede Maasvlakte

Opgave

In 2009 hebben ProRail en het Havenbedrijf Rotterdam (HbR) de Integrale Verkenning Rotterdams Havengebied uitgevoerd. Die laat zien dat er maatregelen noodzakelijk zijn om de verwachte groei van het spoorgoederenvervoer door met name de komst van de Tweede Maasvlakte op te vangen.

Oplossing

De capaciteit van de Havenspoorlijn en de bijbehorende openbare spooreplacements moet meegroeien met de verwachte vervoers-toename. Dit kan door de spoorinfrastructuur uit te breiden en aan te passen en door het vervoerproces te verbeteren.

In prioriteitsfase 1 zijn de volgende maatregelen urgent:

- 1a) uitbreiding van het spooreplacement Maasvlakte West;
- 1b) herinrichting van het spooreplacement Waalhaven Zuid;
- 1c) procesverbeteringen waaronder verkorte proces- en verblijftijden op de emplacements en maatregelen voor het openingsregime van de Calandbrug.

In prioriteitsfase 2 zijn maatregelen opgenomen die op korte termijn minder urgent zijn:

- 2a) aanleg van een nieuw spooreplacement Maasvlakte Zuid (te financieren en realiseren door HbR);
- 2b) aanpassing van emplacement Maasvlakte Oost;
- 2c) aanpassing van emplacement Kijfhoek;
- 2d) elektrificering van twee sporen op emplacement Europoort.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het project biedt ruimte aan de groei van het goederenvervoer, zorgt ervoor dat verladers de trein meer als een aantrekkelijke vervoersoptie beschouwen en draagt bij aan de economische ontwikkeling van Nederland.



Planning

In 2012 is ProRail gestart met de uitbreiding van Maasvlakte West (deelproject 1a), die in 2014 in gebruik is genomen. De eerste procesverbeteringen (deelproject 1c) zijn in 2014/2015 geïmplementeerd. In 2013 is ProRail gestart met de planning en studies voor Waalhaven-Zuid, deelproject 1b, die naar verwachting in 2023/2024 overgaat naar de aanlegfase. Voor de overige deelprojecten wordt een prioriteitenlijst opgesteld, omdat de verwachte kosten het resterende budget overstijgen. Voor Kijfhoek wordt gezamenlijk gewerkt aan een langetermijnvisie.



Spooraansluitingen Tweede Maasvlakte

(vervolg)

Politiek/bestuurlijk

ProRail, Havenbedrijf Rotterdam en het ministerie van IenW werken samen om zo efficiënt en effectief mogelijk de spoorcapaciteit in het Rotterdamse havengebied te laten aansluiten bij het groeiende vervoersvolume. De integrale verkenning van 2009 wordt herijkt om te komen tot een logistieke visie. Deze uitwerking loopt. Daarna wordt nagegaan of dit consequenties heeft voor de (prioritering van) de genoemde projecten.

Uitvoering

Uitvoering geschiedt door ProRail.

Financiën

Beschikbaar budget: € 227 mln. Hierin is deelproject 2a, het aan te leggen emplacement Maasvlakte Zuid, niet opgenomen (dit wordt gefinancierd door Havenbedrijf Rotterdam) (Artikel IF 13.03.02).

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Indienststelling
MIRT 2022	227	Divers
MIRT 2021	227	Divers
MIRT 2020	225	Divers
MIRT 2019	222	Divers
MIRT 2018	220	Divers
MIRT 2013	212	Divers
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	15	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	18	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2020	73	32%
2019	72	32%
2018	72	33%
2017	72	33%
2016	72	33%

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2020 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2020 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2021** Voor deelproject Buscorridor Leiden-Katwijk/ Noordwijk wordt fase 1 begin 2021 opgeleverd en is oplevering van fase 2 voorzien in 2025. Voor deelproject Spoorcorridor Leiden-Utrecht staat de kortetermijnoplossing gepland voor eind 2021/ begin 2022 en het besluit voor de langetermijnoplossing wordt richting 2022 genomen. De planning is hierop aangepast.
- 2020** De oplossing op het deelproject Spoorcorridor Leiden-Utrecht is aangepast waarbij ook een kortetermijnoplossing wordt bekeken. Het deelproject Buscorridor Leiden-Katwijk/ Noordwijk is afhankelijk van de regionale invulling. De planning is hierop aangepast.
- 2018** Door het uitblijven van een bedieningsovereenkomst tussen PZH/ProRail/NS voor het onderdeel Leiden-Utrecht is de planning bijgesteld.
- 2017** De planning is bijgesteld naar 2020 vanwege een aanvullende studie naar een kleiner pakket aan infrastructurele maatregelen waarmee volgens een robuuste dienstregeling gereden kan worden.
- 2015** Eind 2014 is de subsidiebeschikking afgegeven.

HOV-Net Zuid-Holland Noord

Opgave

De Randstad ontwikkelt zich steeds meer tot één samenhangend stedelijk gebied. Door deze ontwikkeling ontstaat er meer behoefte aan mobiliteit binnen, tussen en naar de stedelijke kernen. Het regionale openbaar vervoer heeft een belangrijke taak om deze groei te faciliteren en in goede banen te leiden, zodat het stedelijk gebied bereikbaar en leefbaar blijft.

Oplossing

Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) vergroot de capaciteit en de kwaliteit van het ov in Zuid-Holland Noord. Het HOV-net bestaat in totaal uit twee treinverbindingen en zes busverbindingen. Door het Rijk is subsidie gegeven aan drie deelprojecten van HOV-net Zuid-Holland Noord: spoorcorridor Alphen aan den Rijn-Gouda, spoorcorridor Leiden-Utrecht en buscorridor Leiden-Katwijk/Noordwijk. Voor het deelproject Spoorcorridor Leiden-Utrecht is besloten als kortetermijnoplossing de huidige spitspendel Leiden-Alphen aan de Rijn door te trekken naar Utrecht. Het besluit voor de langetermijnoplossing wordt naar verwachting richting 2022 genomen.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Verbeteren van de reistijd van deur tot deur en het leveren van een bijdrage aan de economische en ruimtelijke ontwikkeling van Zuid-Holland Noord.



Planning

- 2009: Start aanleg
- 2016: Oplevering en start dienstregeling Alphen aan den Rijn-Gouda
- 2017: Oplevering station Boskoop Snijdelwijk
- 2018: Oplevering station Waddinxveen Triangel
- 2021: Oplevering fase 1 van deelproject Buscorridor Leiden-Katwijk/Noordwijk
- 2025: Oplevering fase 2 van deelproject Buscorridor Leiden-Katwijk/Noordwijk
- 2020-2025: Oplevering kortetermijnoplossing deelproject Spoorcorridor Leiden-Utrecht



HOV-Net Zuid-Holland Noord

(vervolg)

Voor dit laatste deelproject wordt een bandbreedte gehanteerd omdat het onderdeel Leiden-Utrecht nog in de voorbereidende fase zit (uitwerking plannen).

Politiek/bestuurlijk

Als alternatief voor de eerdere lightrailplannen (Rijn-Gouwelijn) tussen Gouda-Leiden en Katwijk/Noordwijk heeft het toenmalige college van Zuid-Holland in 2012 gekozen voor het uitwerken van een netwerk van HOV-verbindingen in het noordelijk deel van Zuid-Holland. Dit is het HOV-net Zuid-Holland Noord geworden.

In het BO MIRT van december 2017 zijn voor de spoorcorridor Leiden-Utrecht afspraken gemaakt over een betere bedieningsovereenkomst tussen de provincie Zuid-Holland en NS in de vorm van de 'versnelde intercity'-variant. Door onder andere baanstabielheidsproblematiek (Kamerstuk 34 775 A, nr. 76) kan deze variant in ieder geval niet op korte termijn ingevoerd worden. In het BO MIRT van najaar 2019 is als kortetermijnoplossing besloten de huidige spitspendel Leiden-Alphen aan de Rijn door te trekken naar Utrecht.

Uitvoering

De provincie en de betrokken gemeenten zijn verantwoordelijk voor de uitvoering van dit project. Door de keuze van het college voor het uitwerken van een netwerk van HOV-verbindingen zijn de plannen in 2012 opnieuw uitgewerkt.

De projectonderdelen lopen volgens planning. Per dienstregeling 2022 zal in de brede spits vier keer per uur tussen Leiden, Alphen aan de Rijn en Utrecht een trein rijden als korte termijnoplossing binnen het HOV-net Zuid-Holland Noord.

Financiën

Voor HOV-net Zuid-Holland Noord is een rijksbijdrage van € 217 mln. exclusief btw gereserveerd als onderdeel van het gebiedsbudget. Dit bedrag voor HOV-net Zuid-Holland Noord is samengesteld uit de gereserveerde middelen van de Rijn-Gouwelijn Oost en West. De bijdrage maakt deel uit van het gebiedsbudget voor HOV-net Zuid-Holland Noord en RijnlandRoute (Artikel IF 14.01.03). De subsidiebeschikking is in december 2014 verleend.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Gereed
MIRT 2022	217	Divers
MIRT 2021	213	Divers
MIRT 2020	211	Divers
MIRT 2019	208	2021-2023
MIRT 2018	205	2021
MIRT 2014	202	2018
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	15	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	15	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2020	58	27%
2019	57	27%
2018	55	26%
2017	40	20%
2016	33	16%

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2020 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2020 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2021** ○ Het bestemmingsplan is definitief vastgesteld en de aanbesteding voor de aanleg is opgestart.
- 2020** ○ Tegen het bestemmingsplan is beroep ingesteld waardoor eerst een uitspraak van de Raad van State nodig was. Dit heeft geleid tot vertraging bij de vervanging van de kademuur. De openstelling wordt daardoor in 2023 verwacht.
- 2019** ○ Vertraging bij de gemeente met het bestemmingsplan en de noodzaak om eerst de bestaande kademuur te vervangen leiden tot vertraging in de start van de uitvoering.
- 2017** ○ Het project is in 2016 overgegaan naar de aanlegfase. De openstelling is verlaat vanwege vertragingen in de bestemmingsplanprocedure van de gemeente.
- 2016** ○ Zowel de start van de aanleg als de openstelling is vertraagd, omdat voor de voorbereiding meer tijd nodig was en er rekening gehouden moest worden met het broedseizoen.

Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Beneden-Lek

Opgave

Uit de verkenning die in 2010 is opgeleverd, is gebleken dat er een tekort aan ligplaatsen is op de Beneden-Lek tussen Krimpen aan de Lek en Vianen. Dit is een belangrijke vaarweg op de corridor Amsterdam-Rotterdam. Op het hele traject is slechts één ligplaats beschikbaar. Het gebrek aan ligplaatsen bemoeilijkt een goede logistieke planning voor de binnenvaartondernemer in verband met de wet- en regelgeving voor vaar- en rusttijden. Daarnaast vergroot de ontoereikende ligplaatscapaciteit de kans op onveilig vaargedrag. De enige goede mogelijkheid om binnen het beschikbare budget extra ligplaatsen aan te leggen, is bij Bergambacht.

Oplossing

De planning en studies heeft uitgewezen dat er in het gebied ten oosten van het veer Bergstoep en de bestaande overslagkade acht overnachtingsplaatsen gerealiseerd kunnen worden. Het onderzoek heeft zich gericht op kades, steigers, de toegangsweg en oeverwerken. Er zijn onderzoeken uitgevoerd naar de effecten van de aanleg van de haven. De resultaten hiervan zijn opgenomen in een milieueffectrapportage (m.e.r.). Dit is samen met het bestemmingsplan gepubliceerd. Het bestemmingsplan Overnachtingsplaatsen Beneden-Lek is in december 2015 vastgesteld.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

De aanleg van ligplaatsen draagt bij aan een veilige en efficiënte scheepvaart.

Planning

2021: Start aanleg
2022: Openstelling verwacht





Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Beneden-Lek

(vervolg)

Politiek/bestuurlijk

De bestemmingsplanprocedure door de (gefuseerde) gemeente heeft extra tijd gevergd.

Uitvoering

De start van de uitvoering is afhankelijk van extra flora- en fauna-onderzoek en benodigde vergunningen.

Financiën

Taakstellend budget: € 14 mln. (Artikel IF 15.03.01).

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Openstelling
MIRT 2022	14	2022
MIRT 2021	13	2022
MIRT 2020	13	2023
MIRT 2019	13	2019
MIRT 2018	13	2019
MIRT 2017	12	2019
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	2	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBO) in mln. €	1	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2020	2	13%
2019	1	8%
2018	1	8%
2017	1	8%
2016	1	8%

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2020 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2020 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.

Gebied **Zuidwest-Nederland**

Onderwerp **Hoofdvaarwegen**

Ministerie **IenW**

Fase **Aanleg**



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2022** ○ Het projectbudget is opgehoogd met de Nederlandse bijdrage voor PFAS en tussen Vlaanderen en Nederland overeengekomen wijzigingen. Daarnaast heeft Nederland de kosten voor de aangepaste dienstenbrug/dienstensteiger van de dienstenhaven voorgefinancierd.
- 2021** ○ Het projectbudget is opgehoogd met financiering voor de sanering onderlaag Schependijk eerste tranche door Nederland en ontvangsten van derden. Daarnaast is de Nederlandse bijdrage verhoogd met de extra bijdrage voor de grotere dienstenhaven en energieneutrale sluis. De openstelling is door omstandigheden op de bouwplaats verschoven naar 2023.
- 2020** ○ De projectfinanciën zijn geactualiseerd. De aanbestedingsmeevaller is verwerkt in het projectbudget.
- 2017** ○ Het project is overgegaan naar de aanlegfase. Hierbij is de planning geactualiseerd.
- 2014** ○ De planning- en studiefase is gestart. De planning is dat het Tracébesluit eind 2015 wordt vastgesteld.

Nieuwe Sluis Terneuzen

Opgave

Door de ontwikkelingen in afmetingen van zeeschepen en toenemende congestie voor de binnenvaart wordt het sluisencomplex in Terneuzen als steeds groter knelpunt ervaren. Daarnaast is er sprake van een betrouwbaarheidsprobleem van de sluis.

Oplossing

In opdracht van de Vlaams-Nederlandse Scheldec commissie (VNSC) is de bouw van een nieuwe sluis bij Terneuzen voorbereid. De scope van het project – volgens het politiek besluit van 2012 – omvat de voorbereiding, de aanleg en het infrastructureel onderhoud gedurende dertig jaar van een nieuwe sluis binnen het sluisencomplex Terneuzen (NST). De sluis krijgt de volgende afmetingen: 427 m x 55 m x 16 m.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

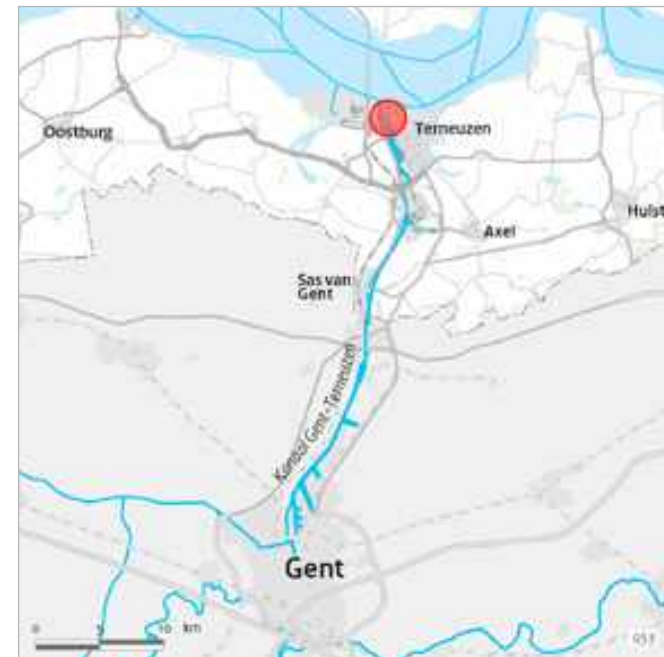
Dit project zorgt voor verbetering van de toegang tot de havens van Terneuzen en Gent en de scheepvaartverbinding tussen Nederland, België en Frankrijk. Dit draagt bij aan een efficiënte en veilige scheepvaartafwikkeling.

Planning

2023: Openstelling

Politiek/bestuurlijk

Als basis voor de oplossing geldt het besluit van de minister van Infrastructuur en Milieu en de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken als Politiek College van de Vlaams-Nederlandse Scheldec commissie (VNSC) van 19 maart 2012 waarmee het voorkeursalternatief is vastgelegd. Hierop heeft de minister besloten tot de planning en studies voor het projectalternatief Grote Zeesluis. Op 5 februari 2015 hebben Vlaanderen en Nederland een verdrag gesloten over de aanleg van de Nieuwe Sluis in Terneuzen. Dit Verdrag Nieuwe Sluis Terneuzen vormt de juridische vertaling van de politiek-bestuurlijke afspraken uit 2012. Het verdrag is op 1 maart 2016 in werking getreden. Het Tracébesluit is begin 2016 vastgesteld.





Nieuwe Sluis Terneuzen

(vervolg)

Uitvoering

De uitvoering vindt plaats via een Design & Construct-contract (D&C). Tijdens de planning- en studiefase is gebleken dat D&C als contractvorm meer voordelen biedt dan uitvoering via een geïntegreerd DBFM-contract. Gunning heeft in 2017 plaatsgevonden.

Financiën

Het totale projectbudget voor de NST in de begroting 2021 bedraagt € 1.028 mln., inclusief bijdragen van derden. Het ministerie van IenW levert een bijdrage van € 243 mln. aan de kosten van de aanleg van de sluis en de eerste twee jaar onderhoud en beheer. Dit is inclusief de bijdrage van de Zeeuwse regio van € 10 mln. zoals in 2012 is overeengekomen.

Nederland levert een bijdrage van € 148 mln. aan Vlaanderen voor de extra kosten voor kanaalaanpassingen. Vlaanderen draagt de overige kosten. Ook komt er budget uit de CEF-subsidies (€ 48 mln.).

De Vlaamse en Nederlandse bijdragen zijn vastgelegd in een verdrag. Vlaanderen en Nederland dragen elk de btw voor hun aandeel in de projectkosten (Artikel IF 15.03.01).

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Openstelling
MIRT 2022	1.028	2023
MIRT 2021	223	2023
MIRT 2020	200	2022
MIRT 2019	193	2022
MIRT 2018	191	2022
MIRT 2017	189	2022
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	839	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	51	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2020	554	54%
2019	361	37%
2018	190	20%
2017	76	7%
2016	22	2%

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2020 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2020 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2022** ○ De evaluatie van de veiligheidssituatie op de splitsing is afgerond.
- 2021** ○ Er is besloten tot het uitvoeren van een nieuwe evaluatie (herijking) van de veiligheidssituatie op de splitsing.
- 2017** ○ De minister heeft besloten tot een pakket van technische en organisatorische maatregelen op het gebied van verkeersmanagement.
- 2014** ○ Bezuinigingen uit het Lenteakkoord en het aanvullend Regeerakkoord hebben, zoals besloten bij Voorjaarsnota 2013, tot gevolg dat de oplevering wordt vertraagd naar 2025-2027.

Verkeerssituatie Splitsing Hollandsch Diep-Dordtsche Kil

Opgave

Ter hoogte van de splitsing van het Hollandsch Diep en de Dordtsche Kil is de verkeerssituatie voor de scheepvaart complex. Dit brengt een verhoogd risico met zich mee.

Oplossing

In de planning- en studiefase zijn drie alternatieven onderzocht:

1. Nul-plus-alternatief: de kruising wordt overzichtelijker ingericht, waardoor de veiligheid verbetert. Rijkswaterstaat heeft een aantal van deze maatregelen inmiddels uitgevoerd als onderdeel van no-regret nautisch beheer.
2. Marifoon-alternatief: dit bestaat uit het nul-plus-alternatief plus verscherpte controle en zo nodig handhaving van de uitluisterplicht van de marifoon door de schippers.
3. Verkeersbegeleiding: dit bestaat uit het nul-plus-alternatief plus het onder radardekking brengen van de kruising bij de verkeerspost Dordrecht.

Er is gekozen voor het marifoon-alternatief in combinatie met een driejarig monitoringprogramma gericht op de veiligheidssituatie. Uit het driejarig monitoringsprogramma is gebleken dat er op dit moment, gezien de huidige omvang van de scheepvaart, geen noodzaak bestaat voor radardekking.

In de periode 2017-2020 zijn, na afstemming met stakeholders uit de regio, technische en organisatorische maatregelen uitgevoerd op het gebied van verkeersmanagement en calamiteitenbestrijding. Gedurende deze periode is de veiligheids- en verkeerssituatie gemonitord.

In 2021 is de evaluatie van de veiligheidssituatie afgerond en wordt gekeken of er aanvullende maatregelen nodig zijn.



Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

De maatregelen dragen bij aan het waarborgen van de (nautische) veiligheid.

Planning

2020-2021: Herijking evaluatie veiligheidssituatie splitsing
2025-2027: Afhankelijk van evaluatie: openstelling eventuele overige maatregelen



Verkeerssituatie Splitsing Hollandsch Diep-Dordtsche Kil

(vervolg)

Financiën

Taakstellend budget is € 10 mln. waarvan resterend € 9 mln. op artikel IF 15.03.02 en € 1 mln. betreft het reeds uitgevoerde maatregelenpakket op artikel IF 15.03.01.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Openstelling
MIRT 2022	10	2025-2027
MIRT 2021	10	2025-2027
MIRT 2020	9	2025-2027
MIRT 2019	10	2025-2027
MIRT 2018	10	2025-2027
MIRT 2014	10	2025-2027
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	0	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	0	

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2021** De aanleg van vooroeververdediging cluster 2.2 is afgerond. Voor cluster 3 is de aanbesteding succesvol afgerond en de uitvoering gaande.
- 2020** In 2018 is € 8 mln. toegevoegd aan het project-budget als gevolg van een scopewijziging. In de nieuwe scope is de eindmijlpaal van het project verschoven van 2021 naar 2023. De aanleiding van deze wijziging is een opgetreden vertraging en eerder opgetreden projectrisico's. Op verzoek van de provincie Zeeland zijn twee locaties toegevoegd aan de vooroeververdediging van het perceel Westerschelde. Deze worden gefinancierd door de provincie Zeeland.
- 2018** Een financiële tegenvaller bij project Vooroeververdediging is inzichtelijk gemaakt. Deze is onder andere veroorzaakt door compensatiemaatregelen en herstelwerkzaamheden. Na het opnieuw verkrijgen van vergunningen wordt de uitvoering in 2018 verder voorbereid. In 2019 wordt gestart met de uitvoering. De oplevering is voorzien in 2021.

Vooroeververdediging en Herstel steenbekleding Oosterschelde en Westerschelde

Opgave

Vooroeververdediging

In 1992 hebben het Rijk, de provincie Zeeland en de toenmalige waterschappen een overeenkomst gesloten waarin het Rijk de verantwoordelijkheid op zich neemt voor de bestrijding van oevererosie in de Westerschelde. De overeenkomst wordt om de tien jaar stilzwijgend verlengd. De huidige overeenkomst loopt tot januari 2022. In 2016 is het voornemen kenbaar gemaakt om de overeenkomst na 2022 niet te verlengen. De toenmalige staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat heeft in 2001 aangegeven dat het Rijk ook de kosten draagt voor bestrijding van de oevererosie langs de Oosterschelde. Deze zeearm is daarmee onderdeel van de (rijks)kustlijnzorg. In 2005 en 2010 constateerden de Zeeuwse waterschappen dat een deel van de vooroevers in de Oosterschelde en de Westerschelde niet voldoet aan de stabiliteitsnormen. Op basis hiervan is bij Rijkswaterstaat een aanvraag voor vooroeververdediging ingediend.

Herstel steenbekledingen Oosterschelde en Westerschelde

Bij een inventarisatie van dijkbekledingen van gezette steen bleek in 1996 dat een groot deel van de dijkbekledingen langs de Oosterschelde en de Westerschelde niet voldeed aan de veiligheidsnormen.

Oplossing

Vooroeververdediging

Rijkswaterstaat heeft na beoordeling van de aanvraag voor vooroeververdediging in 2008 vastgesteld dat versterking van de onderwateroever en het tegengaan van oevererosie naar volgorde van urgentie in drie clusters (1, 2, en 3) wordt aangepakt.

Herstel steenbekledingen Oosterschelde en Westerschelde

Voor de steenbekledingen is het projectbureau Zeeweringen in 1997 gestart met verbetering van de bekledingen langs de Westerschelde. In het gebied is een nadere inventarisatie gedaan aan de hand van de uitkomst van de eerste toetsing op grond van de Wet op de water-



kering. Hiermee kwamen ook de steenbekledingen langs de Oosterschelde erbij. Er is in totaal circa 321 kilometer steenbekleding hersteld, waarvan 140 kilometer langs de Westerschelde en 181 kilometer langs de Oosterschelde. In september 2015 is de waterveiligheidsdoelstelling bereikt. In 2017 is decharge verleend.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

In Zeeland is er als gevolg van de stroming een tamelijk grote oevererosie. Door het herstellen van de steenbekleding worden de vooroevers versterkt. Het op deze manier tegengaan van oevererosie levert een adequate bescherming op tegen overstromingen.



Vooroeververdediging en Herstel steenbekleding Oosterschelde en Westerschelde (vervolg)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2017** ○ De voortgang van de vooroeververdedigingen-clusters (2.2 en 3) is vertraagd. De oorzaken zijn de ontbinding van het contract en de vernietiging van de Natuurbeschermingswet-vergunningen door de Raad van State bij cluster 2.2. De vertraging heeft doorwerking op de uitvoering en de oplevering van het laatste cluster (3).
- 2016** ○ Het taakstellend budget voor de steenbekledingen is verlaagd met € 40 mln. vanwege afbouw van risicoreservering en een aanbestedingsmeewaller. De start van het laatste cluster van de werkzaamheden van de steenbestortingen is twee jaar vertraagd in afwachting van een uitspraak van de Raad van State; dit heeft gevolgen voor de oplevering.

Planning

2017: Decharge herstel steenbekledingen Oosterschelde en Westerschelde
2023: Oplevering vooroeververdedigingen

Politiek/bestuurlijk

Convenanten: de volgorde van de verbeteringswerken vooroeververdediging is vastgesteld volgens de Integrale Beoordeling Oosterschelde (IBOS). Dit is gebeurd in overleg met betrokken waterschappen en provincies. Bij de uitvoering van de werkzaamheden wordt rekening gehouden met de effecten daarvan op natuur, landschap en recreatie. De huidige overeenkomst loopt tot begin 2022. In 2016 is het voorneemen kenbaar gemaakt om de overeenkomst daarna niet te verlengen. Hierover worden nu afspraken gemaakt tussen de betrokken partijen.

Financiën

Taakstellend budget: € 828 mln. Dit budget is in de begroting van het Deltafonds opgenomen onder Dijkversterking en Herstel steenbekleding (Artikel DF 1.02.02). Dit is inclusief € 80 mln. voor vooroeververdedigingen.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Openstelling
MIRT 2022	828	2023
MIRT 2021	827	2023
MIRT 2020	820	2023
MIRT 2019	812	2021
MIRT 2018	823	2021
MIRT 2013	836	2015
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	8	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	10	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2020	803	97%
2019	780	93%
2018	778	95%
2017	770	95%
2016	768	94%

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2020 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2020 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2021** In 2020 is extra budget toegekend voor de fase van Lerend implementeren.
- 2020** In 2018 zijn de compenserende maatregelen (verplaatste innamepunten) opgeleverd en is het Kierbesluit in werking gesteld door de minister van Infrastructuur en Waterstaat.
- 2015** Het project is overgegaan naar de aanlegfase.
- 2014** Het project is nieuw opgenomen in het MIRT. Er is € 41,4 mln. van Verbeterprogramma Waterkwaliteit Rijkswateren naar dit project overgeheveld.

Besluit Beheer Haringvlietsluizen

Opgave

In 1970 werd het Haringvliet in het kader van de Deltawerken door de Haringvlietsluizen van zee afgesloten. Hierdoor verdwenen het zoute water en de invloed van eb en vloed. Trekvisen zoals zalm, zeeforel en glasaal kunnen nu de stroomgebieden van de Rijn en de Maas niet of nauwelijks meer bereiken. Ook de trek naar zee wordt bemoeilijkt, omdat de sluisen alleen bij eb opengaan wanneer er rivierwater moet worden afgevoerd.

Oplossing

Als een beperkt deel van de Haringvlietsluizen bij vloed op een kier wordt gezet, kunnen trekvisen de stroomgebieden van de Rijn en de Maas weer bereiken. Door het Kierbesluit kan het westelijke deel van de Haringvliet verzilten. De daar gelegen inlaatpunten van het waterschap Hollandse Delta en Evides Waterbedrijf zijn de afgelopen jaren naar het oosten verplaatst, zodat zoetwater voor landbouw, drinkwater en industrie beschikbaar blijft. Bij een lage afvoer van de rivier (minder dan 1500 m³/s) gaan de sluisen bij vloed weer dicht en wordt het Haringvliet 'zoetgespoeld'. De komende jaren zal het Kierbesluit door middel van 'Lerend implementeren' stapsgewijs worden ingevoerd. Daarbij wordt praktijkkennis over zoutverspreiding opgedaan en de visintrek geoptimaliseerd.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het Kierbesluit draagt bij aan het behalen van de doelstelling uit de Kaderrichtlijn Water voor vis. Daarnaast is het onderdeel van het Rijn Actie Programma.

Planning

2018-2027: Lerend implementeren

Politiek/bestuurlijk

Overheden en belangenorganisaties begeleiden het 'Lerend implementeren' van het Kierbesluit in de klankbordgroep van het project.





Besluit Beheer Haringvlietsluizen

(vervolg)

Financiën

Voor dit project is vanuit het Rijk in totaal circa € 84 mln. beschikbaar. (Artikel DF 2.02.02). De bijdrage van Hollandse Delta en Evides is bij elkaar € 4 mln.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Openstelling
MIRT 2022	84	2018
MIRT 2021	83	2018
MIRT 2020	76	2018
MIRT 2019	76	2018
MIRT 2018	76	2018
MIRT 2015	76	2018
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	8	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBO) in mln. €	2	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2020	74	88%
2019	73	88%
2018	73	96%
2017	67	88%
2016	61	80%

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2020 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2020 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



Project Mainportontwikkeling Rotterdam

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2019** Het budget Bestaand Rotterdams Gebied (BRG) van € 39 mln. valt door hervestiging (naar het ministerie van BZK) nu onder andere rijksbijdragen. Hierdoor is ook het budget gerealiseerd gewijzigd.
- 2018** De verdieping van de Nieuwe Waterweg is toegevoegd aan het project.
- 2016** De verbreding van het Breddiep is toegevoegd aan het project.

Opgave

De mainport Rotterdam is in Europa een belangrijk knooppunt voor internationale goederenstromen en een vestigingsplaats voor industrie en logistieke dienstverlening. De mainport is één van de belangrijkste dragers van de Nederlandse economie. Ruimte voor de groei van intercontinentale handelstromen, en daarmee de havenactiviteiten, is cruciaal. Zonder aanleg van een nieuw haventerrein in zee krijgen de sectoren deepsea containers, distributie en chemische industrie op korte termijn te maken met ruimtekort in de haven van Rotterdam. Dit heeft gevolgen voor de kwaliteit en de concurrentiepositie van de haven en daarmee ook voor de economie. Bovendien vraagt de kwaliteit van de leefomgeving rond de haven dringend om aandacht.

Oplossing

Het kabinet heeft in 2006 een besluit genomen over de ruimtelijke reservering en aanleg van het Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR). PMR is een project met een dubbele doelstelling: versterking van de positie van de mainport door aanleg van netto 1000 ha nieuw hoogwaardig haventerrein en verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving in de regio Rijnmond. Binnen PMR worden daarnaast de achterlandverbindingen van de Maasvlakte verbeterd, allereerst door verbreding van het Breddiep van 75 m naar 350 m. De verbreding is in 2016 gerealiseerd. Ook wordt de Nieuwe Waterweg verdiept van NAP -15,0/-14,5 m naar NAP -16,3 m, zodat grotere en dieper stekende zeeschepen het petrochemische cluster beter kunnen bereiken. In 2018 is de aanleg van terrein K2 ten behoeve van het offshore center (70 ha) afgerond. In 2019 is de verdieping van de Nieuwe Waterweg afgerond.

De doelstelling wordt in de volgende deelprojecten gerealiseerd:

1. Landaanwinning inclusief verplichte natuurcompensatie;
2. 750 ha natuur- en recreatiegebied (drie projecten van respectievelijk 600, 100 en 50 ha);
3. Bestaand Rotterdams Gebied (BRG), uiteenvallend in leefbaarheidsprojecten en intensivering van het ruimtegebruik.



In de uitwerkingsovereenkomsten van de drie deelprojecten zijn de looptijden van de projecten opgenomen. De eerste fase van het deelproject Landaanwinning (buitencontour gereed en aanleg 640 ha uitgeefbaar haventerrein) was in 2013 gereed. De aanleg van de overige haventerreinen (360 ha) wordt afhankelijk van de markt vraag uitgevoerd en komt voor rekening en risico van het Havenbedrijf Rotterdam. De haventerreinen van Maasvlakte 2 zullen naar verwachting uiterlijk 2040 volledig zijn uitgegeven. In 2017 is gestart met de aanleg van terrein K2 ten behoeve van het offshore center (70 ha, gereed 2019).



Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Groot project**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**



Project Mainportontwikkeling Rotterdam

(vervolg)

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Dit project draagt bij aan het versterken van de internationale concurrentiepositie van de mainport.

Planning

- 2019: Verdieping Nieuwe Waterweg gereed
- 2020: Eindevaluatie PMR voor Tweede Kamer conform de Regeling Grote Projecten
- 2021: BRG en 750 ha gereed (voor het onderdeel Buitenland van Rhoon (600 ha) is in 2018 het nieuwe streefbeeld vastgesteld; daadwerkelijke aanleg hiervan volgt na 2021)
- 2033: Invulling modal shift doelstellingen
- 2040: Haventerreinen Maasvlakte 2 volledig uitgegeven

Politiek/bestuurlijk

Het planologische kader op rijksniveau ligt besloten in de Planologische kernbeslissing PMR (2006) en het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro 2011). Verder is de uitvoering van het project vastgelegd in het bestuursakkoord (2004) en uitwerkingsovereenkomsten (2005). Voor de verbreding van het Breddiep en de verdieping van de Nieuwe Waterweg is een aanvulling op de Uitwerkingsovereenkomst (UWO) Landaanwinning PMR met het Havenbedrijf afgesloten.

Het uitbreken van de coronacrisis heeft ertoe geleid dat de looptijd van het programma BRG met één jaar is verlengd, zonder gevolgen voor de leefbaarheidsdoelstellingen.

De Tweede Kamer heeft in 2006 PMR als Groot Project aangemerkt volgens de Regeling Grote Projecten (RGP). De minister van IenW heeft, op verzoek van de Kamer, een eindevaluatie opgesteld conform RGP. De Kamer is in 2020 de procedure gestart tot beëindiging van de status Groot Project voor PMR. PMR is in belangrijke mate gerealiseerd en succesvol gebleken, maar het is nog niet af. Er resteren een aantal wezenlijke opgaven waarvan nu nog niet met zekerheid kan worden gesteld dat de doelstelling daarvoor wordt bereikt. De evaluatie geeft daarom ook aanbevelingen voor de borging van de verdere uitvoering en monitoring van de nog resterende opgaven.

Uitvoering

De verantwoordelijkheid en de risico's voor de uitvoering zijn bij diverse partijen neergelegd (Havenbedrijf Rotterdam, de provincie Zuid-Holland en de gemeente Rotterdam). Binnen het Rijk dragen de ministeries van IenW, EZK, LNV, BZK en Financiën verantwoordelijkheid voor projectonderdelen. De natuurcompensatie bij de landaanwinning wordt onder verantwoordelijkheid van het Rijk uitgevoerd.





Project Mainportontwikkeling Rotterdam

(vervolg)

Financiën

Bijdrage van het ministerie van IenW: € 1.168 mln. Andere rijksbijdrage € 142 mln. De uitgekeerde prijsbijstelling 2022 is € 2 mln.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Openstelling
MIRT 2022	1.168	2040
MIRT 2021	1.165	2040
MIRT 2020	1.164	2040
MIRT 2019	1.162	2040
MIRT 2018	1.199	2040
MIRT 2013	1.188	2040
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	24	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBO) in mln. €	4	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2020	1.100	94%
2019	1.096	94%
2018	1.080	93%
2017	1.060	91%
2012	1.036	

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2020 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2020 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



Zuid-Nederland

- › Gebiedsopgave
- › Projectenkaart
- › Projectenoverzicht
- › Project- en programmabladen

Zuid-Nederland

De MIRT-regio Zuid-Nederland beslaat de provincies Limburg en Noord-Brabant. Kenmerkend zijn de vele middelgrote steden, maakindustrie en agrifoodsector.

Noord-Brabant bestaat uit een geïntegreerd geheel van stedelijke regio's en netwerken ingebed in een agrarisch natuurlandschap (het Brabant Mozaïek). Het polycentrische netwerk van steden en dorpen is sterk verbonden met stedelijke regio's zoals de Randstad, Antwerpen en andere stedelijke regio's in Noordwest-Europa.

Noord-Brabant speelt een belangrijke rol op het gebied van agrifood, high tech, logistiek en industrie met een combinatie van onderzoeks- en kennisinstellingen, kennisintensieve bedrijven en hoogwaardige maakindustrie. De economie is concurrerend en internationaal georiënteerd. Dit is te danken aan een goede fysieke en digitale infrastructuur, toonaangevende bedrijven, een sterke kennis en innovatiekracht in combinatie met een netwerk van aantrekkelijke steden en dorpen in een groene leefomgeving.

Ook Limburg is gelegen tussen de Nederlandse en Belgische mainports en het Ruhrgebied. Agrifood, chemie, materialen, (high tech)maakindustrie en lifescience zijn perspectiefrijke economische sectoren. Deze sectoren hebben ruimte nodig om te kunnen groeien en om te verduurzamen richting een circulaire economie inclusief energietransitie. Limburg kent ook een grote logistieke sector en vrijetijdseconomie.

Naast de (economische) groei speelt ook de wateropgave in Zuid-Nederland. Deze opgave kent veel facetten: overlast, droogte, kwaliteit, veiligheid en zoetwatervoorziening.





Mobiliteit in Zuid-Nederland

Een belangrijke opgave is het verbeteren van de bereikbaarheid van bedrijven en campussen in stedelijke regio's. De 'first & last mile' is daarbij een prioriteit. Bereikbaarheidsvraagstukken worden opgepakt vanuit een evenwichtige afweging tussen modaliteiten waarbij steeds meer vraaggestuurd wordt gewerkt en gezocht wordt naar nieuwe vormen van gedeelde mobiliteit. Bijzondere aandacht vraagt het openbaar vervoer, waar het vizier gericht is op de aanleg van het Toekomstbeeld OV2040. Daarnaast kan het voorkomen en verduurzamen van mobiliteit door werkgeversaanpak en het maken van slimme keuzes in verstedelijking een belangrijke bijdrage leveren aan het verbeteren van de bereikbaarheid.

Ook het goederentransport, in het bijzonder het vervoer over de corridors tussen mainports, de bovengemiddelde knooppunten Moerdijk, Tilburg, Venlo en Sittard-Geleen (Chemelot) en verder over

de grenzen is een opgave. Meerdere van dergelijke corridors doorsnijden Brabant en Limburg. Het gaat om betere bereikbaarheid, optimale benutting van infrastructuur, externe veiligheid en ook om verschuiving van goederenvervoer van weg naar water, spoor en buisleidingen.

Opgaven op het gebied van verduurzaming en veiligheid spelen bij alle vormen van verkeer en vervoer. De verkeersveiligheid in Brabant en Limburg is al jaren beneden het Nederlands gemiddelde. De inrichting van de mobiliteitsnetwerken kan in belangrijke mate bijdragen aan de verbetering hiervan. Aandacht vraagt ook het vervoer naar de binnensteden waarbij ingezet wordt op zero-emissie en slimme distributie. Een bijzonder vraagstuk is de toegang tot mobiliteit voor inwoners, fysiek maar ook financieel. Dit speelt nadrukkelijk in de gebieden met krimpende bevolkingsaantallen.

Aanpak

Rijk en regio werken in programma's en projecten samen aan de mobiliteit- en wateropgaven in Zuid-Nederland, zoals in het Programma Goederenvervoercorridors en SmartwayZ.NL. Ook wordt in Brabant gewerkt aan verstedelijkingsstrategieën, waarin de woonopgave in samenhang met bereikbaarheid wordt beschouwd. De aanpak van waterveiligheid wordt geborgd in het Deltaprogramma, waarvan het doel is Nederland te beschermen tegen overstromingen, te zorgen voor voldoende zoetwater en de inrichting van het land klimaatbestendig te maken. In het Programma Integraal Riviermanagement (IRM) werken regionale overheden en het Rijk vanuit één gezamenlijke visie samen aan een veilig, bevaarbaar, vitaal en aantrekkelijk Maas- en Rijngebied.

