

# MIRT

# Projectenboek

## 2011

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Ministerie van Volkshuisvesting,  
Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

Ministerie van Economische Zaken

Ministerie van Landbouw,  
Natuur en Voedselkwaliteit

Ministerie voor Wonen, Wijken en Integratie



Voorwoord

# MIRT Projectenboek nieuwe stijl

Voor u ligt alweer het vierde MIRT Projectenboek, dat sinds 2007 jaarlijks op Prinsjesdag verschijnt. Het MIRT Projectenboek biedt een integraal overzicht van de ruimtelijke opgaven, programma's en projecten van nationaal belang. Integraal, omdat opgaven en projecten op de gebieden van ruimtelijke ordening, wonen, werken, water, mobiliteit, bedrijvigheid, natuur en landschap in dit projectenboek worden beschreven. Daarmee geeft het projectenboek in één document zowel een overzicht van de gebiedsgerichte doorvertaling van het rijksbeleid, als van alle rijksprojecten en -programma's van de ruimtelijke departementen VROM, VenW, EZ, LNV en WWI. Zoals verzocht door de Tweede Kamer wordt hiermee onverkort vastgehouden aan de gemaakte afspraken en gaan we voort op de ingeslagen weg.

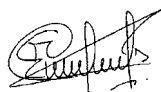
Als vanouds bestaat de kern van het projectenboek uit de beschrijvingen van de individuele projecten. Het MIRT Projectenboek 2011 is echter wel in een nieuw jasje gestoken. Het projectenboek nieuwe stijl geeft namelijk voor het eerst per gebied een beeld van de ontwikkelingen en opgaven. Hiermee sluit het nog beter aan op de gebiedsgerichte en integrale werkwijze van het MIRT. Daarmee is het MIRT Projectenboek 2011 een vernieuwd, maar herkenbaar en uniform naslagwerk, waarin zowel de gebiedsgerichte aanpak, als de individuele projecten tot hun recht komen.

Met het MIRT werken we samen met de regio's aan een economisch sterk, duurzaam, mooi en bereikbaar Nederland.

Mede namens de ministers van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, Economische Zaken en Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit en de minister voor Wonen, Wijken en Integratie,

De minister van Verkeer en Waterstaat

september 2010



ir. Camiel Eurlings

# Inhoud

Ontwikkeling MIRT	9
Totstandkoming MIRT	
MIRT als samenhangend investeringsprogramma	
Onderdelen MIRT	
Beleidsterreinen	
MIRT Projectenboek nieuwe stijl, leeswijzer	
Gerealiseerde projecten 2010	
1   Nationaal	19
2   Noordwest-Nederland	95
3   Utrecht	135
4   Zuidvleugel	153
5   Zuidwestelijke Delta	201
6   Brabant	223
7   Limburg	243
8   Oost-Nederland	267
9   Noord-Nederland	309
Financiële uitwerking	333
Financieringsbronnen	
Inzet van de middelen	
Doeluitkeringen	
Bijlagen	339
I Toelichting op de projectbladen	
II Financiële tabellen VenW	
III Voortgangsrapportage Spoedaanpak en Tracéwetprojecten	

# Projecten per gebied

## 1 | Nationaal

• 1 <sup>e</sup> Tranche Actieprogramma Wegen	42
• Actieplan 'Groeï op het spoor'	64
• AKI-plan en veiligheidsknelpunten	58
• Aslastenclusters I, II, III	73
• BB21	60
• Bovenbouwvernieuwing	65
• Budget Investerings Ruimtelijke Kwaliteit	26
• Ecologische Hoofdstructuur	82
• Geluidspilots spoorgoederenvervoer	74
• Goederenroute Rotterdam - Noord-Nederland	71
• Grensoverschrijdend Spoorvervoer	54
• Herstructurering bedrijventerreinen	81
• Hoogwaterbeschermingsprogramma	30
• Impuls Dynamisch Verkeersmanagement Vaarwegen	77
• Innovatie Delta technologie	31
• Innovatieprogramma KRW	34
• Intensivering Spoor in Steden, fase 1 en 2	61
• Kleine stations	62
• Meerjarenprogramma Geluidsanering	50
• Meerjarenprogramma Ontsnippering	52
• Nadere uitwerking rivierengebied	32
• Nationale Landschappen	84
• Natte bruggen	79
• Nieuwe Hollandse Waterlinie	87
• Optimalisering Goederencorridor Rotterdam-Genua	72
• PAGE risicoreductie	75
• Programma Hoogfrequent Spoorvervoer	56
• Project Reistijdverbetering	66
• Punctualiteits-/capaciteitsknelpunten tweede fase Herstelplan Spoor	68
• Quick Wins Binnenhavens	78
• Randstad Sleutelprojecten na 2020	24
• Recreatie, groen en toegankelijkheid	88
• Regeling Specifieke eenmalige uitkering baggerwerkzaamheden bebouwd gebied	35
• Ruimte voor de Rivier	28
• Spoorzones	25
• Stimuleringsregeling duurzame ontwikkeling glastuinbouw	90
• Subsidierregeling Openbare Inland Terminal	80
• Synergieprogramma KRW	36
• Tijdelijke regeling bestrijding regionale wateroverlast	38
• Verbeterprogramma Waterkwaliteit Rijkswateren	40
• Vermindering passages stoptonend sein	70
• Westelijke Veenweiden, fase 1 en fase 2	92
• ZSM 1 & ZSM 2	45

## 2 | Noordwest-Nederland

• A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere	109
• Ag Alkmaar-Uitgeest	110
• Ag Omlegging Badhoevedorp	111
• A10 Tweede Coentunnel/A5 Westrandweg/N200 Halfweg	112
• Almere Weerwaterzone	103
• Amsterdam CS, Cuypershal	116
• Amsterdam CS, fietsenstalling	117
• Amsterdam Zuidas	114
• Amsterdam-Rijnkanaal (verwijderen keersluis Zeeburg)	122
• Amsterdam-Rijnkanaal/Lek	151
• Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Amsterdam-Lemmer	123
• Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Amsterdam-Rijnkanaal	121
• De Zaan (Wilhelminasluis)	127
• Extra spuicapaciteit Afsluitdijk	106
• Greenport Aalsmeer (en omgeving)	133
• Hanzelijn	296
• Integrale Inrichting Veluwerandmeren	278
• Lichtenen Buitenhaven IJmuiden	124
• N9 Koedijk-De Stolpen	113
• N50 Ramspol-Ens	292
• N201	119
• Natte natuurprojecten IJsselmeergebied	107
• Natuurlijker Markermeer/IJmeer	108
• Noordelijke IJ-Oevers Amsterdam	104
• Noord-Zuidlijn (Noord-WTC)	120
• OV Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad	115
• Regionet, fase 1	118
• Schaalsprong Almere 2030	102
• Sterke regio's: Noordwest-Nederland	130
• Toekomst Afsluitdijk (voorheen: OIVA)	105
• Vaarweg IJsselmeer-Meppel	125
• Verbeteren vaargeul IJsselmeer (Amsterdam-Lemmer)	128
• Walradar Noordzeekanaal	129
• Westflank Haarlemmermeer	132
• Zeetoeegang IJmond	126