Zuid-Nederland **Projectenkaart**

MIRT Onderzoek

1. MIRT Onderzoek Netwerkstrategie HWN/OWN Brainport Eindhoven (valt onder SmartwayZ.NL programma)
2. Onderzoek Sluis Grave

Verkenning

3. A2 Deil-'s Hertogenbosch-Vught
4. A58 Tilburg-Breda (valt onder SmartwayZ.NL programma)
5. Hub 's-Hertogenbosch
6. Lob van Gennep

Planning en studies

7. A67/A73 knooppunt Zaarderheiken
8. A67 Leenderheide-Geldrop (valt onder SmartwayZ.NL programma)
9. InnoVA58 (valt onder SmartwayZ.NL programma)
10. Maaslijn
11. Meanderende Maas
12. Oeffelt
13. Toekomstvast Spoor Zuidoost-NL (valt onder SmartwayZ.NL programma)
14. Wilhelminakanaal Sluis 2

Aanleg

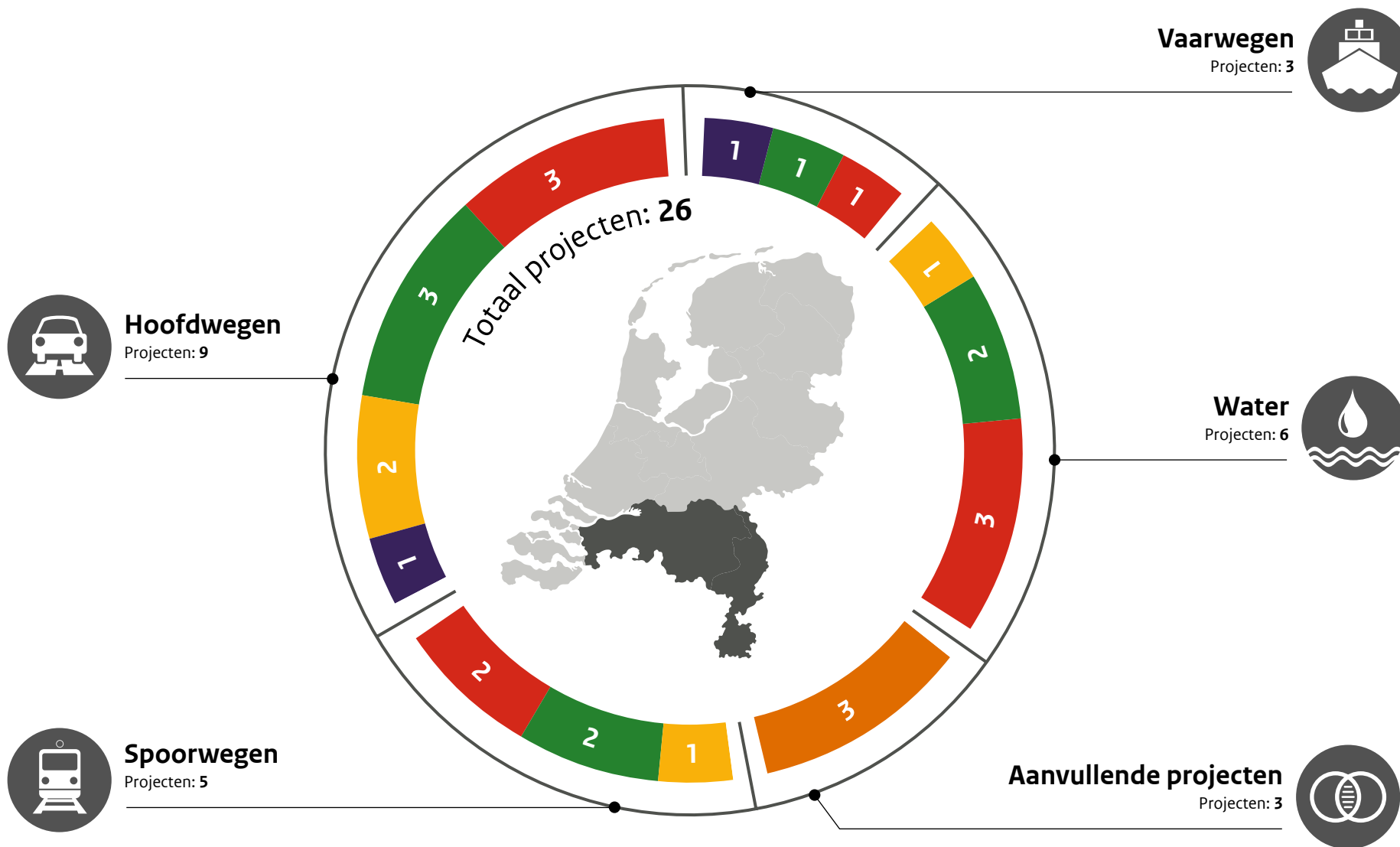
15. A2 Het Vonderen-Kerensheide
16. A27 Houten-Hooipolder
17. Breda Centraal (t.b.v. Nieuw Sleutelproject)
18. Gebiedsontwikkeling Ooijen-Wansum
19. Grensmaas
20. Maasroute, modernisering fase 2
21. N65 Vught-Haaren
22. PHS Meteren Boxtel
23. Zandmaas

Programma's

- A** Adaptief programma Brainport City
- B** Programma Goederencorridor Zuidoost
- C** Programma SmartwayZ.NL



Zuid-Nederland **Projectenoverzicht**





Programma SmartwayZ.NL

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2022** ○ In 2020 is er een integraal en gebiedsgericht MIRT Onderzoek uitgevoerd naar de verstedelijking en bereikbaarheid van Brainport Eindhoven. Tijdens het BO MIRT in november 2020 zijn strategische hoofdkeuzes gemaakt over een adaptief ontwikkelpad inclusief maatregelenpakket voor Brainport Eindhoven en vinden vervolg-(MIRT) onderzoeken plaats.
- 2021** ○ De rijksstructuurvisie met daarin opgenomen de voorkeursbeslissing voor de A67 Leenderheide-Zaarderheiken is vastgesteld. Het uitvoeringsplan met daarin concrete voorstellen om de komende vier jaar te versnellen op de aanleg van smart mobility en daarmee de bereikbaarheid te verbeteren is vastgesteld.
- 2020** ○ De ontwerprijsstructuurvisie voor de A67 Leenderheide-Zaarderheiken is vastgesteld.
- 2019** ○ Voor het deelprogramma A58 Tilburg-Breda wordt een MIRT Verkenning gestart. Hiervoor wordt € 35 mln. rijksbudget gereserveerd.
- 2018** ○ Voor de A2 Weert-Eindhoven wordt geen verkenning gestart, maar een no-regretpakket uitgewerkt.

Aanleiding en doel

Het verbeteren van het vestigingsklimaat van de Brainport Zuidoost-Nederland en de Greenport Venlo is een belangrijke opgave uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR). Zowel dit vestigingsklimaat als een goede bereikbaarheid zijn essentieel om deze regio internationaal te laten concurreren. Een goede bereikbaarheid van de internationale achterlandverbinding van de mainport Rotterdam via Noord-Brabant en Limburg naar Duitsland en van de as van Utrecht via Eindhoven naar Limburg is hierin cruciaal.

Nederland heeft daarnaast een ambitie om een koploperpositie in te nemen bij het ontwikkelen van innovatieve concepten en toepassen van smart mobility. De regio Zuidoost-Brabant/Noord-Limburg is hier in potentie een mooie locatie voor. Bedrijven en kennisinstellingen op het gebied van automotive, samen met een groot aandeel regionaal verkeer, geven de mogelijkheid om een geconcentreerde vloot te creëren en de bewoners erbij te betrekken.

Opbouw van het programma

Het programma SmartwayZ.NL bestaat uit een samenhangend pakket van acht deelopgaven die gezamenlijk worden aangestuurd. Het doel van het totale programma is om het mobiliteitssysteem van Zuid-Nederland te versterken door op slimme wijze maatregelen te realiseren om de bereikbaarheid in Zuid-Nederland te vergroten. In dit programma worden de mogelijkheden van intelligente transport-systemen (ITS) en smart mobility verder ontwikkeld en toegepast op het hoofdwegennet en in het stedelijk netwerk in Zuid-Nederland. In het programma werken Rijk, regionale overheden, marktpartijen en kennisinstellingen samen.



MIRT-projecten onder dit programma

- A58 Tilburg-Breda
- A67 Leenderheide-Geldrop
- InnovA58
- Vervolg afspraken MIRT Onderzoek MIRT 'Verstedelijking en Bereikbaarheid Brainport' waaronder
 - MIRT Onderzoek Netwerkstrategie HWN/OWN Brainport Eindhoven
 - Toekomstvast Spoor Zuidoost-Nederland



Programma SmartwayZ.NL

(vervolg)

Op 5 november 2015 zijn in het BO MIRT Zuid-Nederland afspraken gemaakt over een pakket maatregelen om de bereikbaarheid van Zuid-Nederland te verbeteren. In het voorjaar van 2016 zijn afspraken gemaakt over de governance van dit programma. Binnen het programma is besloten voor de A2 Weert-Eindhoven geen verkenning te starten, maar om een no-regretpakket verder uit te werken. Dit pakket bevat een aantal redelijk gemakkelijk op de korte termijn te realiseren maatregelen die de doorstroming en de verkeersveiligheid op de A2 verbeteren en het sluipverkeer rondom de A2 verminderen. In het BO MIRT najaar 2017 is besloten om wel een MIRT Verkenning te starten voor de A58 Tilburg-Breda.

Het programma is adaptief ingericht. Vooraf wordt niet meer alles voor de lange termijn geprogrammeerd, zodat ruimte blijft bestaan voor het

inspelen op veranderende omstandigheden en nieuwe technologische mogelijkheden. Door de stikstofproblematiek zal de planning van een aantal MIRT-projecten worden herijkt, voor informatie zie het betreffende MIRT-blad. Mede daarom heeft de programmaraad van SmartwayZ.NL besloten tot versnelling in de aanpak van het nemen van concrete maatregelen voor smart mobility om zo de bereikbaarheid te blijven verbeteren.

In het BOL van april 2021 is besloten dat naast bereikbaarheid en Smart Mobility ook het thema verstedelijking voortaan integraal onderdeel uitmaakt van het SmartwayZ.NL programma.

Meer informatie

www.smartwayz.nl

Omschrijving	Maatregel	Taakstellend Budget in mln. €	Budgetflexibiliteit	Openstelling
<i>Verkenning/planning en studies</i>				
InnovA58	Zie apart MIRT-blad InnovA58	435	Bestuurlijk verplicht	
ITS/Smart Mobility		9	Gebonden	
A67 Leenderheide - Geldrop	Zie apart MIRT-blad A67 Leenderheide-Geldrop	156	Bestuurlijk verplicht	
	Overige maatregelen binnen SmartWayZ	45		
MIRT verkenning A58 Tilburg-Breda	Zie apart MIRT-blad A58 Tilburg-Breda	56	Gebonden	
Overige onderzoeken	<ul style="list-style-type: none"> A2 Randweg Eindhoven A2 Weert-Eindhoven N279 toekomstbestendig uitvoeren Bereikbaarheidsakkoord Zuidoost-Brabant Het vervolg MIRT Onderzoek Verstedelijking en Bereikbaarheid Brainport 	0		
Totaal		701		
<i>Juridisch verplicht</i>		0%		



MIRT Onderzoek Netwerkstrategie HWN/OWN Brainport Eindhoven

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2022** Na besluitvorming in BO MIRT 2020 is besloten om een vervolg MIRT Onderzoek uit te voeren naar de netwerkstrategie voor het Hoofdwegennet (HWN) en het Onderliggend Wegennet (OWN) voor de Brainport Eindhoven.

Aanleiding en doel

Aanleiding is een integraal en gebiedsgericht MIRT Onderzoek naar de verstedelijking en bereikbaarheid van Brainport Eindhoven dat in 2020 is uitgevoerd. Doel was om een onderbouwd en gedeeld beeld te krijgen tussen Rijk en regio over de urgentie, de aard, omvang, onderbouwing en aanpak van de samenhangende verstedelijkings- en bereikbaarheidsopgaven in deze regio voor de lange termijn (2030-2040). Het MIRT Onderzoek heeft de samenhang van diverse opgaven in beeld gebracht en door de integrale blik nieuwe oplossingen geboden. Op basis van dit beeld zijn tijdens het BO MIRT in november 2020 strategische hoofdkeuzes gemaakt over een adaptief ontwikkelpad inclusief maatregelenpakket voor Brainport Eindhoven ten aanzien van de verstedelijkingsopgave en de mobiliteitstransitie.

Ten aanzien van mobiliteit is de hoofdkeuze gemaakt voor een vergaande mobiliteitstransitie en daarmee een verschuiving van autogebruik naar meer ov-gebruik, duurzame deelmobiliteit en verplaatsingen met de fiets en te voet, aangevuld met gerichte maatregelen ten behoeve van de autobereikbaarheid.

Borgen van een toekomstvaste bereikbare regio vraagt – naast een mobiliteitstransitie – ook om infrastructureel ingrijpen in het bestaande wegennet. Door de verstedelijkingsstrategie (verdichting binnen de Ring Eindhoven) vindt er een verschuiving plaats in de problemen die te maken hebben met bereikbaarheid per auto.

Doel is om voor het BO MIRT van november 2021 te komen tot een gedragen meerjarige netwerkstrategie voor het hoofdwegennet (HWN) en onderliggend wegennet (OWN) in Brainport Eindhoven tot ten minste 2040. Daarvoor wordt een netwerkstudie uitgevoerd naar kansrijke, robuuste en samenhangende oplossingen voor het HWN/OWN met alle daarvoor benodigde relevante beslisinformatie die kan resulteren in een vervolgbesluit. Dit gebeurt in nauwe samenwerking met Rijk, provincie Noord-Brabant en de Brainportregio en in nauwe samenhang met de andere deelopgaven die momenteel als onderdeel van de afspraken uit het BO-MIRT 2020 en de Brainport Nationale



Actieagenda nader worden uitgewerkt. Het betreft dan nadere uitwerking afspraken op het gebied van verstedelijking, Eindhoven Internationale Knoop-XL, de bereikbaarheid van de economische toplocaties, de Mobiliteitstransitie (Hubs, (H)OV en fiets) en het wegennetwerk.

Planning

2021: Netwerkstrategie, ontwikkelen van kansrijke oplossingen, verzamelen van relevante beslisinformatie voor het BO MIRT 2021.

Betrokkenen

Het Rijk (IenW en BZK) en de gemeente Eindhoven zijn gezamenlijk opdrachtgever van dit vervolg-MIRT Onderzoek. Ook zal er afstemming plaatsvinden met andere gemeenten (Stedelijk Gebied Eindhoven en Metropoolregio Eindhoven), de provincie, het bedrijfsleven, aanbieders van mobiliteitsdiensten en kennisinstellingen binnen de Brainportregio.



A58 Tilburg-Breda

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2019 ○ Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Opgave

De A58 tussen Tilburg en Breda is een deelopgave van het programma SmartwayZ.NL. In de deelopgave A58 Tilburg-Breda wordt gezocht naar de 'slimste oplossing' om de bereikbaarheid te vergroten. Uit een marktverkenning blijken zowel smart mobility- en gedragsmaatregelen als fysieke capaciteitsuitbreiding kansrijk. De effecten van alleen smart mobility- en gedragsmaatregelen zijn op het moment nog niet goed in te schatten, maar lijken onvoldoende om de verkeersproblematiek op te lossen. In de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA), waarin naast de mobiliteitsontwikkeling ook de potentiële bereikbaarheidsopgaven op de lange termijn in beeld worden gebracht, blijkt dat de economische verlieskosten op de A58 tussen Tilburg en Breda rond 2030 zo'n € 50 mln. op jaarbasis bedragen. Dit, samen met de resultaten van de marktverkenning, was aanleiding een formele MIRT Verkenning te starten.

Oplossing

De oplossing ligt in innovatieve vormen van capaciteitsuitbreiding, in combinatie met aan smart mobility gerelateerde kortetermijnoplossingen die worden uitgewerkt binnen de opgave SmartWayZ.NL. Ook worden kansrijke oplossingsrichtingen uit de marktverkenning A58 Tilburg-Breda binnen de scope opgenomen.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het project draagt bij aan de verbetering van de regionale en (inter) nationale bereikbaarheid van de regio. De A58 verbindt de mainport Rotterdam met het Duitse achterland en is een belangrijke route voor goederenverkeer richting Duitsland en verder Europa in. Als onderdeel van de Europese C-ITS corridor (Coöperatieve Intelligente Transport Systemen) is de A58 ook van belang. Deze corridor loopt van Rotterdam, via Breda, Tilburg en Eindhoven naar Venlo en Duitsland.





A58 Tilburg-Breda

(vervolg)

Planning

2021: Voorkeursbeslissing
2024: Ontwerptracébesluit
2024: Tracébesluit

Betrokken partijen

De provincies Noord-Brabant en Limburg, de gemeenten Tilburg en Breda en de SmartwayZ.nl-partners.

Financiën

De raming van de kosten van de meest voor de hand liggende variant in de eerder uitgevoerde onderzoeken bedraagt € 70 mln. (inclusief btw). Dit is in dit geval de innovatiestrook. Om verzekerd te zijn van voldoende financiering is uitgegaan van de duurste variant van de innovatiestrook. Ten behoeve van het starten van een MIRT Verkenning dient, conform de spelregels van het MIRT, 75% van het budget van de meest voor de hand liggende optie gedekt te zijn, in casu € 52,5 mln. (inclusief btw).

De provincie Noord-Brabant heeft toegezegd hiertoe maximaal € 20 mln. exclusief btw (€ 24,2 mln. inclusief btw) bij te dragen. Het resterende bedrag is door het ministerie van IenW gereserveerd. Bij vaststelling van het voorkeursalternatief worden definitieve afspraken gemaakt over de kostenverdeling tussen regio en rijk, waarbij als uitgangspunt een verdeling geldt van een derde voor de regio (tot een maximale provinciale bijdrage van € 20 mln. exclusief btw) en twee derde voor het rijk. Op basis hiervan heeft het rijk € 35 mln. gereserveerd.

File Top 50

Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van knelpunt 33 uit de File Top 50.

Meer informatie

www.SmartwayZ.NL



A67 Leenderheide-Geldrop

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2021** In december is de afspraak gemaakt in de Programmaraad SmartwayZ.NL over maatregel-pakket en budget. Daarna is in voorjaar 2020 de structuurvisie voor dit project vastgesteld. Het project is overgegaan naar planning en studies.
- 2018** Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Opgave

De A67 kent structurele files op het traject Leenderheide-Geldrop. Daarnaast doen zich ook op de overige gedeelten van de A67 incidenten voor die leiden tot vertragingen. Het relatief grote percentage vrachtverkeer vergroot deze problemen. In de MIRT Verkenning A67 Leenderheide-Zaarderheiken (onderdeel van het programma SmartwayZ.NL) is een verkenning uitgevoerd naar de oplossing van de verkeersproblemen op de A67 en de verbetering van de verkeersveiligheid.

Oplossing

Rijk en regio hebben in 2019 in de Programmaraad SmartwayZ.NL en het BO MIRT afspraken gemaakt over een maatregel-pakket. In 2020 is de Structuurvisie A67 Leenderheide-Zaarderheiken vastgesteld. Er start een plan- en studiefase naar de toekomstvaste verbreding van de A67 Leenderheide-Geldrop. De oplossing ligt in een uitbreiding van de noordelijke rijbaan (richting Eindhoven) met een parallel- annex weefstrook en een uitbreiding van de zuidelijke rijbaan (richting Venlo) met één rijstrook (van twee naar drie rijstroken). Daarnaast worden er nog overige maatregelen getroffen om de bereikbaarheid te verbeteren.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

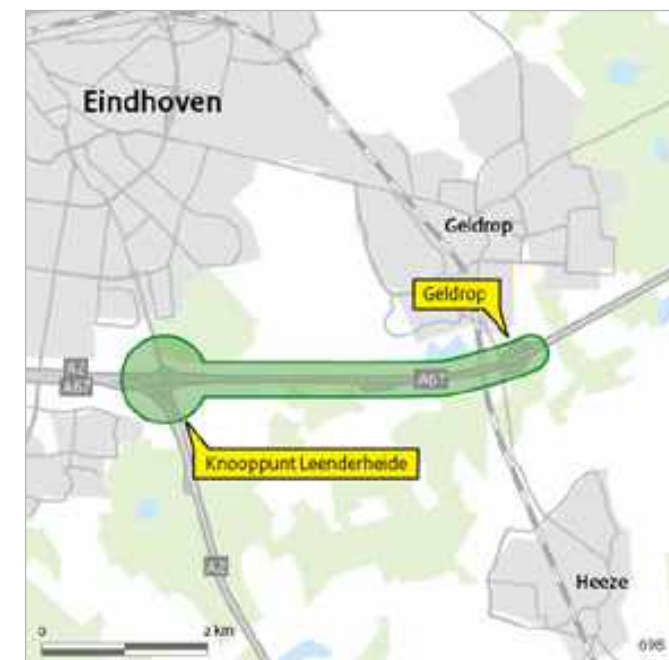
Het project draagt bij aan een verbetering van de nationale en internationale bereikbaarheid. Het verbeteren van het vestigings-klimaat van Brainport Zuidoost-Nederland en Greenport Venlo zijn benoemd als opgaven van nationaal belang.

Planning

2023: Ontwerptracébesluit
2024: Tracébesluit

Betrokken partijen

Provincies Noord-Brabant en Limburg en alle aanliggende gemeenten en andere bestuurlijke organen zijn bij het project betrokken.





A67 Leenderheide-Geldrop

(vervolg)

Financiën

Het budget voor A67 Leenderheide-Geldrop bedraagt €156 mln. inclusief een regionale bijdrage van ca. €39 mln. Tevens is €45 mln. conform motie Dijkstra c.s. (TK18-19, 35000A, nr. 39) beschikbaar voor het programma SmartwayZ.NL. Daarnaast is € 6 mln. beschikbaar voor niet-weggebonden smart maatregelen op het traject A67 uit generiek programmabudget SmartwayZ.NL.

Meer informatie

www.smartwayz.nl

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Openstelling
MIRT 2022	156	
MIRT 2021	157	
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	1	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	3	

* Gegevens over vijf jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.



InnovA58

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2022** De aanhoudende onzekerheid rondom de stikstofproblematiek zorgt bij beide trajecten voor een vertraging van oplevering van het Ontwerptracébesluit en het Tracébesluit. Dit heeft voor het totale project een latere openstelling tot gevolg.
- 2021** De stikstofproblematiek zorgt bij beide trajecten voor een vertraging van oplevering van het Ontwerptracébesluit en het Tracébesluit. Dit leidt tot latere openstellingen.
- 2017** De projectbladen over de A58 Sint Annabosch-Galder en de A58 Eindhoven-Tilburg zijn samengevoegd tot één MIRT-blad. Het project is opgenomen in het programma SmartwayZ.NL (Bereikbaarheid Zuid-Nederland). Het project is overgegaan naar de planning- en studiefase.

Opgave

De 160 kilometer lange autosnelweg A58 loopt van Vlissingen tot de Ring Eindhoven. Deze weg verbindt de grootste Brabantse steden onderling (oost-west). Bovendien is de route onderdeel van de verbindingen Rotterdam-Antwerpen en Rotterdam-Zuidoost-Nederland-Ruhrgebied. Uit de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) van mei 2011 is gebleken dat in het hoge groeiscenario (Global Economy) in 2030 op de A58 tussen Breda en Tilburg een knelpunt zal ontstaan. Bovendien speelt op het traject colonnevorming door vrachtverkeer, die van invloed is op doorstroming en veiligheid.

Oplossing

De oplossing voor het project is onderzocht binnen het project InnovA58. Dit project had als extra opgave om te onderzoeken in welke vorm innovaties een bijdrage kunnen leveren aan de oplossing en de versnelling hiervan.

A58 Sint Annabosch-Galder: In het najaar 2015 is de Voorkeursbeslissing genomen voor een verbreding naar 2x3 rijstroken en aanpassing van de knooppunten Sint-Annabosch en Galder.

A58 Eindhoven-Tilburg: In het najaar 2015 is de Voorkeursbeslissing genomen voor een verbreding naar 2x3 rijstroken en aanpassing van de knooppunten De Baars en Batadorp en de aansluitingen Moergestel en Best.

De planning en studies is evenals de verkenning binnen het project InnovA58 uitgewerkt en is medio 2016 opgestart. Het project InnovA58 stimuleert ook de inbreng van innovaties in het project, onder andere door de inrichting van een living lab voor innovaties in de periode 2021-2025. De innovatie-opgave van het project richt zich op optimale life cycle costs, smart mobility, minder milieuhinder, energieneutraliteit en nieuwe diensten langs de weg. Het project InnovA58 maakt deel uit van het programma SmartwayZ.NL, zie hiervoor het betreffende MIRT-blad. Waar relevant zal dit project in samenhang met andere onderdelen van dit programma worden bekeken.



De stikstofproblematiek raakt de planning van het project. De vertraging voor Eindhoven-Tilburg is een tot twee jaar, voor Annabosch-Galder drie tot vijf jaar. Het project is in het maatregelenpakket voor de stikstofproblematiek in de woningbouw- en infrastructuursector en PFAS aangemerkt als prioritair project.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het project InnovA58 draagt bij aan de verbetering van de doorstroming, de verkeersveiligheid, de betrouwbaarheid en de robuustheid op dit traject.



InnovA58

(vervolg)

Planning

N.t.b.

Politiek/bestuurlijk

De Voorkeursbeslissing voor dit project is genomen binnen de besluitvorming van het programma SmartwayZ.NL. De gevolgen van de uitspraak van de Raad van State over de Programma Aanpak Stikstof (PAS) voor lopende planning en studies worden momenteel geïnventariseerd. Duidelijk is dat deze uitspraak gevolgen kan hebben voor zowel de planning als uitgaven voor specifieke projecten. Dit betreft ook dit project omdat het Tracébesluit nog niet onherroepelijk is. Het streven is de Tweede Kamer hierover in het najaar nader te informeren.

File Top 50

Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 16 en 21 uit de File Top 50.

Financiën

Het taakstellend budget voor het project InnovA58 is vastgesteld op € 435 mln., inclusief de € 10 mln. voor het living lab. Het budget is exclusief reservering uit het Meerjarenprogramma Geluidssanering (MJP) en reservering binnen de begroting voor het verhoogd risicoprofiel van Eindhoven-Tilburg als gevolg van het innovatieve karakter van het project.

Meer informatie www.smartwayz.nl

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Openstelling Eindhoven Tilburg	Openstelling St. Annabosch Galder
MIRT 2022	435	2028-2030	2028-2030
MIRT 2021	425	2023-2026	2025-2029
MIRT 2020	412	2022-2024	2022-2024
MIRT 2019	412	2022-2024	2022-2024
MIRT 2018	405	2022-2024	2022-2024
MIRT 2017	401	2022-2024	2022-2024
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	34		
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	36		

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2022 ○ Project nieuw opgenomen in het MIRT.

Toekomstvast Spoor Zuidoost-NL

Opgave

De groei van het spoorvervoer in Zuidoost-Nederland vraagt vanwege de grote onderlinge samenhang om een integrale studie. De integrale studie Emplacement Eindhoven wordt opgestart om toekomstige opgaven voor (inter)nationaal personen- en goederenvervoer op spoorknoppen Eindhoven en Helmond te ondervangen. Daarnaast wordt de lopende integrale studie Emplacement Venlo binnen Toekomstvast Spoor Zuidoost-Nederland geïntegreerd.

In Eindhoven/Helmond komen de volgende opgaven bij elkaar:

1. Resterende opgave NMCA-knelpunt Eindhoven-Helmond.
2. Verwachte (inter-)nationale reizigersgroei door extra IC's in binnenland, de internationale trein Eindhoven-Düsseldorf en toenemende verstedelijking in de Brainportregio en specifiek in het stationsgebied van Eindhoven en Helmond.
3. Groei van het goederenvervoer over de Brabantroute richting Venlo/ Duitsland (Ruhrgebied).

Voor emplacement Venlo gaat het om de volgende bestaande opgaven en toekomstige ontwikkelingen:

- het inpassen van 740 meter lange wachtsporen voor goederentreinen;
- een nieuwe spanningssluis voor treinen van en naar Duitsland;
- het opstellen van reizigerstreinen;
- transferproblematiek;
- verlenging van het perron voor internationale trein Eindhoven-Düsseldorf;
- geluid en externe veiligheid.

Oplossing

Doel van het project Toekomstvast Spoor Zuidoost-Nederland is om de benodigde infrastructurele maatregelen door ProRail voor vergroting van de spoor- en perroncapaciteit op genoemde emplacementen te vergroten middels een adaptief ontwikkelpad. Hierbij wordt gebruikgemaakt van inzichten uit Toekomstbeeld OV 2030 (doorkijk 2040) en het MIRT Onderzoek Verstedelijking & Bereikbaarheid Brainport.



De woningbouw- en verstedelijkingsopgave rondom Eindhoven CS en station Helmond zal door betrokken partijen worden afgestemd met ontwikkelingen op het emplacement, o.a. door de ruimtelijke inpassingsstudie. Hierbij wordt er afgestemd met de Woondeal en het nog te ontwikkelen verstedelijkingsakkoord.



Toekomstvast Spoor Zuidoost-NL

(vervolg)

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

De integrale studie Toekomstvast Spoor Zuidoost-Nederland draagt bij aan het accommoderen van de groei van het spoorvervoer in Zuid-Nederland en de verdere netwerkontwikkeling van het spoor op een aantal belangrijke corridors op het nationale netwerk, de (inter) nationale bereikbaarheid van de Brainportregio en logistieke hub Venlo en aan de ruimtelijke-economische ontwikkeling van de regio Zuid, inclusief afstemming met de verstedelijkingsopgave.

Planning

- 2021: (tussentijdse) uitkomsten studie (adaptief ontwikkelpad) op BO MIRT Zuid
- 2022: start planning en studies
- 2026: start aanleg urgente opgaven
- 2028: start aanleg opgaven TBOV 2030

Politiek/bestuurlijk

In opdracht van het ministerie van IenW voert ProRail de integrale studie uit. Dit gebeurt in afstemming met betrokken partijen in de regio: provincie Noord-Brabant, provincie Limburg, gemeente Eindhoven, gemeente Helmond en gemeente Venlo. In andere trajecten, zoals de ruimtelijke inpassingsstudie of de woningbouw-opgave in Eindhoven/Helmond, zal ook afstemming zijn met NS en het ministerie van BZK.

Financiën

Taakstellend Budget € 101 mln. (Artikelonderdeel 13.03.04).

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Gereed
MIRT 2022	101	Divers
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	0	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	0	

* Gegevens over vijf jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.



Adaptief programma Brainport City

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2021** Medio 2019 hebben Rijk en regio een samenwerkingsovereenkomst getekend in het kader van Eindhoven Internationale Knoop XL (EIK-XL) en tijdens het BO MIRT van november 2019 hebben partijen definitieve afspraken gemaakt over drie maatregelen voor de korte termijn in het kader van EIK-XL. In 2019 hebben BZK, provincie Noord-Brabant en Stedelijk Gebied Eindhoven (SGE) een woondeal gesloten om samen stappen te zetten om de fysieke woonomgeving (wonen, leefbaarheid in wijken, aardgasvrij) in het SGE te behouden en verbeteren.
- 2019** Er is een investeringsbeslissing genomen voor een eerste maatregelenpakket Eindhoven Internationale Knoop XL. Door de portefeuilleverdeling ligt inhoudelijk het voortouw van dit programma met ingang van 2018 onder de verantwoordelijkheid van het ministerie van BZK.
- 2017** Op basis van inhoudelijke samenhang is het blad Brainport Avenue samengevoegd met het blad Brainport City en gewijzigd in Adaptief programma Brainport City.
- 2015** Het programma is nieuw opgenomen in het MIRT.

Aanleiding en doel

In vervolg op het MIRT Onderzoek Brainport Avenue (2013-2014) voeren het Rijk en regionale partijen in Brainportregio Eindhoven binnen een adaptief programma samen de gebiedsvisie Brainport City uit. Deze gebiedsvisie geeft een ruimtelijk-economisch toekomstperspectief waarmee Brainport Eindhoven internationaal kan blijven opereren, daarbij voortbouwend op technologie, design en kennis. Doelen zijn de verbetering van de agglomeratiekracht, de bereikbaarheid en het vestigingsklimaat. Rijk en regio werken hierbij samen aan: Eindhoven Internationale Knoop XL (EIK-XL, Stationsomgeving Eindhoven) en binnenstad Eindhoven;

- Bereikbaarheid in de Brainportregio;
- Woningbouw en kwaliteit van wonen in het Stedelijk Gebied Eindhoven.
- Vanuit verschillende lopende MIRT-programma's en -projecten wordt reeds bijgedragen aan de opgaven Hoofdwegennet (programma SmartwayZ.NL), Internationale verbindingen (Programma Hoogfrequent Spoor en Ontwikkelagenda Grensoverschrijdend Spoorvervoer), Eindhoven Noordwest (gebiedsontwikkeling Brainport Avenue en landzijdige bereikbaarheid Eindhoven Airport) en Stationsomgeving Eindhoven (fietsparkeren Neckerspoel). Ook is er sprake van samenhang met de Ruimtelijk-Economische Ontwikkelingsstrategie (REOS) en de Brainport Nationale Actieagenda (BNA).

Planning

Op 16 mei 2019 is de samenwerkingsovereenkomst inclusief het Plan van Aanpak voor EIK-XL ondertekend. In het Plan van Aanpak zijn de ambitie, doelen, betrokkenheid van regio en het Rijk (waaronder de ministeries van BZK en IenW), de governance en adaptieve werkwijze beschreven. EIK-XL voorziet in het ontwikkelen van een hoogwaardig stedelijk centrumgebied in de directe nabijheid van het ov-knooppunt Eindhoven Centraal. Dit draagt bij aan een internationaal wervend vestigingsklimaat en het kan daarnaast een belangrijke kwalitatieve en kwantitatieve bijdrage leveren aan de woningvoorraad. Voor de verdere ontwikkeling van EIK-XL heeft BZK de coördinerende rol



namens het Rijk. EIK-XL is aangewezen als majeure transformatielocatie in de woondeal met het SGE. Het is één van de tien prioritaire acties van de Brainport Nationale Actieagenda. Voor de Brainport Nationale Actieagenda heeft het ministerie van EZK de coördinerende rol namens het Rijk.

In 2021 wordt de ontwikkelvisie voor het noordelijk deel van EIK XL (Fellenoord) vastgesteld. Ook zal de verdere uitwerking van de uitkomsten van het MIRT Onderzoek eind 2021 gereed zijn.

Betrokken partijen

Gemeente Eindhoven (trekker), het Rijk (ministeries van BZK, IenW en EZK), de provincie Noord-Brabant, Eindhoven Airport, NS, Brainport Development en regiogemeenten (met name de gemeenten Best, Helmond, Oirschot en Veldhoven) werken hierin samen.



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2022 Dit onderzoek is nieuw opgenomen in het MIRT.

Onderzoek Sluis Grave

Aanleiding en doel

Het huidige sluiscomplex in Grave is, gezien zijn enkele sluisolk en zijn geringe afmeting, zeer kwetsbaar voor storingen en congestie en niet in staat om de maatgevende klasse Vb-schepen op de Maascorridor te kunnen laten passeren. Hierdoor kan de gehele Maascorridor feitelijk niet optimaal worden benut. Dit beeld wordt bevestigd door diverse IenW-onderzoeken waaronder het onderzoek Robuuste Vaarwegen Goederenvervoercorridors (GVC) en de IMA 2021 (voorheen NMCA). De kwetsbaarheid van sluis Grave doet zich voornamelijk voor in periodes van droogte zoals in 2018, toen het waterpeil op de Waal maandenlang aanzienlijk lager was dan het waterpeil op de gestuwde Maas. Als gevolg hiervan kon de reguliere route vanuit Maas via de Waal naar Rotterdam voor beladen schepen niet optimaal worden benut. De oost-westverbinding van de Maas werd daarmee voor veel schepen economisch gezien een veel interessanter vaarwegalternatief, met enorm lange wachttijden bij sluis Grave tot gevolg. Verder bleef dit vaarwegalternatief buiten bereik voor grote klasse Vb-schepen die noodgedwongen slechts half beladen de reguliere route via de Waal dienden te blijven gebruiken. Klimaatstudies die IenW sindsdien heeft laten uitvoeren laten zien dat periodes van laag water in de toekomst frequenter zullen voorkomen.

Een nieuwe tweede grote sluisolk bij Grave en het gelijktijdig verdiepen van de kabels en leidingen bij Niftrik zorgt ervoor dat de schutcapaciteit van het sluiscomplex wordt vergroot terwijl tegelijkertijd ook maatgevende klasse Vb-schepen in periodes van laag water optimaal gebruik kunnen gaan maken van de oost-westverbinding. Tevens wordt het sluiscomplex met de extra sluisolk minder gevoelig voor storingen en onderhoudssluitingen waardoor de grootste robuustheidsknelpunten voor beide corridors (goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost) kunnen worden opgelost.

Naast de economische meerwaarde van een tweede (toekomstbestendige) sluisolk in Grave en de verdiepte leidingenstraat bij Niftrik voor



de gehele Maascorridor wordt in het MIRT Onderzoek ook gekeken naar de meerwaarde van de samenhang van de bouw en ontwikkeling van een nieuwe sluis(kolk) Grave in relatie tot de V&R-opgave van de op het complex gelegen stuw Grave en de John S. Thomsonbrug, die beiden hun einde levensduur bereiken. Het MIRT Onderzoek zal derhalve worden onderverdeeld in twee deelonderzoeken:

- Een onderzoek naar de economische meerwaarde van een nieuwe grote sluisolk Grave voor de gehele Maascorridor.
- Een onderzoek naar de meerwaarde van de samenhang van de bouw en ontwikkeling van een nieuwe sluis(kolk) Grave in relatie tot de V&R-opgaves van nieuw stuwcomplex Grave en de Thompsonbrug.

Planning

2022 - Afronding

Betrokken partijen

IenW betreft provincies, gemeenten, waterschappen en overige corridorpartijen op de GVC Oost en Zuidoost.



A2 Deil-'s Hertogenbosch-Vught

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2022** De planning is geactualiseerd. Vanwege benodigde aanvullende uitwerkingen t.a.v. verkeersveiligheid en bestuurlijke besluitvorming die langer duurden dan verwacht, kon het voorkeursalternatief niet in 2020 worden vastgesteld. Dit werkt door in de rest van de planning.
- 2019** Het project is overgegaan naar de verkenningfase.
- 2017** Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Opgave

De A2 kent op en tussen de knooppunten Deil en Vught nu al problemen met doorstroming. Op nationaal niveau is dit wegvak een grote bottleneck. Verkeersprognoses die uitgaan van toekomstige ontwikkelingen in de economie, demografie, gebiedsontwikkeling en aanpassingen in het netwerk laten een autonome groei van het verkeer zien. Hierbij nemen fileproblemen op dit traject in de toekomst nog verder toe, met negatieve netwerkeffecten en daarmee gepaard gaande economische schade tot gevolg.

Oplossing

In de MIRT Verkenning worden diverse alternatieven onderzocht voor de uitbreiding en ontvlechting van de A2. Daarnaast worden er ook alternatieven onderzocht waarbij er geen of minimale infrastructurele maatregelen worden genomen, bijvoorbeeld smart mobility-oplossingen en het pakket aan quick wins dat voor de korte termijn is geformuleerd.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het project draagt bij aan het oplossen van de huidige en toekomstige bereikbaarheidsopgaven door het verbeteren van de doorstroming en verkeersveiligheid op de A2 tussen het knooppunt Deil en knooppunt Vught in beide richtingen. Hierdoor zal de betrouwbaarheid van de reistijd op het netwerk en de bereikbaarheid van het gebied per saldo verbeteren. Zodoende levert het project ook een bijdrage aan de economische ontwikkeling van het gebied en zal door middel van het pakket aan quick wins de multimodale bereikbaarheid worden verbeterd.

Planning

2021: Voorkeursbeslissing
2023: Ontwerptractébesluit
2025: Tracébesluit



Betrokken partijen

De MIRT Verkenning wordt uitgevoerd onder leiding van het ministerie van IenW, in nauwe samenwerking met de provincies Gelderland en Noord-Brabant, de gemeente 's-Hertogenbosch en de regio Rivierland.

Financiën

Het Rijk heeft € 841 mln. gereserveerd in het Mobiliteitsfonds (Artikel MF 12.03.02) voor structurele verbreding van dit deel van de A2. De regionale partijen reserveren in totaal maximaal € 45 mln. voor het pakket aan brede mobiliteitsmaatregelen vanaf 2025 als onderdeel van het Voorkeursalternatief. Het ministerie van IenW heeft tevens € 24 mln. (inclusief btw) gereserveerd voor kortetermijnmaatregelen tot 2025. De regionale partners hebben hiervoor € 27,6 mln. (exclusief btw) gereserveerd.



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2022 ○ Project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Hub 's-Hertogenbosch

Opgave

Station 's-Hertogenbosch is een van de mooie voorbeelden waar verschillende opgaven en belangen samenkomen. Er speelt zowel een opgave om het station toekomstbestendig te maken, als om een kwaliteitssprong en schaalessprong te realiseren. Door dit niet sectoraal of in delen te doen (pleisters plakken), maar integraal op te pakken wordt gewerkt volgens de wijze van knooppuntontwikkeling zoals het TBOV voorstaat.

De oplossing van het transferknooppunt op 's-Hertogenbosch (perrons, passerelle) is, o.a. vanuit veiligheidsperspectief, urgent en moet met inachtneming van doelstelling PHS ultimo 2030 gerealiseerd zijn. Tegelijkertijd moet rekening worden gehouden met de binnen Toekomstbeeld OV (TBOV) en NMCA voorziene reizigersgroei en groei van het treinverkeer in komend decennium. In het kader van TBOV zijn door ProRail de daarbij voor 2030 noodzakelijke spooraanpassingen gebaseerd op een extra zijperron 8 voor station 's-Hertogenbosch voorgesteld en deels uitgewerkt. Deze maatregelen zijn onderdeel van de eerste stap in de landelijke ontwikkelagenda van TBOV.

Bepalend voor de opgave is de vormgeving van de transferverbinding van, naar en tussen de treinen, bussen en fietsen zoals door ProRail onderzocht. Deze moet zowel voldoen aan de scope-eisen vanuit PHS transferknooppunt 's-Hertogenbosch als aan de gewenste nieuwe sporenlay-out om een dienstregeling 2030 in het kader van TBOV te faciliteren. Met voorziene aanpassingen in het kader van PHS Meteren-Boxtel en het nieuwe beveiligingssysteem ERTMS vraagt ook de sporenlay-out een integrale benadering. Het hiertoe gewenste zijperron 8 is niet te realiseren op de huidige passerelle.



Oplossing

Er ontstaat met een integrale oplossing voor knooppuntontwikkeling stationsomgeving 's-Hertogenbosch een hoogwaardig mobiliteitsknooppunt, waarin de noodzakelijke vergroting van de transfercapaciteit is meegenomen, de (multimodale) reis wordt vergemakkelijkt en de verblijfskwaliteit van het station sterk wordt verbeterd. De kwaliteit van de infrastructuur en het mobiliteitsaanbod komt daarmee beter in balans met de kwaliteit van het knooppunt. Ook zullen de PHS-investeringen beter renderen. Concreet gaat het daarbij om investeringen in een nieuw (zij)perron, vernieuwing traverse, stationshal centrum, aanleg stationshal/ontvangstdomein westzijde, upgrade busstation inclusief wachtvoorzieningen en aanpassing van de voorpleinen.



Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Verkenning**



Hub 's-Hertogenbosch

(vervolg)

Om een antwoord te bieden op de geïnventariseerde knelpunten en ambities is een integrale visie opgesteld. Deze visie gaat uit van een stedelijke as Binnenstad-Paleiskwartier (stedelijk knooppunt) welke samenvalt met de stationsas (ov-knoop). Langs deze as ontwikkelen de capaciteit, de kwaliteit van de ov-hub en de verstedelijking zich in samenhang. Het MIRT Onderzoek is gericht op de eerste ontwikkelfase (2030), in de tweede ontwikkelfase is er ook ruimte om de woningbouwopgave in de stationsomgeving te betrekken met betrokkenheid van BZK.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Een integrale oplossing voor de knooppuntontwikkeling van station 's-Hertogenbosch draagt bij aan de bereikbaarheid en veiligheid van de spoorknoop en ondervangt verwachte reizigersgroei (TBOV/NMCA). Ook past de knooppuntontwikkeling in de wijze waarop 'Ketens & Knopen' binnen TBOV opereert. Na de eerste ontwikkelfase (2030) waar de MIRT Verkenning op is gericht, kan ook de woningbouwopgave middels betrokkenheid van BZK worden betrokken.

Planning

2021: tussentijdse resultaten MIRT Verkenning (BO MIRT)
2022: resultaten MIRT Verkenning
2023-2024: planning en studies
2025-2026: voorbereiding aanleg
2026-2028: aanleg
2028-2030: uitloop

Betrokken partijen

Opdrachtgevers voor het verkennend onderzoek zijn de gemeente 's-Hertogenbosch, provincie Noord-Brabant, NS en ProRail (in opdracht van IenW, via PHS-lijn) geweest. De MIRT Verkenning is door de gemeente, provincie en IenW gestart. In de tweede ontwikkelfase (na 2030) is het denkbaar dat ook het ministerie van BZK aanhaakt gegeven de woningbouwopgave in de stationsomgeving.

Financiën

Er is in totaal € 67 mln. gereserveerd op IF 20.01.





Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2020** ○ Startbeslissing is genomen en de verkenning van de Lob van Gennep is gestart.
- 2018** ○ Project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Lob van Gennep

Opgave

De Lob van Gennep is een laaggelegen gebied tussen Gennep en Mook in de overgang van de Maasvallei naar de Bedijkte Maas. Het gebied van zo'n 20 km² maakt deel uit van het waterbergend rivierbed. In geval van extreem hoogwater in de Maas bergt het gebied momenteel veel water, waardoor de waterstanden stroomafwaarts in de Bedijkte Maas (tot aan de Biesbosch) dalen. Dit is een essentieel onderdeel van hoogwaterveiligheid langs de Bedijkte Maas.

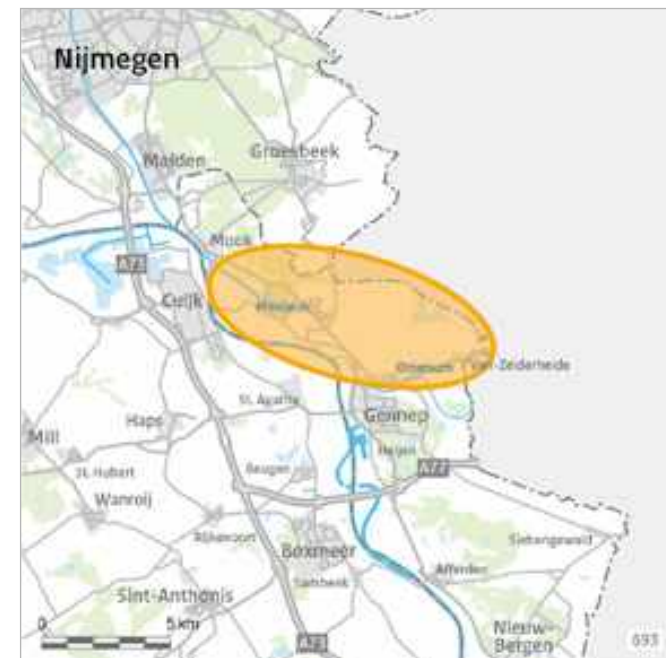
Oplossing

Het MIRT Onderzoek heeft aangetoond dat de huidige bergende werking van het gebied geoptimaliseerd kan worden. Daarbij verbetert zowel de hoogwaterbescherming in het gebied zelf als de hoogwaterbescherming stroomafwaarts tot aan de Biesbosch. Door de waterveiligheidsopgave en de gebiedskwaliteiten te verbinden ontstaan kansen om de ruimtelijke kwaliteit van het gebied te verbeteren. Er is synergie mogelijk, bijvoorbeeld voor beekherstel, recreatie en toerisme en gebiedskwaliteiten als landschap en cultuurhistorisch erfgoed. Daarom richt de verkenning zich op drie doelen:

- Het verbeteren van de hoogwaterbescherming van het gebied conform de wettelijke waterveiligheidsnorm van 1/300 per jaar;
- Het verbeteren van de waterbergende functie van het gebied en daarmee zorgen voor waterstandsdeling stroomafwaarts;
- Het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit van het gebied.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

De Lob van Gennep is onderdeel van het Regionaal Voorstel Maas waarover Rijk en regio in het BO MIRT van oktober 2016 afspraken hebben gemaakt. Het is tevens één van de twaalf systeemmaatregelen die de minister van Infrastructuur en Waterstaat in de Waterbrief van najaar 2017 (TK, vergaderjaar 2017–2018, 27 625, nr. 409) aan de Tweede Kamer heeft gemeld. De systeemmaatregelen zijn een nadere invulling van het beleid in het Nationaal Waterplan waarin is afgesproken dat bij voldoende behoud van rivierbed de verplichte overstroombaarheid van de keringen in de Limburgse Maasvallei met het toegroeien naar de nieuwe normering kan komen te vervallen.



Planning

Voorjaar 2019 is de Startbeslissing genomen. Naar verwachting wordt de verkenning in 2021 afgerond.

Betrokken partijen

Lob van Gennep is een gezamenlijk project van gemeente Gennep, gemeente Mook en Middelaar, waterschap Limburg, waterschap Aa en Maas, provincies Limburg, Noord-Brabant en Gelderland en het Rijk; zij zijn de initiatiefnemers. Waterschap Limburg treedt namens deze samenwerkende overheden op als trekker van de MIRT Verkenning.



A67/A73 knooppunt Zaarderheiken

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2022** Zoals gemeld in de MIRT-brief van 9 juni 2021 (Kamerstuk 35 570 A, nr. 62) is dit één van de projecten die vertraging oploopt in afwachting van het onderzoek naar de maximale rekenafstand t.a.v. stikstofuitstoot. Op dit moment is er nog geen duidelijkheid te geven over de omvang van deze vertraging en het effect op de mijlpalen van dit project
- 2021** Door een langere doorlooptijd van de totstandkoming van het Ontwerptractébesluit (OTB) is de mijlpaal OTB doorgeschoven naar 2020. Inmiddels is het OTB getekend.
- 2019** Ten opzichte van de startbeslissing zijn de mijlpalen met één jaar verschoven. Dit komt voornamelijk door extra afstemming met de omgeving. Daarnaast is de planning robuuster uitgevoerd dan in de startbeslissing was bepaald.
- 2018** Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Opgave

Sinds de openstelling van de A74 in 2012 is de filevorming in en rond het knooppunt Zaarderheiken toegenomen. In de ochtendspits staat er zuidelijk van het knooppunt vooral file op de parallelbaan van de A73 in noordelijke rijrichting. In de avondspits treedt de congestie vooral op in zuidelijke rijrichting en staat de file op de parallelbaan van de A73 in zuidelijke richting en op de boog vanuit Eindhoven vanaf de A67. Op 23 juni 2014 hebben de minister van Infrastructuur en Milieu en de provincie Limburg een bestuursovereenkomst gesloten waarin is overeengekomen om maatregelen te treffen bij het knooppunt Zaarderheiken. De maatregelen moeten zorgen voor een betere doorstroming op en rond het knooppunt, op een veiligere en robuuste manier. Een van de maatregelen is de uitbreiding van de parallelbaan van de A73 in noordelijke richting met een extra rijstrook.

Oplossing

In de bestuursovereenkomst tussen het Rijk en de provincie Limburg is afgesproken om de parallelbaan van de A73 in noordelijke richting met een extra rijstrook uit te breiden. Deze bestuurlijke voorkeursoplossing is gekozen op basis van een eerder onderzoek naar verschillende alternatieven en is als enig kansrijk alternatief overgebleven.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Dit project draagt bij aan het verbeteren van de bereikbaarheid en de economische ontwikkeling.

Planning

N.t.b.





A67/A73 knooppunt Zaarderheiken

(vervolg)

Politiek/bestuurlijk

In januari 2017 is de Startbeslissing Knooppunt A67/A73 Zaarderheiken vastgesteld. De Startbeslissing vloeit voort uit de met de provincie Limburg gesloten bestuursovereenkomst van 23 juni 2014. Op 11 maart 2021 is de wijziging van deze bestuursovereenkomst ondertekend. Hierin is aanvullend vastgelegd dat het financiële risico van overschrijding van het projectbudget gelijkelijk verdeeld wordt over Rijk en provincie.

Financiën

Financiën Taakstellend budget: maximaal € 4 mln. De helft van dit bedrag is gefinancierd door de provincie Limburg. Eventueel resterend budget wordt ingezet voor de oplossing van enkele knelpunten op de A67 nabij Zaarderheiken.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Openstelling
MIRT 2022	4	n.t.b.
MIRT 2021	5	2021-2022
MIRT 2020	5	2021-2022
MIRT 2019	5	2021-2022
MIRT 2018	5	2020
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	0	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	0	

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2021** Beschikbare middelen vanuit IF-begroting 2020, eerdere risicoreservering en aan de regio beschikbare gestelde middelen zijn conform bestuurlijke afspraken samengevoegd. Gelet op de gecombineerde omvang van het project-budget is het project nieuw opgenomen in het MIRT Overzicht.

Maaslijn

Opgave

De Maaslijn is een eenvoudige spoorverbinding in het spoorwegnet tussen Nijmegen, Venlo en Roermond. De IMA wijst uit dat op alle delen van de Maaslijn het aantal reizigers toeneemt. De maximale drukte doet zich voor op de Maaslijn tussen Boxmeer en Nijmegen. De punctualiteit op de Maaslijn is een issue. Daarnaast is de Maaslijn niet-geëlektrificeerd, waardoor er op het traject enkel dieseltreinen kunnen rijden.

Oplossing

Een belangrijk onderdeel van het Maaslijnproject is de elektrificatie van de gehele spoorlijn. Daarmee wordt de spoorlijn niet alleen duurzamer, maar ook milieuvriendelijker. Om de Maaslijn te elektrificeren wordt de spoorlijn over de gehele lengte voorzien van bovenleidingen. Daarnaast wordt op een aantal locaties op de Maaslijn extra spoor aangelegd. Op die baanvakken wordt het aantal sporen van één naar twee uitgebreid. Dit is nodig voor een betere en robuustere dienstregeling.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

De oplossing biedt ruimte aan de groei van het reizigersvervoer en goederenvervoer en het verbeteren van de betrouwbaarheid. Ook levert de oplossing een belangrijke bijdrage een duurzamer maar ook robuuster spoornetwerk.

Planning

- 2021: Projectbeslissing, start aanlegfase
- 2024: Oplevering maatregelenpakket Maaslijn





Maaslijn

(vervolg)

Politiek/bestuurlijk

In maart 2019 hebben Rijk en provincies Limburg, Noord-Brabant en Gelderland afspraken gemaakt over het budget dat zij beschikbaar stellen voor de uitvoering van de maatregelen op de Maaslijn en over de aansturing van het project. In februari 2020 is de bestuursovereenkomst getekend waarin deze afspraken zijn vastgelegd. Rijk en Limburg hebben in juli 2021 aanvullende afspraken gemaakt over financiën en samenwerking om de hogere kostenraming af te dekken (Kamerstuk 35570-A, nr. 89). De financiële verwerking zal plaatsvinden bij Voorjaarsnota 2022.

Financiën

Het taakstellend budget voor het project is € 212,6 mln. De bijdrage van het Rijk zoals opgenomen in de begroting is € 45 mln. (IF 13.03.04). In een brief (Kamerstuknummer 35570-A-55) aan de Kamer van 7 april is gemeld dat het project Maaslijn inmiddels een kostenraming heeft die hoger is dan het beschikbare budget door partijen. Raming en budget zullen in balans moeten worden gebracht om het project aan te kunnen leggen. De partijen van de bestuursovereenkomst moeten hierover afspraken maken.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Indienststelling
MIRT 2022	45	2024
MIRT 2021	44	2024
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	1	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	1	

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2022** ○ Uit een marktconsultatie met bouwende partijen is gebleken dat de uitvoeringsperiode vanwege de complexiteit van het project langer moet zijn. Op basis hiervan is de planning geactualiseerd, waarbij de ingebruikname is uitgesteld van eind 2023 naar 2025. Tenslotte is het bestaande budget opgehoogd met € 5 miljoen voor dekking van de verwachte kostenstijging als gevolg van indexering en nieuwe eisen aan stikstofberekening.
- 2021** ○ De planning en studies kost meer tijd, waardoor de projectbeslissing vertraagd is. De openstelling blijft staan op 2023.
- 2020** ○ Nieuwe planning en studies in aansluiting op afgerond project Wilhelminakanaal Tilburg.

Wilhelminakanaal Sluis II

Opgave

De huidige Sluis II Wilhelminakanaal is niet geschikt voor binnenvaartschepen klasse IV. Sluis III is recent geschikt gemaakt voor klasse IV en bij het kanaalpand tussen beide sluisen is hier in een eerdere fase mee gestart maar dienen de werkzaamheden nog te worden afgerond. Het doel is om Tilburg vanaf de Amer bereikbaar te maken voor klasse IV-schepen.

Oplossing

Het kanaal wordt vanaf de instroom van de Donge tot Sluis III verruimd tot klasse IV. Ten zuiden van de bestaande Sluis III is reeds een nieuwe Sluis III klasse IV gerealiseerd. Om aan de opgave te voldoen resteert nog de sloop en herbouw van Sluis II voor klasse IV, de afbouw van de nieuwe Sluis III en de opwaardering van het Wilhelminakanaal naar klasse IV tussen de instroom van de Donge en Sluis II. In overleg met de regio is besloten tot herbouw van Sluis II voor klasse IV-schepen om problemen met het grondwater te voorkomen.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

De herbouw Sluis II voor klasse IV draagt bij aan een vlotte, efficiënte en veilige afwikkeling van de scheepvaart en houdt Tilburg via water ontsloten vanuit de haven van Rotterdam.

Planning

- 2022: Projectbeslissing
- 2023: Start aanleg
- 2025: Openstelling

Voor dit project wordt nog nader onderzocht welke invloed het onderzoek naar de maximale rekenafstand t.a.v. stikstofuitstoot heeft op de planning.





Wilhelminakanaal Sluis II

(vervolg)

Politiek/bestuurlijk

Vanwege de geohydrologische problematiek is vanaf 2016 de eerdere oplossing om Sluis II te verwijderen opnieuw bezien en in het bestuurlijk overleg MIRT eind 2017 hebben Rijk en regio besloten deze te heroverwegen en te kiezen voor een structurele klasse IV oplossing met opwaardering van Sluis II. In juni 2018 is daarbij tussen het ministerie van IenW, de provincie Noord-Brabant en de gemeente Tilburg een intentieverklaring getekend voor de herbouw van de huidige sluis van klasse II naar IV. Deze is in 2021 bekrachtigd middels een bestuursovereenkomst. Het projectbesluit staat gepland voor eind 2021.

Financiën

Beschikbaar aanlegbudget: € 78 mln. waarvan € 6 mln. op Artikel IF 15.03.01 en € 72 mln. op Artikel IF 15.03.02.

De kosten zijn voor 70% voor rekening van het Rijk en 30% voor de regio (provincie Noord-Brabant en gemeente Tilburg).

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Openstelling
MIRT 2022	78	2025
MIRT 2021	70	2023
MIRT 2020	73	2023
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	5	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	3	

* Gegevens over vijf jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.



Meanderende Maas

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2022** In september 2020 is de Bestuursvereinkomst Planning en studiefase Meanderende Maas ondertekend door de deelnemende partijen. In februari 2021 is een addendum bij deze bestuursvereinkomst gepubliceerd vanwege een scopewijziging ter realisatie van doelen de Programmatische Aanpak Grote Wateren (PAGW) en Natuur Netwerk Brabant (NNB).
- 2020** Medio 2020 is het voorkeursbesluit voorzien, alsmede de start van de planning- en studiefase.
- 2019** In december 2019 heeft de Stuurgroep met het voorkeursalternatief ingestemd.
- 2018** In het BO MIRT van 12 oktober 2016 is ingestemd met de start van een integrale MIRT/HWBP Verkenning voor Ravenstein-Lith. Op 19 januari 2017 is de startbeslissing aan de Tweede Kamer aangeboden, waarmee de verkenning formeel van start is gegaan. In het BO MIRT zijn afspraken gemaakt over de financiering en de bijdragen van partijen aan het project.

Opgave

Het project Meanderende Maas heeft als belangrijkste doel het verhogen van de waterveiligheid. Daarbij worden de gebiedskwaliteiten versterkt en de mogelijkheden voor gebiedsontwikkeling benut. Hiervoor wordt een krachtig samenspel van dijkversterking, rivierverruiming en gebiedsmaatregelen onderzocht. Concrete aanleiding is dat dijken aan Brabantse zijde van het riviertraject niet voldoen aan de nieuwe veiligheidsnormen die per 1 januari 2017 van kracht zijn. Tijdens de verkenning zijn de PAGW-doelen voor een toekomstbestendige grote wateren waarin hoogwaardige natuur goed samengaat met een krachtige economie toegevoegd aan het project.

Oplossing

Project Meanderende Maas gaat de dijk van Ravenstein tot aan de sluis bij Lith versterken, de Maas aan Gelderse én Brabantse zijde meer ruimte geven en levert met gebiedsgerichte maatregelen een bijdrage aan de ambities en opgaven van de partners in de regio. De kracht zit in robuuste maatregelen dicht bij de Maas met een waterstanddalend effect en de versterking van de oude, natuurlijke meanders. De verkenning heeft geleid tot een besluit over één integraal voorkeursalternatief voor de beoogde rivierverruiming, dijkversterking en gebiedsontwikkeling. In de verkenning is een afweging gemaakt over de optimale balans tussen dijkversterking en rivierverruiming.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Door een combinatie van dijkversterking en rivierverruiming wordt de waterveiligheid van het gebied rondom de Maas nu en in de toekomst geborgd. De rivierverruiming biedt bovendien kansen om de PAGW-opgave mee te nemen. In januari 2015 heeft de minister van IenM de regio gevraagd met voorstellen te komen voor rivierverruimende maatregelen voor de korte termijn (voor 2028). Daarbij gaf ze drie criteria mee: effectief voor waterveiligheid, meekoppelkansen en draagvlak, en cofinanciering. In het BO MIRT van oktober 2016 hebben Rijk en regio op basis van het Regionaal Voorstel Maas afspraken gemaakt over rivierverruimende projecten voor de korte termijn.



Het project Meanderende Maas Ravenstein-Lith is hier onderdeel van en een goede eerste stap om de waterveiligheid voor 2050 op orde te brengen en tegelijkertijd de ecologische waterkwaliteit en natuur te

Planning

De Planning en studie loopt t/m 2022. De stuurgroep heeft in december 2019 het voorkeursalternatief vastgesteld, de vaststelling van de interprovinciale structuurvisie was medio 2020. De Kamer is bij brief van 10 juli 2020 geïnformeerd over het voorkeursbesluit van de minister. De bestuursvereinkomst voor de planning en studiefase is gepubliceerd in de Staatscourant van 7 september 2020. Op 22 februari 2021 is een addendum bij deze bestuursvereinkomst gepubliceerd vanwege een scopewijziging ter realisatie van doelen PAGW en NNB.



Meanderende Maas

(vervolg)

Betrokken partijen

De projectpartners zijn: Waterschap Aa en Maas (trekker van het project), Provincie Noord-Brabant, Gemeente Oss, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Rijkswaterstaat, Provincie Gelderland, Gemeente West Maas en Waal, Gemeente Wijchen, Waterschap Rivierenland en Natuurmonumenten.

Uitvoering

Het project valt onder zowel het nationale Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP) als het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). In het Hoogwaterbeschermingsprogramma werken de waterschappen en Rijkswaterstaat op basis van 50-50 financiering samen aan grootste dijkversterkingsoperatie ooit sinds de Deltawerken.

Financiën

Als Rijksbijdrage is op het Deltafonds € 27,7 mln. gereserveerd voor rivierverruimende maatregelen, € 10,2 mln. voor maatregelen die bijdragen aan de doelen van de PAGW en € 5,3 mln. voor KRW-maatregelen. Deze bedragen zijn incl. BTW met prijspeil 2021 en worden jaarlijks geïndexeerd met de IBOI, zoals gehanteerd door het ministerie van Financiën.

Het HWBP heeft €135,8 mln. EUR incl. BTW, (prijspeil 2019) in haar programmering opgenomen, ten behoeve van de verwachte aanlegkosten voor de waterveiligheidsopgaven, gebaseerd op een sober en doelmatige dijkontwerp. Voor de planning en studiekosten wordt een reservering opgenomen van €13,8 mln. EUR incl. BTW (prijspeil 2019) en wordt €4,1 mln. EUR incl. BTW (prijspeil 2019) beschikbaar gesteld aan het Project, als bijdrage aan de vermeden kosten dijkversterking op de dijktrajecten Cuijk-Ravenstein en Boxmeer-Cuijk, als gevolg van de waterstandsaling die door het Project Meanderende Maas wordt gerealiseerd. De regionale bijdrage van de overige partners is in totaal € 87,6 mln. Alle regiobijdragen zijn incl. BTW, prijspeil 2019 en zullen niet worden geïndexeerd.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Openstelling
MIRT 2022	43*	2023-2025
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	0	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	0	

* Alleen Rijksbijdrage, excl. bijdrage HWBP en Regio.



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2021** Rijk en regio hebben afgesproken dat de verkenning en studie fase start.
- 2018** De Verkenning Oeffelt is nieuw opgenomen in het MIRT. In het BO MIRT Zuid-Nederland van 12 oktober 2016 hebben Rijk en regio ingestemd met het Regionaal Voorstel voor de Maas.

Oeffelt

Opgave

Het verbeteren van de waterveiligheid.

Politiek-bestuurlijk

Bij het BO MIRT 2019 bleek dat aan de in 2018 gestelde voorwaarden voor het starten van de planning en studie is voldaan en is besloten tot de daadwerkelijke start. De verkenning van het koploperproject Oeffelt heeft een duidelijke oplossingsrichting opgeleverd: een effectieve hoogwaterveiligheidsmaatregel die op de korte termijn realiseerbaar is door het aanpakken van de flessenhals bij Oeffelt. De maatregel bestaat uit de verruiming van de doorstroomopening bij de brug op twee plaatsen (circa 250 meter en 120 meter), inclusief de weerdverlaging. Het is een kosteneffectieve maatregel. Ook bieden de doorstroomopeningen een duidelijk kader voor de ruimtelijke ontwikkeling van het gebied. De maatregel heeft een hoog no-regretgehalte, niet alleen vanwege de blijvende verruiming van de flessenhals, maar ook doordat maatregelen benedenstrooms hierdoor effectiever worden. De effecten zijn tot circa 50 kilometer stroomopwaarts merkbaar.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Met de Verkenning Oeffelt wordt een belangrijke stap gezet om de waterveiligheid in het gebied voor de toekomst te borgen. De ruimtelijke kwaliteit van het gebied (natuurwaarden, cultuurhistorie) en de economische ontwikkeling (toerisme, recreatie) worden versterkt. In het BO MIRT van oktober 2016 hebben Rijk en regio op basis van het Regionaal Voorstel Maas afspraken gemaakt over rivierverruimende projecten voor de korte termijn, waaronder Oeffelt.

Planning

De Startbeslissing Oeffelt is begin 2017 getekend en aan de Tweede Kamer aangeboden. De verkenning is in 2019 afgerond. Voorzien is dat in 2021 de planning en studie formeel start door ondertekening van een bestuursovereenkomst. De planning voor het vervolg wordt in het plan van aanpak uitgewerkt en beschreven.





Oeffelt

(vervolg)

Financiën

De start van de planning en studiefase en 100% zicht op financiering is mogelijk gemaakt door aanvullende financiering door de provincies Noord-Brabant en Limburg, groot €2 mln. (per provincie €1 mln.) en aanvullende dekking door het Rijk van het resterende bedrag van €6,9 mln.

Betrokken partijen

De provincie Noord-Brabant is de trekker van de verkenning. De samenwerking en de afstemming met Brabantse en Limburgse partijen die er in eerdere fasen bij betrokken zijn, worden voortgezet.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Openstelling
MIRT 2022	36	2024
MIRT 2021	36	2024
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	0	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	0	

* Gegevens over vijf jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2022** Het Tracébesluit is 7 april 2021 onherroepelijk geworden en daarmee is het project van de planning en studies overgegaan naar de aanlegfase.
- 2021** Het Tracébesluit is 9 december 2019 vastgesteld.
- 2019** Het Tracébesluit wordt een klein jaar later vastgesteld in verband met de overstap op het meest recente verkeersmodel. De start van de aanleg en de openstelling blijven ongewijzigd.
- 2018** Het Ontwerptracébesluit en het Tracébesluit worden een jaar later vastgesteld als gevolg van de overstap op een recenter verkeersmodel en het doorvoeren van een aantal ontwerp wijzigingen. De start van de aanleg en de openstelling blijven ongewijzigd.
- 2015** Dit project is overgegaan van verkenning naar de planning- en studiefase.

A2 Het Vonderen-Kerensheide

Opgave

Op het tracé van de A2 in Midden-Limburg zijn spitsstroken geopend tussen de knooppunten Het Vonderen en Kerensheide. Ook is knooppunt Kerensheide uitgebreid met een fly-over. Dit tracé is onderdeel van de corridor op autosnelwegniveau die Zuid- en Midden-Limburg met de rest van het land verbindt en met België en Duitsland. De opgave is om dit wegvak veiliger en robuuster te maken.

Oplossing

In de bestuursovereenkomst van 10 september 2012 is vastgelegd dat er over een traject van 20 kilometer een structurele verbreding wordt gerealiseerd door de weg met spitsstroken op te waarden tot een weg met 2x3 rijstroken met daarnaast vluchtstroken. Het project draagt hiermee bij aan een verbetering van de robuustheid, de (reis)betrouwbaarheid, de verkeersveiligheid en de doorstroming van het tracé.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Door de spitsstroken om te zetten in een structurele verbreding draagt dit project met verbetering van de robuustheid bij aan het betrouwbaarder en verkeersveiliger maken van het netwerk voor de weggebruiker.

Planning

2022: Start aanleg
2025-2027: Openstelling

Politiek/bestuurlijk

In de bestuursovereenkomst van september 2012 is afgesproken dat Rijk en regio een bijdrage leveren voor de opwaardering naar drie volwaardige rijstroken. De provincie Limburg draagt in 2020 een bedrag van € 35 mln. bij. Dit bedrag wordt niet geïndexeerd. De rijksbijdrage is beschikbaar vanaf 2022. In het BO MIRT van najaar 2017 is afgesproken dat het Rijk bereid is al in 2020 maximaal € 35 mln. in te zetten als ook de regio bereid is haar bijdrage van € 35 mln. te vervroegen naar 2018. De zogenaamde allonge op de bestuursovereenkomst is op 13 november 2018 ondertekend.





Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Aanleg**



A2 Het Vonderen-Kerensheide

(vervolg)

Financiën

Het taakstellend budget is € 287 mln. (Artikel MF 12.03.02).

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Openstelling
MIRT 2022	287	2025-2027
MIRT 2021	278	2025-2027
MIRT 2020	273	2025-2027
MIRT 2019	269	2025-2027
MIRT 2018	265	2025-2027
MIRT 2015	256	2025-2027
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	31	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	25	

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.



A27 Houten-Hooipolder

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2022** ○ Eind 2020 is het Tracébesluit onherroepelijk geworden waardoor het project naar de aanlegfase is overgegaan. Daarnaast is het taakstellend budget met € 248 mln. aangevuld. Aanleiding hiervoor waren de slechtere staat van het areaal, het besluit om de doorvaarthoogte van de Merwedebrug te verhogen en de marktconforme stijging van engineeringskosten. Tevens zijn de mijlpalen verschoven vanwege het later onherroepelijk worden van het Tracébesluit en de extra tijd die benodigd was voor een zorgvuldige voorbereiding van de aanleg en aanbesteding.
- 2020** ○ Het Tracébesluit is op 20 december 2018 vastgesteld en op 10 januari 2019 ter visie gelegd. Tevens is het budget met € 65 mln. verhoogd vanwege het loslaten van de PPS-taakstelling en enkele correcties op de raming vanwege prijsontwikkelingen.
- 2019** ○ Het taakstellend budget is verhoogd met € 56 mln. om de vervanging van de Merwedebrug zonder pijlers in de vaarweg uit te voeren.

Opgave

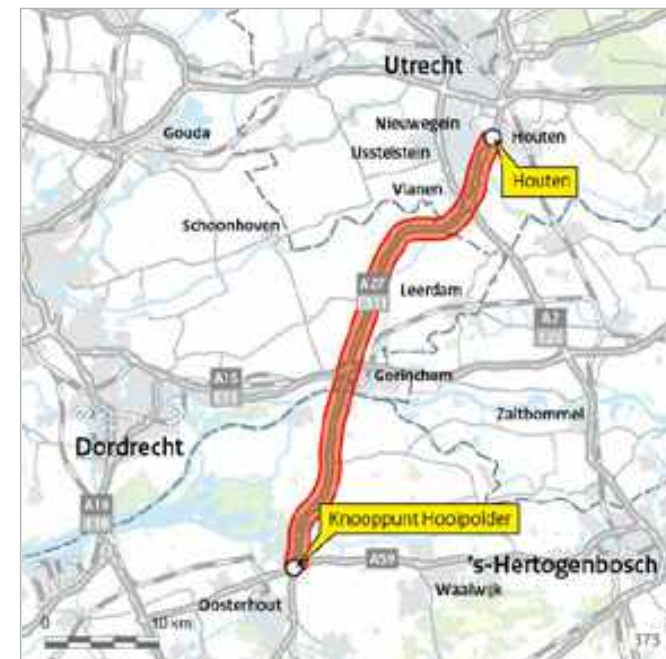
Op de A27 Breda-Utrecht neemt de verkeersomvang toe. De voorziene reistijden voldoen niet aan de streefwaarden die in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte zijn geformuleerd.

Oplossing

Gezien het beperkte budget is er de noodzaak om uit te gaan van een versoberd alternatief met een zo groot mogelijk probleemoplossend vermogen. De weg komt er (op hoofdlijnen) als volgt uit te zien: richting Breda, komende vanuit het noorden, komen er tussen Houten en Everdingen en tussen knooppunt Gorinchem en Werkendam vier reguliere rijstroken. De andere trajectdelen krijgen drie rijstroken, waarvan tussen Everdingen en Scheiwijk en tussen Werkendam en Hank een spitsstrook. Richting Utrecht, komende vanuit het zuiden, krijgt het hele traject op de A27 tussen Hooipolder en Houten drie rijstroken. Tussen Knooppunt Hooipolder en Geertruidenberg en tussen Werkendam en Knooppunt Gorinchem gaat het om reguliere rijstroken. Op de rest van het traject komt een spitsstrook. Knooppunt Hooipolder wordt gedeeltelijk aangepast. Vanaf de A59 vanuit het westen kan na aanleg zonder verkeerslichten worden ingevoegd op de A27 richting het noorden. De rijstrookconfiguratie op de A59 binnen het knooppunt wordt geoptimaliseerd en enkele vrije rechtsaffers worden aangelegd. Binnen het project worden de Hagesteinse Brug, de Merwedebrug en de Keizersveerbrug vervangen. De Houtensebrug wordt aan de westzijde verbreed. De Merwedebrug wordt aangepast conform de Beleidslijn Grote Rivieren.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het project draagt bij aan een betere doorstroming op het hoofdwegennet, de beperking van sluipverkeer op het onderliggend wegennet en een robuuster en veiliger wegennet.



Planning

- 2023: Start aanleg
2029-2031: Openstelling Zuid (Everdingen-Hooipolder)
2029-2031: Openstelling Noord (Houten-Everdingen)



A27 Houten-Hooipolder

(vervolg)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2018** Het taakstellend budget is verhoogd met € 389 mln. voor de vervangingskosten van de Hagesteinse Brug, de Merwedeburg en de Keizersveerbrug. De scope van het project is uitgebreid met extra maatregelen bij Knooppunt Hooipolder (HooipolderPlus-plan).
- 2017** Het taakstellend budget is verhoogd met € 48 mln. Bij uitwerking van het OTB bleek dat op delen van het traject de eerdere versobering te veel impact heeft gehad en er aanvullend budget nodig is om een robuust ontwerp te kunnen realiseren voor een goede doorstroming en veiligheid.

Politiek/bestuurlijk

De gemeente Gorinchem en het Rijk hebben een bestuurlijke overeenkomst gesloten over de aansluiting van Gorinchem-Noord op de A27. In deze overeenkomst zijn afspraken gemaakt over de planologische samenhang tussen bedrijventerrein Grootte Haar en de capaciteitsuitbreiding van de A27. De provincie Noord-Brabant en het Rijk hebben een bestuurlijke overeenkomst afgesloten over aanvullende maatregelen voor het knooppunt Hooipolder (HooipolderPlus-plan). Het hiervoor benodigde budget wordt gefinancierd door de provincie. Tracébesluit (TB) en Saneringsbesluit (SB) zijn genomen op 20 december 2018. In 2019 is er een bestuurlijke overeenkomst gesloten met de provincie Utrecht en de gemeentes Nieuwegein en Vijfheerenlanden. Hierin is afgesproken dat zij voor €6,4 mln. bijdragen aan de fietsverbinding op de Hagesteinsebrug. Deze fietsverbinding is opgenomen in het TB.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Openstelling
MIRT 2022	1.843	Beide trajectdelen 2029-2031
MIRT 2021	1.470	
MIRT 2020	1.432	2027-2029 Zuidelijk traject 2028-2030 Noordelijk traject
MIRT 2019	1.345	2027-2029 Zuidelijk traject 2028-2030 Noordelijk traject
MIRT 2018	1.263	Planning wordt nog geactualiseerd.
MIRT 2015	787	2023-2025
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	1.056	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	131	

File Top 50

Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van knelpunt 22 en 30 uit de File Top 50.

Financiën

Taakstellend budget: € 1.843 mln. (prijspeil 2021). Het besluit over het voorkeursalternatief is genomen in het bewustzijn dat er een grote spanning op het budget stond. Dit als gevolg van de ver doorgevoerde versobering, waarbij het uitgangspunt was dat zoveel mogelijk kunstwerken hergebruikt zullen worden en spitsstroken worden aangelegd in plaats van volwaardige rijstroken. In 2017 is besloten de bestaande grote bruggen over de drie rivieren te vervangen. Dit is vanuit het onderhoudsperspectief op de langere termijn goedkoper. Het uitgangspunt van sober en doelmatig voor hergebruik van de overige kunstwerken en de aanleg van spitsstroken is onveranderd.

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2020	57	3%
2019	34	2%
2018	17	1%

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2020 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2020 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



N65 Vught-Haaren

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2022** Op 7 juli 2020 is de aangepaste bestuursovereenkomst getekend en eind 2020 heeft IenW het eerste deel van de rijksbijdrage voor de N65 Vught-Haaren aan de provincie Noord-Brabant betaald.
- 2021** In het BO MIRT van 21 november 2019 is afgesproken dat de provincie Noord-Brabant voor de aanleg van het project gaat zorgen. Hier zijn financiële afspraken over gemaakt. Daarnaast is de bestuursovereenkomst aangepast en komt er een aparte uitvoeringsovereenkomst.
- 2020** In het BO MIRT van 21 november 2018 is het Voorkeursalternatief Plus (VKA+) vastgesteld met onderliggend regiobod. Het Rijk zal hiervoor aanvullend € 12,06 mln. bijdragen aan het project N65. De regio draagt € 24,86 mln. extra bij. Mocht er geen btw-compensatie mogelijk zijn, dan wordt het gat van € 10 mln. op de begroting verdeeld (€ 3,3 mln. Rijk, € 3,3 mln. regio en € 3,4 mln. bezuiniging op het project).
- 2017** Op 27 juni 2016 is de voorkeursbeslissing naar de Tweede Kamer gestuurd. Het project is overgegaan naar de planning- en studiefase.

Opgave

De leefbaarheid langs en de veiligheid op de N65 staan onder druk. De N65 veroorzaakt barrièrewerking en geluidshinder. In de kern van Vught treedt een stapeling van geluidshinder op vanwege de N65 en twee spoorlijnen. Ook ervaren de gemeenten Vught en Haaren onveiligheid door sluipverkeer.

De opgave is het verbeteren van de leefbaarheid. Daarbij gaat het om geluid, luchtkwaliteit, verkeersveiligheid en vermindering van de barrièrewerking tussen de woongebieden aan weerszijden van de N65. De besluitvorming over de N65 is in afstemming met de lopende planning en studies voor het spoor tussen 's-Hertogenbosch en Boxtel (Programma Hoogfrequent Spoor Meteren-Boxtel) gebeurd. De keuze voor een verdiept spoor bij Vught betekent dat de N65 het spoor op maaiveldhoogte zal kruisen. Het project heeft als afbakening het deel van Rijksweg 65 dat loopt van de Taalstraat in Vught tot het Hoge Raam/Kreitestraat in Helvoirt (gemeente Haaren).

Oplossing

Het VKA+ bestaat uit de volgende maatregelen:

- Aanleg van een ongelijkvloerse kruising in Helvoirt;
- Aanleg van een ongelijkvloerse kruising bij Vught;
- Het optillen van een ongelijkvloerse kruising in Vught;
- Aanleg van een half-verdiepte ligging van een deel van de N65 in Vught;
- Aanleg van een fietstunnel;
- Aanleg van een parallelstructuur.

Ook financiert de provincie Noord-Brabant de bouw van twee ecoducten op het tracé.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het project draagt bij aan het verbeteren van de leefbaarheid.



Planning

2021-2023: Start aanleg

2024-2026: Openstelling



N65 Vught-Haaren

(vervolg)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2016** Op verzoek van de regio is een extra alternatief meegenomen in de tweede fase. Geen van de alternatieven blijkt binnen het taakstellend budget te passen, waardoor verlenging van de tweede fase noodzakelijk is. Afronding van de verkenning wordt begin 2016 voorzien.

Financiën

Het Rijk en de provincie hebben in het BO MIRT van het najaar 2019 afgesproken dat de provincie de uitvoering van het project N65 Vught-Haaren overneemt van RWS. De provincie ontvangt hiervoor eenmalig € 24,315 mln. (inclusief btw) van het Rijk, t.b.v. aanvullende risicoreservering, projectteamkosten, maatregelen bermbeveiliging en Meerjarenprogramma Geluid.

Eventuele mee- en tegenvallers zijn voor de provincie Brabant. Een uitzondering hierop zijn nieuwe kosten veroorzaakt door exogene factoren die niet door de provincie in het kader van het project kunnen worden beheerd, of die voortkomen uit wijziging van nationale wet- en regelgeving. In de bestuursovereenkomst zijn de exogene factoren en de afspraken over de risicoverdeling daarvan nader gespecificeerd. Het taakstellend budget van de rijksbijdrage is € 94 mln. (inclusief bijdrage regio € 3,5 mln.) op artikel MF 12.03.02. Abusievelijk is in het MIRT-blad van 2021 een onjuist bedrag opgenomen als rijksbijdrage. Dit had € 92 mln. moeten zijn in plaats van € 137 mln.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Openstelling
MIRT 2022	94	2024-2026
MIRT 2021	92	Planning aan de regio
MIRT 2020	121	2024-2026
MIRT 2019	109	Eind 2023
MIRT 2018	108	eind 2023
MIRT 2017	107	eind 2023
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	30	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	5	

Politiek/bestuurlijk

Het ministerie van IenW werkt samen met de provincie Noord-Brabant (als trekker van de planstudie) en de gemeenten Vught, Haaren en 's-Hertogenbosch. Rijk, provincie en gemeente zijn gezamenlijk opdrachtgever. Bij de afronding van de verkenning hebben deze partijen in juli 2016 de bestuursovereenkomst N65 ondertekend. De bestuursovereenkomst is aangepast naar aanleiding van de afspraken uit het BO MIRT van najaar 2018 en 2019 en er wordt een uitvoeringsovereenkomst gesloten tussen RWS en de provincie Noord-Brabant.

Uitvoering

De provincie Noord-Brabant is in 2021 bezig met de aanbesteding van de aanleg.

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2020	0	0%

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2020 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2020 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2020** ○ Vanwege vertraging in de werkzaamheden is op 5 september 2018 middels een wijzigingsbeschikking de einddatum van dit project aangepast.
- 2017** ○ Het projectbudget van de ov-terminal Breda is opgehoogd met € 13,4 mln. in verband met het afhandelen van een claim van de aannemerscombinatie voor meerwerk en vertragingkosten, extra bouwkosten en het aanvullen van de post onvoorzien voor risico's tot het einde van het project. Dekking heeft plaatsgevonden vanuit de investeringsruimte Spoorwegen. De ov-terminal is in september 2016 officieel geopend.
- 2015** ○ Bij Voorjaarsnota 2104 is het projectbudget opgehoogd met € 7,8 mln. Daarnaast is het projectbudget opgehoogd met € 11,4 mln. Hiervan heeft € 9,3 mln. betrekking op de ov-terminal en € 2,1 mln. op het geluidsscherm. Bij het opstellen van de businesscase is ervan uitgegaan dat een deel van de kosten voor de ov-terminal gefinancierd kon worden via Beheer en Instandhouding; die bijdrage blijft evenwel uit. Daarnaast is het contract met de aannemer van de geluidsschermen opgezegd en het resterende werk opnieuw aanbesteed, wat tot meerkosten heeft geleid.

Breda Centraal (t.b.v. Nieuw Sleutelproject)

Opgave

De huidige Euregionale positie van Breda kan uitgebouwd worden wanneer de stad via een shuttle is verbonden met de Hoge Snelheidslijn (HSL) Zuid. Het Rijk heeft Breda Centraal aangewezen als Nieuw Sleutelproject (NSP).

Oplossing

Het station en het gebied worden integraal ontwikkeld tot toplocatie voor wonen, Euregionale ondernemingen en voorzieningen. Het bestaande station wordt vervangen door een ov-terminal.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

De oplossing draagt bij aan het vergroten van het reisgemak, biedt ruimte aan de groei van het reizigersvervoer en draagt bij aan het verkorten van de deur-tot-deur reistijd.

Planning

- 2007: Derde perron en sporenlay-out gerealiseerd
- 2009: Ruwbouw reizigerstunnel gereed
- 2012: Start bouw ov-terminal
- 2016: Oplevering ov-terminal
- 2017: Oplevering geluidsschermen (december)
- 2022: Oplevering gebied

Politiek/bestuurlijk

- 2005: er is een tussenovereenkomst tussen het Rijk, de gemeente Breda, de provincie Noord-Brabant, ProRail, NS Vastgoed en NS Stations over het Voorlopig Ontwerp ov-terminal.
- 2005: het Rijk en de spoorsector zijn een gezamenlijke financiering van het derde perron met bijbehorende sporenlay-out overeengekomen.
- 2006: er is een bestuurlijke uitvoeringsovereenkomst gesloten tussen de gemeente Breda en de voormalige ministeries van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu (VROM) en Verkeer en Waterstaat (VenW) over de voorwaarden over de NSP-subsidie



en de subsidie voor Mkb-innovatiestimulering Regio en Topsectoren (MIT).

- 2007: er is een raamovereenkomst gesloten tussen NS, de voormalige ministeries van VROM en VenW, ProRail en de NSP-gemeenten over de (financiële) bijdrage van de NS en de uitvoering.
- 2008: er is voldaan aan de subsidievoorwaarden van VROM en VenW en voor het besluit tot aanleg door de opdrachtgevers ProRail, de gemeente Breda, NS Ontwikkeling en NS Stations.
- 2010: er is overeenstemming over bezuinigingen/plaanpassingen door uitloop van de planvoorbereiding.



Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenW/ BZK**
Fase **Aanleg**



Breda Centraal (t.b.v. Nieuw Sleutelproject)

(vervolg)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2013** ○ De start van de bouw van de ov-terminal heeft vertraging opgelopen als gevolg van de afhandeling van beroepen tegen de Spoorwegwetvergunning en bezwaren tegen het bestemmingsplan. Het projectbudget is naar beneden bijgesteld met € 4,8 mln. als gevolg van een gerealiseerde aanbestedingsmeevaller. De bouw van de ov-terminal is op 28 februari 2012 gegund en in mei 2012 is deze gestart.

Uitvoering

Marktpartijen zijn betrokken bij de vastgoedexploitatie van het gebied.

De noordzijde van de nieuwe ov-terminal is in 2015 opgeleverd.

De volledige ov-terminal is in 2016 officieel in gebruik genomen.

Resterende werkzaamheden zijn het plaatsen van geluidsschermen en het inrichten van de openbare ruimte rondom Stationslaan-West.

Financiën

De totale taakstellende bijdrage van het ministerie van IenW bedraagt € 86 mln. Daarnaast draagt het ministerie van BZK € 25 mln. bij.

- Ov-terminal: € 86 mln. Infrastructuurfonds, artikel IF 13.03.01, € 9 mln. hoofdstuk 7 artikel 5BZK.
- Gebiedsontwikkeling: € 16 mln. hoofdstuk 7 artikel 5 BZK.





Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2022** In verband met het afgeven van de aanlegbeschikking Zuidwestboog Meteren is het projectbudget verhoogd met € 182 mln.
- 2021** In verband met voorbereidende contract- en conditioneringswerkzaamheden is in 2020 een aanvullende subsidie verleend van € 23 mln. De planning voor Meteren-Boxtel staat fors onder druk, mede als gevolg van de stikstofproblematiek. De afgesproken mijlpaal van in dienststelling is niet meer haalbaar. Bij de projectbeslissing in Q3/4 2020 zal bezien worden of er nog optimalisatiemogelijkheden zijn of dat opschuiven van de mijlpaal onvermijdelijk blijkt te zijn.
- 2019** In verband met aanvullende subsidiebeschikking (conditionerende werkzaamheden, o.a. grondaankopen en verlegging kabels en leidingen) is € 41 mln. toegevoegd vanuit het planning en studiesbudget PHS aan het project-budget PHS Meteren-Boxtel. De aanlegplanning is toegevoegd (incl. bandbreedte conform begrotingsregels).
- 2017** Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

PHS Meteren-Boxtel

Opgave

De vraag naar treinvervoer op de corridor Amsterdam-Eindhoven groeit, en er is behoefte aan een toekomstvaste routing voor goederentreinen op de verbinding Rotterdam-Zuid-Nederland.