## 3 | Utrecht

• A2 Holendrecht-Oudenrijn	144
• A2 Oudenrijn-Everdingen	145
• A27 Utrecht-Lunetten-Hooidolder	231
• A27/A1 Utrecht Noord-knooppunt Eemnes-aansluiting Bunschoten	140
• A28 Utrecht-Amersfoort	141
• A28/A1 Knooppunt Hoevelaken	142
• Amsterdam-Rijnkanaal/Lek	151
• Bilthoven, spoorwegovergang Soestdijkseweg	146
• Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Amsterdam-Rijnkanaal	121
• Lekkanaal, verbreding kanaalzijde/uitbreiding ligplaatsen	150
• Lekkanaal/3e kolk Beatrixsluis	149
• Renovatie Stuwten in Nederrijn en Lek	279
• Ring Utrecht	143
• Traject Oost	294
• Utrecht Centraal (t.b.v. Nieuw Sleutelproject, VINEX)	147
• Vleuten-Geldermalsen (inclusief Randstadspoor, fase 1)	148

## 4 | Zuidvleugel

• A4 Burgerven-Leiden	175
• A4 Delft-Schiedam	170
• A12 Bypass Nootdorp	171
• A12 Zoetermeer-Zoetermeer centrum	172
• A12/A20 Parallelstructuur Gouweknoop	183
• A13/A16/A20 Rotterdam	173
• A15 Maasvlakte-Vaanplein	176
• As Leiden-Katwijk (Integrale Benadering Holland Rijnland)	161
• Bedrijventerreinen Nieuw Reijerwaard & De Westelijke Dordtse Oever	194
• Bijdrage Container Transferium Alblasserdam	193
• Capaciteit Julianasluis Gouda	191
• Capaciteitsuitbreiding overnachtingsplaatsen Merweddes	189
• Den Haag CS (t.b.v. Nieuw Sleutelproject)	177
• Den Haag CS, perronsporen 11 en 12	178
• Den Haag Internationale Stad (onderdelen Scheveningen Boulevard en World Forumgebied)	167
• Greenport Boskoop	196
• Greenport Duin- en Bollenstreek	197
• Greenport Zuid-Hollands Glasdistrict (Westland-Oostland)	198
• Haaglanden/Den Haag, Rotterdamsebaan	184
• Masterplan Haringvliet (conservering staal/elektronica bewegingswerken)	169
• Mooi en Vitaal Delfland	199
• N11 Leiden/Zoeterwoude-Alphen a/d Rijn	174
• Oude Rijnzone	164
• Pilot Zandmotor Delflandse kust	168
• Project Mainportontwikkeling Rotterdam	192
• Randstadrail, fase 1	186
• Rijn-Gouwelijn Oost	187
• Rijn-Gouwelijn West	185
• Rijswijk-Schiedam (inclusief spoorcorridor Delft)	179
• Rotterdam Centraal (t.b.v. Nieuw Sleutelproject)	180
• Rotterdam Vooruit	162
• Spooransluitingen Tweede Maasvlakte	182
• Stadshavens Rotterdam	165
• Sterke regio's: Zuidvleugel	195
• Verbreding Maasgeul	188
• Verkeerssituatie Splitsing Hollandsch Diep-Dordtsche Kil	190
• Verkenning Antwerpen Rotterdam	160
• Verkenning Haaglanden	163
• Zuidplaspolder	166

## 5 | Zuidwestelijke Delta

• Capaciteit Volkeraksluizen	217
• Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen in de Rijn/Scheldeverbinding	218
• Grensoverschrijdende verkenning Gent-Terneuzen	219
• Herstel steenbekledingen Oosterschelde en Westerschelde	208
• Kanaal Gent-Terneuzen (baggeren, oevers en sluizen)	220
• N57 Veersedam-Middelburg	214
• N61 Hoek-Schoondijke	213
• N62 Kanaalkruising Sluiskil	216
• Natuurcompensatieproject Perkpolder	211
• Rotterdam-België/Zeeland (renovatie o.a. Volkeraksluizen en baggeren)	221
• Sloelijn	215
• Verkenning Grevelingen	209
• Verruiming vaargeul Westerschelde	212
• Volkerak Zoommeer	210
• Waterdunen	206
• Zandhonger Oosterschelde	207

## 6 | Brabant

• 's-Hertogenbosch, Bossche Spoorzone	228
• A4 Dinteloord-Bergen op Zoom	230
• A27 Utrecht-Lunetten-Hoopolder	231
• A58 Sint Annabosch-Galder	229
• Brainport Eindhoven	240
• Breda Centraal (t.b.v. Nieuw Sleutelproject)	232
• Capaciteit Volkeraksluizen	217
• Eindhoven A2 zone	238
• Eindhoven/Helmond, voltooiing verkeersruit (T-structuur)	233
• Sterke regio's: Brabant	241
• Tilburg Noordwesttangent	234
• Wilhelminakanaal Tilburg	235
• Zuid-Willemsvaart (vervanging sluizen 4, 5 en 6)	236
• Zuid-Willemsvaart, omleggen en opwaarderen (Maas-Veghel)	237

## 7 | Limburg

• A2 Maasbracht-Geleen	253
• A2 Passage Maastricht	254
• A2/A76 Maatregelenpakket Limburg	256
• A74 Venlo	255
• Bouw vierde sluisolk Ternaaien	261
• Goederenverbinding Antwerpen-Roergebied (IJzeren Rijn)	259
• Greenport Venlo (Klavertje 4)	265
• Grensmaas	251
• Maas (baggeren en kunstwerken)	264
• Maasroute, modernisering fase 2	263
• Maasroute, modernisering fase 2 (verbreding Julianakanaal (aanvulling III))	262
• Maastricht Belvédère	250
• Quickscan Decentraal Spoor: Nijmegen-Roermond	258
• Ruimtelijk mobiliteitspakket Maastricht-Noord	260
• Zandmaas	252