Oplossing

In 2010 is de Voorkeursbeslissing in het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) vastgesteld. Daarin is opgenomen dat er op de corridor Amsterdam-Eindhoven zes intercity's per uur gaan rijden. In de voorkeursbeslissing is ook opgenomen dat de goederentreinen tussen Rotterdam en Zuid-Nederland (Venlo, Zuid-Limburg) in de toekomst zo veel mogelijk over de Betuweroute moeten rijden (onder meer om de Brabantroute te ontlasten) en dat daartoe een nieuwe verbinding wordt aangelegd tussen de Betuweroute en de spoorlijn naar Den Bosch. Tussen Den Bosch en Vught worden een vierde spoor en een vrije kruising aangelegd. In 2014 is besloten dat er in Vught een verdiepte ligging komt. De provincie Noord-Brabant, de gemeente Vught en het ministerie van IenW delen de meerkosten hiervan.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Dit project maakt onderdeel uit van het Programma Hoogfrequent Spoor en draagt bij aan de economische en ruimtelijke ontwikkeling van Nederland.

Planning

2018/2020/2023: Grondaankoop, kabels en leidingen verleggingen
2020: Contractering ingenieursdiensten en architect, tracébesluit en MIRT3-projectbeslissing
2028-2029: Oplevering



Politiek/bestuurlijk

Voor de maatregelen in Vught, onder andere de verdiepte ligging, is in 2015 een bestuursovereenkomst gesloten. Deze is in 2021 vervangen door een nieuwe bestuursovereenkomst, die is toegespitst op de aanlegfase. In 2019 zijn extra middelen beschikbaar gesteld binnen PHS voor aanvullende maatregelen om de ergste toename van omgevingshinder op dit traject te beperken.



PHS Meteren-Boxtel

(vervolg)

Uitvoering

Aansturing geschiedt door ProRail. In deze fase van het project vindt grondaankoop plaats.

Financiën

Taakstellend budget € 264 mln.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Indienststelling
MIRT 2022	264	2028-2029
MIRT 2021	77	2028-2029
MIRT 2020	53	2026-2028
MIRT 2019	52	2026-2028
MIRT 2018	10	2017
MIRT 2017	10	2017
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	254	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBO) in mln. €	8	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2020	27	10%
2019	23	43%
2018	11	21%
2017	7	70%
2016	2	20%

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2020 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2020 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2020** De MIRT-mijlpaal openstelling is uitgesteld. Eind 2018 is besloten om de uitvoering van de resterende werkzaamheden voor het deelproject Julianakanaal door een andere opdrachtnemer te laten afronden. Conform de Europese regels voor aanbesteding van werken zijn de resterende werkzaamheden opnieuw aanbesteed. De openstelling is opgeschoven naar eind 2023. Hiermee ontstaat voldoende ruimte om de verbreding en verdieping van het Julianakanaal te realiseren. Het taakstellend budget is met € 10,7 mln. verhoogd.
- 2019** De openstelling is vertraagd door problemen met vernatting in de omgeving en wordt nader bezien.
- 2016** Het blad is samengevoegd met het blad Maasroute/Julianakanaal en de taakstellend budgetten van de projecten zijn bij elkaar opgeteld. Het aanleggen van 'twee passeervakken' en 'verkeersmanagement' is medio 2015 overgegaan van planning- en studiefase naar aanlegfase. Het taakstellend budget is daarom verhoogd met € 27,4 mln. Een aanbestedingsmeevaller voor sluis Limmel van € 14 mln. is in mindering gebracht op het taakstellend budget en is aan de investeringsruimte toegevoegd.

Maasroute, Modernisering fase 2

Opgave

De groei van het goederenvervoer over water en de schaalvergroting van de schepen leiden tot lange wachttijden bij de sluisen. Ook vormt het huidige vaarwegprofiel een knelpunt voor een efficiënte verkeersafwikkeling.

Oplossing

Het project Modernisering Maasroute (MoMaRo) fase 2 bestaat uit vijf oplossingsrichtingen.

Het realiseren van een vaarweg van klasse Vb met een diepgang van 3,50 m op de noord-zuidverbinding Weurt-Ternaaien maakt de autonome groei van het transport over water mogelijk en accommodiert de moderne scheepvaart.

Op het traject Weurt-Born wordt de doorvaarhoogte 9,10 m en op de trajecten Grave-Lith en Born-Ternaaien wordt deze hoogte 7,00 m. Dankzij maatregelen voor de capaciteit, de beschikbaarheid en het verkeersmanagement nemen de wachttijden bij de sluisen af en worden betrouwbare reistijden bevorderd, met name in Weurt, Heumen, Heel, Maasbracht en Born.

De bocht bij Elsloo wordt verruimd. In het Julianakanaal worden tussen Limmel en Elsloo twee passeervakken aangelegd, en op het Julianakanaal wordt verkeersmanagement ingevoerd.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het verruimen van de sluisen en de vaarweg draagt bij aan een vlotte, efficiënte en veilige afwikkeling van de scheepvaart.

Planning

2023: Openstelling





Maasroute, Modernisering fase 2

(vervolg)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2015** ○ Het onderhoud dat aansluit bij de scope van de Maasroute is uitgevoerd. Efficiencyvoordelen zijn behaald omdat de werkzaamheden aan lopende contracten konden worden toegevoegd. Benodigd budget is daarbij overgeboekt naar de Maasroute.

Uitvoering

Het project wordt in een aantal deelpakketten aanbesteed. Het eerste pakket (Weurt) is in 2005 aanbesteed in Engineering & Construct-vorm (E&C); de volgende pakketten zijn aanbesteed in Design & Construct (D&C). In 2008 is een Publiek-Private Comparator (PPC) uitgevoerd, met als resultaat dat de aanbesteding van de keersluis te Limmel door middel van een Design, Build, Finance and Maintain-contract (DBFM) is gestart.

Financiën

Taakstellend budget: € 748 mln., waarvan € 657 mln. op Artikel IF 15.03.01 en € 91 mln. voor sluis Limmel op Artikel IF 15.04.01.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Openstelling
MIRT 2022	748	2023
MIRT 2021	732	2023
MIRT 2020	729	2023
MIRT 2019	721	2018
MIRT 2018	719	2018
MIRT 2013	636	2018
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	112	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	11	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2020	621	85%
2019	608	83%
2018	596	82%
2017	569	79%
2016	545	76%

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2020 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2020 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



Gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2019** Bij de Voorjaarsnota 2018 is de rijksbijdrage voor dit project structureel overgeheveld naar het provinciefonds.
- 2017** Het project is overgegaan naar de aanlegfase. Hierbij is tevens bij Najaarsnota 2016 € 10.057 mln. overgeboekt naar het Provinciefonds.
- 2014** Het project is overgegaan naar de planuitwerkingsfase. Voor de rijksbijdrage in de proces-kosten is € 8,3 mln. overgeheveld naar de provincie.

Opgave

Ooijen-Wanssum is een gebiedsontwikkeling waarin een aantal doelen wordt gecombineerd. Het project draagt bij aan de waterveiligheidsdoelstelling van het noordelijke Maasdal voor de korte en de lange termijn. In combinatie daarmee wordt een rondweg aangelegd en wordt natuur ontwikkeld ten behoeve van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). De provincie Limburg is de trekker van dit project. De doelstellingen van de gebiedsontwikkeling zijn:

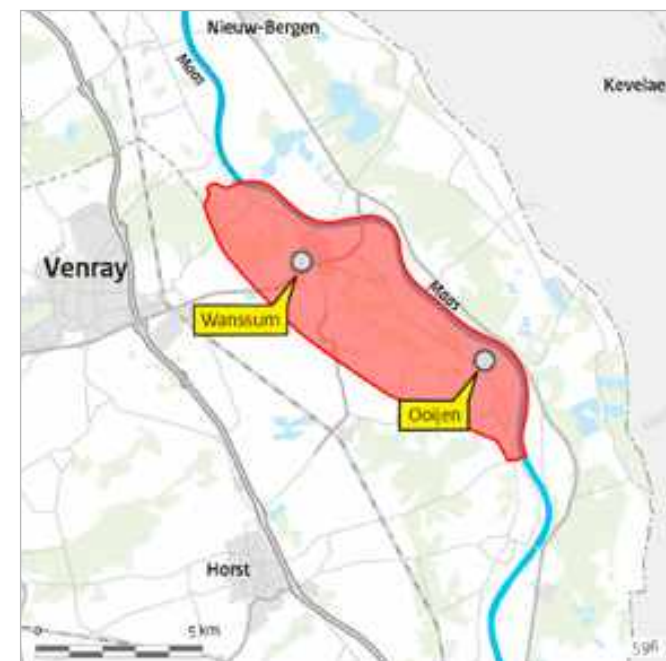
- Uiterlijk in 2020 voldoen aan de wettelijke veiligheidsnorm van een overschrijdingskans van 1:250 per jaar door aanleg en verbetering van de primaire waterkeringen;
- Een waterstanddaling bereiken van ten minste 35 centimeter, gemeten in de as van de rivier bij rivierkilometer 123 bij een afvoer van 3.275 m³/s, stationair berekend;
- Het ontwikkelen van natuur en landschap;
- Het vergroten van de leefbaarheid in Wanssum;
- Ruimte creëren voor nieuwe economische ontwikkelingen.

Oplossing

Om te voorkomen dat de Maas tussen de dorpen Ooijen en Wanssum in Noord-Limburg opstuwt tijdens hoogwater, wordt een 10 kilometer lange oude Maasarm gereactiveerd en worden kaden verwijderd en twee hoogwatergeulen gegraven. Dijken worden aangelegd en verbeterd om de overschrijdingskans van 1:250 per jaar te realiseren. Tegelijkertijd wordt onder meer een nieuwe rondweg om Wanssum aangelegd en wordt er geïnvesteerd in de haven van Wanssum.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het reactiveren van de oude Maasarm, het aanleggen van twee hoogwatergeulen en de aanleg en verbetering van dijken zorgen voor verbetering van de waterveiligheid in het noordelijke Maasdal.



Planning

- 2016: Projectbeslissing
- 2017: Start aanleg
- 2020: Waterveiligheidsdoelstelling bereikt
- 2021: Afronding project
- 2023: Opleveringsbeslissing (MIRT 4)



Gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum

(vervolg)

Politiek/bestuurlijk

Naast het Rijk zijn de provincie Limburg, het Waterschap Limburg en de gemeenten Horst aan de Maas en Venray bij dit project betrokken. In november 2012 is een bestuursovereenkomst tussen Rijk en regio gesloten over de verdere planning en studies. Op 12 oktober 2016 is de bestuursovereenkomst voor de aanlegfase Ooijen-Wanssum ondertekend.

Uitvoering

De provincie Limburg is verantwoordelijk voor de uitvoering van het project. Deze heeft het project aanbesteed aan een aannemerscombinatie, waarmee de feitelijke uitvoering van de werkzaamheden is gestart.

Financiën

Het taakstellend budget voor Ooijen-Wanssum bedraagt € 210 mln. (prijspeil 2011). Het ministerie van IenW draagt maximaal 135 mln. bij (inclusief btw, prijspeil 2011). Deze bijdrage is bedoeld voor het realiseren van de waterveiligheidsdoelstellingen uiterlijk in 2020, dus het halen van de wettelijke veiligheidsnorm van 1:250 per jaar door aanleg en verbetering van primaire waterkeringen, en het realiseren van de genoemde waterstanddaling van ten minste 35 cm. De regio draagt € 75 mln. bij (prijspeil 2011) aan het project Gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum. De definitieve rijksbijdrage bedraagt € 121 mln. voor de uitvoering van dit project en is structureel overgeheveld naar het provinciefonds in 2018.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Openstelling
MIRT 2022	Volledig budget overgeheveld**	2021
MIRT 2021	Volledig budget overgeheveld**	2022
MIRT 2020	Volledig budget overgeheveld**	2022
MIRT 2019	Volledig budget overgeheveld**	2022
MIRT 2018	112	2022
MIRT 2014	121	2022
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	N.v.t.	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	0	

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2022** ○ Meevaller in de risicoreservering (€ 3 mln.).
- 2020** ○ De looptijd van de overeenkomst met het Consortium Grensmaas is begin 2019 met drie jaar verlengd tot 2027. De leningsovereenkomst is in 2018 komen te vervallen. Het gereserveerde budget hiervoor (€ 40 mln.) is teruggegeven aan het Deltafonds.
- 2015** ○ Het taakstellend budget is gecorrigeerd (-€ 1,7 mln.) voor foutieve boeking ten gunste van de Zandmaas.
- 2014** ○ Begin 2013 is de scope natuur in de Grensmaas verlaagd van 1252 hectare naar 1208 hectare, als uitvloeisel van de herijking van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) en de daardoor verminderde financiële middelen voor het realiseren van de natuurdoelstelling.
- 2013** ○ De nadere overeenkomst Grensmaas leidt tot wijzigingen: het betreft twee jaar langere grindwinning en daardoor twee jaar latere oplevering van het project. De basis blijft echter dat de daaraan gekoppelde veiligheidsdoelstelling voor de Grensmaas onveranderd blijft. Daarnaast is door de afspraken het budget verhoogd met € 34,2 mln. Door de leningsovereenkomst is het budget met € 40 mln. verhoogd.

Grensmaas

Opgave

De hoogwaters op de Rijn en de Maas in 1993 en 1995 gingen gepaard met veel overlast en schade. Na deze hoogwaters presenteerde het kabinet in februari 1995 het Deltaplan Grote Rivieren. Het project Grensmaas, dat al in 1992 was gestart onder het motto 'Groen voor grind, een mooie ruil', kreeg er hiermee de doelstelling hoogwaterbescherming bij. Het Deltaplan Grote Rivieren is de basis voor de planvorming van de Grensmaas.

Oplossing

Door de verlaging van de hoogwaterstanden in de Maas wordt de wateroverlast in de gebieden achter de kaden gereduceerd tot een beschermingsniveau van 1:250. Dit wordt bewerkstelligd door rivierverruimende maatregelen waarin tegelijkertijd natuurontwikkeling, ecologisch herstel en grindwinning zijn opgenomen.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Dit project draagt bij aan de bescherming van het Maasdal tegen hoogwater. Daarnaast wordt (buiten IenW-domein) gewerkt aan natuurontwikkeling en delfstoffenwinning.

Planning

2017: Doelstelling waterveiligheid bereikt
2027: Delfstoffenwinning gerealiseerd

Politiek/bestuurlijk

Convenanten: eindplan Grensmaas is in december 2001 geaccordeerd door de betrokken partijen (voormalige ministerie van Verkeer en Waterstaat en LNV en de 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. In 2005 is de uitvoeringsovereenkomst tussen overheden en Consortium getekend en heeft de provincie Limburg het Provinciaal Omgevingsplan (POL) Grensmaas vastgesteld. In 2007 is dit POL onherroepelijk geworden.





Grensmaas

(vervolg)

In 2008 is het Consortium op de eerste locaties gestart met uitvoerende werken. Begin 2012 is tussen betrokken partijen de nadere overeenkomst Grensmaas gesloten (ter waarde van € 34,2 mln.) en daarnaast de Leningsovereenkomst Grensmaas (ter waarde van € 40 mln.). Hiermee is een oplossing gevonden voor de verslechterde grindmarkt, waarmee de voortzetting van het project Grensmaas veilig is gesteld en de hoogwaterdoelstelling voor de Grensmaas overeind kan blijven. In 2018 heeft het Consortium Grensmaas aangegeven geen gebruik te hoeven maken van deze leningsovereenkomst en is de leningsovereenkomst vervallen. Het Consortium heeft tevens een verzoek ingediend om drie jaar langer grind te mogen winnen op de locatie Koeweide/Trierveld. De provincie Limburg en het ministerie van IenW zijn hier in maart 2019 akkoord mee gegaan. De looptijd van de overeenkomst is hiermee verlengd tot 2027. Vergunningsaanvragen voor langere grindwinning zijn ingediend bij de provincie Limburg.

Uitvoering

Maaswerken is onderdeel van het Deltaprogramma met behoud van eigen sturing, organisatie en financiering.

Financiën

Taakstellend budget: € 115 mln. (hierbij is gecorrigeerd voor de € 40 mln. voortkomend uit de Leningsovereenkomst Grensmaas, zie onder Politiek/bestuurlijk) (Artikel DF 1.01.04). Dit project maakt deel uit van het programma Maaswerken.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Openstelling
MIRT 2022	115	2027
MIRT 2021	117	2027
MIRT 2020	116	2027
MIRT 2019	153	2024****
MIRT 2018	152	2020
MIRT 2013	146	2020
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	31	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBO) in mln. €	7	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2020	86	75%
2019	84	72%
2018	81	70%
2017	78	51%
2016	72	48%

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2020 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2020 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



Zandmaas

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2022** ○ Het taakstellend budget is in 2021 omlaag bijgesteld met € 5 mln. in verband met een meevaller m.b.t. een grondaankoop.
- 2020** ○ In 2018 is een addendum getekend bij de overeenkomst Sluitstukkaden Waterschap Limburg. Hierbij is het resterend budget van het Zandmaasprogramma toegekend aan het waterschap Limburg voor de aanpak van de Prioritaire Kademaatregelen. Hiermee is uitvoering gegeven aan de bestuurlijke afspraken die hierover zijn gemaakt tussen het Rijk en het waterschap in 2016.
- 2018** ○ In 2017 is geld overgeheveld naar het provinciefonds in verband met de gereserveerde bijdrage aan de gebiedsontwikkeling Ooijen-Wansum, zoals overeengekomen in de Bestuurs-overeenkomst inzake planstudie Sluitstukkaden Maasdal in 2010.
- 2017** ○ In 2016 worden de doelstellingen voor waterveiligheid en de natuur bereikt. Het bereiken van de waterveiligheidsdoelstelling van de sluitstukkaden is ongewijzigd en blijft staan voor het jaar 2020.
- 2015** ○ Het taakstellend budget is gecorrigeerd (+€ 1,7 mln.) voor foutieve boeking ten laste van Grensmaas.

Opgave

De hoogwaters op de Rijn en Maas in 1993 en 1995 gingen gepaard met veel overlast en schade. 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 kilometer lang en loopt van Linne tot Hedel. De te nemen maatregelen zijn opgenomen in het Tracébesluit Zandmaas/Maasroute en in het Provinciaal Omgevingsplan (POL) Zandmaas. Met de uitvoering van de maatregelen is in 2015 de beoogde waterdaling gerealiseerd. Samen met het aanleggen van de sluitstukkaden wordt hierdoor inmiddels langs een groot deel van de Zandmaas een hoogwaterbescherming geboden van 1:250 en daarnaast is er beperkt natuur ontwikkeld. Maatregelen gericht op hoogwaterbescherming zijn verbreding, verdieping, retentie, hoogwatergeulen en kadeverhoging. Bij de Zandmaas, waarvoor de convenantpartners middelen hebben gereserveerd, ligt het accent nu op het aanleggen van de laatste dijktrajecten van de sluitstukkaden. De opdrachtgever is het ministerie van IenW.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Dit project draagt met rivierverruiming en kademaatregelen bij aan de bescherming van het Maasdal tegen hoogwater.

Planning

2020: Waterveiligheidsdoelstelling sluitstukkaden is bereikt.

Politiek/bestuurlijk

Er is voldaan aan de politieke toezegging 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.





Zandmaas

(vervolg)

Uitvoering

Maaswerken is onderdeel van het Deltaprogramma met behoud van eigen sturing, organisatie en financiering. In 2012 heeft een scopewijziging plaatsgevonden in verband met de uitbreiding van het retentiebekken nabij het Lateraalkanaal-West. In 2013 is de scope natuur in de Zandmaas gewijzigd.

Financiën

Taakstellend budget: € 398 mln. (Artikel DF 1.01.04). Dit project maakt deel uit van het programma Maaswerken.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Openstelling
MIRT 2022	398	2021
MIRT 2021	401	2020
MIRT 2020	400	2020
MIRT 2019	399	2020
MIRT 2018	398	2020
MIRT 2013	397	2020
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	1	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	11	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln. €	Percentage***
2020	346	87%
2019	342	86%
2018	329	82%
2017	322	81%
2016	307	77%

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2020 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2020 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



Oost-Nederland

- › [Gebiedsopgave](#)
- › [Projectenkaart](#)
- › [Projectenoverzicht](#)
- › [Project- en programmabladen](#)

Oost-Nederland

Oost-Nederland omvat de provincies Gelderland en Overijssel. Deze provincies kennen een grote verscheidenheid aan middelgrote steden, dorpen en landschappen, en veel groen, wat ze aantrekkelijk maakt om te wonen en te recreëren. Belangrijk in de veelzijdige economie zijn een aantal kennisclusters, maakindustrie en bedrijven in de agri-foodsector.

Samen hebben deze provincies ruim 3,2 miljoen inwoners. In met name Arnhem, Nijmegen, Foodvalley en rond Zwolle groeit de bevolking, evenals in een aantal middelgrote steden. In sommige delen van de Achterhoek en van het oosten van Overijssel is een lichte daling van de bevolking te zien, veelal in combinatie met vergrijzing. Oost-Nederland kenmerkt zich door een grote verscheidenheid aan steden, dorpen en landschappen. De karakteristieke binnensteden, de dorpskernen, het historisch agrarisch landschap en de vele landgoederen maken het landsdeel een aantrekkelijke plek om te wonen, te werken en te recreëren. De regio bezit 40% van het Nederlandse natuuroppervlak en is daarmee de groenste regio van Nederland.

Oost-Nederland heeft een gunstige centrale ligging ten opzichte van economische kerngebieden in binnen- en buitenland, zoals de Randstad, Noord-Brabant, en in Duitsland. In de economie van Oost-Nederland zijn land- en tuinbouw belangrijke sectoren. Dat geldt ook voor gezondheid, high tech, energie, logistiek, creatieve maakindustrie, en toerisme en recreatie. Oost-Nederland heeft bovendien een aantal sterke kennisgedreven, economische clusters, in het bijzonder rond de universiteiten van Wageningen, Twente en Nijmegen.



Oost-Nederland

Mobiliteit in Oost-Nederland

De voornaamste transportassen naar andere landsdelen zijn de A1, A12, A15, A28, A50, de spoorverbindingen van Utrecht richting Arnhem en Nijmegen, en verder naar het Rijn-Ruhrgebied, van Amersfoort naar het grote spoorwegknooppunt Zwolle, van daar richting het noorden, en van Amersfoort richting Apeldoorn en Deventer, en richting Twente.

De rivieren Nederrijn, Waal en IJssel zijn belangrijke waterwegen voor het goederenvervoer. Door Oost-Nederland lopen twee (internationale) oost-westcorridors voor het goederenvervoer, de North Sea-Baltic corridor (via Noordzeehavens en Twente) en de Rhine-Alpine corridor (via Noordzeehavens, de regio rond Arnhem en Nijmegen, en de Betuweroute).

De druk op de woningmarkt is ook in delen van Oost-Nederland hoog. Rijk en provincie hebben afspraken gemaakt over de bouwambitie in de komende tien jaar. Voor Arnhem, Nijmegen, Foodvalley en de regio Zwolle worden verstedelijkingsstrategieën ontwikkeld. Daarin worden woonopgaven en bereikbaarheidsopgaven in samenhang uitgewerkt, samen met leefbaarheid en economie. De Regio Zwolle is tevens benoemd tot NOVI-gebied. Een optimale bereikbaarheid, klimaatadaptatie en behoud van de landschappelijke kwaliteiten en identiteit van deze regio's zijn daarbij uitgangspunten.

Ter verbetering van de bereikbaarheid wordt ingezet op het beter benutten van het bestaande hoofdnetwerk. De focus ligt op het ontwikkelen van een robuust, veilig, slim en duurzaam mobiliteitsstelsel tussen de stedelijke regio's en economische kernzones. Bijzondere aandacht is er voor opgaven binnen de contouren van het Toekomstbeeld OV, zowel voor nationale verbindingen als de internationale richting Duitsland. Ook het goederentransport vraagt aandacht. Het gaat om betere bereikbaarheid, optimale benutting van infrastructuur, maar ook om verschuiving van goederenvervoer van weg naar water en spoor.

Opgaven op het gebied van verduurzaming en veiligheid spelen bij alle vormen van verkeer en vervoer. In Oost-Nederland speelt veiligheid in het bijzonder op N-wegen en gelijkvloerse spoorwegovergangen. De landelijke trends van vergrijzing en toenemend gebruik van de (elektrische) fiets vragen ook in Oost zorg voor verkeersveiligheid. Tot slot vraagt verduurzaming van het regionaal spoor aandacht.

Aanpak

Rijk en regio werken in programma's en projecten samen aan de verstedelijkings-, mobiliteits- en wateropgaven in Oost-Nederland, zoals in het Programma Goederenvervoercorridors, en projecten als PHS Ede en Nijmegen, knooppunt A1/A30 bij Barneveld en het Rivierklimaatpark IJsselpoort.

De aanpak van waterveiligheid wordt geborgd in het Deltaprogramma, waarvan het doel is Nederland te beschermen tegen overstromingen en te zorgen voor voldoende zoetwater en voor een klimaatbestendige inrichting van het land. In het Programma Integraal Riviermanagement (IRM) werken regionale overheden en het Rijk vanuit één gezamenlijke visie samen aan een veilig, bevaarbaar, vitaal en aantrekkelijk Maas- en Rijngebied.

Gemeenschappelijk beleid van Rijk en regio over de breedte van de leefomgeving is gevat in de Omgevingsagenda Oost-Nederland als uitwerking van de Nationale Omgevingsvisie (NOVI).



Oost-Nederland Projectenkaart

MIRT Onderzoek

1. Gebiedsgericht MIRT Onderzoek bereikbaarheid Zwolle en omgeving
2. Haven Werkendam
3. Havikerwaard-Fraterwaard-Olburgerwaard

Verkenning

4. A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven & Corridor Nijmegen-Eindhoven
5. N35 Wijthmen-Nijverdal

Planning en studies

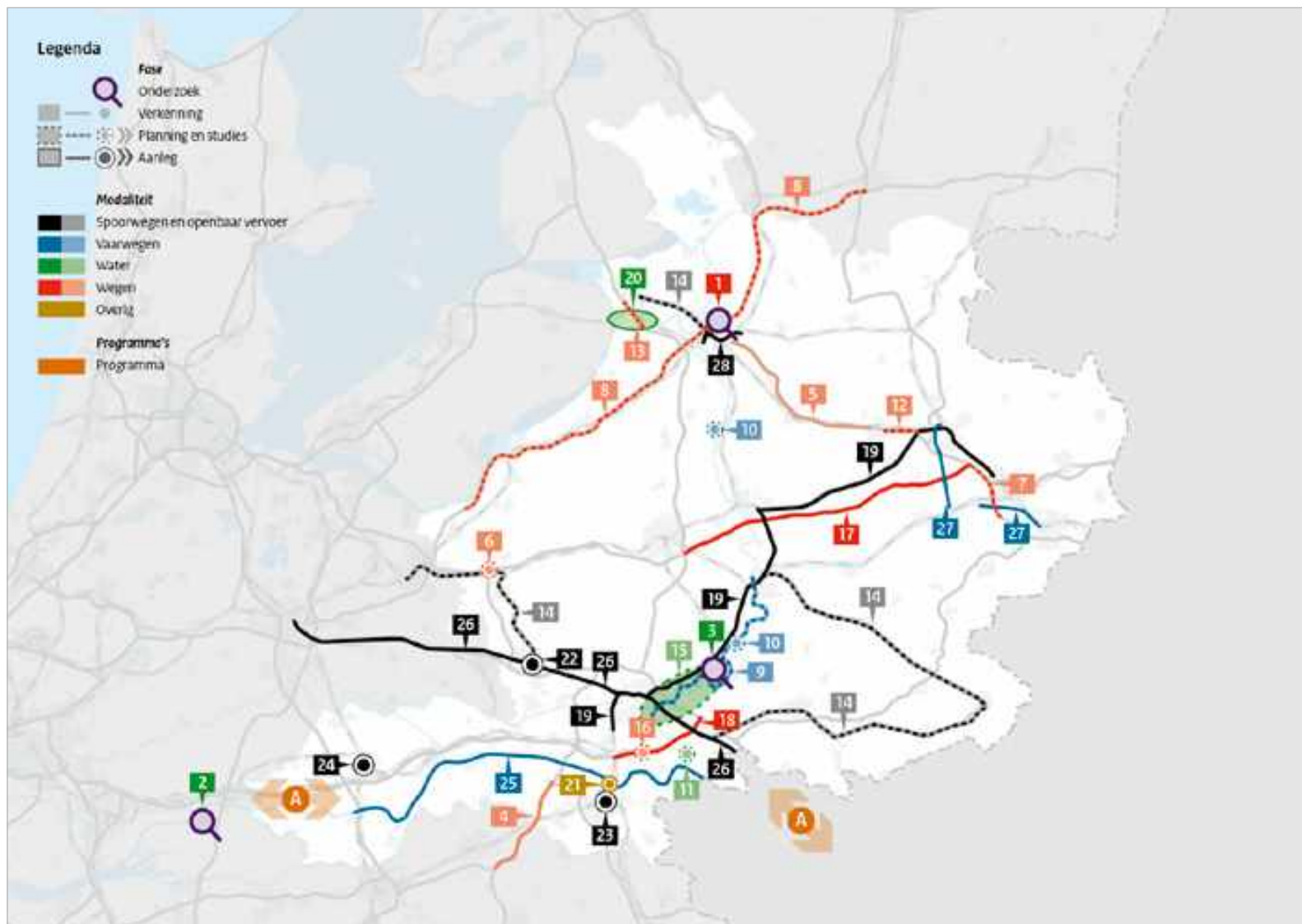
6. A1/A30 Barneveld
7. A1/A35 Knooppunt Azelo - Buren
8. A28 Amersfoort - Hoogeveen
9. Bovenloop IJssel (IJsselkop tot Zutphen)
10. Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen IJssel
11. Kribverlaging Pannerdensch Kanaal
12. N35 Nijverdal - Wierden
13. N50 Kampen-Kampen-Zuid
14. Quicksan Decentraal Spoor: Oost-Nederland
15. Rivierklimaatpark IJsselpoort
16. Tijdelijke tolheffing ViA15

Aanleg

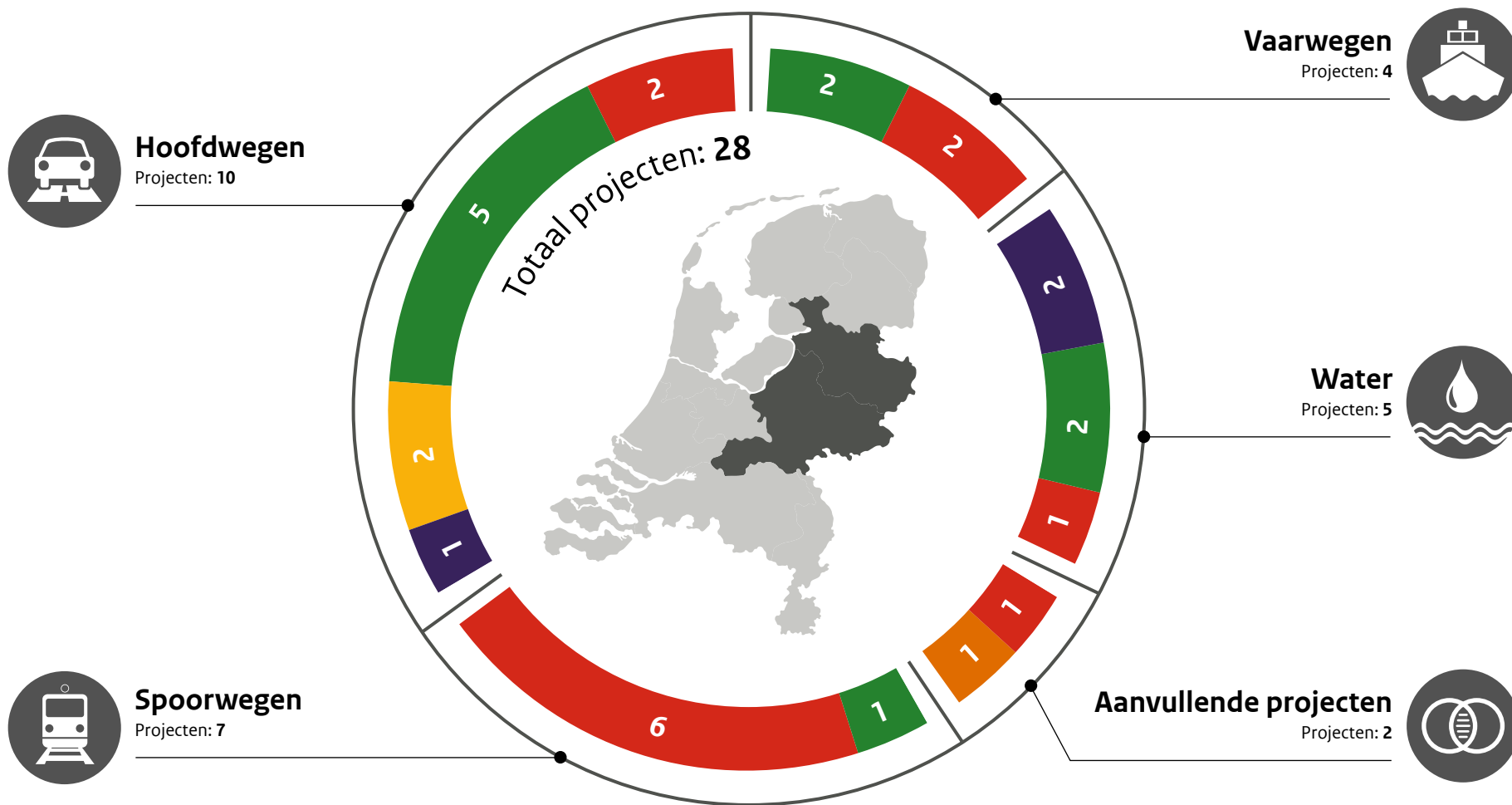
17. A1 Apeldoorn-Azelo
18. A12/A15 Ressen-Oudbroeken (ViA15)
19. Goederenroute Elst-Deventer-Twente (NaNOV)
20. IJsseldelta fase 2
21. Nijmegen omarmt de Waal (Waalfront)
22. PHS Ede
23. PHS Nijmegen
24. PHS Spooromgeving Geldermalsen
25. Toekomstvisie Waal
26. Traject Oost
27. Twentekanaal, verruiming (fase 2)
28. Zwolle-Herfte

Programma

- A** Programma Goederencorridor Oost en Zuidoost



Oost-Nederland **Projectenoverzicht**





Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2022** ○ Uitvoering van de onderzoeken Verstedelijkingsstrategie Regio Zwolle en het gebiedsgerichte MIRT Onderzoek Zwolle en omgeving.
- 2021** ○ Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Gebiedsgericht MIRT Onderzoek bereikbaarheid Zwolle en omgeving

Aanleiding en doel

Vooruitlopend op de afronding van het MIRT Onderzoek A28 Amersfoort-Hoogeveen is er op het BO MIRT 2019 tussen de betrokken partijen de afspraak gemaakt om in 2020 te starten met een gezamenlijk MIRT Onderzoek naar de bereikbaarheid van Zwolle en omgeving in combinatie met een verstedelijkingsstrategie voor de regio Zwolle. Bij afronding van het MIRT Onderzoek A28 in februari 2020 is deze afspraak bevestigd. Uit het MIRT Onderzoek A28 is geconcludeerd dat er rond Zwolle sprake is van een brede mobiliteitsopgave gekoppeld aan een verstedelijkingsopgave en het Daily Urban System. Doel van het gebiedsgerichte MIRT Onderzoek is om nader onderzoek te doen naar deze mobiliteitsopgave. Parallel aan en in samenwerking met dit onderzoek zal er ook een verstedelijkingsstrategie worden uitgewerkt waarin nader richting wordt gegeven aan de verstedelijkingsopgave, energietransitie en de opgaven rondom klimaatadaptatie. De uitkomsten daarvan worden als input gebruikt voor het gebiedsgerichte MIRT Onderzoek om zo uiteindelijk tot een gebiedsgerichte en multimodale aanpak van Zwolle en omgeving te komen.

Planning

In het BO MIRT najaar 2021 zal de gewenste ontwikkelrichting 'Verstedelijking en bereikbaarheid' besproken worden. In het BO Leefomgeving voorjaar 2022 zullen de rapportages 'Verstedelijkingsstrategie' en MIRT Onderzoek 'Bereikbaarheid' besproken worden.

Betrokken partijen

Het MIRT Onderzoek naar de bereikbaarheid van Zwolle en omgeving zal met de provincie Overijssel als trekker worden uitgevoerd met drie opdrachtgevers: de provincie Overijssel, de gemeente Zwolle en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. De verstedelijkingsstrategie, die in samenwerking met dit MIRT Onderzoek wordt opgesteld, staat onder leiding van het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en de Regio Zwolle. Daarnaast worden andere bestuurlijke en maatschappelijke partijen als stakeholder betrokken bij de uitwerking van het MIRT Onderzoek en de verstedelijkingsstrategie.





Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2021** ○ Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Haven Werkendam

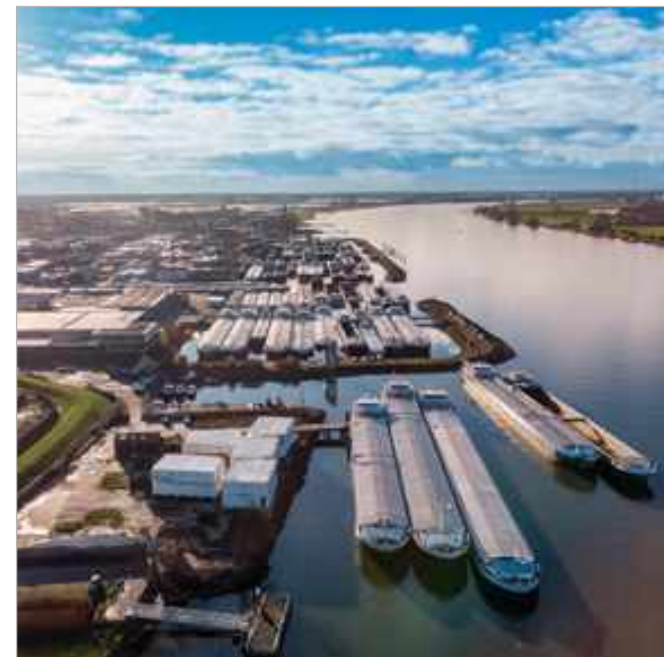
Aanleiding en doel

In het plangebied is een aantal opgaven geïdentificeerd waarvan verdere uitwerking nodig is om een besluit over een vervolg te kunnen nemen. Onderdelen van het onderzoek zijn onder meer:

- Actuele onderbouwing van de uitbreidingsbehoefte van de haven;
- Het uitwerken van verschillende varianten voor de havenuitbreiding en de gevolgen daarvan;
- Het helder maken van mogelijke en noodzakelijke verbindingen tussen de korte- en de langetermijnopgaven;
- Het uitwerken en optimaliseren van integrale varianten, waarin alle opgaven zijn samengebracht;
- Uitwerking van baten en kosten en het zoeken naar kostendragers.

Daarom hebben Rijk en regio samen afgesproken een MIRT Onderzoek te starten om de opgaven en kansen in het gebied rond Werkendam te verkennen en eerste oplossingsrichtingen te schetsen. Voor deze oplossingsrichtingen worden de kosten en financieringsmogelijkheden in beeld gebracht. Afhankelijk van de uitkomsten van het onderzoek wordt toegewerkt naar een besluit over het vervolg in het BO MIRT van eind 2020. De uitkomsten van het onderzoek worden meegenomen in de afweging binnen het programma IRM.

Het plangebied is indicatief aangegeven: de zuidoever van de Boven-Merwede en een deel van de Nieuwe Merwede, inclusief de daaraan gelegen dijkvakken van dijkkringen 23 en 24. Alle genoemde opgaven zijn in dit gebied aan de orde. De gewenste havenuitbreiding is gedacht ten westen van Werkendam, vlak bij het maritiem cluster en in het verlengde van de Beatrixhaven. De definitieve grens van het plangebied en de inhoudelijke scope zullen worden bepaald in het plan van aanpak dat wordt gemaakt nadat het onderzoeksvoorstel is goedgekeurd.



Planning

Naar verwachting wordt het onderzoek medio 2021 afgerond en in BO MIRT najaar 2021 afspraken gemaakt over een eventueel vervolg.

Betrokken partijen

Rijk en regio (gemeente Altena, provincie Noord-Brabant, provincie Gelderland en waterschap Rivierenland).



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2021** ○ Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

MIRT Onderzoek Traject Havikerwaard-Fraterwaard-Olburgerwaard

Aanleiding en doel

In het BO MIRT in het najaar van 2019 hebben Rijk en regio afgesproken een MIRT Onderzoek te starten voor het gebied rond de Havikerwaard/Olburgerwaard. Hierin worden de opgaven en kansen voor waterkwaliteit, natuur, scheepvaart, waterveiligheid, zoetwatervoorziening en ruimtelijk-economische ontwikkeling in het gebied rond de Havikerwaard/Olburgerwaard verder in beeld gebracht. Het plangebied sluit aan op het plangebied van de MIRT Verkenning Rivierklimaatpark IJsselpoort, waar opgaven op een soortgelijke integrale wijze worden opgepakt. De financieringsmogelijkheden worden onderzocht en er wordt toegewerkt naar een voorstel welke opgaven wanneer opgepakt zouden moeten worden en in welke vorm (integraal, gebiedsgericht of sectoraal).

Het plangebied omvat ruwweg de Havikerwaard, Fraterwaard en de Olburgerwaard. De bovengenoemde opgaven zijn in dit gebied aan de orde. De definitieve grens van het plangebied en de inhoudelijke scope zullen in een plan van aanpak nader worden geconcretiseerd.

Planning

Het onderzoek is in april 2021 afgerond en een besluit over een eventueel vervolg wordt voorgelegd in het BO MIRT 2021.

Betrokken partijen

Rijk en regio (provincie Gelderland, gemeente Rheden, waterschap Rijn en IJssel).





Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2021 ○ De MIRT Verkenning is gestart

A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven & corridor Nijmegen-Eindhoven

Opgave

In het BO MIRT 2018 hebben Rijk en regio het besluit genomen tot het starten van een MIRT Onderzoek A50 corridor Nijmegen-Eindhoven. Dit MIRT Onderzoek is in 2019 afgerond en vastgesteld op het BO MIRT 2019. In dat BO is afgesproken dat een startbeslissing voor een MIRT Verkenning wordt opgesteld; hiervoor reserveren het Rijk en de provincies Gelderland en Noord-Brabant € 77 mln. Ook is afgesproken dat een mobiliteitspakket met strategische agenda door de provincies Gelderland en Noord-Brabant wordt uitgewerkt, hiervoor wordt € 26 mln. gereserveerd. De opgave van de MIRT Verkenning is het analyseren van de verkeersproblematiek bij en tussen de knooppunten Ewijk, Bankhoef en Paalgraven en hierbij passende oplossingen zoeken. De opgave voor de strategische agenda is om mobiliteitsoplossingen te zoeken voor de corridor Nijmegen-Eindhoven.

Oplissing

De MIRT Verkenning onderzoekt de uitbreiding van de wegcapaciteit op het gedeelte Bankhoef-Paalgraven als oplossing. De oplossing voor de corridor Nijmegen-Eindhoven wordt gevonden in een breed pakket aan (flankerende) maatregelen.

Bijdrage oplossing aan de doelstelling

Het project draagt bij aan het vergroten van de betrouwbaarheid van de reistijd op de A50. Hierdoor vermindert de economische schade als gevolg van files op dit traject en verbetert de verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid in het gebied.

Planning

2022: Voorkeursbeslissing

Afronding van de MIRT Verkenning A50 wordt voorzien eind 2022. Vaststelling van de uitgangspunten voor uitwerking van de strategische agenda corridor Nijmegen-Eindhoven wordt voorzien in het BO MIRT van eind 2021.



Betrokken partijen

Direct betrokkenen: provincie Gelderland en provincie Noord-Brabant. Participatie: gemeenten, maatschappelijke organisaties, waterschappen, vertegenwoordigers van het bedrijfsleven, omwonenden en relevante stakeholders.



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2022 ○ De MIRT Verkenning is gestart

N35 Wijthmen-Nijverdal

Opgave

Op het BO MIRT 2020 hebben het Rijk en de provincie Overijssel het besluit genomen om een Verkenning te starten naar de N35 tussen Wijthmen en Nijverdal. Hiervoor reserveren zowel het Rijk als de provincie ieder € 100 mln. De opgave van de Verkenning bestaat uit het verbeteren van het functioneren van de N35 tussen Wijthmen en Nijverdal als onderdeel van het netwerk (doorgaand verkeer en gebiedsontsluiting). Daarbij staat voor het Rijk het verbeteren van de verkeersveiligheid voorop. Ook het verminderen van de barrièrewerking en daarmee de verbetering van leefbaarheid is een opgave die in de Verkenning zal worden opgepakt.

Oplossing

In de MIRT Verkenning worden diverse alternatieven onderzocht gericht op verbetering van de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Vanuit de Omgevingsagenda Oost wordt ingezet op het versterken van de economische topsectoren in de regio's Twente en Zwolle (Tech, Med-tech en Energy). Daarbij wordt ingezet op het versterken van het vestigingsklimaat. Een randvoorwaarde voor een verdere economische groei van de regio's Zwolle en Twente is een goede bereikbaarheid, in dit geval via de N35 die beide regio's met elkaar verbindt. Het verbeteren van de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid langs de N35 versterkt de positie van Twente en Zwolle.

Planning

De planning is om eind 2023 een besluit te nemen over de MIRT Verkenning.

Betrokken partijen

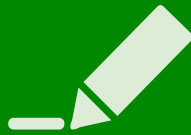
Verantwoordelijk: zowel het Rijk als de provincie Overijssel zijn opdrachtgever voor deze Verkenning.



Direct betrokken partijen: gemeenten Raalte, Hellendoorn en Dalfsen. Participatie: overige gemeenten, maatschappelijke organisaties, waterschappen, vertegenwoordigers van het bedrijfsleven, omwonenden en relevante stakeholders.

Financiën

Het Rijk heeft € 102 mln. gereserveerd op het Mobiliteitsfonds. Daarnaast heeft ook de provincie Overijssel € 100 mln. gereserveerd.



A1/A30 Barneveld

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2022** Het Voorkeursalternatief is begin 2021 vastgesteld en daarmee is de verkenning over gegaan naar de planning en studies. Tevens is de planning geactualiseerd.
- 2021** Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Opgave

De A1 vervult een cruciale rol als achterlandverbinding tussen de Randstad en het oosten van het land. Door toenemend verkeersaanbod komt deze functie steeds meer onder druk te staan. Naar aanleiding van het regionale MIRT Onderzoek aansluiting A1/A30 Barneveld staat vast dat er een bereikbaarheidsprobleem is op de A1 bij de aansluiting op de A30 en dat de aansluiting zelf ook niet voldoende functioneert. De opgave is om de doorstroming op de A1, het functioneren van de aansluiting en de verkeersveiligheid te verbeteren.

Oplossing

De oplossing wordt gezien in de uitbreiding van de wegcapaciteit (verbreding) en het aanpassen van de aansluiting zelf.

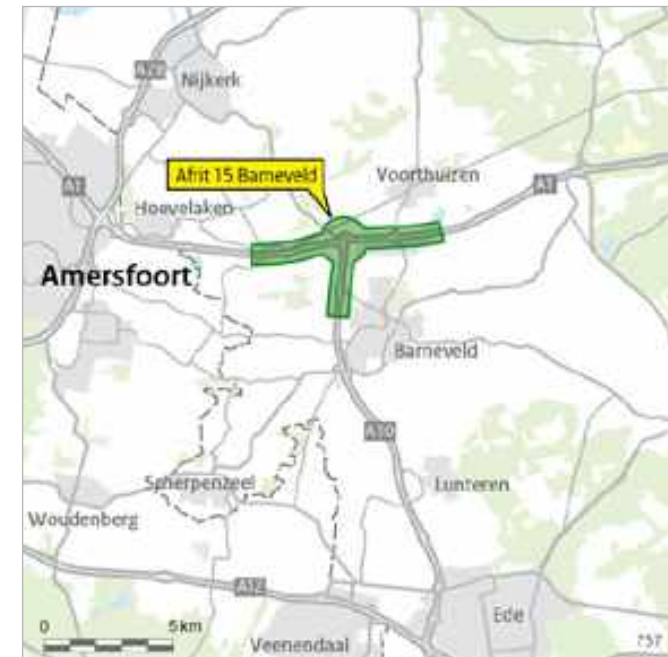
Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het project draagt bij aan het vergroten van de betrouwbaarheid van reistijd op de A1, de bereikbaarheid van verschillende economische locaties en de verkeersveiligheid. Daarnaast vermindert het de economische schade als gevolg van files op dit traject.

Planning

- 2021: Voorkeursalternatief
- 2023: Ontwerptracébesluit
- 2024: Tracébesluit
- 2024: Start aanleg

De planning is geactualiseerd. Vanwege een benodigde aanvullende uitwerking t.a.v. verkeersveiligheid was het niet mogelijk om in november 2020 het voorkeursalternatief vast te stellen. Dit heeft een doorwerking in de rest van de planning.



Politiek/bestuurlijk

Het ministerie van IenW voert de maatregelen aan de A1/A30 ter hoogte Barneveld uit. Deze maatregelen zijn onderdeel van de bestuursovereenkomst met de provincie Gelderland, de gemeente Barneveld en de Regio Foodvalley. Ook het Waterschap Vallei en Veluwe is betrokken. ProRail wordt betrokken bij de aanpassing van het spoorviaduct ter hoogte van Barneveld. Behalve deze (semi)overheden zijn ook verschillende stakeholders uit de regio en omwonenden betrokken.



A1/A30 Barneveld

(vervolg)

Het projectgebied A1-A30 Barneveld overlapt 2,5 km met het projectgebied van A28/A1 Knooppunt Hoevelaken. Uitgangspunt in het vastgestelde Voorkeursalternatief A1-A30 Barneveld is een aangelegd knooppunt Hoevelaken. Wijzigingen in de planning van één van deze projecten kan vanuit het raakvlak effect hebben op de voortgang in het andere project.

File Top 50

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

Financiën

Er is een bijdrage van € 84 mln. gereserveerd in het Infrastructuurfonds (Artikel 12.03.02). Hierbij is rekening gehouden met bijdragen van de provincie Gelderland (€ 10,5 mln.) en van de regio Foodvalley (€ 1 mln.).

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln.	Openstelling
MIRT 2022	84	n.t.b.
MIRT 2021	42	n.t.b.
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	42	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	3	

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2022** Op het BO MIRT 2020 is afgesproken dat het Rijk € 5 mln. beschikbaar stelt voor de aanleg van een weefvak op de A35 tussen de toerit Delden en de afrit Hengelo-Zuid.
- 2021** Het verkorte MIRT Onderzoek is in het najaar van 2019 afgerond. De oplossingsrichtingen en bijbehorende financieringsmogelijkheden worden door Rijk en Regio samen verder uitgewerkt en in het BO MIRT 2020 besproken.
- 2020** Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

A1/A35 Knooppunt Azelo-Buren

Opgave

De A1/A35 tussen de knooppunten Azelo en Buren is een druk bereden wegvak. De A1 verbindt de Randstad met het noorden van Duitsland, de Baltische staten en Scandinavië en de A35 verbindt Twente via de N35 met Zwolle en richting het oosten met Duitsland. Bij het Notaoverleg (NO) MIRT in december 2017 is een motie aangenomen om te komen tot een structurele oplossing voor het knelpunt A1/A35 tussen Azelo en Buren.

Uit het onderzoek bleek dat de vele weefbewegingen in combinatie met de aard van het verkeer (bovengemiddeld veel (zwaar) vrachtverkeer) op dit traject in toenemende mate congestie en verkeersveiligheidsproblemen veroorzaken.

Oplossing

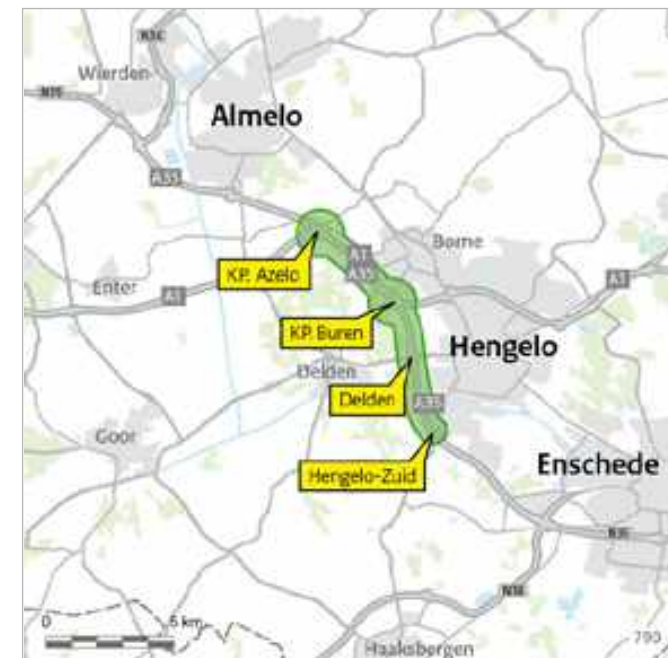
Na afronding van het verkorte MIRT Onderzoek A1/A35 en het verder uitwerken van de geïdentificeerde oplossingsrichtingen, is op het BO MIRT 2020 besloten om over te gaan tot de aanleg van een weefvak op de A35 tussen de toerit Delden en de afrit Hengelo-Zuid. Het Rijk stelt hiervoor € 5 mln. (incl. btw) beschikbaar.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

De aanleg van een weefvak haalt de reeds aanwezige filekiem weg en draagt daardoor bij aan het verbeteren van de bereikbaarheid en de verkeersveiligheid.

Planning

N.t.b.





A1/A35 Knooppunt Azelo-Buren

(vervolg)

Politiek/ bestuurlijk

Op het NO MIRT in 2017 is een motie van het lid Von Martels aangenomen om te komen tot een structurele oplossing op het stuk A1/A35 tussen de knooppunten Azelo en Buren en op het NO MIRT 2018 is een motie van het lid Van Aalst aangenomen om het gesprek met de regio te starten over de aanpak van de A1/A35 Azelo-Buren. Dit heeft op het BO MIRT 2020 geleid tot de afspraak om een weefvak aan te leggen.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln.	Openstelling
MIRT 2022	5	N.t.b
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	0	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	0	

* Gegevens over vijf jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2022** Naar aanleiding van de afspraken op het BO MIRT 2020, is het project overgegaan naar de planning- en studiefase.
- 2021** Het MIRT Onderzoek is afgerond. In het BO MIRT van 2020 zijn afspraken gemaakt over de financiering van de verschillende maatregelpakketten.
- 2020** Het project is nieuw opgenomen in het MIRT. De eerste fase van het MIRT Onderzoek (problemanalyse) is opgeleverd.

A28 Amersfoort-Hoogeveen

Opgave

In het regeerakkoord Rutte III staat de A28 benoemd als een van de resterende knelpunten uit de NMCA om aangepakt te worden. Rijk en regio hebben in 2018 afgesproken om een MIRT Onderzoek A28 (Amersfoort-Zwolle) te starten. De Kamer heeft per motie (motie-Van der Graaf c.s., TK 34775 A, nr. 37) verzocht het traject tussen Zwolle en Hoogeveen ook op te nemen in het onderzoek.

Oplossing

Begin 2020 is het MIRT Onderzoek afgerond met de vaststelling van de eindrapportage en het maken van bestuurlijke afspraken voor het vervolg. De stuurgroep A28 heeft afspraken gemaakt over de voorbereiding van een pakket infaatregelen om op korte en middellange termijn (2030) de verkeersveiligheid en daarmee ook de doorstroming op de A28 te verbeteren. Daarnaast gaan partijen zich inzetten voor maatregelen gericht op vraagbeïnvloeding, openbaar vervoer, fiets- en ketenmobiliteit in de regio's Noord-Veluwe, Zwolle en de Kop van Overijssel/Drenthe. Ook komt er een gezamenlijk MIRT Onderzoek naar de bereikbaarheid van Zwolle en omgeving in combinatie met een verstedelijkingsstrategie voor de regio Zwolle. Op het BO MIRT 2020 zijn bovenstaande afspraken bestuurlijk nogmaals bevestigd.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

De maatregelen dragen bij aan de verbetering van de verkeersveiligheid en daarmee ook aan de doorstroming op de A28.

Planning

De planning en studies zal een doorlooptijd hebben tot begin 2023. In het tweede kwartaal van 2023 kan met regionale partijen besluitvorming plaatsvinden. Het streven is om de maatregelen uiterlijk 2026 te hebben gerealiseerd.





A28 Amersfoort-Hoogeveen

(vervolg)

Financiën

Bij het BO MIRT zijn afspraken gemaakt over de financiering van de verschillende maatregelenpakketten.

Het Rijk reserveert € 30 mln. (inclusief btw en risicoreservering) voor uitwerking en aanleg van het pakket aan gerichte infrastructurele maatregelen.

Voor de A28 corridor Noord-Veluwe investeren de provincie Gelderland en de regio Noord-Veluwe in het mobiliteitsprogramma Noord-Veluwe Bereikbaar (NVB). Voor 2021 zijn 19 projecten voorzien met een totale waarde van € 1,407 mln.

De provincie Drenthe en haar regionale partners investeren tussen 2020 en 2024 circa € 25 mln. in een breed pakket van maatregelen (o.a. het stimuleren van logistieke hubs, een werkgeversaanpak, optimalisatie van het onderliggende wegennet (N375) en gebiedsontwikkeling/stationsontwikkeling Meppel en Hoogeveen).

Voor Zwolle en omgeving wordt een gebiedsgericht MIRT Onderzoek bereikbaarheid in relatie tot verstedelijking uitgevoerd. Rapportage en maatregelen worden geagendeerd voor het BO MIRT 2021.

De bestaande projecten slim en duurzaam/werkgeversaanpak in de regio Zwolle worden voortgezet en in overleg met de Regio Zwolle geïntensiveerd en 'op maat' gemaakt voor de A28. De provincie Overijssel stelt daarbij in 2021 € 0,7 mln. beschikbaar voor deze aanpak.

Politiek/bestuurlijk

Het MIRT Onderzoek is uitgevoerd onder leiding van het ministerie van IenW in nauwe samenwerking met de bestuurlijke partners uit de regio, te weten de provincies Gelderland, Overijssel en Drenthe. Dezelfde partijen zullen verantwoordelijk zijn voor de uitwerking en uitvoering van de maatregelenpakketten. Daarnaast zullen andere bestuurlijke en maatschappelijke partijen, die reeds bij het MIRT Onderzoek waren betrokken, ook als stakeholder worden betrokken bij de verdere uitwerking van de maatregelenpakketten.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln.	Openstelling
MIRT 2022	57	2026
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	0	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	0	

* Gegevens over vijf jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2022** De uitspraak van de Raad van State op 30 december 2020 leidt tot vernietiging van het TB omdat deze op het PAS gebaseerd was. Hierdoor moet er een nieuw TB worden opgesteld.
- 2021** De uitspraak van de Raad van State over de Programma Aanpak Stikstof (PAS) leidt tot vertraging.
- 2020** Het Tracébesluit is op 19 december 2018 vastgesteld.
- 2017** Het budget dat is opgenomen in de bestuursovereenkomst wijkt af van het taakstellend budget. Het taakstellend budget is gecorrigeerd (€ 18 mln.) voor verschillende posten die geen onderdeel zijn van de aanleg van de N35 Nijverdal-Wierden.
- 2016** Gezamenlijk met de regio is het voorkeursalternatief vastgesteld en het project is overgegaan naar de planning- en studiefase. In de bestuursovereenkomst zijn de financiële afspraken tussen Rijk en regio voor het project vastgelegd.

N35 Nijverdal-Wierden

Opgave

Veel lokaal en regionaal verkeer is aangewezen op de N35. De doorstroming op het traject Nijverdal-Wierden is kwetsbaar. Ook ligt er een opgave om de verkeersveiligheid te verbeteren. De regio heeft de ambitie om op termijn de hele N35 op te waarderen naar een 2x2-autoweg die geschikt is voor 100 kilometer per uur. Deze regionale ambities zijn verwoord in de Marsroute N35.

Oplossing

De doorstroming en de verkeersveiligheid worden verhoogd door de aanpassing van de huidige N35 tussen Nijverdal en Wierden van een 2x1-weg met gelijkvloerse aansluitingen naar een 2x2-weg. In Nijverdal zijn daarbij een ongelijkvloerse kruising en een ongelijkvloerse aansluiting voorzien, en bij Wierden een ongelijkvloerse aansluiting.

Bijdrage oplossing aan beleidsoplossing

Het project draagt bij aan de doorstroming en de verkeersveiligheid.

Planning

N.t.b.

Politiek/bestuurlijk

In 2010 is gestart met een MIRT Verkenning. In de verkenning zijn verschillende alternatieven onderzocht, waaronder een variant op een initiatief van een aantal omwonenden. Op 2 maart 2015 is het voorkeursalternatief vastgesteld (Noordvariant met ongelijkvloerse aansluiting en kruising in Nijverdal). De Noordvariant is opnieuw in beeld gekomen op initiatief van omwonenden en de regionale overheden. De afspraken met de regio zijn vastgelegd in een bestuursovereenkomst van 2 maart 2015. De kosten voor de ongelijkvloerse kruising komen voor rekening van de regio. Het Ontwerp-tracébesluit is in 2017 vastgesteld. In 2018 is het Tracébesluit vastgesteld. Duidelijk is dat de uitspraak van de Raad van State over de Programma Aanpak Stikstof (PAS) voor lopende planning en studies leidt tot vertraging. Op 30 december 2020 heeft de Raad van State het TB vernietigd omdat het op het PAS gebaseerd was.





N35 Nijverdal-Wierden

(vervolg)

Financiën

Taakstellend budget: € 120 mln. (inclusief bijdrage van de regio: € 64 mln.) (Artikel MF 12.03.02). Het budget is verlaagd vanwege een overboeking naar het MJPO voor een onderdeel van de aanleg.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln.	Openstelling
MIRT 2022	120	n.t.b.
MIRT 2021	117	2023-2025
MIRT 2020	121	2022-2024
MIRT 2019	107	2022-2024
MIRT 2018	105	2022-2024
MIRT 2016	122	n.t.b.
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	2	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	10	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln.	Percentage***
2020	11	9%
2019	8	7%
2018	5	5%



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2022 Zoals gemeld in de MIRT-brief van 9 juni 2021 (Kamerstuk 35 570 A, nr. 62) is dit één van de projecten die vertraging oploopt in afwachting van het onderzoek naar de maximale rekenafstand t.a.v. stikstofuitstoot. Op dit moment is er nog geen duidelijkheid te geven over de omvang van deze vertraging en het effect op de mijlpalen van dit project

2019 Het project is nieuw toegevoegd aan het MIRT.

N50 Kampen-Kampen-Zuid

Opgave

In de huidige situatie is op het wegvak Kampen-Kampen-Zuid regelmatig sprake van filevorming in de spitsperiodes. De voornaamste oorzaak van de congestie is dat er slechts één rijstrook is per rijrichting. Daarnaast is er geen fysieke rijbaanscheiding, waardoor de kans op frontale ongevallen groter is.

Oplossing

In de planning- en studiefase wordt de verbreding uitgewerkt van de N50 tussen Kampen en Kampen-Zuid van 2x1 naar 2x2 rijstroken met fysieke rijbaanscheiding.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

De verbreding van de N50 tussen Kampen en Kampen-Zuid heeft als doel de bereikbaarheid van de regio te versterken en verstoringen in de verkeersstromen te verminderen, zodat de doorstroming en verkeersveiligheid verder verbetert.

Planning

N.t.b.

Politiek/bestuurlijk

Tijdens het BO MIRT in het najaar van 2017 is met de regio overeengekomen om de planstudie N50 Kampen- Kampen-Zuid begin 2019 te starten. In december 2017 heeft de minister van IenW de Startbeslissing ondertekend.

Financiën

Met de motie-Visser c.s. (TK 34550 A, nr. 25) wordt de regering verzocht € 5 mln. beschikbaar te stellen voor de aanpak van verbreding van de N50 Kampen. In een Kamerbrief (TK 29398, nr. 549) is bevestigd dat deze bijdrage gereserveerd is binnen het Infrastructuurfonds. Daarnaast draagt ook de regio 5 mln. bij aan het totale beschikbare budget.



Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln.	Openstelling
MIRT 2022	5	n.t.b.
MIRT 2021	5	2022-2024
MIRT 2020	5	2022-2024
MIRT 2019	5	2022-2024
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	0	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	0	

* Gegevens over vijf jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.



Quickscan Decentraal Spoor: Oost-Nederland

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2021** In het projectbudget was rekening gehouden met 50% bijdrage vanuit de regio. Aangezien een aantal van de gerealiseerde projecten uiteindelijk lager is uitgevallen qua kosten dan eerder geraamd zijn de verwachte bijdragen van derden bijgesteld met € 3,2 mln. Door een langer benodigde periode van verkenning en variantenkeuze en de nu nog benodigde tijd van planning en studies en aanleg van de verbetering van de transfercapaciteit naar perron 1 van station Zutphen wordt de periode van oplevering van dit laatste project verlengd tot en met 2022.
- 2019** Onder 'Oplossing' is aangegeven welke projecten aanvullend gerealiseerd en financieel afgewikkeld zijn.
- 2018** Er wordt rekening gehouden met aanleg tot in 2020 in verband met een langer benodigde planvorming over het tweede deel van de betrouwbaarheidsverhogende maatregelen aan de Valleilijn, het opheffen van enkele overwegen en de verwerving van gronden voor het aanpassen van de boog in de spoorlijn. Daardoor zal ook de aanleg later plaatsvinden.

Opgave

Op een aantal gedecentraliseerde spoorlijnen is het vervoer sterk toegenomen. Ook hebben enkele decentrale overheden meer ambitie met het gedecentraliseerde spoorvervoer voor reizigers dan mogelijk is met de beschikbare capaciteit. Mede daarom is in 2008 een quick scan uitgevoerd naar de marktontwikkelingen in het personenvervoer op gedecentraliseerde spoorlijnen. Hieruit bleek dat vooral de punctualiteit op een aantal lijnen in Oost-Nederland onvoldoende was.

Oplossing

ProRail heeft op basis van een effectiviteitsanalyse in beeld gebracht welke maatregelen nodig zijn om de punctualiteit te verbeteren. Voor Oost-Nederland zijn dit maatregelen op vijf lijnen. De rijksbijdragen voor de maatregelen op de lijnen Zwolle-Kampen en Nijmegen-Roermond zijn al in 2011 en 2012 aan de decentrale overheden uitgekeerd. De cofinanciering door het ministerie van IenM en de provincie Gelderland is afgesproken in het BO MIRT van 2009. De maatregelen op de lijn Arnhem-Doetinchem-Winterswijk zijn gerealiseerd en financieel afgewikkeld. Dat geldt ook voor twee maatregelen op de lijn Zutphen-Winterswijk. De planvorming en financiële afwikkeling tussen het ministerie en de provincie Gelderland loopt nog voor de lijn Amersfoort-Ede-Wageningen, de Valleilijn en de lijn Zutphen-Winterswijk.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Verbeteren van de betrouwbaarheid.

Planning

2011-2022: Oplevering (divers)

Politiek/bestuurlijk

Moties: de Tweede Kamer heeft eind 2007 verzocht om een quick scan naar de markt en de capaciteit op de regionale spoorlijnen (motie-Anker/Koopmans, TK 31200 XII, nr. 55). In september 2008 is het eindrapport opgeleverd en aan de Kamer verstuurd (TK 31305 XII,



nr. 80). In de BO-en MIRT van voor- en najaar 2009 hebben Rijk en regio afspraken gemaakt over de te nemen maatregelen en de gezamenlijke financiering (50/50) op basis van taakstellende budgetten.

Uitvoering

De provincie Gelderland heeft medegegeeld geen noodzaak meer te zien voor een ze tranche Robuustheid Verhogende Maatregelen (RVM) op de Valleilijn, nu zowel capaciteit als punctualiteit voldoende op orde zijn. IenW heeft daarmee ingestemd. De oplevering van het aanpassen van een overwegenschakeling bij Lunteren wordt in 2020 verwacht. De verwachting is dat de aanpak van de transfercapaciteit op station Zutphen in 2022 wordt afgerond.



Quickscan Decentraal Spoor: Oost-Nederland

(vervolg)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2017** Het projectbudget is opgehoogd met € 2,2 mln. als gevolg van de financiële bijdrage van de provincie Gelderland. Rekening wordt gehouden met aanleg tot in 2018 in verband met een langer benodigde planvorming over het tweede deel van de betrouwbaarheidsverhogende maatregelen aan de Valleilijn. Daardoor zal ook de aanleg later plaatsvinden.
- 2014** Diverse projecten kennen een langere doorlooptijd dan bij de start was aangenomen, onder andere veroorzaakt door benodigde grondverwerving en bijbehorende procedures.

Financiën

Taakstellend budget is € 33 mln., inclusief de bijdragen van de provincie Gelderland en de voormalige Stadsregio Arnhem-Nijmegen (Artikel IF 13.03.04 en 13.03.01).

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln.	Gereed
MIRT 2022	33	2011-2022
MIRT 2021	33	2011-2022
MIRT 2020	36	2011-2020
MIRT 2019	35	2011-2020
MIRT 2018	35	2011-2020
MIRT 2013	23	2011-2014
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	10	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	2	

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2014** De bezuinigingen uit het Lenteakkoord en het aanvullend Regeerakkoord van 2012 hebben, zoals besloten in de Voorjaarsnota 2013, tot gevolg dat de oplevering van dit project wordt vertraagd.

Bovenloop IJssel (IJsselkop tot Zutphen)

Opgave

Het traject in de IJssel van IJsselkop tot Zutphen is moeilijk bevaarbaar voor de beoogde scheepvaart in klasse Va. Dit bemoeilijkt ook de toegang tot het Twentekanaal, dat juist geschikt wordt gemaakt voor schepen in deze klasse.

Oplossing

In de planning en studies wordt met name gekeken naar de mogelijkheden om de vaarbreedte van de bochten in dit traject van de IJssel aan te passen, waardoor schepen uit klasse Va het traject IJsselkop-Zutphen veiliger en efficiënter kunnen bevaren.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het verruimen van de vaargeul voor schepen in klasse Va draagt bij aan een vlotte, efficiënte en veilige scheepvaartafwikkeling.

Planning

2026-2028: Openstelling

Financiën

Taakstellend budget: € 38 mln. (Artikel IF 15.03.02). Inmiddels is afgesproken dat € 8,3 mln. wordt gereserveerd voor het integrale MIRT-project Rivierklimaatpark IJsselpoort, bestemd voor de scheepvaart-opgaven op dit deeltraject dat onderdeel uitmaakt van de Boven-IJssel.



Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln.	Openstelling
MIRT 2022	38	2026-2028
MIRT 2021	36	2026-2028
MIRT 2020	36	2026-2028
MIRT 2019	36	2026-2028
MIRT 2018	36	2026-2028
MIRT 2013	36	2023
Vershil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	2	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBO) in mln. €	1	

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2021** Door het wegvallen van de PAS-regeling is vertraging opgetreden.
- 2019** Vanwege optimalisaties ten aanzien van locatie en aantal ligplaatsen is enige vertraging voorzien. De openstelling is niet vertraagd.
- 2018** De bijstelling van het aantal aan te leggen ligplaatsen leidt tot een latere openstelling vanwege de benodigde afstemming.
- 2016** De planning en studies is later gestart, omdat het samenstellen van een team voor de planning en studies extra tijd heeft gekost.
- 2015** Najaar 2013 is de voorkeursbeslissing genomen.

Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen IJssel

Opgave

Begin 2009 werd een verkenning opgeleverd waaruit bleek dat er tussen Lobith en Kampen een zeer beperkt aantal ligplaatsen geschikt is voor schepen in klasse IV/V. Het gebrek aan ligplaatsen voor grotere schepen op de IJssel bemoeilijkt een logistieke planning in verband met de regelgeving voor vaar- en rusttijden. Ook ontstaan hierdoor 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 wordt gefaseerd aangepakt. Voor de korte termijn zijn als quick wins enkele ligplaatsen gecreëerd op de Boven-IJssel, twee ligplaatsen bij Arnhem en vier bij Eefde. Deze quick wins zijn in 2010/2011 gerealiseerd. Daarnaast is de planning en studies gestart voor de mogelijke aanleg van een overnachtingshaven aan de Boven-IJssel. In 2013 is de Voorkeursbeslissing genomen om ligplaatsen in de Valeplas ten oosten van Arnhem aan te leggen. Op basis van een actuele prognose is besloten om elf ligplaatsen aan te leggen.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het aanleggen van ligplaatsen op de IJssel draagt bij een veilige en efficiënte scheepvaart.

Planning

2022: Projectbeslissing

2022: Start aanleg

2023-2024: Openstelling

Voor dit project wordt nog nader onderzocht welke invloed het onderzoek naar de maximale rekenafstand t.a.v. stikstofuitstoot heeft op de planning.





Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen IJssel

(vervolg)

Politiek/bestuurlijk

In het najaar van 2013 is de Voorkeursbeslissing genomen. In 2015 is besloten het zoekgebied uit te breiden naar de zuid- en de westlob van de Valeplas. Op basis van de actuele WLO-scenario's (Toekomstverkenning Welvaart en Leefomgeving) is medio 2017 besloten het aantal aan te leggen ligplaatsen terug te brengen van zeventien naar elf.

Financiën

Taakstellend budget: € 29 mln. waarvan € 28 mln. op artikel IF 15.03.02 en een ontwikkelbudget van € 1 mln. op artikel IF 15.03.01.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln.	Openstelling
MIRT 2022	29	2023-2024
MIRT 2021	28	2023-2024
MIRT 2020	28	2021-2022
MIRT 2019	28	2021-2022
MIRT 2018	28	2021-2022
MIRT 2014	28	2018-2020
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	1	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	1	

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2019** De voorkeursbeslissing is begin 2018 genomen.
- 2018** Openstelling is uitgesteld vanwege besluitvorming over financiering vanuit het Deltafonds en door vertraging in de aanbesteding van de planning en studies. De planning wordt grotendeels gestuurd door de hoogwaterseizoenen, waardoor van oktober tot en met maart niet mag worden gewerkt.
- 2017** Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Krib- en oeververlaging Pannerdensch Kanaal

Opgave

Het project Oevergeul Boven-Rijn, als onderdeel van de NURG-maatregel Uiterwaardvergraving Rijnwaardense uiterwaarden, had twee doelen: een bijdrage leveren aan het realiseren van de waterveiligheidsdoelstelling zoals geformuleerd in de Planologische Kernbeslissing (PKB) Ruimte voor de Rivier, en een bijdrage leveren aan de aanleg van doelen uit de Kaderrichtlijn Water (KRW). In verband met de complexiteit voor het behalen van de KRW-doelstelling op deze locatie is besloten om deze elders te realiseren. Daarom moet de beoogde waterstandsverlaging als bijdrage aan de PKB op een andere wijze gehaald worden. Alternatieven voor de Oevergeul Boven-Rijn moeten benedenstrooms van het splitsingspunt worden gezocht. Gekozen is om het alternatief Kribverlaging Pannerdensch Kanaal te onderzoeken. Het project heeft de rivierkundige taakstelling van 5 centimeter op rivierkilometer 865 op de Boven-Rijn van het project Oevergeul Boven-Rijn overgenomen.

Oplossing

Er zijn mogelijke oplossingen uitgewerkt die bestaan uit een combinatie van krib- en oeververlaging. Het gekozen voorkeursalternatief bestaat uit verlaging van 38 kribben met ongeveer 1,5 meter en het verlagen van vijf gestrekte oevers (ongeveer 16 hectare) met 1,5 tot 2 meter.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het project draagt bij aan de hoogwaterveiligheid. Het is nodig voor het bereiken van de beoogde waterstandsdeling in het kader van het programma Ruimte voor de Rivier.



Planning

2022: Projectbeslissing
2023: Openstelling

Als gevolg van juridische problemen tijdens de aanbestedingsfase van de planning en studies heeft dit proces langer geduurd dan voorzien. Daarmee is een vertraging ontstaan voor wat betreft de mijlpaal Projectbeslissing. In de planning- en studiefase wordt gezocht naar ontwerptimalisaties. De verwachting is dat de openstelling in 2023 gerealiseerd wordt.



Krib- en oeeververlaging Pannerdensch Kanaal

(vervolg)

Politiek/bestuurlijk

In 2018 is de voorkeursbeslissing genomen.

Financiën

Het budget bedraagt € 20 mln. (p.p. 2021). Het project maakt geen deel uit van het PKB Ruimte voor de Rivier-basispakket en wordt apart gefinancierd uit het Deltafonds.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln.	Openstelling
MIRT 2022	20	2023
MIRT 2021	19	2023
MIRT 2020	19	2023
MIRT 2019	19	2023
MIRT 2018	18	2023
MIRT 2017	18	2019
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	2	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	2	

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2020** ○ De voorkeursbeslissing is genomen.
- 2018** ○ De verkenningsfase is met een jaar verlengd.
- 2017** ○ Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Rivierklimaatpark IJsselpoort

Opgave

Het Rivierklimaatpark IJsselpoort richt zich op een gezamenlijke en integrale aanpak van de problemen in dit gebied op het terrein van water, beleving, natuur en economie.

Oplossing

Bij de hoofddoelstelling van klimaatadaptatie zijn vier onderdelen geformuleerd:

- Water: een veilige afvoer van rivierwater, ook in de toekomst;
- Beleving: een park voor verkoeling en bewustwording, voor recreatie en als uitloopgebied;
- Natuur: corridor voor plant en dier;
- Economie: ruimte voor duurzame en passende economie en bedrijvigheid.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Een veilige afvoer van rivierwater draagt bij aan de bescherming tegen overstroming. De leefbaarheid bij klimaatverandering in de toekomst wordt verhoogd.

Planning

In november 2015 is op basis van het regionale voorstel voor rivierverruimende projecten langs de Rijntakken besloten tot de start van de MIRT Verkenning Rivierklimaatpark IJsselpoort. Eind 2016 is besloten de verkenningsfase met een jaar te verlengen. Dit was nodig om de breedte van de opgave voldoende uitwerking te kunnen geven met alle partners. De Voorkeursbeslissing is genomen in oktober 2020.

Betrokken partijen

De provincie Gelderland trekt de MIRT Verkenning en werkt nauw samen met de gemeenten Rheden, Westervoort, Duiven, Arnhem en Zevenaar, Natuurmonumenten, waterschap Rijn en IJssel, het Rijk, lokale bedrijven, terreinbeherende organisaties, burgers, agrariërs en belangenorganisaties.





Rivierklimaatpark IJsselpoort

(vervolg)

Financiën

In het Deltafonds is voor Rivierklimaatpark IJsselpoort € 25,98 mln. gereserveerd voor rivierverruimende maatregelen. In het Infracfonds is € 8,473 mln. gereserveerd voor scheepvaartmaatregelen. Voor KRW-maatregelen is € 6,312 mln. gereserveerd. De provincie Gelderland heeft voor IJsselpoort € 15 mln. gereserveerd. Natuurmonumenten heeft € 6 mln. beschikbaar voor de natuurontwikkeling in het Rivierklimaatpark. Daarnaast kan de besparing op de dijkversterkingskosten vanuit het Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP) worden ingezet voor rivierverruimende maatregelen.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln.	Openstelling
MIRT 2022	62	2023
MIRT 2021	60	2023
MIRT 2020	39	2023
MIRT 2019	39	2023
MIRT 2018	39	2023
MIRT 2017	39	2023
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	23	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	2	

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.



A1 Apeldoorn-Azelo

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2022** In september 2020 is de extra rijstrook tussen Twello en Rijssen opengesteld. Begin juni 2021 is het verbrede tracé tussen Rijssen en Azelo opengesteld. Hiermee zijn fase 1 en 2a van het project afgerond. Het budget om fase 2b te kunnen realiseren is toegenomen door o.a. aangepaste ontwerprichtlijnen en aanvullende risicoreservering (€ 9,1 mln.). Daarnaast is er ook een extra bijdrage van derden ontvangen (€ 2,8 mln.).
- 2021** De minister heeft in juni 2020 bekendgemaakt fase 2 van dit project versneld op de markt te brengen.
- 2020** De minister heeft in maart 2019 bekendgemaakt voor een versnelde uitvoering van fase 2 te kiezen.
- 2019** Het budget is toegenomen als gevolg van extra bijdragen van derden voor (€ 4,7 mln.) en indexering (€ 6,5 mln.).
- 2018** De planning is aangepast door de overstap naar een ander verkeersmodel (NRM 2016). Dit heeft geen gevolgen voor de openstelling van het project.

Opgave

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 belang voor de economische ontwikkeling. De bereikbaarheid voldoet op het traject A1 Apeldoorn-Azelo niet aan de streefwaarden in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR).

Oplossing

Het traject A1 Apeldoorn-Azelo wordt verbreed met een rijstrook. Bij Deventer wordt gebruikgemaakt van de bestaande brug. Het oostelijk deel van het traject wordt verbreed in de middenberm. Grofweg ontstaan in de nieuwe situatie 2x4 rijstroken op het westelijke deel en 2x3 rijstroken op het oostelijke deel. De regio stelt aanvullende middelen beschikbaar voor inpassing.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het project draagt bij aan de beleidsdoelstelling om de economische ontwikkeling te stimuleren en om de doorstroming en verkeersveiligheid te verbeteren op het hoofdwegennet. Het project heeft duurzaamheid en ruimtelijke kwaliteit als neven doelstellingen, enerzijds op initiatief van de regio en anderzijds vanuit rijksbeleid en verduurzaming MIRT.

Planning

Met het aanbod van de regio om een deel van het traject voor te financieren, wordt het project gefaseerd uitgevoerd.

2020-2022: Openstelling fase 1, fase 2A (Twello-Deventer, Deventer-Deventer Oost, Deventer Oost-Rijssen, Rijssen-Azelo)

2020: Start aanlegfase 2B (Apeldoorn-Twello)

2023-2025: Openstelling fase 2B (Apeldoorn-Twello)





A1 Apeldoorn-Azelo

(vervolg)

Politiek/bestuurlijk

Vanuit de regio zijn de provincies Overijssel en Gelderland, de stedendriehoek Apeldoorn-Deventer-Zutphen, de regio Twente en de gemeenten die binnen de A1-zone liggen, betrokken. Rijk en regio hebben gewerkt aan 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 bereikt over het gewenste ruimtelijke concept en over de wijze waarop de capaciteitsuitbreiding van de A1 tussen Apeldoorn en Azelo op termijn kan plaatsvinden. In oktober 2013 is dit vastgelegd in de bestuursovereenkomst tussen het Rijk en de regio (provincie Overijssel, provincie Gelderland, regio Twente en de Stedendriehoek). In juni 2018 is het Tracébesluit (TB) vastgesteld. Met het vaststellen van het TB is de planning en studies van dit project afgerond.

Uitvoering

Fase 1 van het project (Twello-Deventer en Deventer Oost-Rijssen) is in april 2018 gegund met een Design & Construct-contract (D&C). Fase 2 wordt versneld uitgevoerd. Fase 2A wordt tegelijkertijd uitgevoerd met fase 1. De onderhoudswerkzaamheden maken onderdeel uit van de versnelde uitvoering van fase 2A. Fase 2B is in oktober 2020 separaat op de markt gezet.

Financiën

Taakstellend budget: € 468 mln. (inclusief bijdrage regio: € 120 mln.). Daarnaast financiert de regio een bedrag van € 29 mln. voor (Artikel MF 12.03.02). Het budget is exclusief reservering vanwege het Meerjarenprogramma Geluidssanering (MJPG) van € 0,7 mln.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln. €	Openstelling
MIRT 2022	468	Fase 1 2020-2022 en Fase 2 2023-2025
MIRT 2021	453	Fase 1 2020-2022 en Fase 2 2023-2025
MIRT 2020	447	Fase 1 2020-2022 en Fase 2 2023-2025
MIRT 2019	440	Fase 1 2020-2022 en Fase 2 2026-2028
MIRT 2018	429	Fase 1 2020-2022 en Fase 2 2026-2028
MIRT 2015	420	Fase 1 2019-2021 en Fase 2 2026-2028
verschil t.o.v. budget in eerste begrotingsjaar in mln. €	49	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	34	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln.	Percentage***
2020	207	44%
2019	95	21%
2018	29	6%

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2020 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2020 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



A12/A15 Ressen-Oudbroeken (ViA15)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2022** De Raad van State heeft op 20 januari 2021 in een tussenuitspraak over het (gewijzigde) Tracébesluit gevraagd om een nadere onderbouwing op twee onderdelen. Tevens is het taakstellend budget verhoogd naar €1.101 mln. vanwege indexering en vertragskosten.
- 2021** Het aanbestedingstraject is afgerond. De definitieve gunning van het project heeft in december 2019 plaatsgevonden.
- 2020** Na vaststelling van het Tracébesluit in 2017 is in 2018 het Uitvoeringsbesluit genomen en is de aanbesteding opgestart. In februari 2019 is het gewijzigd Tracébesluit vastgesteld. De start van de aanleg is afhankelijk van de uitspraak van de Raad van State over het (gewijzigde) Tracébesluit.
- 2019** Uitvoeringsbesluit en start aanleg zijn afhankelijk van de uitspraak van de Raad van State over de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS-regeling).

Opgave

De groei van het autoverkeer belemmert op termijn een goede verkeersafwikkeling op de A12, de A50 en de A15 in de regio Arnhem-Nijmegen. Het wegensysteem is daarbij onvoldoende robuust. Deze nieuwe verbinding is in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte aangemerkt als ontbrekende schakel in het wegennet op de (internationale) corridor Rotterdam-Duitsland.

Oplossing

De verkeersafwikkeling wordt verbeterd met de doortrekking van Rijksweg 15 als autosnelweg, met 2x2 rijstroken tussen knooppunt Ressen en de A12, inclusief een volwaardige aantakking op de A12 met weefvakken tussen Duiven en Zevenaar (ViA15). Ook worden de A15 Valburg-Ressen en de A12 Duiven-Ouddijk verbreed met een rijstrook.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het project draagt bij aan de beleidsdoelstellingen op het gebied van doorstroming, robuustheid van het netwerk, ontwikkeling van de regio Arnhem-Nijmegen en het realiseren van een ontbrekende schakel in een internationale verbinding en waterveiligheid (ontsnappingsroute bij grootschalige overstroming).

Planning

Zoals gemeld in de MIRT-brief van 9 juni 2021 (Kamerstuk 35 570 A, nr. 62) is dit één van de projecten dat vertraging op loopt in afwachting van het onderzoek naar de maximale rekenafstand t.a.v. stikstofuitstoot. Op dit moment is er nog geen duidelijkheid te geven over de omvang van deze vertraging en het effect op de mijlpalen van dit project.

Politiek/bestuurlijk

In januari 2012 heeft de minister van Infrastructuur en Milieu het standpunt voor het doortrekkingsalternatief A15 Noord met een brug over het Pannerdensch Kanaal en een halfverdiepte ligging van -3 meter tussen Duiven en Zevenaar vastgesteld. In juni 2012 is in overleg met de Tweede Kamer besloten tot een aanpassing van het



standpunt (TK 29385, nr. 72): het tracé wordt verlegd bij Groessen. In de aanvullende bestuursovereenkomst van 5 november 2015 is een verdiepte ligging bij Groessen afgesproken. In juli 2013 hebben Rijk en regio een bestuursovereenkomst ondertekend. De provincie Gelderland draagt in totaal € 360 mln. bij aan dit project en aan het project A12 Ede-Grijsoord.

De Stadsregio Arnhem Nijmegen draagt € 12,5 mln. bij (prijsspeel 2011). Bij ondertekening van het Ontwerptracébesluit (OTB) in het najaar van 2015 zijn aanvullende bestuurlijke afspraken gemaakt over de planning, de inpassing en de maatregelen voor het onderliggend wegennet. Op verzoek van de regio wordt in het ontwerp een extra inpassing meegenomen. Zo wordt de weg volledig verdiept aangelegd bij



A12/A15 Ressen-Oudbroeken (ViA15)

(vervolg)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2017** In het najaar van 2015 zijn aanvullende bestuurlijke afspraken gemaakt over de planning, de scope en het budget. Er is gekozen om het Tracébesluit vast te stellen nadat de provincie Gelderland de ontwerp-provinciale inpassingsplannen voor maatregelen op het onderliggend wegennet heeft opgesteld. De planning van het Tracébesluit is hierop aangepast.