## 8 | Oost-Nederland

• A1 Beekbergen-Apeldoorn Zuid	283
• A1-zone, gebiedsgerichte verkenning (inclusief corridor Apeldoorn-Deventer-Azelo)	280
• A2 Everdingen-Deil en Zaltbommel-Empel	289
• A12 Ede-Grijsoord	284
• A12/A15 Bereikbaarheid regio Arnhem-Nijmegen	285
• A50 Ewijk-Valburg	286
• Apeldoorn Kanaalzone	305
• Arnhem Centraal (t.b.v. Nieuw Sleutelproject)	295
• Bovenloop IJssel (IJsselkop tot Zutphen)	300
• Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen IJssel	301
• Centraal Station Twente/Hart van Zuid Hengelo	276
• Goederenroute Elst-Deventer-Twente	298
• Hanzelijn	296
• IJsseldelta (Kampen)	274
• IJsselsprong (Zutphen)	275
• Integrale Inrichting Veluwerandmeren	278
• N18 Varsseveld-Enschede	287
• N34 Omleiding Ommen	290
• N35 Verkenning Wierden-Nijverdal	281
• N35 Zwolle-Almelo (traverse Nijverdal)	291
• N35 Zwolle-Wijthmen	288
• N50 Ramspol-Ens	292
• Nijmegen omarmt de Waal (Waalfront)	277
• Nijmegen, tweede stadsbrug	299
• Quickscan Decentraal Spoor: Nijmegen-Roermond	258
• Quickscan Decentraal Spoor: Oost-Nederland	293
• Renovatie stuwen in Nederrijn en Lek	279
• Sporen in Arnhem	297
• Sterke regio's: Oost-Nederland	307
• Toekomstvisie Waal	302
• Traject Oost	294
• Twentekanalen, verruiming (fase 2) en capaciteitsuitbreiding sluis Eefde	303
• Vaarweg Meppel-Ramspol (keersluis Zwartsluis)	304

## 9 | Noord-Nederland

• A6/A7 Knooppunt Joure	319
• A7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2	320
• Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Lemmer-Delfzijl	326
• Centrumontwikkeling Emmen	316
• Groningen Centrale Zone	331
• Integrale verkenning Legger Vlieland en Terschelling	318
• N31 Harlingen (Traverse Harlingen)	321
• N31 Leeuwarden (Haak om Leeuwarden)	322
• N33 Assen (Zuid)-Zuidbroek	323
• Quickscan Decentraal Spoor: Noord-Nederland	324
• Regiospecifiek Pakket (RSP) Zuiderzeelijn	325
• Toekomst Afsluitdijk (voorheen: OIVA)	105
• Vaarweg IJsselmeer-Meppel	125
• Vaarweg Lemmer-Delfzijl, fase 1	329
• Vaarweg Lemmer-Delfzijl, fase 2	327
• Verdieping vaarweg Harlingen-Kornwerderzand (Boontjes)	328
• Verruiming vaarweg Eemshaven-Noordzee	330
• Waddenfonds	317





# Ontwikkeling MIRT

Totstandkoming MIRT

MIRT als samenhangend investeringsprogramma

Onderdelen MIRT

Beleidsterreinen

MIRT Projectenboek nieuwe stijl, leeswijzer

Gerealiseerde projecten 2010

## Totstandkoming MIRT

Bij de ontwikkeling van een gebied gaat het in de praktijk om het verbinden van opgaven van uiteenlopende aard op het gebied van wonen, werken, bereikbaarheid, water, recreatie en natuur, en het afstemmen van investeringen op deze terreinen. Doel daarbij is het realiseren van ruimtelijke kwaliteit: een hoge gebruikswaarde (functioneel), toekomstwaarde (duurzaam) en belevingswaarde (mooi) van de fysieke ruimte. De samenhang staat daarbij voorop. Dit betekent bijvoorbeeld dat daar waar woonwijken en bedrijventerreinen worden aangelegd, tegelijkertijd de ontsluiting daarvan wordt geregeld. Of dat bij de aanleg van infrastructuur de kwaliteit van het landschap wordt versterkt en een oplossing wordt gevonden voor de waterproblematiek.

Het ruimtelijk domein is bij uitstek geschikt voor het creëren van meerwaarde door de diverse belangen vanuit hun onderlinge samenhang met elkaar te verbinden. Om dit te realiseren is in 2007 besloten tot de introductie van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). In het MIRT staat de samenhang tussen ruimtelijke projecten centraal. Hierbij wordt niet alleen tussen departementen samengewerkt, maar ook met decentrale overheden, marktpartijen en maatschappelijke organisaties. Het MIRT heeft daarom een grote reikwijdte.

Het versterken van de samenhang manifesteert zich op drie manieren:

1. Tussen de verschillende beleidssectoren in het ruimtelijke domein: mobiliteitsvraagstukken worden verbonden met

- die van woningbouw, bedrijvigheid, groen en water.
2. Tussen de schaalniveaus waarop ruimtelijke opgaven worden geformuleerd. Zo spelen verstedelijkingsopgaven op een andere schaal (lokaal/regionaal) dan vraagstukken rond hoofdinfrastructuur (regionaal/nationaal), terwijl ze wel in onderlinge samenhang moeten worden gezien.
3. Tussen de bestuurlijke niveaus door het verstevigen van de samenwerking tussen rijk en regio. De uitdaging daarbij is om, met respect voor de verschillende verantwoordelijkheden, de opgaven in een bepaald gebied aan elkaar te koppelen, zodat bij het vinden van oplossingen meerwaarde ontstaat.

Opgaven, knelpunten en gewenste ontwikkelingen dienen in hun geografische samenhang te worden bekeken. Bestuurlijke samenwerking en een integrale, gebiedsgerichte aanpak zijn daarom onlosmakelijk met elkaar verbonden.