Groessen met een deksel bij Helhoek. Dit betekent ook dat de markt niet verder hoeft te worden uitgedaagd om de weg bij Groessen op 6 meter onder maaiveld aan te leggen.

Als onderdeel van de afspraken is de bijdrage van de provincie Gelderland aan het project met € 35 mln. verlaagd om maatregelen te nemen op het onderliggend wegennet nabij het project ViA15. Daarnaast wordt de meevaller van € 20 mln. bij het project A12 Ede-Grijsoord conform de bestuurlijke afspraken uit 2013 ingezet voor dit project.

Het Tracébesluit (TB) is in maart 2017 vastgesteld. Met het vaststellen van het TB is de planning en studies van dit project afgerond. De behandeling van de beroepen die zijn binnengekomen is door de Raad van State aangehouden, in afwachting van juridische procedures rondom het Programma Aanpak Stikstof (PAS). Om vertraging van het project te voorkomen, is in februari 2019 een gewijzigd TB vastgesteld. Met de Wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15, die op 15 maart 2016 in werking is getreden, is vastgelegd dat bij dit project tol geheven kan worden. Daarnaast was de zitting bij de Raad van State uitgesteld vanwege de uitbraak van het coronavirus. Inmiddels heeft de Raad van State op 20 januari 2021 in een tussenuitspraak over het

(gewijzigde) Tracébesluit gevraagd om een nadere onderbouwing met betrekking tot de gehanteerde rekenafstand voor stikstofdepositie. De overige beroepsgronden zijn door de Raad van State ongegrond verklaard.

Uitvoering

In 2010 is een Publiek-Private Comparator (PPC) uitgevoerd, waaruit volgt dat Design, Build, Finance & Maintain (DBFM) geadviseerd wordt als contractvorm. In 2018 is de aanbesteding gestart. Het aanbestedingstraject is inmiddels afgerond. De definitieve gunning heeft in december 2019 plaatsgevonden.

File Top 50

Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 12, 15, 26 en 32 uit de File Top 50.

Financiën

Taakstellend budget: € 1.301 mln. (inclusief bijdrage regio). Hiervan zal € 305 mln. door tol worden opgebracht (netto contant) (Artikel MF 12.03.02 en MF 12.04.01).

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln.	Openstelling
MIRT 2022	1.301	N.t.b.
MIRT 2021	1.035	2022-2024
MIRT 2020	869	2022-2024
MIRT 2019	843	2022-2024
MIRT 2018	835	2021-2023
MIRT 2013	804	2018
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	297	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	81	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln.	Percentage***
2020	195	18%
2019	102	8%
2018	70	8%
2017	45	5%



Gebied **Oost-Nederland**
 Onderwerp **Spoorwegen personen**
 Ministerie **IenW**
 Fase **Aanleg**



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2021** ○ De scope van PHS Ede is aangepast om vertragskosten te beperken en met een herontwerp de in de tussentijd gewijzigde PHS-dienstregeling optimaal te faciliteren. Het projectbudget is opgehoogd met € 4 mln. om de kosten voor vertraging, herontwerp en heraanbesteding te dekken.
- 2020** ○ De aanbesteding van Spoorzone Ede, waaronder PHS Ede, is niet gelukt. Als gevolg hiervan wordt een herijking van de projectscope uitgevoerd, waarna een nieuwe aanbesteding kan worden gestart.
- 2019** ○ In verband met de faseovergang Ede Wisseloverloop is € 3,2 mln. toegevoegd vanuit het planning en studiesbudget PHS.
- 2018** ○ Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

PHS Ede

Opgave

De vraag naar reizigersvervoer op de corridor Schiphol-Utrecht-Nijmegen groeit, waardoor meer treinen nodig zijn om deze vraag op te vangen. Hiervoor zijn aanpassingen aan het station Ede-Wageningen nodig.

Oplossing

Binnen het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) wordt het spoor in en rond het nieuw te bouwen station Ede-Wageningen aangepast. Zo komt er onder meer een extra perron en perronspoor en wordt een keermogelijkheid in middenligging gerealiseerd voor de sprinter naar Arnhem. Ook wordt de perron- en transfercapaciteit van het station vergroot. Deze werkzaamheden zijn onderdeel van het integrale en gemeentelijke project Spoorzone Ede.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Dit project maakt onderdeel uit van het PHS en draagt bij aan de economische en ruimtelijke ontwikkeling van Nederland.

Planning

- 2017: Start uitvoering
- 2021: PHS-deelproject gereed
- 2024: Integrale project Spoorzone Ede inclusief OV-knoop gereed

Politiek/bestuurlijk

Het project Spoorzone Ede is een initiatief van gemeente Ede. Zij werkt daarvoor samen met ProRail en NS. Het PHS-deel wordt gefinancierd door het ministerie van IenW vanuit het programma PHS.

Uitvoering

In het voorjaar van 2021 is het eerste deel van de totale werkzaamheden gegund. De start van de uitvoering is voorzien in de loop van 2021, waarbij het PHS-deel in 2022 opgeleverd wordt. Eind 2024 wordt het totale project inclusief OV-knoop naar verwachting opgeleverd.





Gebied **Oost-Nederland**
 Onderwerp **Spoorwegen personen**
 Ministerie **IenW**
 Fase **Aanleg**



PHS Ede

(vervolg)

Financiën

Taakstellend budget: € 53 mln.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln.	Indienststelling
MIRT 2022	53	2024
MIRT 2021	52	2021
MIRT 2020	47	2021
MIRT 2019	46	2021
MIRT 2018	43	2021
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	10	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	3	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln.	Percentage***
2020	5	10%
2019	3	6%
2018	2	4%
2017	2	5%
2016	0	0%

* Gegevens over vijf jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2020 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2020 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2022 ○ Project is nieuw opgenomen in het MIRT.

PHS Nijmegen

Opgave

De vraag naar reizigersvervoer op de corridor Schiphol-Utrecht-Nijmegen groeit, waardoor meer treinen nodig zijn om deze vraag op te vangen. Hiervoor zijn functionele aanpassingen aan station Nijmegen nodig.

Oplossing

Binnen het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) zijn ook aanpassingen aan station Nijmegen en het spooreplacement nodig om een hoogfrequente dienstregeling mogelijk te maken met elke tien minuten een IC-verbinding richting Utrecht en verder. Onderdeel daarvan is het vergroten van de transfercapaciteit van het station (inclusief nieuw perron en sporen) en de opstelcapaciteit voor reizigersmaterieel.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Dit project maakt onderdeel uit van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer en draagt bij aan de economische en ruimtelijke ontwikkeling van Nederland.

Planning

2021: Ontwerp-Tracébesluit
2022: Tracébesluit en projectbeslissing
2023: Gunning van opdracht
2027: Indienststelling

Uitvoering

In de loop van 2022 zijn het Tracébesluit en de projectbeslissing voorzien, waarna aanleg kan starten. De oplevering is vooralsnog gepland voor 2027, maar dit wordt bij de projectbeslissing definitief bepaald.





Gebied **Oost-Nederland**
 Onderwerp **Spoorwegen personen**
 Ministerie **IenW**
 Fase **Aanleg**



PHS Nijmegen

(vervolg)

Politiek/bestuurlijk

De gemeente Nijmegen is opdrachtgever en risicodragend financier voor een tweede entree aan de westzijde van station Nijmegen.

Financiën

Taakstellend aanlegbudget vooruitlopend op definitief aanlegbudget bedraagt € 10 mln. (Artikel 17.10.01). Definitief budget wordt vastgesteld en beschikbaar gesteld bij projectbeslissing.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln.	Indienststelling
MIRT 2022	10	2027
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	0	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	0	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln.	Percentage***
2020	0	0

* Gegevens over vijf jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2020 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2020 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2018** In verband met het afgeven van de aanlegbeschikking voor het deelproject PHS spooromgeving Geldermalsen is € 76,3 mln. vanuit het planning en studiesbudget PHS toegevoegd aan het aanlegbudget.
- 2017** Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

PHS Spooromgeving Geldermalsen

Opgave

De vraag naar reizigersvervoer op de corridor Schiphol-Utrecht-Nijmegen groeit, waardoor meer treinen nodig zijn om deze vraag op te vangen. Hiervoor zijn aanpassingen aan het station Ede-Wageningen nodig.

Oplossing

In 2010 is de voorkeursbeslissing PHS vastgesteld. Daarin is opgenomen dat de ambitie voor spoorboekloos reizen in de brede Randstad betekent dat er op de corridor Amsterdam-Eindhoven zes intercity's per uur per richting kunnen rijden, en tussen Utrecht en Geldermalsen zes sprinters per uur per richting. Daarnaast moet er capaciteit beschikbaar blijven voor het goederenvervoer vanuit de regio Amsterdam/IJmond naar de Betuweroute vice versa en voor de stoptreinen van en naar Dordrecht en Tiel. Daartoe worden er in de knoop Geldermalsen diverse aanpassingen uitgevoerd: er wordt onder meer een apart spoor aangelegd voor de stoptreinen van en naar Dordrecht en er komen twee extra perrons op station Geldermalsen, er worden twee overwegen vervangen door drie onderdoorgangen, er wordt een reizigerstunnel aangelegd ter vervanging van de loopbrug, en het emplacement wordt verbeterd.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Dit project maakt onderdeel uit van het Programma Hoogfrequent Spoor en draagt bij aan de economische en ruimtelijke ontwikkeling van Nederland.

Planning

2021: Indienststelling

Politiek/bestuurlijk

In februari 2016 hebben het Rijk en de gemeente Geldermalsen afspraken over het maatregelpakket rond het spoor in Geldermalsen vastgelegd in een bestuursovereenkomst.





Gebied **Oost-Nederland**
 Onderwerp **Spoorwegen personen**
 Ministerie **IenW**
 Fase **Aanleg**



PHS Spooromgeving Geldermalsen

(vervolg)

Financiën

Taakstellend budget: € 141 mln. (Artikel IF 13.03.01/17.10.01).

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln.	Indienststelling
MIRT 2022	141	2021
MIRT 2021	140	2021
MIRT 2020	138	2021
MIRT 2019	135	2021
MIRT 2018	133	2021
MIRT 2017	56	2021
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	85	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	9	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln.	Percentage***
2020	98	70%
2019	37	27%
2018	9	9%
2017	3	3%
2016	0	0%



Traject Oost

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2022** ○ Op basis van een inventarisatie van de nog uit te voeren werkzaamheden, de nog te verwachten kosten en het risico-dossier bleek het verantwoord het projectbudget onvoorzien te verlagen met € 3 mln. Dit bedrag is toegevoegd aan de investeringsruimte Spoor (artikelonderdeel 20.05).
- 2016** ○ Het projectbudget is verlaagd met € 6,8 mln. naar aanleiding van een gerealiseerde aanbestedingsmeevaller bij het deelproject Bunnik.
- 2015** ○ Bij de Slotwet 2013/Voorjaarsnota 2014 is het projectbudget opgehoogd met € 5,3 mln.
- 2014** ○ Bij de Voorjaarsnota 2013 is het projectbudget opgehoogd met € 6 mln.
- 2013** ○ De stijging van het projectbudget met € 24 mln. wordt verklaard door aanvullende veiligheidseisen aan het spoor (€ 13 mln.) en prijsstijgingen ten opzichte van de basisraming sinds 2005 (€ 10 mln.) alsmede hogere planning en studieskosten om te komen tot een breed gedragen ontwerp (€ 1 mln). Het project gaat over van de planning- en studiefase naar de aanlegfase.

Opgave

In de tweede helft van de jaren 90 was er vervoersspanning op het spoor tussen Amsterdam/Schiphol en Frankfurt. Snelle (spoor) verbindingen van en naar mainports waren nodig zodat deze zich verder konden ontwikkelen, reizigers vaker de trein zouden kiezen in plaats van de auto of het vliegtuig en om goed aangesloten te zijn op het Trans-European Transport Network (TEN-T).

Oplossing

Het kabinet besloot in 2001 af te zien van de aanleg van een nieuwe hogesnelheidslijn langs bestaand spoor (de zogenaamde HSL-Oost). In plaats daarvan is er gekozen voor diverse maatregelen ter verbetering en (andere) benutting van de bestaande spoorlijn Utrecht-Arnhem-Duitse grens. Het uitvoeren van een deel van die maatregelen is samengevallen met de verbeteringen vanuit het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer. Dat programma startte in 2010 en omvat onder andere de corridor Schiphol-Utrecht-Nijmegen.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Verhogen van de veiligheid, het verbeteren van de betrouwbaarheid en ruimte bieden aan de groei van het reizigersvervoer.

Planning

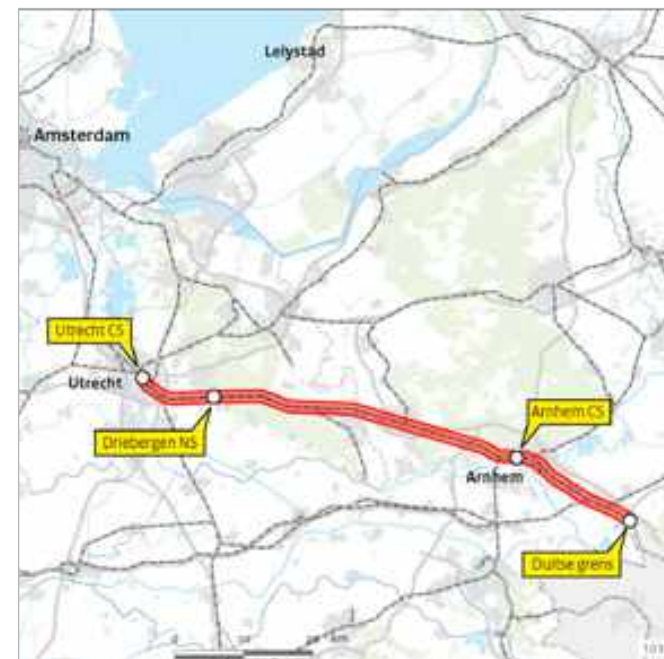
Veel deelprojecten zijn al gerealiseerd in de periode 2002-2005, maar ook in de afgelopen jaren. Resterend project is de spooronderdoorgang van de N226 in Maarsbergen.

Politiek/bestuurlijk

In een convenant met de regio zijn de verschillende verbetermaatregelen nader uitgewerkt.

Uitvoering

Voor de spoorwegonderdoorgang in Maarsbergen zijn vergunningsprocedures en voorbereidende werkzaamheden in het voorjaar van 2021 gestart. Volgens de huidige planning starten de werkzaamheden medio 2023 en zijn deze eind 2025 afgerond.





Gebied **Oost-Nederland**
 Onderwerp **Spoorwegen personen**
 Ministerie **IenW**
 Fase **Aanleg**



Traject Oost

(vervolg)

Financiën

Taakstellend budget € 238 mln. (Artikel IF 13.03.01).

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln.	Indienststelling
MIRT 2022	238	Divers
MIRT 2021	240	Divers
MIRT 2020	239	Divers
MIRT 2019	237	Divers
MIRT 2018	235	Divers
MIRT 2013	228	Divers
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	10	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBO) in mln. €	14	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln.	Percentage***
2020	189	79%
2019	167	70%
2018	140	59%
2017	93	40%
2016	65	28%

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2020 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2020 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



Gebied **Oost-Nederland**
 Onderwerp **Spoorwegen personen**
 Ministerie **IenW**
 Fase **Aanleg**



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2022
○
 Gedurende de uitvoering bleek dat bij de toenmalige aanbesteding de (financiële) risico's onvoldoende in beeld waren en er een tekort zou ontstaan. De buitensituatie bleek complexer dan aangenomen en het uitgevraagde ontwerp bleek niet maakbaar waardoor aanpassingen in ontwerp en fasering nodig waren. Tevens was er sprake van hogere verbussingskosten door nieuwe bouwfaseringen. Om de hierdoor ontstane meerkosten te dekken is € 45,6 mln. toegevoegd aan het projectbudget vanuit de investeringsruimte Spoor (Artikelonderdeel 20.05).
- 2021
○
 De binnen het programma Punctualiteits- en capaciteitsknelpunten resterende scope voor het deelproject Zwolle Spoort wordt uitgevoerd binnen het project Zwolle-Herfte. Het hierbij behorende budget ad € 2,1 mln. is toegevoegd.
- 2020
○
 Er is € 1,1 mln. toegevoegd vanuit het projectbudget Punctualiteits- en capaciteitsknelpunten (Zwolle Spoort) ten behoeve van resterende werkzaamheden rond de energievoorziening die binnen Zwolle-Herfte worden uitgevoerd.

Zwolle-Herfte

Opgave

Als gevolg van extra treinen op het baanvak Zwolle-Herfte is dit baanvak in 2012 overbelast verklaard. Daarnaast bestaan er ambities voor het laten rijden van meer treinen op de lijnen Zwolle-Groningen/ Leeuwarden en Zwolle-Emmen.

Oplossing

Om dit capaciteitsknelpunt op te lossen heeft ProRail een alternatievenstudie uitgevoerd. Dit is gedaan in nauwe samenwerking met het ministerie van IenW, de noordelijke provincies, de provincie Overijssel en de vervoerders NS en Arriva. Op basis van deze studie heeft de staatssecretaris van IenW samen met de gedeputeerden van Noord-Nederland en Overijssel op 17 december 2013 gekozen voor een alternatief waarbij er twee extra sporen komen tussen Zwolle en de aansluiting bij Herfte, inclusief een ongelijkvloerse kruising. Het alternatief voorziet in een uitbreiding van het spoor tussen Zwolle en de aansluiting bij Herfte van twee naar vier sporen, inclusief de aanleg van een vrije kruising voor deze sporen. Hierdoor ondervinden de treinen van Zwolle richting Leeuwarden/Groningen en van Zwolle richting Emmen geen hinder meer van elkaar. Daarnaast bevat dit alternatief aanpassingen aan de oostzijde van het emplacement bij Zwolle, zodat ook de treinen richting Enschede en Deventer tegelijk met de trein naar Leeuwarden/Groningen kunnen vertrekken (zogenoemde gelijktijdigheid).

Met deze maatregelen wordt de kwaliteit van de treindienst aanzienlijk vergroot. De wachttijd van de intercity van/naar Leeuwarden kan drie minuten korter worden. Als gevolg van reistijdverkorting op de trajecten Zwolle-Groningen/Leeuwarden ontstaat er een goede aansluiting op regionale treinen in Groningen en Leeuwarden. Er wordt een derde en een vierde trein per uur tussen Zwolle en Leeuwarden mogelijk. De overstaptijden en de snelheden worden verbeterd. En ook de robuustheid en de betrouwbaarheid worden verbeterd.



Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het verbeteren van de deur-tot-deur reistijd, verbeteren van de betrouwbaarheid, en ruimte bieden aan de groei van het reizigersvervoer.

Planning

2021: Oplevering (totale project)



Zwolle-Herfte

(vervolg)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2019 Het project is overgaan van planning en studies naar aanlegfase. De bijbestelling van het tweede perronspoor Zwolle-Enschede is duurder uitgevallen. Op grond van de afspraken in de bestuursovereenkomst is om die reden € 1,7 mln. aan het projectbudget toegevoegd vanuit het programma Beter Benutten. De garantstelling van € 2,7 mln. binnen het programma Sporendriehoek Noord-Nederland (motie-Koopmans) is toegevoegd aan het projectbudget. Het aanbestedingstraject is afgerond.

2018 Binnen de scope van dit project wordt een aantal wissels gesaneerd. De hierdoor ontstane vrijval van € 4,2 mln. op het programma Onderhoud en vernieuwing (artikelonderdeel 13.02) is toegevoegd aan het projectbudget Zwolle-Herfte ter dekking van de businesscase. Als gevolg van een herziene aanbesteding is aanleg van het onderdeel gelijktijdigheden doorgeschoven naar 2018. Eind 2016 is een bestuursovereenkomst opgesteld voor Zwolle-Herfte en het tweede perronspoor Zwolle-Enschede. Hierin is afgesproken dat de regionale bijdragen rechtstreeks aan ProRail worden voldaan. In de begroting was uitgegaan van verrekening via de Rijksbegroting. Er is hiervoor met het bedrag van € 3,2 mln. gecorrigeerd.

Politiek/bestuurlijk

In het bestuurlijk overleg van 17 november 2013 heeft het Rijk met de provincies Groningen, Friesland, Drenthe en Overijssel op basis van de uitkomsten van de alternatievenstudie Zwolle Spoor het voorkeursalternatief vastgesteld. In 2016 is hiervoor het Tracébesluit vastgesteld.

Uitvoering

Het eerste deel van het project (gelijktijdigheden, waaronder het tweede perronspoor Zwolle-Enschede) is uitgevoerd en in dienst gesteld. Medio 2021 wordt het totale project opgeleverd.

Financiën

Taakstellend budget: € 264 mln., exclusief een aanvullende regionale bijdrage van € 36 mln. (Artikel IF 13.03.01).

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln.	Openstelling
MIRT 2022	264	2017/2022
MIRT 2021	217	2017/2021
MIRT 2020	213	2017-2021
MIRT 2019	208	2017/2021
MIRT 2018	200	2017/2021
MIRT 2015	189	2017/2021
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	75	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	13	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln.	Percentage***
2020	178	82%
2019	102	48%
2018	51	25%
2017	16	8%

Gebied **Oost-Nederland**

Onderwerp **Spoorwegen goederenvervoer**

Ministerie **IenW**

Fase **Aanleg**



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2020** In afstemming met de regio is het deelproject Onderdoorgang Kerkweg in de gemeente Rheden vervallen. Op basis van een inventarisatie van de resterende werkzaamheden en mogelijke risico's is besloten het gereserveerde budget voor programma-onvoorziene uitgaven vrij te laten vallen. In totaal is er € 4,5 mln. toegevoegd aan de investeringsruimte Spoor.
- 2019** De planning is aangepast op de maatregelen bij Borne. Daarmee wijzigt de einddatum van het programma NaNOV.
- 2018** ProRail heeft in overleg met de gemeente Rheden een voorkeursalternatief uitgewerkt voor een aantal overwegen. De gemeente Rheden heeft in 2017 echter afgezien van de maatregel in de tunnel overweg Kerkstraat in Velp. Van de overige maatregelen is aanleg voorzien in de periode 2020/2021.

Goederenroute Elst-Deventer-Twente (NaNOV)

Opgave

In 1999 is besloten om geen nieuwe Noordoostelijke Verbinding (NOV) aan te leggen. De stijgende intensiteit van het goederenvervoer over bestaand spoor (Elst-Arnhem-Deventer-Twente) veroorzaakt omgevingshinder.

Oplossing

Het programma NaNOV bevat maatregelen die de hinder voor de omgeving beperken. Overwegen worden aangepast of vervangen door tunnels en de sanering van geluidhinder wordt versneld. De Tweede Kamer is met de brief van 16 maart 2015 (TK 32404, nr. 187) geïnformeerd over de voortgang van het NaNOV-programma. Bij de besluitvorming over PHS-onderdelen in juni 2014 (TK 32404, nr. 74, 17 juni 2014) is besloten dat de Goederenroute Oost-Nederland (Elst-Oldenzaal/grens, inclusief kopmaken in Deventer) in ieder geval tot rond 2030 niet nodig is.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Verhogen van de veiligheid, verbeteren van de betrouwbaarheid en behalen van de geluidsnormen.

Planning

2009: Start aanleg
2020-2023: Diverse opleveringen

Politiek/bestuurlijk

Toegevingen: brief van de minister aan de Tweede Kamer (TK 22589, 1999-2000, nr. 157) over de gevolgen van het besluit geen nieuwe Noordoostelijke verbinding (NOV) aan te leggen en het besluit tot uitvoering NaNOV-maatregelen.





Goederenroute Elst-Deventer-Twente (NaNOV)

(vervolg)

Financiën

Taakstellend budget: € 138 mln. (Artikel IF 13.03.02).

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2017** ○ Uitwerking van de bestuurlijk gemaakte afspraken met de gemeente Borne heeft geleid tot de financiering van een ongelijkvloerse kruising met de nieuwe westelijke randweg in Borne vanuit het programma NaNOV. Dit is gemeld in de Kamerbrief (TK 29893, nr. 187) van 16 maart 2015. De oplevering van dit gemeentelijke project is voorzien in 2020. In de planning zoals opgenomen in het MIRT 2016 was nog geen rekening gehouden met dit project.
- 2016** ○ De reservering in het NaNOV-budget voor voorzieningen voor het kopmaken te Deventer is niet meer nodig; de vrijvallende gelden zijn toegevoegd aan de investeringsruimte (IF 13.08).

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln.	Indienstelling
MIRT 2022	138	Divers
MIRT 2021	137	Divers
MIRT 2020	136	Divers
MIRT 2019	140	Divers
MIRT 2018	139	2020/2021
MIRT 2013	151	2010-2015
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	13	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	7	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln.	Percentage***
2020	105	77%
2019	98	72%
2018	93	67%
2017	81	58%
2016	68	49%

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2020 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2020 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2022** ○ Een onderzoek naar de restbehoefte aan ligplaatsen op het traject Haaften-Lobith is afgerond.
- 2021** ○ Het provinciaal inpassingsplan Spijk is onherroepelijk verklaard door de Raad van State.
- 2020** ○ De start uitvoering van de nieuwe haven in de Beijenwaard bij Spijk is afhankelijk van het onherroepelijk worden van het provinciaal inpassingsplan waarin de planologische inpassing van de nieuwe haven is opgenomen.
- 2019** ○ Het verlengen van de ligplaatsen bij Haaften en de modernisering en uitbreiding van de ligplaatsen in de bestaande haven Tuindorp bij Lobith zijn uitgevoerd. De start van de uitvoering van de nieuwe overnachtingshaven Spijk in de Beijenwaard is afhankelijk van de uitspraak van de Raad van State in relatie tot de PAS-regeling.
- 2018** ○ Het deelproject Lobith/Beijenwaard is naar aanleg gegaan, onder voorbehoud dat het Provinciaal Inpassingsplan onherroepelijk wordt. Daarna zal worden gezien of en wanneer extra overnachtingsplaatsen bij Weurt nodig zijn.

Toekomstvisie Waal

Opgave

Op de Waal zijn problemen die te maken hebben 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 Rivierstand. Daarnaast bestaat er een groot tekort aan veilige overnachtingsplaatsen langs de Waal.

Oplossing

Er wordt baggerwerk uitgevoerd in combinatie met maatregelen die de vaardiepte op de lange termijn in stand houden. Daardoor is een minimale diepte van 2,8 meter ten opzichte van de overeengekomen lage rivierstand gerealiseerd. De breedte van de vaargeul van de Waal blijft gehandhaafd op 150 meter. In 2012 is besloten tot een pilot Langsdammen Waal, die onder andere meer inzicht moet geven in het beïnvloeden van sedimentatie en stabilisatie van de rivierbodem. Het doel hiervan is om het onderhoudsbaggerwerk tot een minimum terug te brengen en de bodemdaling op de Waal te stoppen. Dit deelproject van het aanleggen van de langsdammen wordt opgepakt binnen het programma Ruimte voor de Rivier. Na de aanleg volgt monitoring en evaluatie. In 2019 is besloten tot uitvoering van een pilot voor de aanpak van de harde laag Waal Nijmegen.

Voor wat betreft het verbeteren van bestaande havens en het aanleggen van nieuwe overnachtinghavens langs de Waal, gaat de voorkeur uit naar de volgende oplossingen:

1. Haaften: verbreden van de invaart (fase 1) en verlengen van de ligplaatsen in de bestaande haven bij Haaften (fase 2).
2. De overnachtingshaven Lobith: a) het moderniseren van de bestaande haven Tuindorp en b) de aanleg van een nieuwe haven in de Beijenwaard bij Spijk.



De verbreding van de haventoeegang en de verlenging van de ligplaatsen in Haaften is in 2017 opgeleverd. De modernisering van Tuindorp is in 2017 opengesteld. De planning en studies voor de overnachtingshaven Lobith is uitgevoerd door de provincie Gelderland. Rijkswaterstaat zorgt voor de aanleg. Er is een onderzoek uitgevoerd naar de resterende behoefte aan ligplaatsen op het traject Haaften-Lobith. Dit onderzoek is opgeleverd, er zal nog besluitvorming plaatsvinden over het vervolg.



Toekomstvisie Waal

(vervolg)

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

De maatregelen aan de vaarweg dragen bij aan een vlotte, efficiënte en veilige afwikkeling van de scheepvaart. De aanleg van overnachtingshavens draagt bij aan de veiligheid van en bereikbaarheid voor de scheepvaart.

Planning

Na 2020: Aanpak resterende problematiek ligplaatsen Haaften-Lobith 2022-2024: Openstelling Lobith (nieuwe haven in de Beijenwaard)

Politiek/bestuurlijk

Medio 2014 is de Voorkeursbeslissing voor de overnachtingshaven bij Lobith genomen. In december 2015 is het Partieel Uitvoeringsbesluit modernisering overnachtingshavens Tuindorp genomen. Het Project- en uitvoeringsbesluit voor Lobith/Beijenwaard is eind 2016 genomen, na de vaststelling van het Provinciaal Inpassingsplan (PIP) door de provincie Gelderland. Medio 2016 is de projectbeslissing genomen om de bestaande overnachtingssteigers bij Haaften (fase 2) te verlengen.

In 2020 is het Provinciaal Inpassingsplan Spijk onherroepelijk verklaard door de Raad van State.

Uitvoering

Op basis van de Publiek-Private Comparator (PPC) voor Lobith is gebleken dat een Design, Build, Finance & Maintain-contract (DBFM) nauwelijks meerwaarde oplevert, maar wel extra risico's met zich meebrengt. Het werk is zodoende aanbesteed met een Design & Construct-contract met gebruikmaking van de Best Value-aanpak.

Financiën

Taakstellend budget: € 140 mln. waarvan € 137 mln. op Artikel IF 15.03.01 en € 3 mln. op Artikel IF 15.03.02.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln.	Openstelling
MIRT 2022	140	2022-2024
MIRT 2021	138	2022-2024
MIRT 2020	136	2022-2024
MIRT 2019	134	2019-2021
MIRT 2018	132	2019-2021
MIRT 2013	128	divers
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	12	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	9	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln.	Percentage***
2020	37	27%
2019	33	24%
2018	30	23%
2017	23	17%
2016	2	2%



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2022** Het project is eind 2020 gegund. Start aanleg heeft in het voorjaar van 2021 plaatsgevonden.
- 2021** De aanbesteding is najaar 2019 gestart.
- 2020** Het budget is opgehoogd met € 72 mln.
- 2019** De aanbesteding van het contract is van de markt gehaald, omdat er onvoldoende zekerheid was over de grondwaterbeheersingproblematiek.
- 2018** Het budget is opgehoogd door overheveling van het vervangingsbudget voor de damwanden, de verwachte CEF-TEN-subsidie en de bijdrage van de gemeente Delden voor onderhoud aan een kade.

Twentekanalen, verruiming (fase 2)

Opgave

De bereikbaarheid van Twente voor klasse Va-schepen is ontoereikend.

Oplossing

De kanaalgedeelten tussen de IJssel en Sluis Eefde en tussen de sluis bij Delden tot de haven van Enschede en het zijkanaal naar Almelo worden verruimd tot een vaarweg met een krap profiel voor klasse Va. Hierdoor wordt Twente bereikbaar voor schepen uit deze klasse. Hierbij worden op een deel van het traject natuurvriendelijke oevers aangelegd en worden vervallen zwaaikommen natuurvriendelijk ingericht.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het verruimen van het kanaal voor schepen van klasse Va draagt bij aan een vlotte, efficiënte en veilige scheepvaartafwikkeling.

Planning

2021-2023: Aanleg
2023: Openstelling

Politiek/bestuurlijk

De Europese Commissie heeft de aangevraagde Europese CEF-subsidie van € 11 mln. toegekend voor de regio Twente. Hiervan is circa € 6 mln. voor de Verruiming Twentekanalen fase 2.

Uitvoering

Tegelijkertijd met de Voorkeursbeslissing is op basis van een Publiek-Private Comparator (PPC)-toets besloten dat het een Design & Construct-contract (D&C) wordt.





Twentekanalen, verruiming (fase 2)

(vervolg)

Financiën

Taakstellend budget: € 176 mln. (exclusief onderhoudsbudgetten)
(Artikel IF 15.03.01).

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln.	Openstelling
MIRT 2022	176	2023
MIRT 2021	172	2023
MIRT 2020	169	2023
MIRT 2019	95	2019
MIRT 2018	93	2019
MIRT 2017	37	2019
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	139	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	12	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln.	Percentage***
2020	17	10%
2019	10	6%
2018	6	4%
2017	5	6%
2016	2	5%



IJsseldelta Fase 2 regionale percelen

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2022** ○ Eind 2020 zijn de resterende twee projectbeslissingen vastgesteld van de regionale percelen N307/Roggebotsluis en Recreatieterreinen. Voor het vaststellen van eerstgenoemde projectbeslissing zijn de kosten toegenomen als gevolg van het nader uitwerken en detailleren van het ontwerp en raming. Met name voor het grotere beweegbare deel van de brug en de langere benodigde bruglengte als gevolg van de bredere doorvaartbreedte.
- 2020** ○ In 2019 is de projectbeslissing vastgesteld van het regionale perceel Versterking Drontermeerdijk. Voor de aanleg van de versterking van de Drontermeerdijk is een subsidie beschikbaar gesteld van in totaal € 21,7 mln. Voor de twee resterende regionale percelen worden de projectbeslissingen in 2020 verwacht.
- 2019** ○ Bij de Najaarsnota 2017 en Voorjaarsnota 2018 is in totaal € 80,6 mln. overgeheveld naar de aanlegfase voor de uitvoering van het perceel Reevesluis door Rijkswaterstaat. Reevesluis heeft een apart MIRT-blad gekregen en wordt niet meer in dit MIRT-blad behandeld. Voor de regionale percelen volgen projectbeslissingen in 2019.

Opgave

IJsseldelta fase 2 is het vervolg op het Ruimte voor de Rivier-project IJsseldelta fase 1. Het doel van het project is het behalen van een waterstanddaling van minimaal 41 centimeter bij Zwolle (bij kilometer 979 van de IJssel) om te voldoen aan de doelstelling van de Planologische Kernbeslissing (PKB) Ruimte voor de Rivier. In de eerste fase van het project (periode 2010-2019) is het zomerbed van de IJssel bij Kampen verlaagd en is er ten zuiden van Kampen een hoogwatergeul aangelegd. Om deze hoogwatergeul, het Reevediep, volwaardig te laten functioneren, is het nodig om een aantal kunstwerken aan te passen of aan te leggen. Dit gebeurt in fase 2. De versnelling van fase 2 heeft gevolgen voor de uitvoering: in fase 1 hoefden geen spuiokers aangelegd te worden (dit was voorzien als tijdelijke maatregel) en in fase 2 wordt in één keer een spui- en een schutsluis (de Reevesluis) aangelegd.

Oplossing

Om de volledige waterstanddaling van ten minste 41 centimeter te bereiken, worden in fase 2 de volgende werkzaamheden uitgevoerd:

- Versterking van de Drontermeerdijk (waterschap Zuiderzeeland);
- Bouw van een schutsluis in de Reevedam (aanleg Reevesluis) (Rijkswaterstaat);
- Bouw van een nieuwe oeververbinding N307 in combinatie met amoveren van Roggebotsluis en Roggebotkering (provincie Flevoland);
- Aanbrengen van hoogwatervoorzieningen in recreatiegebied Roggebot (provincie Overijssel).

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Met de verschillende maatregelen wordt een waterstanddaling van minimaal 41 centimeter bij Zwolle behaald. Hierdoor wordt het gebied rondom Zwolle beschermd tegen overstrooming en wordt voldaan aan de doelstelling van de PKB Ruimte voor de Rivier.



Planning

2017: Partiële projectbeslissing Reevesluis
2019 en 2020: Projectbeslissing(en) regionale percelen
2022: Openstelling



IJsseldelta Fase 2 regionale percelen

(vervolg)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2018** ○ Eind 2016 is de voorkeursbeslissing genomen en hebben het ministerie van IenW en de betrokken regionale partijen de Bestuursovereenkomst Planning en studies IJsseldelta Fase 2 getekend. Het taakstellend budget voor het perceel Reevesluis is aangepast vanwege overheveling van werkzaamheden uit fase 1, aanpassing van het globale ontwerp en reservering in verband met het energieneutraal maken van de Reevesluis.
- 2017** ○ Het project is het vervolg op het Ruimte voor de Rivier-project IJsseldelta fase 1. Fase 2 valt niet onder een van de uitvoeringprogramma's, maar is een apart MIRT-project. Het budget voor dit project dat gereserveerd is in het Deltafonds is vanwege het akkoord van de minister met de voorbereiding van de versnelling van fase 2 naar voren gehaald, van de jaren 2021-2023 naar de jaren 2017-2022.

Politiek/bestuurlijk

De minister is begin 2016 op verzoek van de regio akkoord gegaan met de voorbereiding van de versnelling van IJsseldelta fase 2, omdat besparingen gerealiseerd konden worden door direct aan te sluiten op fase 1. Eind 2016 is de Voorkeursbeslissing genomen en is de Bestuursovereenkomst Planning en studies IJsseldelta fase 2 ondertekend door de minister van Infrastructuur en Milieu en de betrokken regionale partijen.

In 2019 is de projectbeslissing van het regionale perceel versterking Drontermeerdijk vastgesteld door de minister van Infrastructuur en Waterstaat. Eind 2020 zijn de twee resterende projectbeslissingen van de regionale percelen N307/Roggebotsluis en Recreatieterreinen vastgesteld door de minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Uitvoering

Rijkswaterstaat voert het perceel Reevesluis uit. Dit project is opgenomen in een apart MIRT-blad. De andere drie percelen worden door decentrale overheden uitgevoerd, te weten de provincies Flevoland en Overijssel en het waterschap Zuiderzeeland.

Financiën

Het Rijk is 100% financier van de waterstaatskundige werken. Voor de drie regionale percelen is het gereserveerde budget bij begroting 2022 € 115,7 mln. (inclusief prijsbijstelling 2022 van € 2,1 mln.). Voor de regionale percelen is sprake van mogelijke tegenvallers vanwege het aanpassen van het globale ontwerp uit de verkenningsfase aan de huidige gebruikseisen. De uitvoerende partijen hebben in de Bestuursovereenkomst Planning en studies IJsseldelta fase 2 afgesproken zich in te spannen om de geraamde aanlegkosten binnen het taakstellend budget te brengen.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln.	Openstelling
MIRT 2022	116	2022
MIRT 2021	84	2022
MIRT 2020	83	2022
MIRT 2019	81**	2022
MIRT 2018	161	2022
MIRT 2017	121	2022
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	5	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €		

* Gegevens over zeven jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** Vanwege overheveling van budget voor aanleg van Reevesluis met een eigen MIRT-blad.



Gebied **Oost-Nederland**
 Onderwerp **Integrale gebiedsopgaven**
 Ministerie **BZK**
 Fase **Aanleg**



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2020 Het project ontwikkelt zich voorspoedig. Belangrijke deelgebieden zoals de Handelskade en het grootste deel van Koningsdaal/Batavia zijn bewoond. De voortgang op de overige deelgebieden is op orde. Relevante stedenbouwkundige plannen zijn vastgesteld. De integraliteit van de gebiedsontwikkeling wordt geborgd door te sturen op thema's zoals waterveiligheid, mobiliteit, voorzieningen, duurzaamheid en het voldoen aan overige ecologische vereisten zoals natuurinclusiviteit en stikstofnormering. Er wordt voldaan aan de stedenbouwkundige en programmatische vereisten zoals overeengekomen in de herbeschikking, gebaseerd op de businesscase Waalfront 1.2. Voorzichtig kunnen we stellen dat het plan conform wordt uitgevoerd en er geen significante afwijkingen meer zijn te verwachten.

2019 Door de portefeuillevordering valt dit programma met ingang van 2018 onder de verantwoordelijkheid van BZK. Conform verwachting zijn de gebieden Handelskade en Koningsdaal in 2018 gerealiseerd en bewoond, met uitzondering van een deelgebied in Koningsdaal. Daar worden nog twee bouwblokken en het deelgebied Fort afgerond. De afronding van deelgebied Fort is te verwachten in 2020. In 2019 wordt een start gemaakt met de bouw in het gebied Dijkkwartier. De plannen voor het Waalkwartier voorzien in een start van de bouw vanaf 2021, met behoud van delen van het historische Honig-fabriekscomplex.

Nijmegen omarmt de Waal (Waalfront)

Opgave

De hoogwaterproblematiek leidt tot de roep om 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 is gericht op een impuls voor stedelijke ontwikkeling, meer ruimte voor bedrijven en vermindering van de milieudruk. 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 planologische kernbeslissing Ruimte voor de Rivier, zie desbetreffende projectblad). Op 3 december 2015 is het project Dijkteruglegging Lent opgeleverd. Het is één van de mijlpalen van Ruimte voor de Rivier, met een enorme impact voor Nijmegen en omgeving. De stad is niet alleen veiliger geworden, maar is ook een prachtig recreatiegebied rijker op het nieuwe eiland Veur Lent. De dijk is zo'n 350 meter landinwaarts gelegd. Er is een nevengeul gegraven, waardoor een eiland is ontstaan. Aan de noordoever van de Waal is een nieuwe kade aangelegd. Die is zo ontworpen – met een damwand erin – dat men altijd dicht bij het water kan komen, ongeacht hoe hoog of laag de rivier staat.

Aan de zuidzijde van de Waal is transformatie en herstructurering voorzien van een circa 33 hectare groot bedrijventerrein tot een gebied met circa 2.100 woningen en circa 20.000 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. Tegenover de historische binnenstad wordt de capaciteit van de Waal verruimd. Daarbij ondergaat het rivierenlandschap een transformatie. Ook wordt de bestaande Waalkade opnieuw onder de loep genomen en werken verschillende partijen aan natuurontwikkeling in de uiterwaarden aan beide zijden van de rivier. De tweede stadsbrug van Nijmegen is inmiddels gerealiseerd.



Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Vanuit Nota Ruimte geeft project Waalfront Nijmegen een extra impuls aan de versterking van de economische concurrentiepositie en aan de kracht van de stad.

Planning

2009: Start aanleg

- Voltooiing van het totale plan was voorzien rond 2021; die is nu voorzien in 2027.



Noord-Nederland

- › **Gebiedsopgave**
- › **Projectenkaart**
- › **Projectenoverzicht**
- › **Project- en programmabladen**

Noord-Nederland

De provincies Groningen, Friesland en Drenthe vormen samen de MIRT-regio Noord-Nederland. Het Noorden kenmerkt zich door een netwerk van middelgrote steden en kleinere kernen, grote open landschappen en veel water.

Met ruim 1,7 miljoen inwoners en vier grote steden, een aantal middelgrote steden en vier bewoonde eilanden is in het Noorden sprake van een beperkte mate van verstedelijking. Het Noorden kent een grote diversiteit in ruimtelijk economische structuur, welvaart en groei-kracht.

In de stedelijke regio's en met name de Regio Groningen - Assen zijn de bevolkings- en werkgelegenheidsdichtheid hoog en nemen toe. In delen van het landelijk gebied zijn de bevolkings- en de werkgelegenheidsdichtheid juist relatief laag en nemen (licht) af. Vanwege de grote stapeling van ruimtelijk-fysieke opgaven is het Groninger aardbevingsgebied aangewezen als NOVI-gebied.