## MIRT als samenhangend investeringsprogramma

Het MIRT is het rijksinvesteringsprogramma van projecten en programma's in het ruimtelijk domein. In het MIRT worden besluiten genomen over projecten- en programma's in het ruimtelijk domein waar het rijk direct financieel bij betrokken is. Het gaat om projecten en programma's van de ministeries van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM), Verkeer en Waterstaat (VenW), Economische Zaken (EZ) en

Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV) en het ministerie voor Wonen, Wijken en Integratie (WWI).

De voorwaarde dat het rijk financieel betrokken is bij projecten en programma's in het MIRT betekent tegelijk dat ze opgenomen zijn in de rijksbegroting. Niet alle investeringen en financiële stromen van het rijk vallen echter onder het MIRT. Specifieke gebundelde (doel)uitkeringen, die het rijk aan decentrale overheden verstrekt en waaraan geen directe, locatiespecifieke prestatieafspraken zijn gekoppeld, vallen er niet onder.

Doel van het MIRT is het realiseren van beter afgestemde en inhoudelijk samenhangende investeringen in het ruimtelijk domein, waarin regionale partners en andere partijen worden betrokken. Op basis van nationale en regionale visies worden voortvloeiende opgaven, welke zijn samengebracht in acht gebiedsagenda's, worden door de verschillende departementen en medeoverheden investeringen gedaan (integrale investeringen op het gebied van wonen, werken, bereikbaarheid, water, recreatie en natuur). De samenvattingen van deze gebiedsagenda's zijn opgenomen in het MIRT Projectenboek. Samen met de projecten vormen deze samenvattingen de kern van dit projectenboek,

waarmee er per gebied een goed overzicht ontstaat van de ruimtelijke opgaven en voorgenomen en potentiële investeringen met rijksbetrokkenheid. In die zin is het MIRT Projectenboek te zien als de Ruimtelijke Investeringsagenda (RIA) van de fysieke departementen. Gebiedsgericht werken is vooral van toepassing op opgaven die de inzet van projecten uit verschillende disciplines vereist, waar meerdere betrokkenen en belanghebbenden zijn te onderscheiden, de opgave (bestuurlijke) grenzen overschrijdt en/of grote omgevingseffecten te verwachten zijn. Dit is onder andere ook het geval bij het Deltaprogramma dat dit jaar voor het eerst wordt uitgebracht (zie kader).

Naast integrale gebiedsgerichte projecten heeft het MIRT ook betrekking op sectorale knelpunten of vraagstukken en op samenhangende programma's voor een specifiek beleidsthema. Deze programma's kunnen voortkomen uit (nieuwe) rijksnota's, de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse voor mobiliteit of rijksprioriteiten en hebben veelal een landelijke scope. Een sectorale aanpak is vooral geschikt voor problemen met een eenduidig doel, die goed af te bakenen zijn en waarvan de omgevingseffecten beperkt zijn.



## Onderdelen MIRT

Het MIRT kent op dit moment vijf onderdelen die tezamen waarborgen dat het doel van het MIRT gerealiseerd wordt. Dit zijn de bestuurlijke overleggen tussen rijk en regio in het voor- en najaar, de in gezamenlijk overleg tussen rijk en regio opgestelde gebiedsagenda's, het in 2009 geïntroduceerde MIRT Onderzoek, de 'Spelregels van het MIRT' en het MIRT Projectenboek, dat nu voor u ligt.

### Bestuurlijke overleggen MIRT

Het MIRT gaat uit van intensieve samenwerking tussen rijk en decentrale overheden. Om dit te faciliteren is er het bestuurlijke overleg MIRT waarin elk half jaar rijksinvesteringen en regionale investeringen op elkaar worden afgestemd.

In het najaarsoverleg ligt het accent op de bespreking van het lopende rijksinvesteringprogramma. Aan de hand hiervan worden nadere (financiële) afspraken gemaakt en, waar nodig, bestuurlijke afspraken gemaakt. Tijdens het voorjaarsoverleg gaat het vooral om het bespreken van de voortgang van de eerder gemaakte afspraken en het agenderen van onderwerpen voor het najaarsoverleg.

## Deltaprogramma

Dit jaar wordt voor het eerst het Deltaprogramma als bijstuk van de rijksbegroting uitgebracht. Het Deltaprogramma is een nationaal programma, gericht op een daadkrachtige en integrale aanpak van de langetermijnopgaven op het gebied van waterveiligheid en zoetwatervoorziening.

Het Deltaprogramma is gebaseerd op een voorstel van de deltacommissaris dat is aangevuld met een reactie daarop van het kabinet. Die reactie richt zich bij dit eerste Deltaprogramma met name op de zaken die de deltacommissaris signaleert in verband met de voortgang van het Deltaprogramma. Het voorstel en de reactie vormen samen het eerste Deltaprogramma. De juridische grondslag voor het Deltaprogramma is beschreven in de ontwerp-Deltawet.

Het Deltaprogramma bevat maatregelen in het ruimtelijk domein. Alle op te starten uitvoeringsgerichte activiteiten binnen het Deltaprogramma nemen de Spelregels van het MIRT als uitgangspunt en zijn ook opgenomen in het MIRT Projectenboek. Ook zijn de gebiedsagenda's belangrijk voor het Deltaprogramma.

Het Nationaal Waterplan (NWP) vormt het integraal afgewogen beleidskader voor het Deltaprogramma. De maatregelen in het Deltaprogramma dragen bij aan de uitvoering van het beleid van het NWP op het gebied van waterveiligheid en zoetwatervoorziening. In het Deltaprogramma kunnen beleidswijzigingen geagendeerd en voorbereid worden voor het volgende NWP, onder andere via de deltabeslissingen.

Om besluitvorming over infrastructuur en ruimtelijke ontwikkelingen zo goed mogelijk op elkaar af te stemmen, zitten niet alleen decentrale bestuurders met verkeer en vervoer in hun portefeuille aan tafel, maar ook bestuurders met andere ruimtelijke portefeuilles. De resultaten van de bestuurlijke overleggen MIRT worden per brief aan de Tweede Kamer gemeld en besproken.

### Gebiedsagenda's

De gebiedsagenda's vormen de basis voor het bespreken van onderwerpen in de bestuurlijke overleggen MIRT en het maken van concrete (financiële) afspraken daarover in de komende jaren. De gebiedsagenda's zijn door rijk en regio gezamenlijk opgesteld, en bevatten dan ook door rijk en regio gedeelde visies en opgaven. Een gebiedsagenda bestaat grosso modo uit twee delen. Deel één beschrijft de visie en ontwikkelrichting van de betreffende regio, inclusief daaruit voortvloeiende majeure opgaven. Het tweede deel betreft de uitwerking van deze opgaven: welke mogelijke programma's en projecten kunnen nu of in de toekomst bijdragen aan het invullen van de opgaven? De gebiedsagenda's zelf zijn geen besluit om programma's of projecten tot uitvoering te brengen. De gebiedsagenda heeft een dynamisch karakter. Het eerste deel wordt vastgesteld en blijft voor langere tijd staan. Het tweede deel met de programmatische uitwerking daarentegen zal regelmatig moeten worden geactualiseerd. Aanscherping en aanvulling is permanent noodzakelijk om de gebiedsagenda een blijvende functie in het besluitvormingsproces te geven.

Tijdens de bestuurlijke overleggen MIRT in het najaar van 2009 is de eerste generatie gebiedsagenda's vastgesteld. Het gaat in totaal om acht gebiedsagenda's: Noordwest-Nederland, Utrecht, Zuidvleugel, Zuidwestelijke Delta, Brabant, Limburg, Oost-Nederland en Noord-Nederland. Als aanvulling op de gebiedsagenda's voor Noordwest-Nederland, Zuidvleugel en Utrecht is een overkoepelende inleiding over de Randstad gemaakt. Daarin worden de samenhangende opgaven in de Randstad beschreven. De Structuurvisie Randstad 2040 is daarvoor het uitgangspunt.

### MIRT Onderzoek

Een MIRT Onderzoek heeft betrekking op opgaven en/of ontwikkelingen die spelen in het ruimtelijk domein en van rijksbelang zijn of mogelijk rijksbetrokkenheid vereisen. Er worden twee typen MIRT Onderzoeken onderscheiden. Het eerste type onderzoek is gericht op ruimtelijke opgaven en/of ontwikkelrichtingen op de middellange of lange termijn die mogelijk rijksbetrokkenheid vereisen. Het andere type onderzoek heeft betrekking op het concretiseren en uitvoeringsgereed maken van reeds lopende gebiedsontwikkelingsprojecten. Voor beide typen MIRT Onderzoek geldt dat de uitkomst leidt tot een aanscherping van de gebiedsagenda ten aanzien van de betreffende opgave of ontwikkelrichting. Ook kan de uitkomst aanleiding zijn om (bestuurlijke) afspraken tussen de verschillende betrokken partijen te maken met betrekking tot het vervolgproces, een ruimtelijke reservering of een aanpassing van sectorale wet- en regelgeving en normering (zie kader). Rijk dan wel rijk en regio gezamenlijk beslissen of een MIRT Onderzoek nodig is. De afspraak om een MIRT Onderzoek te

## MIRT Onderzoek

In 2009 is het begrip MIRT Onderzoek geïntroduceerd. Er worden twee typen MIRT Onderzoek onderscheiden.

Een MIRT Onderzoek kan betrekking hebben op ruimtelijke opgaven/ontwikkelrichtingen op de middellange of lange termijn die mogelijk rijksbetrokkenheid vereisen. De thematische/gebiedsgerichte opgave of ontwikkelrichting is nog onvoldoende afgebakend in één van de acht gebiedsagenda's of in het Deltaprogramma (in het geval van waterveiligheid en zoetwatervoorziening). Het doel van een MIRT Onderzoek in dit kader is om de opgave of ontwikkelrichting nader te concretiseren qua inhoudelijke scope, geografische omvang, tijd en/of doel.

Daarnaast kan een MIRT Onderzoek betrekking hebben op reeds lopende gebiedsontwikkelingsprojecten. Deze projecten zijn benoemd in één van de acht gebiedsagenda's. Het doel van een MIRT Onderzoek in dit kader is het zodanig concretiseren en uitvoeringsgereed maken van de betreffende gebiedsontwikkeling dat er bestuurlijke vervolgafspraken kunnen worden gemaakt over de verdere uitvoering. Het gaat hierbij onder andere om de vraag hoe de verstedelijkingsambitie op korte termijn (financieel) uitvoerbaar kan worden gemaakt door bijvoorbeeld het op een andere wijze inzetten van hiervoor gealloceerde budgetten. Tevens kan worden gekeken welke mogelijkheden de huidige wet- en regelgeving biedt.

Belangrijk is dat de uitkomst van een MIRT Onderzoek, in tegenstelling tot een MIRT Verkenning, niet leidt tot een besluit over een mogelijke rijksinvestering. Een MIRT Onderzoek is dus géén eerste stap op weg naar een beslissing over een mogelijke rijksinvestering. Een MIRT Onderzoek en een MIRT Verkenning hebben elk een eigen doel en opzet. De uitkomst van een MIRT Onderzoek kan, via de aanscherping van de gebiedsagenda én na besluitvorming in een bestuurlijk overleg, aanleiding zijn om voor een bepaald onderdeel een MIRT Verkenning te starten. Dit laatste geldt bijvoorbeeld voor opgaven uit het Deltaprogramma.

starten wordt gemaakt in het bestuurlijk overleg MIRT dan wel het Nationaal Bestuurlijk Overleg Deltaprogramma.

### Spelregels van het MIRT

Het doel van de Spelregels van het MIRT, het zogenoemde MIRT Spelregelkader, is om het proces te schetsen dat een MIRT project/programma doorloopt, zodat de interne procesgang van de besluitvorming bij het rijk voor een ieder navolgbaar is. Daartoe bevatten de spelregels een beschrijving van de (inhoudelijke en financiële) vereisten en de noodzakelijke (bestuurlijke) afstemming die voorafgaand aan ieder beslismoment moet plaatsvinden tussen de departementen, decentrale overheden en/of andere betrokkenen.

De Spelregels van het MIRT zijn sinds 1 januari 2009 van toepassing op nieuw te starten MIRT projecten/programma's in het ruimtelijk domein. Dit geldt voor projecten/programma's van VROM en VenW voor het hele proces (verkenning, planuitwerking en realisatie). Tijdens de gebiedsgerichte verkenning worden ook de domeinen van EZ en LNV meegenomen.