De noordelijke economie kenmerkt zich door een relatief geringe omvang en een hoog aandeel MKB en maakindustrie. Groningen, Friesland en Drenthe samen zijn goed voor een kleine 8% van het Bruto Regionaal product. Het Noorden (of delen daarvan) is gespecialiseerd in agro & food, energie, water(technologie), High Tech Systemen en Materialen, life sciences & health, logistiek en chemie. De afname van de beschikbaarheid van fossiele brand- en grondstoffen vraagt om duurzame energieopwekking en hergebruik van (rest)producten en grondstoffen. Het Noorden ziet dan ook grote kansen in de productie van groene waterstof en circulaire economie.



Noord-Nederland

De Waddenzee is een belangrijk natuurgebied en Unesco Werelderfgoed. Hoofddoelstelling is een duurzame bescherming en ontwikkeling als natuurgebied en het behoud van het unieke open landschap. Dit in samenhang met de duurzame ontwikkeling van economische functies zoals recreatie, visserij, delfstoffenwinning en scheepvaart (onder andere de zeehavens in Groningen en Friesland). De Friese meren en wateren en de Drentse/Friese natuur zijn toeristisch-economisch belangrijk in het Noorden. De wateropgave in Noord-Nederland kent veel facetten: overlast, droogte, verzilting, (ecologische) kwaliteit, veiligheid en zoetwatervoorziening.

Mobiliteit in Noord-Nederland

De voornaamste transportassen van en naar de andere landsdelen zijn de A6/A7, de A28/A37, de spoordriehoek Zwolle-Groningen-Leeuwarden, de spoorlijn Zwolle- Emmen, de spoorlijn Groningen-Bremen, de vaarweg Lemmer-Delfzijl en de zeeverbinding Eemshaven-Noordzee.

Ter verbetering van de bereikbaarheid wordt ingezet op het beter benutten van het bestaande hoofdnetwerk en de contouren van het Toekomstbeeld OV. Daarbij ligt de focus op het ontwikkelen van een robuust, veilig, slim en vooral duurzaam mobiliteitssysteem tussen de stedelijke regio's en economische kernzones in (Noord-)Nederland en de (inter)nationale kerngebieden in Noordoost- Europa. Belangrijk voor de leefbaarheid in het Noorden is de aansluiting van het landelijk gebied met de auto, fiets en ov via de hubs/ketenknooppunten op de hoofdnetwerken. Bijzonder vraagstuk is daarbij de toegankelijkheid en de betaalbaarheid van dat mobiliteitssysteem. Daarnaast vragen de bereikbaarheid van de Waddeneilanden en een sterke verbinding met de Randstad bijzondere aandacht.

Opgaven op het gebied van verduurzaming en veiligheid spelen bij alle vormen van verkeer en vervoer. In het Noorden speelt veiligheid met name op N-wegen en gelijkvloerse spoorwegovergangen. De inrichting van de mobiliteitsnetwerken kan in belangrijke mate bijdrage aan de

verbetering hiervan. Aandacht vraagt ook de verduurzaming van het regionaal spoor en het vervoer naar de binnensteden en historische kernen waarbij ingezet wordt op zero-emissie en slimme distributie.

Aanpak

Rijk en regio werken in programma's en projecten samen aan de mobiliteits- en wateropgaven in Noord-Nederland, zoals in het programma Veilig, Slim en Duurzaam, het opwaarderen van de Vaarweg Lemmer-Delfzijl, de afronding van het Regiospecifiek pakket Zuiderzeelijn en spoorprogramma Noord-Nederland en de sluis Kornwerderzand. In de regio Groningen-Assen wordt gewerkt aan de verstedelijkingsstrategie, waarin de woonopgave in samenhang met bereikbaarheid wordt beschouwd.

De aanpak van wateropgaven wordt geborgd in het Deltaprogramma, waarvan het doel is Nederland te beschermen tegen overstromingen, te zorgen voor voldoende zoetwater en het klimaatbestendig maken van de inrichting van het land. In het kader van de Agenda voor het Waddengebied, en onder andere de Programma's Zoetwater, IJsselmeergebied, Eems-Dollard 2050, de Programmatische Aanpak Grote Wateren (PAGW) en het Hoogwaterbeschermingsprogramma werken Rijk en regionale overheden vanuit gezamenlijke visies samen. In landsdeel noord wordt eveneens gewerkt aan en met de Omgevingsagenda Noord waar de gezamenlijke opgaven tussen Rijk en Regio in de fysieke leefomgeving worden geagendeerd.



Noord-Nederland **Projectenkaart**

Verkenning

1. Ecologische Waterkwaliteit Friese IJsselmeerkust
2. Eemszijlen Grote Polder
3. Koehool-Lauwersmeer

Planning en studies

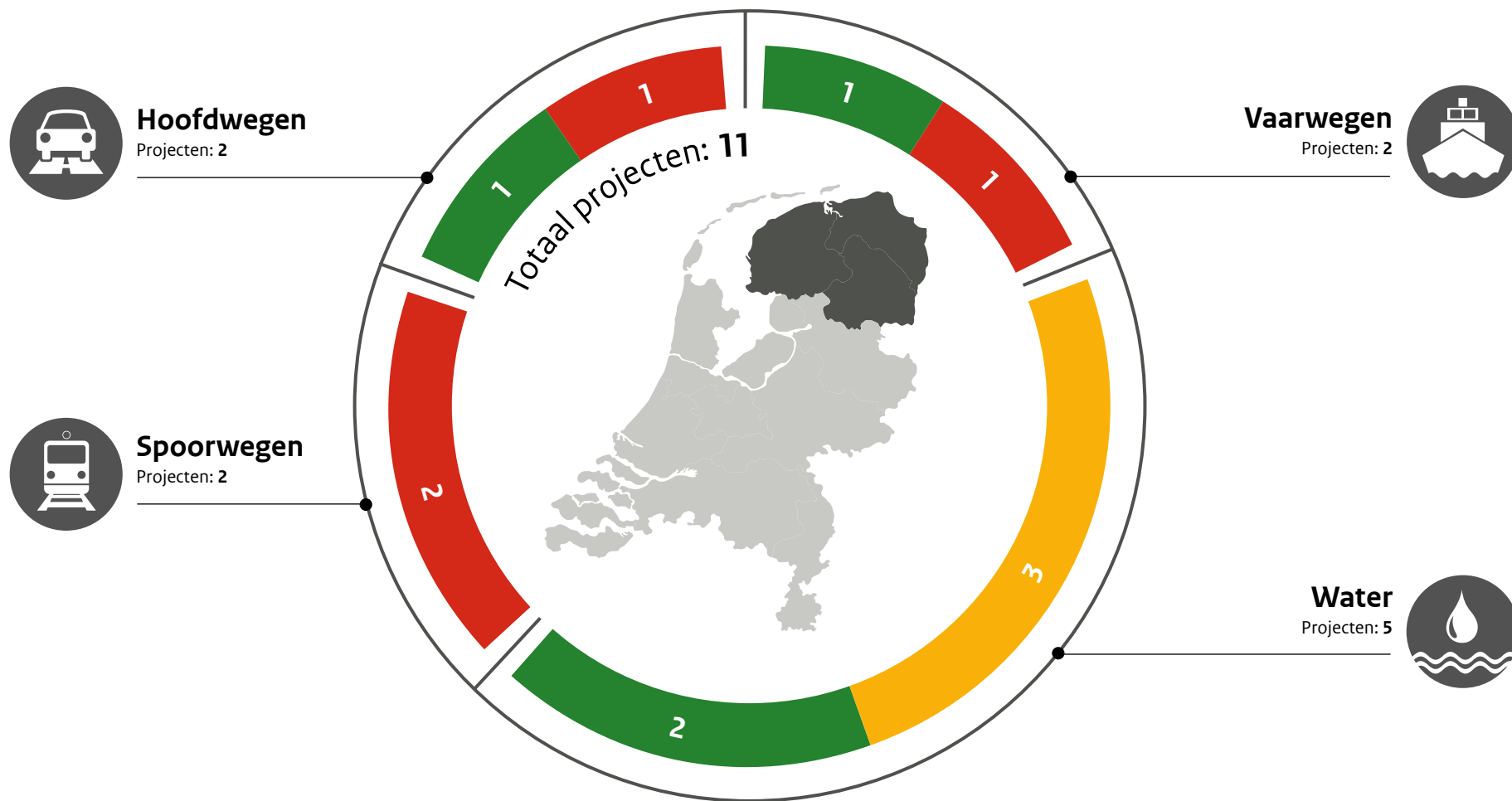
4. Buitendijkse Slibsedimentatie Eems-Dollard
5. Lauwersmeer-Vierhuizergat
6. N33 Zuidbroek-Appingedam
7. Vaarweg Lemmer-Delfzijl, fase 2

Aanleg

8. A7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2
9. Regiospecifiek Pakket (RSP) Zuiderzeelijn
10. Sluis Kornwerderzand
11. Sporendriehoek Noord-Nederland



Noord-Nederland **Projectenoverzicht**





Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2022 ○ Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Ecologische Waterkwaliteit Friese IJsselmeerkust

Opgave

In de Programmatische Aanpak Grote Wateren (PAGW) werken Rijk, regio en maatschappelijke organisaties aan toekomstbestendige grote wateren, waar hoogwaardige natuur samengaat met een krachtige economie. Het project Ecologische waterkwaliteit Friese IJsselmeerkust is één van de projecten die onderdeel uitmaken van de PAGW. Met het project Ecologische waterkwaliteit Friese IJsselmeerkust wordt gewerkt aan het behoud en de versterking van de bijzondere natuurwaarden van de Friese Kust, met kleinschalige maatregelen. Het doel van het project is het verbeteren en creëren van leefgebieden voor vogels en vissen en het verbinden van binnendijks en buitendijks gebied om de robuustheid van het ecosysteem te versterken. Het streven is om maatregelen zo uit te werken dat economische en maatschappelijke meerwaarde ontstaat.

Oplossing

In de MIRT Verkenningfase wordt gewerkt aan het opstellen van een Voorkeursalternatief, dat in de MIRT Planning- en studiefase verder wordt uitgewerkt. Mogelijke oplossingsrichtingen die worden beschouwd zijn de aanleg van meer en grotere ondiepe zones en overgangen in waterdiepten, het maken van luwere delen met helder water, het verhogen van de effectiviteit van bestaande visverbindingen en de aanleg van nieuwe verbindingen, en het creëren van gebieden met natuurlijker peildynamiek. Tijdens de MIRT-Verkenningfase wordt ook onderzocht hoe een koppeling gemaakt kan worden met regionale ambities die zijn beschreven in het Ambitiedocument Het Friese IJsselmeerkustgebied.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het project ecologische waterkwaliteit Friese IJsselmeerkust levert een bijdrage aan de doelstellingen van de Programmatische Aanpak grote Wateren, die streven naar toekomstbestendige grote wateren waar hoogwaardige natuur goed samengaat met een krachtige economie. Daarnaast is het project opgenomen in de Agenda IJsselmeergebied 2050 die streeft naar een toekomstvast en klimaatbestendig IJsselmeergebied.



Planning

2022: Voorkeursbeslissing
2023: Projectbeslissing
2024-2032: Aanleg



Gebied **Noord-Nederland**
Onderwerp **Water**
Ministerie **IenW**
Fase **Verkenning**



Ecologische Waterkwaliteit Friese IJsselmeerkust

(vervolg)

Betrokken partijen

Rijkswaterstaat, provincie Fryslân, gemeenten Súdwest Fryslân en De Fryske Marren, Wetterskip Fryslân, It Fryske Gea, Rijksdienst Voor Ondernemend Nederland (RVO) en Staatsbosbeheer werken samen aan de uitwerking van het project.

Belangrijke besluiten over het project, zoals de bestuurlijke MIRT-voorkeurs- en projectbeslissing, worden genomen door de minister van IenW mede namens de minister van LNV. Rijkswaterstaat en provincie Fryslân treden gezamenlijk op als initiatiefnemers van het project.

Financiën

Het ministerie van IenW heeft voor de uitvoering van het project een (integraal) budget van € 8 mln. euro gereserveerd.

Daarnaast is door provincie Fryslân, gemeente Súdwest Fryslân en het Wetterskip de intentie tot co-financiering uitgesproken. De mogelijkheden voor co-financiering, ook van andere partijen, worden in de MIRT Verkenningfase verder onderzocht.





Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2022 ○ Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Eemszijlen Grote Polder

Opgave

De Eems-Dollard is een van de twee estuaria die er in Nederland nog zijn: plekken waar het zoete water van een rivier geleidelijk overgaat in het zoute water van de zee, waardoor brak water ontstaat. Dit levert unieke omstandigheden voor planten en dieren op. De zorgwekkende staat van de natuur is de aanleiding voor ED2050: het gaat niet goed met de Eems-Dollard, deze is ernstig vertroebeld. Daarnaast spelen in het gebied grote opgaven voor natuurherstel, zoetwatervoorziening, klimaat, bodemdaling, veenoxidatie, energie en infrastructuur die vragen om een samenhangende benadering. Tegelijkertijd staat ook de leefbaarheid onder druk en zijn er forse uitdagingen om het gebied aantrekkelijker te maken om er te (blijven) wonen, werken en verblijven.

Oplossing

Overheden, bedrijven en natuurorganisaties hebben in het Programma ED 2050 de handen ineengeslagen om de natuur, economie en leefbaarheid te versterken en te streven naar een vitale toekomstbestendige kustzone waar ze functies van natuur, recreatie/toerisme, economie en waterveiligheid zoveel mogelijk willen koppelen. Zo zijn er mogelijkheden binnendijs, buiten de N2000-gebieden, voor slibvang uit het estuarium in combinatie met de ontwikkeling van natuurzones met meerdere gradiënten.

Binnen het Programma ED 2050 wordt met behulp van PAGW gewerkt aan het project Eemszijlen-Groote polder. De eerste fase daarvan betreft inrichting van ca. 40 ha binnendijkse slibvang, gecombineerd met natuurontwikkeling. In het verlengde daarvan wordt daarom nagedacht over de opschaling van de verschillende pilots die gericht zijn op natuurherstel en het invangen van slib en die tegelijkertijd bijdragen aan andere doelen in het gebied, zoals (tweede fase) een grootschalige zoet-zout-overgang en de recreatie en leefbaarheid in het centrum van Delfzijl en rondom Termunterzijl/Termunten.



Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Met de Programmatische Aanpak Grote Wateren (PAGW) wordt beoogd toekomstbestendige en ecologisch gezonde grote wateren te realiseren waarin hoogwaardige natuur samengaat met een krachtige economie. De natuurlijke dynamiek wordt versterkt door de ecologische waterkwaliteit en de natuur van de grote wateren te verbeteren, het achterland weer met elkaar te verbinden, eerder verloren en ontbrekende leefgebieden (opnieuw) aan te leggen en door te zorgen voor geleidelijke overgangen tussen land en water en zoet en zout. Met deze verbeteringen wordt bijgedragen aan het behalen van de doelstellingen in het kader van de Vogel- en Habitatrichtlijn (Natura 2000) en de Kaderrichtlijn Water (KRW).



Gebied **Noord-Nederland**
Onderwerp **Water**
Ministerie **IenW**
Fase **Verkenning**



Eemszijlen Groote Polder

(vervolg)

Planning

2021: Verkenning 2022: Voorkeurs-beslissing

2023: Planning en studies

Betrokken partijen

Provincie Groningen, LNV, IenW, Waterschap Hunze en Aa, Groninger Landschap, gemeente Eemsdelta, Groningen Seaports.

Financiën

Via PAGW is € 15 mln. gereserveerd (inclusief EPK, IK en 10 jaar onderhoud).





Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2022 ○ Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Koehool-Lauwersmeer

Opgave

De Waddenzee is Unesco Werelderfgoed en 's werelds grootste aaneengesloten systeem van zand- en slibvlakten die droogvallen tijdens eb. Door bedijking, landaanwinning en afsluitingen van zeearmen is veel van het oorspronkelijke intergetijdengebied verdwenen. Overgangen van land naar water en van zoetwater naar zoutwater werden abrupt. Verbindingen met het achterland zijn afgesloten. Daarnaast zijn er veel menselijke activiteiten in het gebied zoals visserij, toerisme en baggeren voor de scheepvaart.

Al deze factoren hebben, samen met de gevolgen van klimaatverandering en intrede van exoten, invloed op het mariene ecosysteem. De visstand is onvoldoende en het voedselweb is incompleet. Vooral grote vissen, toppredatoren en biobouwers, zoals zeegras, ontbreken. Omdat er onvoldoende geschikt leefgebied is, is de Waddenzee een zwakke schakel geworden in de Oost-Atlantische migratieroute van trekvogels (flyway) en de levenscyclus van trekvissen (swimway).

Oplossing

De hoofdstrategie is om te sturen op processen en het aanpassen van het menselijk gebruik aan deze fundamentele kenmerken. Het gebied met rust laten, is daarbij belangrijker dan doen. Aan de randen van de Waddenzee zouden maatregelen genomen moeten worden om de overgangen van het Wad naar het land (weer) te verzachten en eerder verloren of ontbrekende leefgebieden aan te leggen. De nu lopende dijkversterkingstrajecten van de Waddenzeedijken, waaronder Koehoal-Lauwersmeer, bieden hiervoor volop koppelkansen. Samen met de omgeving zijn begin 2021 kansen besproken voor de landbouw, ecologie (PAGW) en gebiedsopgaven. Het ging daarbij om concrete ideeën, bestaande initiatieven en mogelijke zorgen. De deelnemers vertegenwoordigden diverse groepen, zoals dorpsbestuur, landbouwverenigingen, natuurorganisaties en gemeenten. De opgehaalde ideeën en initiatieven zijn ingedeeld in varianten per dijksectie en worden nu verder uitgewerkt.



Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Met de Programmatische Aanpak Grote Wateren (PAGW) wordt beoogd toekomstbestendige en ecologisch gezonde grote wateren te realiseren waarin hoogwaardige natuur samengaat met een krachtige economie. De natuurlijke dynamiek wordt versterkt door de ecologische waterkwaliteit en de natuur van de grote wateren te verbeteren, het achterland weer met elkaar te verbinden, eerder verloren en ontbrekende leefgebieden (opnieuw) aan te leggen en door te zorgen voor geleidelijke overgangen tussen land en water en zoet en zout. Met verbetering van de ecologische waterkwaliteit en de natuur wordt bijgedragen aan het behalen van de doelstellingen in het kader van de Vogel- en Habitatrichtlijn (Natura 2000) en de Kaderrichtlijn Water (KRW).



Gebied **Noord-Nederland**
Onderwerp **Water**
Ministerie **IenW**
Fase **Verkenning**



Koehool-Lauwersmeer

(vervolg)

Planning

2021 - 2022 Verkenning-Voorkeursbesluit

2022 - 2023 Planning en studies-Projectbesluit

2023: Aanleg

Betrokken partijen

Rijkwaterstaat, Wetterskip Fryslan, LNV en IenW, Provincie Fryslân

Financiën

Geschatte kosten € 50 mln. (inclusief EPK, IK en tien jaar onderhoud).

Via PAGW is voor dit project 75% gereserveerd, t.w. € 37.5 mln.





N33 Zuidbroek-Appingedam

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2022** In januari 2021 is een wijzigingsovereenkomst gesloten tussen opdrachtgever en opdrachtnemer bij het project Zuidelijke Ringweg Groningen. Als gevolg daarvan heeft de provincie Groningen € 59,2 mln. van het projectbudget voor de N33 Zuidbroek-Appingedam overgeboekt naar het project Zuidelijke Ringweg Groningen. Er vinden gesprekken plaats tussen de provincie Groningen en het ministerie van IenW over de consequenties voor het project N33 Zuidbroek – Appingedam. Totdat er duidelijkheid is over de financiën N33 wordt het taakstellende budget gehandhaafd.
- 2021** Door een langere doorlooptijd van de planning en studies vertraagt het project. Daarbij is in de aanlegfase extra tijd nodig voor hergebruik van de oorspronkelijke weg en het beheersen van het risico van specifieke bodem condities. Hierdoor wordt de openstelling van het project met 2 jaar doorgeschoven.
- 2020** Het project is na de Voorkeursbeslissing overgegaan van de verkenningsfase naar planning en studies. De onderzoeken ten behoeve van het Ontwerptracébesluit en Tracébesluit zijn vertraagd als gevolg van de overstap naar het recentste verkeersmodel en extra afstemming met de omgeving.

Opgave

De Eemsdelta/Energyport is in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) benoemd als stedelijke regio met een concentratie van topsectoren. De Eemshaven en Delfzijl zijn havens van nationaal belang. De regionale ambitie is dat zich meer bedrijven in deze regio vestigen. Hierdoor is een goede bereikbaarheid voor deze bedrijvenlocaties van groot belang en daarom is een robuuste infrastructuur gewenst.

Oplossing

Eind 2014 is de verdubbeling van de N33 tussen Assen en Zuidbroek opengesteld, inclusief een klaverblad op de kruising met de A7. De bereikbaarheid van de Eemsdelta wordt verbeterd door ook de N33 tussen Zuidbroek en Appingedam te verdubbelen naar 2x2 rijstroken.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het project draagt bij aan verbetering van de regionale bereikbaarheid van en naar de Eemsdelta, de verbetering van de leefbaarheid in de regio en de verbetering van de verkeersveiligheid op de N33 tussen Assen en Appingedam.

Planning

2021: Tracébesluit
2023: Start realisatie

Politiek/bestuurlijk

Na een uitgebreide participatie is in 2018 het voorkeursalternatief vastgesteld. Daarop is het ontwerp Tracébesluit op 9 juni 2020 vastgesteld.





N33 Zuidbroek-Appingedam

(vervolg)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2019** Er is vertraging opgetreden omdat het omgevingsproces meer tijd vergt en de besluitvorming van het voorkeursalternatief is vertraagd door verwerking van het advies van de Commissie voor de m.e.r. Het later vaststellen van het Tracébesluit werkt door in de mijlpalen start aanleg en openstelling.
- 2018** Omdat de aanbesteding van de planning en studies is vertraagd, wordt ook het Tracébesluit later vastgesteld.

Financiën

Taakstellend budget: € 104 mln. (inclusief een initiële bijdrage van de regio € 88 mln.) (Artikel MF 12.03.02)

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln.	Openstelling
MIRT 2022	104	n.t.b.
MIRT 2021	102	2026
MIRT 2020	100	2022-2024
MIRT 2019	99	2021-2023
MIRT 2018	97	2021-2023
MIRT 2017	96	2021-2023
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	8	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	4	



Vaarweg Lemmer-Delfzijl, fase 2

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2022** In 2020 is in het BO MIRT besloten om medio 2021 de voorkeursbeslissing voor de Friese bruggen Oude Schouw, Schuilenburg en Uitwellingerga en een startbeslissing voor een gebiedsgerichte verkenning Kootstertille-Schuilenburg te nemen. Verder is in het BO MIRT 2020 besloten om te gaan investeren in vervanging van de industriële automatisering op de objecten op de HLD en hier aanvullend € 118 mln. voor beschikbaar te stellen.
- 2021** In 2019 is de planvorming van alle projecten van de provincies overgegaan naar Rijkswaterstaat. Dit heeft ertoe geleid dat de planvorming van de Gerrit Krolbrug en Paddepoelsterbrug niet voldoet aan de MIRT-systematiek. Als gevolg hiervan is het project Gerrit Krolbrug teruggezet naar de MIRT-planning en studies. Dit wordt nu aangepakt, met vertraging tot gevolg.
- 2020** In 2019 is de € 60 mln. vanuit het regeerakkoord voor de drie Friese bruggen (Oude Schouw, Schuilenburg en Uitwellingerga) gereserveerd en is voor de MIRT Verkenning naar deze drie bruggen een Startbeslissing genomen. Ook is een haalbaarheidsonderzoek gestart naar een aquaduct ter vervanging van de bruggen Schuilenburg en Kootstertille en is de vervanging van de Busbaanbrug in Groningen en bediening op afstand van de objecten (inclusief nieuwbouw bedienencentrales) in de HLD aan fase 2 toegevoegd.

Opgave

De hoofdvaarweg ontsluit Groningen en Friesland voor de binnenvaart en verbindt Noord-Nederland met de havens van Amsterdam, Rotterdam en de Noord-Duitse kanalen. De schaalvergroting in de binnenvaart, het grote aantal recreatievaartuigen en de technische staat van de nog niet vervangen objecten, vragen om vernieuwing en opwaardering van de vaarweg, met name bij de bruggen en sluisen. De hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl wordt opgewaardeerd naar een vaarweg klasse Va.

Oplossing

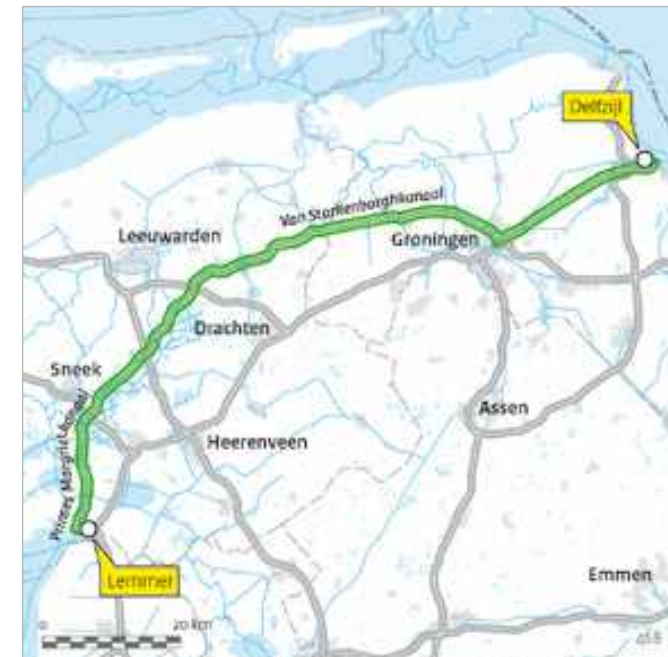
In fase 1 zijn de belangrijkste knelpunten op deze vaarweg in de periode tot en met 2017 aangepakt. In fase 2 worden de resterende knelpunten aangepakt: het vervangen en opwaarderen van acht bruggen, kleinschalige investeringen op de bruggen op het Eemskanaal en het Bedienen op Afstand van de objecten (inclusief nieuwbouw bedienencentrales) in de hoofdvaarweg. De acht bruggen die vervangen worden zijn: Spannenburg, Oude Schouw, Uitwellingerga, Schuilenburg, Kootstertille, Paddepoelsterbrug, Gerrit Krolbrug en Busbaanbrug.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het oplossen van de knelpunten draagt bij aan het realiseren van een efficiënt, veilig en vlotte doorvaart van de scheepvaart.

Planning

- Openstelling Gerrit Krolbrug: 2026 (start aanleg 2024)
- Openstelling Paddepoelsterbrug: 2024-2026 (start aanleg 2023)
- Openstelling Busbaanbrug: 2026-2028 (start aanleg 2025)
- Openstelling Oude Schouw, Spannenburg en Uitwellingerga: 2027 (start aanleg 2024)
- Openstelling Kootstertille en Schuilenburg: 2025-2027 (start aanleg 2024)



Politiek/bestuurlijk

In 2014 is het onderhoud van het Prinses Margrietkanaal, het Van Starckenborghkanaal en het Eemskanaal formeel in eigendom en beheer overgedragen van de provincies Groningen en Friesland aan Rijkswaterstaat. De kanalen vormen gezamenlijk de hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl. In de periode 2014-2018 hebben de provincies Groningen en Friesland samen met Rijkswaterstaat intensief samengewerkt aan de ontwikkeling, onderhoud en investeringen van de HLD. Vanaf 2019 wordt de aanleg, vernieuwing, het onderhoud enkel door Rijkswaterstaat uitgevoerd. Gelet op deze verandering heeft de minister van Infrastructuur en Waterstaat samen met de provincies de afspraken over fase 2 in 2018 herijkt door onder andere het vastleggen van het eindresultaat functionaliteit hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl.



Vaarweg Lemmer-Delfzijl, fase 2

(vervolg)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

Voor de Paddepoelsterbrug wordt naar een kosteneffectieve oplossing gezocht.

- 2019** ○ Van de vier te realiseren bruggen is één brug in aanleg gegaan: de Gerrit Krol-autobrug. De brug kent een hoge storingsgevoeligheid en is door recente aanvaringen aan het einde van de levensduur. Om deze reden is de voorbereiding voor de aanleg gestart in 2018.
- 2017** ○ Vanwege een bijdrage aan rijksbrede taakstellingen en het beheersbaar houden van de kasproblematiek is aanpassing van de kasreeks nodig, waardoor de openstelling is vertraagd.

Financiën

Het taakstellend budget voor dit project is € 237 mln. waarvan op € 211 mln. op Artikel IF 15.03.02 en € 26 mln. op Artikel IF 15.03.01. Daarnaast is € 60 mln. gereserveerd voor de drie Friese bruggen Oude Schouw, Schuilenburg en Uitwellingerga. In 2020 is besloten € 118 mln. toe te voegen aan het budget voor de vervanging van de industriële automatisering.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln.	Openstelling
MIRT 2022	237	2024 - 2028
MIRT 2021	105	2024-2028
MIRT 2020	102	2023-2025
MIRT 2019	102	2023-2025
MIRT 2018	102	2023-2025
MIRT 2014	102	2023
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	135	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	8	

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2022 Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Pilot Buitendijkse Slibsedimentatie

Opgave

De Eems-Dollard is een van de twee estuaria die er in Nederland nog zijn: plekken waar het zoete water van een rivier geleidelijk overgaat in het zoute water van de zee, waardoor brak water ontstaat. Dit levert unieke omstandigheden voor planten en dieren op. De zorgwekkende staat van de natuur is de aanleiding voor ED2050: het gaat niet goed met de Eems-Dollard, deze is ernstig vertroebeld. Daarnaast spelen in het gebied grote opgaven voor natuurherstel, zoetwatervoorziening, klimaat, bodemdaling, veenoxidatie, energie en infrastructuur die vragen om een samenhangende benadering. Tegelijkertijd staat ook de leefbaarheid onder druk en zijn er forse uitdagingen om het gebied aantrekkelijker te maken om er te (blijven) wonen, werken en verblijven.

Oplossing

Overheden, bedrijven en natuurorganisaties hebben daarom in het Programma ED 2050 de handen ineengeslagen om de natuur, economie en leefbaarheid te versterken en te streven naar een vitale toekomstbestendige kustzone waar ze functies van natuur, recreatie/toerisme, economie en waterveiligheid zoveel mogelijk willen koppelen. Binnen het Programma wordt o.a. met behulp van PAGW gewerkt aan de Pilot buitendijkse slibsedimentatie. Om de ecologische kwaliteit in het Eems-Dollard-estuarium te verbeteren zijn er maatregelen nodig om de hoeveelheid slib in het water aanzienlijk te verminderen. Een belangrijke stap daarin is het ontwerpen en realiseren van een grootschalig proefproject ('pilot') om buitendijks slib op natuurlijke wijze te gaan onttrekken uit de waterkolom ('slibsedimentatie'). Met zo'n proefproject wordt het probleem aangepakt en tegelijk veel kennis opgedaan. Die kennis wordt tevens benut om de methode van het stimuleren van buitendijkse slibsedimentatie te onderzoeken en de effecten op het ecosysteem te kunnen volgen en ervan te leren. Deze kennis is noodzakelijk voor voorbereiding en besluitvorming van eventuele verdere opschaling van buitendijkse slibsedimentatie.



Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Met de Programmatische Aanpak Grote Wateren (PAGW) wordt beoogd toekomstbestendige en ecologisch gezonde grote wateren te realiseren waarin hoogwaardige natuur samengaat met een krachtige economie. De natuurlijke dynamiek wordt versterkt door de ecologische waterkwaliteit en de natuur van de grote wateren te verbeteren, het achterland weer met elkaar te verbinden, eerder verloren en ontbrekende leefgebieden (opnieuw) aan te leggen en door te zorgen voor geleidelijke overgangen tussen land en water en zoet en zout. Met deze verbeteringen wordt bijgedragen aan het behalen van de doelstellingen in het kader van de Vogel- en Habitatrictlijn (Natura 2000) en de Kaderrichtlijn Water (KRW).



Pilot Buitendijkse Slibsedimentatie

(vervolg)

Planning

2021: Projectbesluit 2021/22: Aanleg

Financiën

In het kader van PAGW is voor dit project in totaal € 9,4 mln. gereserveerd (inclusief EKP, IK en 10 jaar onderhoud).

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln.	Openstelling
MIRT 2022	9	2023/2024
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	0	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	0	

* Gegevens over vijf jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2022 Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Lauwersmeer-Vierhuizergat

Opgave

De Waddenzee is Unesco Werelderfgoed en 's werelds grootste aaneengesloten systeem van zand- en slibvlakten die droogvallen tijdens eb. Door bedijking, landaanwinning en afsluitingen van zeearmen is veel van het oorspronkelijke intergetijdengebied verdwenen. Overgangen van land naar water en van zoetwater naar zoutwater werden abrupt. Verbindingen met het achterland zijn afgesloten. Daarnaast zijn er veel menselijke activiteiten in het gebied zoals visserij, toerisme en baggeren voor de scheepvaart.

Al deze factoren hebben, samen met de gevolgen van klimaatverandering en intrede van exoten, invloed op het mariene ecosysteem. De visstand is onvoldoende en het voedselweb is incompleet. Vooral grote vissen, toppredatoren en biobouwers, zoals zeegras, ontbreken. Omdat er onvoldoende geschikt leefgebied is, is de Waddenzee een zwakke schakel geworden in de Oost-Atlantische migratieroute van trekvogels (flyway) en de levenscyclus van trekvissen (swimway).

Oplossing

De hoofdstrategie is om te sturen op processen en het aanpassen van het menselijk gebruik aan deze fundamentele kenmerken. Het gebied met rust laten, is daarbij belangrijker dan doen. Aan de randen van de Waddenzee zouden maatregelen genomen moeten worden om de overgangen van het Wad naar het land (weer) te verzachten en eerder verloren of ontbrekende leefgebieden aan te leggen. De nu lopende dijkversterkingstrajecten van de Waddenzeedijken, waaronder Lauwersmeer-Vierhuizergat, bieden hiervoor volop koppelkansen.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Met de Programmatische Aanpak Grote Wateren (PAGW) wordt beoogd toekomstbestendige en ecologisch gezonde grote wateren te realiseren waarin hoogwaardige natuur samengaat met een krachtige economie. De natuurlijke dynamiek wordt versterkt door de ecologische waterkwaliteit en de natuur van de grote wateren te verbeteren, het achterland weer met elkaar te verbinden, eerder verloren en ontbrekende leefgebieden (opnieuw) aan te leggen en door te zorgen voor



geleidelijke overgangen tussen land en water en zoet en zout. Met verbetering van de ecologische waterkwaliteit en de natuur wordt bijgedragen aan het behalen van de doelstellingen in het kader van de Vogel- en Habitatrictlijn (Natura 2000) en de Kaderrichtlijn Water (KRW).

Planning

2020-2022: Planning en studies-Projectbesluit
2023-2025: Aanleg

Betrokken partijen

Waterschap Noorderzijlvest, Provincie Groningen, LNV en IenW.

Financiën

Via de PAGW is er voor de ecologische maatregelen ten behoeve van de PAGW-doelen een budget van € 10 mln. gereserveerd (inclusief EPK, IK en 10 jaar onderhoud).



A7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2022** ○ Opdrachtnemer en opdrachtgever hebben afspraken gemaakt over de verdeling van kosten door vertraging en extra werkzaamheden. Daarmee komt het nieuwe taakstellend budget uit op € 836 mln (RWS-2021/795). MIRT-mijlpaal openstelling is verschoven naar 2025.
- 2021** ○ Opdrachtnemer en opdrachtgever hebben gezamenlijk een onafhankelijke adviescommissie ingesteld (de commissie-Hertogh) die op 28 maart 2019 heeft geadviseerd over de samenwerking binnen en de verdere aanpak van het project.
- 2019** ○ De fietstunnel bij de Papiermolen wordt vervangen door een nieuwe fietstunnel in plaats van een fiets-/voetgangersbrug. Hiervoor moet nog wel een wijziging van het Tracébesluit worden vastgesteld. De gemeente Groningen betaalt de meerkosten van de tunnel (€ 4 mln. exclusief btw). De opdrachtnemer verwacht twee jaar vertraging voor openstelling door langere voorbereidings- en uitvoeringstijd. Het niet doorgaan van de zomerstremming kan tot meer vertraging leiden; voor het vervolg wordt een plan van aanpak opgesteld.

Opgave

De bereikbaarheid en de verkeersveiligheid van het nationaal stedelijk netwerk Groningen-Assen staan onder druk. De belangrijkste oorzaak hiervan is de verkeersdruk op de Zuidelijke Ringweg Groningen (ZRG) met de gelijkvloerse kruising van de A7 met de A28 op het door verkeerslichten geregelde Julianaplein.

Oplossing

De oplossing ligt in een capaciteitsvergroting op het bestaande tracé tussen Hoogkerk en de aansluiting Westerbroek op de A7 ten oosten van Groningen met onder meer een verdiepte ligging met overkluizingen. Het Julianaplein wordt ongelijkvloers voor de verbindingen A7 en A28. De aanpak zorgt voor een bereikbare stad en regio, met een goede doorstroming op de A7/N7 en een verbetering van de verkeersveiligheid.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het project draagt bij aan het verbeteren van de bereikbaarheid, de doorstroming en de verkeersveiligheid op de A7 en A28 en een betere inpassing in het stedelijke gebied van Groningen.

Planning

2025: Openstelling

Politiek/bestuurlijk

Het bestuurlijk voorkeursalternatief is vastgelegd in een getekende bestuursovereenkomst tussen het Rijk, de provincie Groningen en de gemeente Groningen (november 2009). In december 2009 is de Aanvangsbeslissing genomen. In het BO MIRT van voorjaar 2010 is voorts een aantal aanvullende financiële afspraken gemaakt. In 2012 is de scope verder geconcretiseerd. Het Ontwerp-tracébesluit is in 2013 genomen. Op basis van onder andere de ingediende zienswijzen is het ontwerp voor het Tracébesluit geoptimaliseerd. Het Tracébesluit is in september 2014 vastgesteld. De Raad van State heeft in september 2015 gevraagd het Tracébesluit aan te vullen. In februari 2016 is daarom het Wijzigingstracébesluit vastgesteld.



Uitvoering

Het project is medio 2016 gegund. De start van de uitvoering is vertraagd door het niet goedkeuren van het definitieve ontwerp van de opdrachtnemer. Gewijzigde inzichten over de brandwerendheid van beton hebben tot aanvullende voorzieningen geleid. Door de langere voorbereidingstijd en een langere uitvoering is de openstelling vertraagd. Een onafhankelijke adviescommissie heeft advies uitgebracht over de samenwerking binnen en het verdere vervolg van het project. Op basis daarvan hebben opdrachtgever en opdrachtnemer in 2021 aanvullende afspraken gemaakt ten aanzien van financiën en planning.



A7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2

(vervolg)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2018** ○ Budget opgehoogd vanuit middelen voor onderhoud.
- 2017** ○ Boven op het taakstellend budget heeft de gemeente Groningen een aanvullende en kostendeekkende bijdrage toegezegd (€ 3,5 mln.) voor de busbaan bij Hoogkerk.

Financiën

Taakstellend budget: € 836 mln. (Artikel MF 12.03.01). Het taakstellend budget is in MIRT 2022 opgehoogd door provincie Groningen en het Rijk als gevolg van in 2021 met de opdrachtnemer hernieuwde afspraken ten aanzien van financiën en planning. In de uitvoering van het project wordt ook een aantal werkzaamheden voor externe opdrachtgevers meegenomen. De financiering van die kosten wordt apart geregeld.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln.	Openstelling
MIRT 2022	836	2025
MIRT 2021	714	2022-2024
MIRT 2020	700	2022-2024
MIRT 2019	689	2021-2023
MIRT 2018	681	2019-2021
MIRT 2016	666	2019-2021
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	170	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	46	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln.	Percentage***
2020	316	39%
2019	243	34%
2018	201	29%



Sporendriehoek Noord-Nederland

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2021** Het projectbudget is verhoogd met € 7,9 mln. vanuit de RA-middelen voor Regionale knelpunten. Hiervan is € 5,3 mln. bestemd voor het tekort op het deelproject Spoorboog Hoogeveen en € 2,6 mln. voor tractiemaatregelen op het deelproject Zwolle-Meppel ten behoeve van de sprinters en als aanvulling van het risicobudget. Daarnaast is € 4,7 mln. overgeboekt naar Artikel 14.03 ten behoeve van het project Spoorzone Groningen.
- 2019** Er is € 2,3 mln. overgeboekt naar het programma Kleine Functiewijzigingen ten behoeve van maatregelen aan tractie en energievoorziening op het traject Meppel-Leeuwarden. Daarnaast is de garantstelling van € 2,7 mln. binnen het programma Sporendriehoek Noord-Nederland (motie-Koopmans) toegevoegd aan het projectbudget Zwolle-Herfte. Een deel van de maatregelen, zoals Spoorboog Hoogeveen en Spoorzone Groningen, loopt na 2020 door. Het MIRT-blad is hierop aangepast.

Opgave

De bereikbaarheid en de verkeersveiligheid van het nationaal stedelijk netwerk Groningen-Assen staan onder druk. De belangrijkste oorzaak hiervan is de verkeersdruk op de Zuidelijke Ringweg Groningen (ZRG) met de gelijkvloerse kruising van de A7 met de A28 op het door verkeerslichten geregelde Julianaplein.

Oplossing

Volgens de motie-Koopmans (TK 27658, nr. 41) is de regering verzocht € 160 mln. (prijspeil 2008) te reserveren voor de sporendriehoek in Noord-Nederland, binnen het pakket van € 4.500 mln. voor de periode tot 2020 dat voor de Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse (LMCA) Spoor is aangekondigd. Daarbij wordt gedacht aan maatregelen om intensivering van de treindienst mogelijk te maken, zoals de aansluiting bij Herfte, en aan kosteneffectieve maatregelen om de rijtijden van en naar de Randstad te verkorten.

Oplossing

Een aantal maatregelen is uitgevoerd of wordt momenteel uitgevoerd. Dat zijn:

- voorbereiding van een 4-sporige halte Groningen Europapark;
- vervanging van een overweg door een tunnel in Wollega (Om den Noort);
- versnelling van de bedientijd van de beweegbare spoorbrug over het van Harinxmakanaal (HRMK);
- aanpassing van de sporen in Assen (bijdrage vanuit de motie-Koopmans);
- aanpassing van de overweg in Heerenveen (Rotstergaastweg nabij Thialf);
- tractiemaatregelen Meppel-Leeuwarden (bijdrage vanuit de motie-Koopmans);
- emplacement Zwolle en vrije kruising Herfte (bijdrage aan het nu apart benoemde MIRT-project Zwolle-Herfte);
- 4-sporigheid van de Groningen-Groningen losplaats (onderdeel van Spoorzone Groningen);
- aanpassing van de spoorboog bij Hoogeveen.



De resterende gelden zijn gereserveerd voor diverse maatregelen tussen Zwolle en Meppel en vormen daarnaast een risicobudget. Besluitvorming over dit budget is weliswaar voorbehouden aan de minister, maar in lijn met de motie-Cramer/Roefs (TK 27658, nr. 40) is het aan de regio om aan de hand van de gekozen dienstregeling hierin te prioriteren of voor aanvullende financiering te zorgen. ProRail en het ministerie van IenW zijn hierbij ondersteunend en adviserend. Eind 2016 is de bestuursovereenkomst Zwolle-Herfte afgesloten. Daarin zijn ook afspraken gemaakt over rijtijdverkorting.