Er worden drie fasen onderscheiden, te weten: verkenningfase, planuitwerkingsfase en realisatiefase. Bij het doorlopen van deze drie fasen zijn er per project vijf beslismomenten te onderscheiden, te weten startbeslissing, voorkeursbeslissing, projectbeslissing, uitvoeringsbeslissing en opleveringsbeslissing. De spelregels werken daarbij als een zeef. Er is, uitgezonderd de opleveringsbeslissing, geen automatische doorstroming van een project van de ene naar de volgende fase. Per fase wordt een expliciete beslissing

genomen over het wel of niet (blijven) opnemen van het project in het MIRT. Hoe verder het project in de procedure komt, hoe concreter het project is. Vanaf de planuitwerkingsfase kan integrale gebiedsverkenning worden geknipt in verschillende (deel)projecten. Een gezamenlijke uitvoeringsstrategie moet er dan voor zorgen dat de samenhang op gebiedsniveau bewaakt wordt.

### MIRT Projectenboek

Het MIRT Projectenboek wordt jaarlijks als bijstuk bij de begroting van het Infrastructuurfonds uitgebracht en aangeboden aan de Tweede Kamer. Met het boek wordt inzicht gegeven in de achtergrond van ruimtelijke rijksprojecten en -programma's, de stand van zaken en de planning. Hierdoor is het bruikbaar als naslagwerk voor de voortgang van deze projecten en programma's. In het MIRT Projectenboek worden investeringsprojecten- en programma's opgenomen waar sprake is van een ruimtelijke ingreep en waar het rijk direct financieel bij betrokken is. Dit kan (gedeeltelijke) financiering en aanleg betreffen, maar ook subsidiëring van projecten van decentrale overheden.

## Beleidsreinen

Het MIRT Projectenboek is departementoverschrijdend van karakter. Het heeft zijn wortels in de grote nationale beleidsnota's van de vier ruimtelijke ministeries. Het gaat hierbij om de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040, de Nota Mobiliteit en de Mobiliteitsaanpak, het Nationaal Waterplan, Pieken in de Delta, de Agenda Vitaal Platteland en de Agenda Landschap. De belangrijkste

ontwikkelingen sinds het uitkomen van het vorige MIRT Projectenboek worden hieronder kort beschreven.

### Nota Ruimtebudget

Het budget voor de Nota Ruimte is bedoeld om – in aanvulling op sectorale budgetten, die veelal ingezet worden voor een ‘sobere en doelmatige’ uitvoering – complexe integrale opgaven voor gebiedsontwikkeling van nationale betekenis te ondersteunen. Een financiële impuls voor gebiedsontwikkeling bovenop sectorale geldstromen is bij deze projecten nodig om deze complexe opgaven kwalitatief hoogstaand en duurzaam op te kunnen pakken. Eind 2009 heeft het kabinet de rijksbijdrage aan alle nog resterende projecten vastgesteld.

### Verstedelijkingsafspraken

Tijdens de bestuurlijke overleggen MIRT van najaar 2009 zijn tussen rijk en stedelijke regio's verstedelijkingsafspraken voor de periode 2010-2020 gemaakt. Hierin zijn de visie en ambities voor de verstedelijkingsopgave in de verschillende stedelijke regio's voor de komende tien jaar vastgelegd en uitgewerkt in kwantitatieve en kwalitatieve opgaven.

### Crisis- en herstelwet

De Crisis- en herstelwet is op 31 maart 2010 in werking getreden en eindigt op 1 januari 2014. Deze wet zorgt voor versnelling en vereenvoudiging van planprocedures, waardoor bouwprojecten sneller of met minder risico op procedurele vertragingen kunnen worden uitgevoerd. Het gaat onder meer om de aanleg van wegen en bedrijventerreinen en de bouw van woningen en windmolenparken. De wet heeft betrekking op diverse bestuursprocesrechtelijke bepalingen, maar als gevolg van haar inwerkingtreding is ook een aantal bestaande wetten, zoals de nieuwe Wet ruimtelijke ordening, de Natuurbeschermingswet 1998, de onteigeningswet en de Tracéwet, gewijzigd. Een deel van de wetswijzigingen uit de Crisis- en herstelwet is permanent, een ander deel wordt tijdelijk ingesteld. Op voordracht van het kabinet kunnen nieuwe projecten worden toegevoegd. Op 9 juli 2010 heeft de ministerraad ingestemd met de eerste tranche van de algemene maatregel van bestuur (amvb). Deze amvb bevat een aantal concrete gebieden en projecten waar geëxperimenteerd kan worden met de regelgeving van de Crisis- en herstelwet.





## Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse

In de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA), waarover de Tweede Kamer op hoofdlijnen in juni 2010 is geïnformeerd (TK 31305, nr 108), is een indicatief inzicht gegeven in de nationale bereikbaarheidsproblematiek op middellange (2020) en lange termijn (2028). De resultaten van de NMCA geven aan waar de belangrijkste bereikbaarheidsproblematiek wordt verwacht. De hoofdconclusies van de NMCA zijn dat de doelen van de Nota Mobiliteit voor 2020 naar verwachting niet overal worden gehaald en dat in de periode tussen 2020 en 2028 zich een verdere toename van de bereikbaarheidsproblematiek voordoet rondom Amsterdam, Rotterdam-Den Haag-Gouda, Stedelijk Netwerk BrabantStad en Arnhem-Nijmegen. De analyse biedt geen oplossingsrichtingen. Het is aan een nieuw kabinet om politieke en beleidsmatige conclusies te trekken, dan wel een financiële vertaling te geven. De NMCA is uitgevoerd in samenspraak met de regio's.

## Tracéwet

Het voorstel tot wijziging van de Tracéwet, dat ter besluitvorming voorligt in de Tweede Kamer, beoogt versnelling door verbetering van besluitvorming over hoofdinfrastructuur. De wet biedt het noodzakelijk juridisch kader voor de implementatie van de kabinetsreactie op het advies van de Commissie Versnelling Besluitvorming Infrastructuurle Projecten. Belangrijke nieuwe elementen in deze Tracéwet zijn een vroegtijdige participatie van betrokkenen en een trechteringsproces van verschillende oplossingen. Hiermee wordt binnen vastgestelde termijnen in de verkenningsfase toegewerkt naar één bestuurlijk gedragen voorkeursbeslissing. Hierdoor kan de planuitwerkingsfase stabiel doorlopen worden en wordt de besluitvorming over infrastructuur sneller en beter.

## Genieten van buiten

In juni 2009 is de beleidsbrief met als titel "Genieten van buiten" naar de Tweede Kamer gezonden (TK 26419, nr 36). De beleidsbrief is tot stand gekomen op basis van een strategische dialoog met de recreatiepartners. In de beleidsbrief is een aantal voornemens opgenomen. De voornemens vallen uiteen in drie sporen: 1) ruimtelijke inrichting; 2) ruimte voor ondernemen; en 3) communicatie.

Binnen het spoor 'ruimtelijke inrichting' worden verschillende thema's onderscheiden die verder programmatisch via verschillende instrumenten worden uitgewerkt, te weten:

- Het opheffen en voorkomen van barrières door verstedelijking en infrastructuur
- Versterken van het groene ruimtelijke beleid en de relatie stad-land
- Het innovatieprogramma Mooi Nederland
- Openstelling van natuur
- Openstelling van recreatief aantrekkelijke oevers

Ook het tweede spoor 'ruimte voor ondernemen' kan ruimtelijke implicaties hebben. Op 9 december 2009 heeft bespreking van de beleidsbrief met de Tweede Kamer plaats gevonden. Dit heeft niet geleid tot inhoudelijke wijzigingen.

## MIRT Projectenboek nieuwe stijl, leeswijzer

Tijdens de bestuurlijke overleggen najaar 2009 is de eerste generatie gebiedsagenda's vastgesteld. Zoals reeds in het MIRT Projectenboek 2010 aangekondigd, worden deze gebiedsagenda's vanaf dit projectenboek in samengevatte vorm opgenomen. Deze nieuwe integrale en gebiedsgerichte documenten vormen het uitgangspunt voor het MIRT Projectenboek nieuwe stijl, waarin ieder gebied zijn eigen hoofdstuk heeft. Dit in tegenstelling tot de oude opzet van het projectenboek waarin alle gebiedsbeschrijvingen in hoofdstuk 3 waren opgenomen en alle project- en programabladen in hoofdstuk 4.

De gebiedsagenda's vormen hiermee de onderlegger voor het MIRT Projectenboek nieuwe stijl. Per gebied wordt een beeld gegeven van wat er op dit moment concreet gebeurt tot en met de ontwikkelingen voor de langere termijn. Ieder hoofdstuk start met een beschrijving van het gebied op basis van een samenvatting van de gebiedsagenda, inclusief een overzicht van eventuele MIRT Onderzoeken. Hierna volgt een kaart van het gebied waarop relevante (mogelijk te starten) projecten en programma's van rijk en regio zijn opgenomen. Afsluitend worden alle lopende rijksprojecten en -programma's, alsmede projecten waar het rijk een financiële bijdrage aan levert, aan de hand van project- en programmabladen in het desbetreffende gebied toegelicht. De benaming van de kopjes op deze project- en programmabladen is in lijn gebracht met de Spelregels van het MIRT. Dit heeft geen gevolgen voor de gepresenteerde informatie. Om het vinden van projecten te vergemakkelijken, staan projecten die in meerdere gebieden spelen (bijvoorbeeld de Hanzelijn) in de inhoudsopgave niet alleen bij het gebied waar het zwaartepunt van verantwoordelijkheid en uitvoering ligt, maar ook bij het aangrenzende gebied. In dat geval staat de projectnaam cursief gedrukt.

Voordat de acht gebieden (Noordwest-Nederland, Utrecht, Zuidvleugel, Zuidwestelijke Delta, Brabant, Limburg, Oost-Nederland en Noord-Nederland) aan de orde komen, volgt in het volgende hoofdstuk allereerst een overzicht van alle nationale programma's en gebiedsoverstijgende projecten. Overeenkomstig de gebiedshoofdstukken wordt in het nationale hoofdstuk een overzicht gegeven van de lopende nationale MIRT Onderzoeken. Ook de algemene informatie over de File Top 50 wordt in dit hoofdstuk gegeven.

Na het nationale hoofdstuk en de gebiedshoofdstukken volgt het hoofdstuk over de financiële onderbouwing van het MIRT. Het projectenboek wordt afgesloten met een bijlage, met daarin achtereenvolgens een toelichting op de project- en programma-bladen, de financiële tabellen van Verkeer en Waterstaat en de Voortgangsrapportage Spoedaanpak en Tracéwetprojecten.

## Gerealiseerde projecten 2010

### Waterbeheren

Inrichting IJsselmonding

Landelijke proef Grootschalige Verwerking Baggerspecie (GVB, landelijk programma)

Tijdelijke regeling Verwerking Baggerspecie (SVB, landelijk programma)

### Hoofdwegen

A2 Everdingen-Deil (2x3) (onderdeel A2 Everdingen-Deil en Zaltbommel-Empel)

A2 Holendrecht-Maarssen (onderdeel A2 Holendrecht-Oudenrijn)

A2 St. Joost-Urmond (onderdeel A2/A76 Maatregelenpakket Limburg)

A2 Rondweg Den Bosch

A2 Tangenten Eindhoven

A2 Zaltbommel-Empel (onderdeel A2 Everdingen-Deil en Zaltbommel-Empel)

A7 Rondweg Sneek

A9 Holendrecht-Diemen (ZSM 1)

A12 Utrecht-West, benutting (aansluitingen Woerden-Linschoten en Woerden-Oost)

A12 Woerden-Gouda (ZSM 1)

### Spoorwegen personen

Station Emmen-Zuid (onderdeel Kleine stations)

Station Heerlen Woonboulevard (onderdeel Kleine stations)

Station Maarheeze (onderdeel Kleine stations)

VleuGel: Vleuten-Amsterdam-Rijnkanaal (indienststelling 4-sporigheid, inclusief stations Terweijde en Vleuten)