Sporendriehoek Noord-Nederland

(vervolg)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2018** De sanering van de vervuilde grond op en rond het station Groningen is onderdeel van het project Groningen Spoorzone (onderdeel Sporendriehoek Noord-Nederland). Het ministerie van IenW heeft begin 2015 ingestemd met het dragen van de saneringskosten van € 4,2 mln. in de veronderstelling dat hiervoor gelden beschikbaar zouden zijn via de Stichting Bodemsanering NS (SBNS). Dit bleek niet het geval te zijn, aangezien Groningen niet op de 'afrondingslijst' van SBNS staat, die eind 2014 is opgesteld. Om die reden is € 4,2 mln. toegevoegd aan dit programmabudget vanuit de investeringsruimte (artikelonderdeel 13.08).
- 2015** Bij de Voorjaarsnota 2014 is het projectbudget opgehoogd met € 10,4 mln. vanuit Aslastencluster III. Daarnaast is € 70 mln. overgeboekt als dekking van het nieuw opgenomen project Zwolle-Herfte.
- 2014** Bij de Voorjaarsnota 2013 is het projectbudget opgehoogd met € 3 mln. Het projectbudget is tevens opgehoogd met € 19 mln. door een andere verdeling van de gerealiseerde uitgaven voor de deelprojecten behorende tot Zwolle Spoort. Zie voor toelichting het projectblad Punctualiteits- en capaciteitsknelpunten.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Verbeteren van de deur-tot-deur reistijd, verhogen van de veiligheid, verbeteren van de betrouwbaarheid, en bijdragen aan de economische en ruimtelijke ontwikkeling van Nederland.

Planning

Vanaf 2010: Start aanleg
Oplevering van de maatregelen: divers

Politiek/bestuurlijk

Convenanten: de middelen zijn onderdeel van het convenant Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn van juni 2008. Zie voor meer info over dit onderwerp het projectblad Regiospecifiek Pakket (RSP) Zuiderzeelijn.

Uitvoering

Aanpassingen aan het spoor worden uitgevoerd door ProRail (Spoorplan Noord-Nederland). Een deel van het programma is uitgevoerd.

Financiën

Taakstellend budget: € 141 mln. (Artikel IF 13.03.01).

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln.	Gereed
MIRT 2022	141	Divers
MIRT 2021	140	Divers
MIRT 2020	136	Divers
MIRT 2019	136	Divers
MIRT 2018	140	2020
MIRT 2013	172	Divers
verschil t.o.v. huidig budget in mln. €	31	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	10	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln.	Percentage***
2020	78	56%
2019	64	49%
2018	63	46%
2017	60	43%
2016	49	36%

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2020 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2020 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2022** ○ Ten behoeve van een uitkering aan Noord-Nederland is € 5 mln. overgeboekt naar de beleidsbegroting HXII.
- 2020** ○ Voor de reactivering van het spoor tussen Veendam en Stadskanaal is het budget verhoogd met € 5 mln. vanuit de investeringsruimte (aanvullende post middelen Rutte III). Het opdrachtgeverschap van het project partiële spoorverdubbeling Groningen-Leeuwarden is overgenomen door de regio. Een deel van de voor de aanleg beschikbare gelden waren geraamd op IF 13.03.01. Voor de transparantie zijn de resterende aanleggeldten ten bedrage van € 23,7 mln. toegevoegd aan dit programma.
- 2019** ○ Delen van het taakstellende budget zijn in het Provinciefonds, het Gemeentefonds en het Btw-compensatiefonds gestort.
- 2018** ○ Delen van het taakstellende budget zijn in het Provinciefonds, het Gemeentefonds en het Btw-compensatiefonds gestort.

Regiospecifiek Pakket (RSP) Zuiderzeelijn

Opgave

De doelen van het project Zuiderzeelijn (ZZL) waren onder meer het verbeteren van de bereikbaarheid van het noorden en de noordvleugel van de Randstad en het versterken van de regionaal-economische structuur van Noord-Nederland. Nut en noodzaak zijn onderzocht in een Structuurvisie en Aanvulling op de Structuurvisie ZZL. Op 16 november 2007 heeft het kabinet besloten dat een snelle verbinding onvoldoende structuurversterkend rendement oplevert en niet verantwoord is om te exploiteren.

Oplossing

Het kabinet heeft conform het Coalitieakkoord 2007 gekozen voor een alternatief samenhangend pakket, dat voor een groot deel bestaat uit infrastructurele maatregelen. Dit Regiospecifiek Pakket (RSP) is bedoeld voor Noord-Nederland en de Noordoostpolder. Het RSP bestaat uit de volgende drie onderdelen: het Ruimtelijk Economische Programma (REP), concrete bereikbaarheidsprojecten en het Regionaal Mobiliteitsfonds (RMf). Opzet, invulling en uitvoering van het RSP zijn vastgelegd in een convenant met Noord-Nederland en Flevoland (juni 2008). Conform de motie-Cramer/Roefs (TK 27658, nr. 40) ligt de regie voor het RSP zo veel mogelijk bij de regio.

De lijst met concrete projecten is limitatief en bestaat uit diverse projecten verdeeld over de verschillende modaliteiten. Conform de motie-Koopmans (TK 27658, nr. 41) is aanvullend geld beschikbaar gesteld voor maatregelen op het noordelijke kernnetspoor.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Verbeteren van de deur-tot-deur reistijd, bijdragen aan de economische en ruimtelijke ontwikkeling van Noord-Nederland.

Planning

Het RSP wordt uitgevoerd in de periode tot 2020. Er is met Noord-Nederland een uitvoeringsplan opgesteld, waarin per project een planning wordt opgenomen.



Politiek/bestuurlijk

Het kabinet heeft het besluit voor RSP genomen in november 2007. Het concept-convenant dateert van maart 2008. De Tweede Kamer heeft het besluit en het convenant onderschreven in het Algemeen Overleg in april 2008. Het convenant is ondertekend in juni 2008.

Uitvoering

De verantwoordelijkheid voor de uitvoering van de onderliggende projecten ligt bij de decentrale overheden. Meer informatie over de onderliggende projecten is te vinden in de Voortgangsrapportage RSP. Deze vormt jaarlijks een bijlage bij de uitkomsten van het bestuurlijk overleg MIRT.



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2017** ○ Delen van het taakstellende budget zijn in het Provinciefonds, het Gemeentefonds en het Btw-compensatiefonds gestort. € 37,4 mln. is overgeboekt naar IF 13.03.01 in verband met een aanvullende planstudieopdracht en het afgeven van de aanlegbeschikking voor het project Groningen-Leeuwarden partiële spooruitbreiding. Dit project wordt vanaf het MIRT 2017 op een separaat projectblad beschreven (Groningen-Leeuwarden: partiële spooruitbreiding).

Regiospecifiek Pakket (RSP) Zuiderzeelijn

(vervolg)

Financiën

Rijksbijdrage: € 661 mln. (na overboeking naar andere begrotingen en exclusief € 142 mln. voor de Sporendriehoek, zie het betreffende projectblad) (Artikel IF 14.03).

Regionale bijdrage: € 670 mln. (prijsspeil 2007).

Conform afspraken met de regio wordt een deel van de beschikbare middelen vanuit het RSP uitgekeerd via het Provinciefonds, het Gemeentefonds en het Btw-compensatiefonds.

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln.	Gereed
MIRT 2022	661	Divers
MIRT 2021	665	Divers
MIRT 2020	662	Divers
MIRT 2019	663	Divers
MIRT 2018	706	Divers
MIRT 2013	1.249	Divers
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	558	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	34	

* Gegevens over vijf jaar + aanvangsjaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.



Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

- 2022** Er is gestart met de technische voorbereidingen voor de werkzaamheden. Bij het realiseren van het project wordt gestart met het vervangen van de bruggen en verdiepen en verbreden van de vaargeulen. Na duidelijkheid over de marktbijdrage wordt gestart met de verruiming van de sluis.
- 2021** Op 24 juni 2020 hebben de provincie Fryslân en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een bestuursovereenkomst ondertekend waardoor de aanleg van het project kan worden gestart.
- 2020** Dit project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Sluiscomplex Kornwerderzand

Opgave

Scheepswerven in plaatsen zoals Makkum, Lemmer, Vollenhove, Zwartsluis en Meppel worden beperkt in de groei door de kleine afmetingen van het sluiscomplex Kornwerderzand in de Afsluitdijk. Verdere ontwikkeling van de havens Flevokust, Urk en Port of Zwolle zijn eveneens afhankelijk van bereikbaarheid voor zeevaart en het daarvoor verruimen van de vaarmogelijkheden.

Oplossing

Verruiming sluis, bruggen Kornwerderzand en vaargeulen naar de havens voor scheepsklasse R/S 2 (diepgang 4,5 meter) en de scheepswerven (diepgang 5,0 meter).

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Een verruimde sluis draagt bij aan een vlotte, efficiënte en veilige scheepvaartafwikkeling en de economische ontwikkeling van de betreffende regio's. De regio zal verantwoordelijk worden voor de aanbesteding en uitvoering van het project. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat stelt de rijksbijdrage voor de aanleg beschikbaar aan de regio en zal toetsen of aan de nationale vereisten (zoals verkeersveiligheid, eisen voor bediening en besturing, waterveiligheid, kwaliteitseisen van IenW et cetera) wordt voldaan.

Planning

- 2020: Start aanleg van het project
- 2025-2028: Openstelling. Er is sprake van een gefaseerde uitvoering van het project. Er wordt gestart met het vervangen van de bruggen en verdiepen en verbreden van de vaargeulen. De bruggen worden uiterlijk in 2025 opengesteld. Na de uitwerking van de marktbijdrageregeling (naar verwachting gereed in 2021) wordt gestart met de verruiming van de sluis. Deze sluis, alsmede de geulen, zullen in 2028 of zoveel eerder als haalbaar opengesteld worden.



Politiek/bestuurlijk

De totale projectkosten, voor zowel de verbreding van de sluis, bruggen en vaargeulen als voor extra onderhoud, zijn geraamd op € 200 mln. Met de regio is overeenstemming over de financiering, risico's en uitvoering van het project. Dit is vastgelegd in de bestuursovereenkomst 'Verruiming sluiscomplex Kornwerderzand'. De Kamer is geïnformeerd met de brief van 24 juni 2020. De provincie Fryslân is verantwoordelijk voor de aanbesteding en uitvoering van het project. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat stelt de rijksbijdrage voor de aanleg beschikbaar aan de provincie en zal toetsen of aan de nationale vereisten (zoals verkeersveiligheid, eisen voor bediening en besturing, waterveiligheid, kwaliteitseisen van IenW et cetera) wordt voldaan.



Sluiscomplex Kornwerderzand

(vervolg)

Afgesproken is dat de risico's voor het project bij de provincie liggen. Dit is conform de motie Hoogland c.s., waarin aangegeven wordt dat het Rijk niet garant mag staan voor de onzekerheden en risico's. Hoe om te gaan met de risico's van de niet-gesprongen explosieven besluiten Rijk en regio in overleg, wanneer daar aanleiding toe is.

Financiën

De rijksbijdrage aan het totale project is € 113 mln. Deze rijksbijdrage is als volgt opgebouwd; € 97 mln. (artikel IF 15.03.02) reservering (motie Hoogland c.s. € 30 mln., bijdrage voorjaarsnota € 40 mln. en € 15 mln. om het financiële beeld sluitend te maken). De overige € 16 mln. (artikel IF 12.02.04) heeft een overlap met eerder geprogrammeerde budgetten voor vervanging van het brugdek en de verdieping van de vaargeul (Artikel IF 15.03.02 en IF 12.02.04).

Projectbudget

Begrotingsjaar *	Budget in mln.	Openstelling
MIRT 2022	113	2025-2028
MIRT 2021	111	2025-2028
MIRT 2020	111	n.t.b.
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln. €	2	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln. €	4	

Gerealiseerd budget

Jaar**	Budget in mln.	Percentage***
2019	0	0

* Gegevens over vijf jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2020 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2020 was gerealiseerd.

*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.



Financiën

- › Financiële uitwerking
- › Voortgangsrapportage Tracéwetplichtige projecten

Voor uitgaven in het ruimtelijk domein zijn diverse dekkingsbronnen. Al deze bronnen worden hierna toegelicht.

Dekkingsbronnen

Er zijn reguliere algemene begrotingsmiddelen, die gevoed worden door de belastingontvangsten. Daarnaast zijn er middelen beschikbaar uit bijdragen van derden en de Europese Fondsen. Ook kunnen maatregelen worden genomen waarbij (extra) middelen worden gegeneerd. De diverse middelen worden op basis van politieke keuzes verdeeld over de diverse begrotingen.

Reguliere begrotingsmiddelen

Het grootste deel van de middelen voor de uitvoering van het MIRT komt uit algemene middelen. Het Infrastructuurfonds en het Deltafonds worden gevoed vanuit Hoofdstuk XII van de Rijksbegroting. Meer informatie kunt u terugvinden op www.rijksbegroting.nl

Bijdragen van derden

Mede- en cofinanciering

De grootste bijdragen van derden betreffen de bijdragen van decentrale overheden aan ruimtelijke projecten. Het is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van overheden om te zorgen voor een goede ruimtelijke inpassing van MIRT-projecten. Bij hoofdinfrastructuur die het Rijk volledig bekostigt, betaalt het Rijk normaal gesproken alleen de kosten van inpassingen die rechtstreeks voortvloeien uit de wettelijke eisen. Bekostiging door het Rijk voor additionele inpassingmaatregelen kan aan de orde zijn als een dergelijke aanvullende investering maatschappelijk rendabel is. Ook moet er voldaan worden aan de beslismomenten zoals opgenomen in de spelregels van het MIRT. Op de projectbladen is bij de relevante projecten aangegeven wat de bijdrage van decentrale overheden (en/of bedrijven) is of wordt.

Europese fondsen

Nederland doet in de periode 2014-2020 een beroep op de Connecting Europe Facility (CEF) van de Europese Unie (EU) met daarin middelen voor de cofinanciering van de aanleg van het Trans-European Transport Network (TEN-T). Dit programma heeft als doel tot een hoogwaardig, multimodaal en geïntegreerd vervoersnetwerk binnen de EU te komen, met het oog op de doelstellingen op het gebied van de Interne Markt, concurrentiekracht en duurzaamheid die volgen uit de EU 2020 Strategie. Als transportland heeft Nederland belang bij het TEN-T en CEF-beleid van de Europese Commissie. De Nederlandse transportsector maakt gebruik van het Europese transportnetwerk waar CEF-middelen voor worden ingezet. In de TEN-T-verordening worden bovendien technische eisen gesteld aan het netwerk en aan de gesubsidieerde projecten. Het netwerk wordt daardoor inter-operabel, veilig en duurzaam ontwikkeld.

Tol

Om de aanleg van de projecten Blankenburgverbinding en ViA15 mogelijk te maken is tolheffing noodzakelijk. Om de tolheffing juridisch mogelijk te maken, is de Wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15 opgesteld en op 15 maart 2016 in werking getreden. De tolopbrengsten worden gerealiseerd na openstelling van de betreffende wegen. Voor de Blankenburgverbinding en de ViA15 is het uitgangspunt dat de projecten worden gerealiseerd door middel van publiek-private samenwerking (PPS). Dit betekent dat deze wegen als DBFM-contracten (Design, Build, Finance and Maintain) worden aanbesteed.

Inzet van de middelen

De beschikbare middelen worden ingezet voor rijksprojecten (aanleg, 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 de hierna volgende tabel een overzicht opgenomen van de relevante begrotingsreeksen van het ministerie van IenW. De cijfers zijn gebaseerd op de begroting van 2022.

Artikel	2021	2022	2023	2024	2025	2026
IenW (XII)						
13.04 Meerjarenprogramma Bodem	44.181	96.681	115.245	120.445	120.072	112.645
20.01 Uitvoering Geluidsanering	16.258	22.757	24.911	25.574	32.595	32.730
25.01 Bijdrage BDU	967.129	954.172	954.174	954.173	954.276	954.276
totaal	1.027.568	1.073.610	1.094.330	1.100.192	1.106.943	1.099.651
IenW (A)						
11.01 Verkenningen	4.109	3.871	3.868	3.867	3.866	3.864
11.02 Korte termijn mobiliteitsmaatregelen	713.293	823.681	868.907	892.002	902.386	850.825
11.03 Reserveringen	579.557	883.367	783.294	1.288.246	1.391.179	1.196.371
11.04 Generieke investeringsruimte	620.196	476.835	457.786	708.646	586.776	596.771
11.05 Investeringsruimte toebedeeld modaliteit	678.149	691.595	647.934	641.924	616.891	622.043
12.01 Verkeersmanagement	1.510.448	1.497.541	1.507.430	1.714.909	1.357.711	1.275.840
12.02 Beheer onderhoud en vervanging	233.680	262.627	395.284	406.630	411.742	322.857
12.03 Aanleg	188.342	164.871	166.824	168.419	171.467	171.639
12.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS	9.990	6.647.000				
12.06 Netwerkgebonden kosten HWN	73.296	84.082	42.531	33.232	34.351	40.962
13.02 Beheer onderhoud en vervanging						
13.03 Aanleg	30.516	1	47.476			
13.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS	11.010	10.501	9.993	9.332	9.129	8.976
13.07 Rente en aflossing	409.792	380.629	342.691	363.130	394.368	400.723
14.01 grote regionale/lokale projecten	214.655	296.156	331.684	249.356	207.832	197.106
14.02 Regionale Mob. Fondsen	57.319	267.985	98.029	63.555	53.707	53.830
14.03 RSP-ZZL: Pakket Bereikbaarheid	355.012	360.261	363.331	361.044	360.250	350.682
15.01 Verkeersmanagement	4.420	3.116				
15.02 Beheer onderhoud en vervanging	10.749	460	663	663	663	663
15.03 Aanleg	78.855	49.033	147.758	134.596	148.059	280.237
15.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS	85.732	25.576	172.575	281.065	174.189	89.682
15.06 Netwerkgebonden kosten HVWN	202.882	140.578	227.628	263.745	352.359	413.137

Artikel	2021	2022	2023	2024	2025	2026
17.03 Hogesnelheidstrein-Zuid	5.644					
17.06 Project Mainportontwikkeling Rotterdam						
17.07 ERMTS	11.212	1.695		29.989	76.574	183.576
17.08 ZuidasDok			10.394			
17.10 Programma Hoogfrequent Spoorvervoer	148.006	232.979	88.248	79.914	5.000	5.000
18.06 Externe veiligheid	4.964					
20.01 Verkenningen	3.907					
20.02 Korte termijn mobiliteitsmaatregelen	0					
20.03 Reserveringen	115.413					
20.04 Generieke investeringsruimte	0					
20.05 Investeringsruimte toebedeeld modaliteit	0					
totaal	7.423.698	14.497.305	7.526.084	6.809.859	7.146.423	7.111.228
<i>lenW (I)</i>						
1.01 Grote projecten waterveiligheid	136.449	109.499	90.301	2.095	785	73.126
1.02 Overige aanlegproj. Waterveiligheid	475.150	448.187	600.070	610.129	354.501	434.388
1.03 Studiekosten waterveiligheid	18.640	10.691	12.577	11.127	10.196	8.689
2.01 Aanleg waterkwantiteit						
2.02 Overige invest. Zoetwatervoorziening	46.640	58.321	63.657	41.898	41.898	21.993
2.03 Studiekosten Zoetwatervoorziening	4.673	4.668	5.150	4.789	3.637	2.200
3.01 Watermanagement	7.634	7.634	7.634	7.660	7.660	7.660
3.02 Beheer en Onderhoud	193.848	224.703	250.444	180.401	238.286	149.209
4.01 Experimenteerprojecten						
4.02 Geïntegreerde contractvormen/PPS	91.169	21.842	215.594	89.327	89.517	58.841
5.01 Apparaat	266.575	249.947	241.017	246.533	252.198	247.099
5.02 Overige uitgaven	81.963	70.641	68.696	69.013	69.339	69.462
5.03 Investeringsruimte	3.489	3.500	21.016	7.425	27.425	18.585
5.04 Reserveringen	0	15.317	19.170	94.988	131.395	136.425
7.01 Investeringsruimte waterkwaliteit	46.587	73.258	84.215	67.441	78.834	88.308
7.02 Overige Invest.waterkwaliteit	13.156	21.767	26.288	40.760	41.374	55.967
7.03 Studiekosten waterkwaliteit	19.273	8.450	6.100	11.000	9.513	2.000
totaal	1.405.246	1.328.425	1.711.929	1.484.586	1.356.558	1.373.952

Doeluitkeringen

Dit MIRT Overzicht gaat niet in op projecten die door decentrale overheden worden gefinancierd uit (doel)uitkeringen. De decentrale overheden zijn zelf verantwoordelijk voor de uitvoering en programmering van deze projecten.

Brede doeluitkering verkeer en vervoer (BDU)

Met ingang van 2016 maken de voor de provincies bestemde middelen uit de brede doeluitkering (BDU) Verkeer en vervoer deel uit van het provinciefonds. Dit is reeds voorzien bij de op 1 januari 2015 in werking getreden Wet afschaffing plusregio's. De BDU-middelen van de voormalige plusregio's zijn ook naar het provinciefonds overgeheveld en toegekend aan de betreffende provincies, met uitzondering van de middelen voor de regio's Amsterdam, Haaglanden en Rotterdam. Deze financiële middelen voor verkeer en vervoer worden via een aangepaste Wet BDU toegekend aan twee door de betrokken overheden in het leven geroepen openbare lichamen, die optreden als vervoersautoriteit in Noord- en Zuidwest Nederland van de Randstad.

Overige Financiële Onderwerpen

Wet Houdbare Overheidsfinanciën

Op 15 december 2013 is de Wet houdbare overheidsfinanciën (Wet HOF) van kracht geworden. De Wet HOF verankert de Europese begrotingsafspraken omtrent het feitelijke EMU-saldo, de EMU-schuld en het structurele EMU-saldo in de Nederlandse wetgeving. Deze wet benadrukt de gezamenlijke verantwoordelijkheid van de Rijksoverheid en de decentrale overheden met betrekking tot de beheersing van het EMU-saldo. Het doel van de Wet HOF is om in een procedure te voorzien die zorg draagt voor een gelijkwaardige inspanning van decentrale overheden bij het nakomen van de Europese begrotingsafspraken.

Wet Verplicht Schatkistbankieren

Gelijktijdig met de Wet HOF is de Wijzigingswet Wet financiering decentrale overheden (verplicht schatkistbankieren) van kracht geworden. Deze wet verplicht alle decentrale overheden om hun overtollige (liquide) middelen en beleggingen aan te houden in de schatkist. Het woord 'overtollig' verwijst hier naar alle middelen die een decentrale overheid niet onmiddellijk nodig heeft voor de uitvoering van de publieke taak. De middelen die een decentrale overheid in de schatkist aanhoudt, blijven beschikbaar voor de uitoefening van hun publieke taak.

Wet op het BTW-compensatiefonds

Conform de Wet op het Btw-compensatiefonds (BCF) kunnen decentrale overheden betaalde btw terugvragen bij het BCF. De Btw-betaling moet daarvoor wel aan een aantal voorwaarden voldoen. Zo moet de btw betaald zijn over een niet-ondernemerstaak en er mag geen sprake zijn van verstrekking aan een individuele derde. Conform afspraken in het financieel akkoord uit 2013 tussen het Rijk en decentrale overheden (TK, 33400 B, nr. 7) is het BCF vanaf 2015 geplafonneerd. Dit komt in de plaats van het eerdere voornemen van het kabinet om het BCF per 2015 af te schaffen. Het plafond wordt gekoppeld aan de accrespercentages zoals deze volgen uit de normeringssystematiek voor het gemeente- en provinciefonds. Het plafond wordt aangepast voor taakmutaties (zoals decentralisaties) die gepaard gaan met onttrekkingen of toevoegingen aan het BCF. Als het plafond overschreden wordt, komt het verschil ten laste van het gemeente- en provinciefonds. Bij een aanleg lager dan het plafond komt het verschil ten gunste aan het gemeente- en provinciefonds. De toevoeging of uitname wordt over het gemeenten provinciefonds verdeeld conform de aandelen van de gezamenlijke gemeenten en gezamenlijke provincies in het BCF in het gerealiseerde jaar.

Voortgangsrapportage Tracéwetplichtige projecten 1^e helft 2021

(periode 1 januari – 1 juli 2021)

Deze rapportage bevat de voortgang van de projecten die onder de Tracéwet worden uitgevoerd tot en met het moment dat het Tracébesluit is vastgesteld en onherroepelijk is geworden. De wet stelt dat twee keer per jaar de voortgang van projecten wordt gemeld (Staatsblad 2011, 595).

Deze rapportage geeft voor de projecten eveneens inzicht in de mijlpalen voor aanleg.

Deze rapportage beslaat de periode van 1 januari tot 1 juli 2021 met als referentie de voorgaande voortgangsrapportage die als bijlage 2021D14300 is opgenomen bij de kamerbrief van 19 april 2021 (Kamerstuk 35 507 A Nr.56). Dat overzicht rapporteerde over de projecten in de periode van 1 juli tot en met 31 december 2020. Een nadere toelichting op de projecten staat in de afzonderlijke projectbeschrijvingen van het MIRT Overzicht 2022.

Ontwikkelingen

Rapportage Rijkswegennet

Over de ontwikkelingen in het hoofdwegennet informeert de minister van Infrastructuur en Waterstaat de Tweede Kamer iedere vier maanden via de Rapportage Rijkswegennet. Deze rapportage gaat in op de ontwikkeling en aanpak van de doorstroming en van de verkeers-hinder door werkzaamheden in Nederland en op de realisatie van de projecten. De jongste rapportage geeft het overzicht van de laatste vier maanden van 2020 (Kamerstuk 2021D10472, bij brief van 18 maart 2021).

Invloed van stikstof

De Kamer is in de MIRT-brief van 9 juni 2021 (Kamerstuk 35570-A-62) erover geïnformeerd dat de stikstofproblematiek voor vertraging op onderdelen van het MIRT-programma kan zorgen. Er is sinds 2019, onder andere door middel van het stikstofregistratiesysteem (SSRS), ingezet op mogelijkheden om de ruimtelijke ontwikkeling op gang te houden, opdat Nederland veilig en bereikbaar blijft.

Het SSRS is momenteel alleen te gebruiken voor woningbouw en voor zeven MIRT-projecten. Daarom wordt per project gezocht naar aanvullende maatregelen in de vorm van mitigatie of compensatie. Voorts zal het Besluit stikstofreductie en natuurverbetering per 1 juli 2021 de bouw-/aanlegfase van bouwactiviteiten vrijstellen van de Natura 2000- vergunningplicht. Dit levert weliswaar een belangrijke bijdrage aan het op peil houden van de werkgelegenheid in de bouw- en infrasector, maar biedt geen oplossing voor projecten die in de gebruiksfase tot stikstofdepositie leiden.

Op 20 januari 2021 heeft de Raad van State in de procedure over het Tracébesluit voor de ViA15 vragen gesteld over de rekenmethode voor stikstofberekeningen, omdat de stikstofuitstoot van wegverkeer op meer dan 5 km afstand van de weg niet wordt meegenomen bij de doorrekening van projecten. Die rekenmethode wordt gebruikt bij alle projecten waar wegverkeer onderdeel van uitmaakt (dus bijvoorbeeld ook bij woningbouw, bedrijventerreinen en landbouw). Onder coördinatie van het ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit wordt onderzoek gedaan naar maximale rekenafstanden voor verschillende emissiebronnen in alle sectoren. Totdat de resultaten van het onderzoek beschikbaar zijn, zullen er geen tracébesluiten vastgesteld worden waar de maximale rekenafstand van 5 km een rol speelt in de berekende depositiebijdrage. Van de projecten die op de nadere onderbouwing wachten, zal de planning in de tijd uitlopen. Het gaat naast de ViA15 om: A28/A1 Knooppunt Hoevelaken, A4 Haaglanden-N14, A67/A73 Knooppunt Zaarderheiken, A6 Almere Oostvaarders-Lelystad, N35 Nijverdal-Wierden en N50 Kampen-Kampen Zuid. Op het moment dat de resultaten van het onderzoek beschikbaar zijn, kan in beeld worden gebracht wat de gevolgen zijn voor de planning van deze en eventueel andere projecten. Vanzelfsprekend zal uw Kamer via de gebruikelijke lijnen over (eventuele) aanpassing van planningen worden geïnformeerd.

Resultaten van de afgelopen periode

In de periode van 1 januari tot en met 1 juli 2021 is voor een aantal projecten een mijlpaal bereikt. Het gaat om de volgende mijlpalen:

Statuswijziging

- A1/A30 Barneveld: voor dit project is het voorkeursalternatief bepaald. Het project is overgegaan naar de planning en studiesfase.
- A15 Suurhoffbrug: voor dit project is de MIRT-verkenning afgerond. Het project gaat verder binnen het programma Vervanging en Renovatie. In 2021 zal een start worden gemaakt met de planning en studiesfase.
- A2 Deil - Den Bosch – Vught: voor dit project is op 7 juni 2021 de ontwerp-structuurvisie naar de Tweede Kamer gestuurd (Kamerstuk 35861 nr. 1). De voorkeursbeslissing voor dit project wordt verwacht in het najaar van 2021.

Er zijn *Ontwerp-Tracébesluiten* vastgesteld voor de spoorwegprojecten:

- Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) Alkmaar – Amsterdam
- PHS Nijmegen
- En voor het Tracébesluit (PHS) Viersporigheid Rijswijk-Delft Zuid is er een ontwerpbesluit tot wijziging vastgesteld.

En is een *Tracébesluit* vastgesteld voor het spoorwegproject:

- PHS Amsterdam Centraal

De Tracébesluiten zijn *onherroepelijk* geworden van de spoorwegprojecten

- PHS Geldermalsen en vrijleggen Merwedelingelijn
- Extra Sneltrain Groningen Leeuwarden (ESGL)

En ook is in deze periode het Tracébesluit *onherroepelijk* geworden van het hoofdwegenproject:

- A2 Het Vonderen – Kerensheide

Aangepaste planning

Zoals eerder toegelicht zijn de projecten ViA15, A28/A1 Knooppunt Hoevelaken, A4 Haaglanden-N14, A67/A73 Knooppunt Zaarderheiken, A6 Almere Oostvaarders-Lelystad, N35 Nijverdal-Wierden en N50 Kampen-Kampen Zuid in afwachting van het onderzoek naar de maximale rekenafstanden (onder coördinatie van het ministerie van Landbouw Natuur en Voedselkwaliteit). Op het moment dat de resultaten van het onderzoek beschikbaar zijn, kan in beeld worden gebracht wat de gevolgen zijn voor de planning van deze en eventueel andere projecten. Vooralsnog zijn de mijlpalen van deze projecten daarom nog nader te bepalen.

- A2 Deil - Den Bosch – Vught: op 7 juni 2021 is de ontwerp-structuurvisie naar uw Kamer gestuurd (Kamerstuk 35861 nr. 1). De mijlpalen voor OTB en TB zijn hierbij geactualiseerd en bijgesteld. De voorkeursbeslissing voor dit project wordt verwacht in het najaar van 2021.
- MIRT-verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam (onderdeel Programma MoVe): Door toegenomen onderzoekslast is de planning aangepast, waardoor de voorkeursbeslissing in het derde kwartaal van 2022 vastgesteld wordt.
- A15 Papendrecht-Gorinchem: Er is meer tijd nodig voor de verkenningfase van dit project door extra onderzoeken vanwege de complexiteit van het projectgebied en additionele oplossingsvarianten. De voorkeursbeslissing wordt daardoor in 2022 verwacht.
- A20 Nieuwerkerk aan den IJssel – Gouda: In de MIRT-brief (Kamerstuk 35570-A-62) is gemeld dat de planning en studies onlangs succesvol is aanbesteed, nadat de eerste aanbesteding niet was geslaagd. Als gevolg van de hernieuwde aanbestedingsprocedure is de planning substantieel verschoven. Het OTB is nu voorzien in 2023 en het TB in 2024.

Toelichting op de tabellen met projecten

Deze rapportage heeft als peildatum 1 juli 2021.

In de tabellen zijn de projecten met de nieuwe planning voor de mijlpalen aangegeven. De voortgang ten opzichte van de vorige peildatum 1 januari 2021 is hierin zichtbaar gemaakt.

De rapportage kent een aparte tabel voor de verkenningen. Daarvan zijn er 7: 2 in Noordwest-Nederland (was in de vorige rapportage 1), 2 in Zuid-Nederland (was 2), 2 in Zuidwest-Nederland (was 3) en 1 in Oost-Nederland (was 2).

In totaal zijn er 19 projecten in de planning en studiesfase. Dit waren er in de vorige rapportage 21. 15 zijn hoofdwegenprojecten en 4 zijn spoorwegprojecten. Er zijn geen vaarwegprojecten in deze fase.

De planning en studies kennen de volgende landsdelige spreiding: Noordwest-Nederland (6, was 6), Zuidwest-Nederland (3, was 3), Zuid-Nederland (4, was 6), Oost-Nederland (5, was 4) en Noord-Nederland (1, was 2).

Is eenmaal een Tracébesluit onherroepelijk, dan wordt het project in de volgende rapportage niet meer opgenomen in het overzicht en gaat het project doorgaans over naar de aanlegfase.

Voortgangsrapportage Tracéwetplichtige projecten (peildatum 31 december 2020) in tabellen

Toelichting gebruikte afkortingen:

SB: Startbeslissing
VK: Voorkeursbeslissing
(O)TB: (Ontwerp) Tracébesluit
R: Realisatie

PHS: Programma Hoogfrequent Spoor
Asw: autosnelweg
Aw: autoweg
N.t.b.: nader te bepalen

Verkenningen

Projectnaam	Laatste mijlpaal	Geplande mijlpalen	Procedure
Programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB): A9 Rottepolderplein	SB Q4 2018	VK 2021 OTB 2022 TB 2023	Tracéwet zonder structuurvisie
Programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB): A27 Almere Haven – Eemnes		SB Q4 2021	
A15 Papendrecht - Gorinchem	SB Q2 2018	VK Q4 2022 OTB 2024 TB 2025	Tracéwet met structuurvisie
MIRT-verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam (onderdeel Programma MoVe)	SB Q4 2019	VK Q3 2022	Tracéwet zonder structuurvisie, waarbij per maatregel wordt onderzocht welke procedure van toepassing is (wet op de ruimtelijke ordening).
A50 Ewijk - Bankhoef - Paalgraven	SB Q4 2020	VK 2022	Tracéwet zonder structuurvisie
SmartwayZ.NL: A58 Breda - Tilburg	SB Q2 2018	VK Q4 2021 OTB 2024 TB 2024	Tracéwet met structuurvisie
A2 Deil - 's Hertogenbosch - Vught	SB Q2 2018	VK Q4 2021 OTB 2023 TB 2025	Tracéwet met structuurvisie

Planning en studies

In onderstaande is per landsdeel per project in kolommen aangegeven:

- de naam van het project,
- de laatst bereikte mijlpaal,
- mijlpalen volgens de planning van de Voortgangsrapportage over de Tracéwetplichtige projecten 1e helft 2020,
- mijlpalen volgens de nieuwe planning,
- toelichting op bijstelling van de planning,
- maatregel en rijstrooklengte in km.

Noordwest-Nederland (Noord-Holland, Flevoland en Utrecht)

Projectnaam	Laatst bereikte mijlpaal	Mijlpalen volgens VGR 2 ^e helft 2020	Mijlpalen volgens nieuwe planning	Toelichting	Maatregel / Aantal km
<i>Hoofdwegen</i>					
A27/A12 Ring Utrecht	TB Q4 2020	R 2029	R 2029		Lunetten – Rijsweerd Asw 4-6 wordt asw 7-7 en Oudenrijn - Lunetten asw 2-3-3-2 wordt asw 3-3-3-3 63 km
A28/A1 Knooppunt Hoevelaken	OTB/MER Q3 2018	TB Q1 2021	N.t.b.	Opstellen van de planning is afhankelijk van de gevolgen van de uitspraak van de Raad van State over PAS.	Asw 2x2/deels met spits- en plusstrook wordt asw 2x4/deels 2x3 116 km
A6 Almere Buiten-Oost - Lelystad	SB Q4 2016	N.t.b.	N.t.b.	Opstellen van de planning is afhankelijk van de gevolgen van de uitspraak van de Raad van State over PAS.	Asw 2x2 wordt 2x3 15 km

Voortgangsrapportage Tracéwetplichtige projecten (peildatum 31 december 2020) in tabellen

Projectnaam	Laatst bereikte mijlpaal	Mijlpalen volgens VGR 2 ^e helft 2020	Mijlpalen volgens nieuwe planning	Toelichting	Maatregel / Aantal km
A7/A8 Amsterdam - Hoorn	VK Q4 2019	OTB Q3 2023 TB Q2 2025 R 2027	OTB Q3 2023 TB Q2 2025 R 2027		A7: Verbreding asw tussen Purmerend Noord en Purmerend Zuid en Purmerend Zuid en knp Zaandam met twee rijstroken, tussen Hoorn Noord en Avenhorn met spitsstrook; A8: Verbreding asw tussen knooppunt Zaandam en Coenplein met twee rijstroken; A10: ingebruikname extra rijstroken Coentunnel.
<i>Spoorwegen</i>					
Amsterdam CS	OTB Q1 2020 TB Q1 2021	TB Q1 2021 R 2021-N.t.b.	TB Q1 2021 R 2021-2029/2032	De planning is mede afhankelijk van de realisatie van het project derde perron Amsterdam Zuid. De oplevering 2029/2032 betreft de onderdelen die onafhankelijk van project derde perron zijn te realiseren.	Spoorvernieuwing aan beide zijden station Amsterdam Centraal: verlenging en verbreding van de perrons, aanleg van een nieuwe verbrede Oosttunnel en aanleg van een "vrije kruising" nabij de Dijksgracht.
Alkmaar - Amsterdam	VK Q2 2010 (PHS)	OTB 2021 TB 2022 R 2022 – 2028	OTB 2021 TB 2022 R 2022 – 2028		Maatregelen om de frequentieverhoging naar 6 intercity's op dit traject mogelijk te maken.

Voortgangsrapportage Tracéwetplichtige projecten (peildatum 31 december 2020) in tabellen

Zuidwest-Nederland (Zuid-Holland en Zeeland)

Projectnaam	Laatst bereikte mijlpaal	Mijlpalen volgens VGR 2 ^e helft 2020	Mijlpalen volgens nieuwe planning	Toelichting	Maatregel / Aantal km
<i>Hoofdwegen</i>					
A4 Burgerveen - N14	VKB Q2 2020	OTB 2022 TB 2023 R 2026	OTB 2022 TB 2023 R 2026		Verbreiding asw tussen knp. Burgerveen en de verdiepte ligging bij Leiden met 1 rijstrook per rijrichting. Vervanging Ringvaartaquaduct Haarlemmermeer in zuidelijke richting. Verbreiding asw tussen aansluiting Hoogmade en aansluiting N11 met 2 rijstroken per rijrichting. Verbreiding asw tussen aansluiting N11 en aansluiting N14 met 1 rijstrook per rijrichting. Circa 27 km
A4 Haaglanden - N14	OTB Q2 2020	TB Q1 2021 R 2023 – 2026/2028	N.t.b.	Opstellen van de planning is afhankelijk van de gevolgen van de uitspraak van de Raad van State over PAS, maar ook van de effecten van de update van het NRM naar versie 2021, waardoor rekening moet worden gehouden met hogere verkeersprognoses. Op dit moment is de planning daardoor nog niet te bepalen.	Het realiseren van een nieuwe parallelstructuur van 2x2 rijstroken tussen de N14 en de afslag Den Hoorn, verbreding van de A4 tussen Den Hoorn en de Ketheltunnel naar 2x3 rijstroken en verbeteren van de doorstroming op de kruisingen van de N14. 19 km (waarvan 5 km 2x2)
A20 Nieuwerkerk aan den IJssel - Gouda	VK Q1 2019	OTB Q4 2022 TB Q4 2023 R 2023 – 2026/2028	OTB Q2 2023 TB Q1 2024 R 2025 – 2028	Als gevolg van een hernieuwde aanbestedingsprocedure die nodig bleek, is de planning substantieel verschoven.	Verbreiding asw 2x2 naar 2x3 tussen A20 Nieuwerkerk a/d IJssel en knooppunt Gouwe.

Voortgangsrapportage Tracéwetplichtige projecten (peildatum 31 december 2020) in tabellen

Zuid-Nederland (Noord-Brabant en Limburg)

Projectnaam	Laatst bereikte mijlpaal	Mijlpalen volgens VGR 2 ^e helft 2020	Mijlpalen volgens nieuwe planning	Toelichting	Maatregel / Aantal km
<i>Hoofdwegen</i>					
SmartwayZ.NL: InnovA58 Sint Annabosch - Galder Eindhoven - Tilburg	Q4 2015 Bestuurlijk Voorkeursalternatief	Sint Annabosch - Galder: N.t.b. Eindhoven-Tilburg: OTB: Q1 2022 TB: Q1 2023	Sint Annabosch - Galder: N.t.b. Eindhoven-Tilburg: OTB: Q1 2022 TB: Q1 2023		Verbreiding asw van 2x2 naar 2x3 Respectievelijk 7 en 28 km
A67 Leenderheide - Geldrop	VK Q1 2020	OTB 2023 TB 2024	OTB 2023 TB 2024		Asw: toevoegen 3de rijstrook zuidelijke baan, toevoegen weefstrook noordelijke baan. Aanpassing knooppunt Geldrop. Pakket van Korte termijn en Smart Mobility maatregelen. 3 km
A67/A73 knooppunt Zaarderheiken	SB Q1 2017	TB Q2 2021 R 2022 - 2023	N.t.b.	Omdat de gevolgen van de PAS-uitspraak van de RvS nog niet duidelijk zijn, kan het TB nog niet worden vastgesteld.	Uitbreiding van de parallelbaan A73 met een extra rijbaan. Ruim 1 km
<i>Spoorwegen</i>					
Meteren - Boxtel	TB Q2 2020	R 2020-2028/29			Aanleg Meterenboog tussen de Betuweroute en de spoorlijn Utrecht - Den Bosch, verdiepte ligging spoor in Vught, extra spoor Den Bosch - Vught en maatregelen aan geluid, trillingen en overwegen (te Boxtel, Haaren en Vught).

Voortgangsrapportage Tracéwetplichtige projecten (peildatum 31 december 2020) in tabellen

Oost-Nederland (Gelderland en Overijssel)

Projectnaam	Laatst bereikte mijlpaal	Mijlpalen volgens VGR 2 ^e helft 2020	Mijlpalen volgens nieuwe planning	Toelichting	Maatregel / Aantal km
<i>Hoofdwegen</i>					
A12/A15 Ressen - Oudbroeken (ViA15)	TB Q1 2017	R 2020- 2023/2025	N.t.b.	Opstellen van de planning is afhankelijk van de gevolgen van de uitspraak van de Raad van State over PAS	Nieuwe A15 asw 2x2 rijstroken (12 km) én verbreding bestaande A15 asw van 2x1 naar 2x2 rijstroken (7 km) én verbreding bestaande A12 asw van 2x2 naar 2x3 rijstroken (12 km) 33 km
N35 Nijverdal - Wierden	TB Q4 2018	R 2021- 2023/25	N.t.b.	Opstellen van de planning is afhankelijk van de gevolgen van de uitspraak van de Raad van State over PAS	Aw 2x1 wordt aw 2x2 21 km
N50 Kampen- Kampen Zuid	SB Q4 2017	OTB Q1 2021 TB Q4 2021 R 2022 - 2024	N.t.b.	Het OTB is aangehouden in verband met de gevolgen van de uitspraak van de Raad van State over PAS.	Aw 2x1 wordt aw 2x2 3 km
A1/A30 Barneveld	VK Q1 2021		OTB 2023 TB 2024	In Q1 2021 is het Voorkeursalternatief vastgesteld.	Tracéwet zonder structuurvisie
<i>Spoorwegen</i>					
PHS Nijmegen	VK Q1 2018	OTB 2021 TB 2022 R 2022 - 2027			Uitbreiding van spoor- en transfercapaciteit van het station om het klaar te maken voor PHS.

Voortgangsrapportage Tracéwetplichtige projecten (peildatum 31 december 2020) in tabellen

Noord-Nederland (Drenthe, Friesland en Groningen)

Projectnaam	Laatst bereikte mijlpaal	Mijlpalen volgens VGR 2 ^e helft 2020	Mijlpalen volgens nieuwe planning	Toelichting	Maatregel / Aantal km
<i>Hoofdwegen</i>					
N33 Zuidbroek – Appingedam	OTB Q2 2020	TB Q4 2021 R 2023-26	TB Q4 2021 R 2023-26		Aw 2x1 wordt aw 2x2 20 km