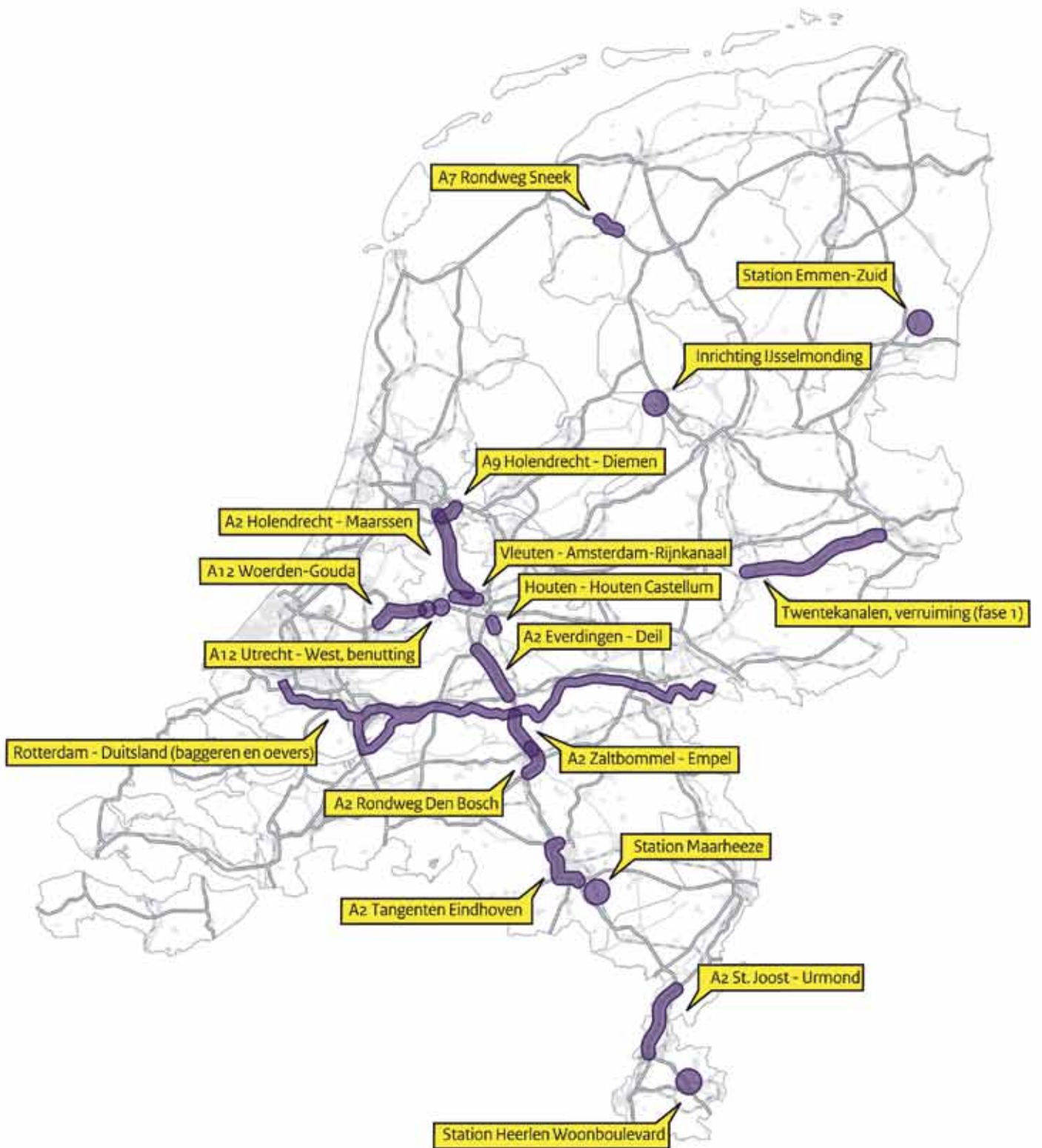
VleuGel: Houten-Houten Castellum (indienststelling 4-sporigheid)

### Hoofdvaarwegen

Rotterdam-Duitsland (baggeren en oevers)

Twentekanalen verruiming, fase 1







# Nationaal | 1

## Visie

### Prioritaire opgaven

### File Top 50

### MIRT Onderzoeken

### Project- en programmabladen

## Visie

Nederland is internationaal gezien een belangrijke economische speler, zowel binnen als buiten de Europese Unie. De Randstad en de overige grote stedelijke gebieden vormen daar de belangrijkste motor van. Het overheidsbeleid is er op gericht dat dit zo blijft, ook op langere termijn. Daarom is het belangrijk te blijven investeren in zaken die de concurrentiekracht van Nederland, de Randstad en de overige grote stedelijke gebieden duurzaam verbetert.

Voor het ruimtelijk domein betekent dat 'sterker maken wat sterk is' en het creëren van een duurzaam klimaat voor wonen, werken en recreëren. Een integrale en gebiedsgerichte aanpak, die Nederland met het MIRT vorm geeft, blijkt ook binnen OESO-landen de meeste effectiviteit te sorteren. In vergelijking met het buitenland zijn verbetering van de bereikbaarheid en de 'governance' en de flexibilisering van de huizenmarkt voor Nederland op korte termijn de belangrijkste voorwaarden om de integrale aanpak van verbetering van de concurrentiekracht te laten slagen.

## Prioritaire opgaven

Om de ambitie van een internationaal topklimaat voor wonen, werken en recreëren waar te maken, heeft het rijk een groot aantal programma's in het ruimtelijk domein in ontwikkeling of in uitvoering die van duidelijk nationaal belang zijn. Deze programma's komen in dit hoofdstuk aan bod. De focus ligt daarbij op verbetering van de bereikbaarheid, de waterveiligheid en

waterkwaliteit alsook versterking van de ruimtelijke en leef-omgevingskwaliteit.

De Randstad, die zich steeds meer ontwikkelt naar een 'Handstad' met duidelijke uitlopers in de meeste windrichtingen, is een trend met zeer duidelijke consequenties voor het ruimtelijk domein. De toenemende importantie van stedelijke gebieden als Zwolle/Kampen, Arnhem/Nijmegen en Brabantstad, zowel nationaal als internationaal, levert een toenemende druk op het mobiliteitsnetwerk, de beschikbare ruimte voor wonen, werken, landbouw en natuur, alsook de energievoorziening, luchtverontreiniging en geluidsoverlast.

De schaarste aan ruimte is mede bepalend geweest voor stedelijke verdichting en de herstructurering van bestaande bedrijventerreinen. De complexiteit van bouwen in reeds dichtbevolkte en – bebouwde gebieden heeft geleid tot de start van een aantal MIRT Onderzoeken. Tevens loopt een onderzoek naar de rol van onorthodoxe maatregelen hierbij in een tijd van krimpende overheidsfinanciën.

Internationaal gezien kenmerkt de bereikbaarheid van Nederland zich door een zeer hoge belasting van het wegen- en spoorweganet en een van de langste gemiddelde reistijden in het woon-werkverkeer (OECD Economic Surveys: Netherlands 2010). Veel programma's in het kader van bereikbaarheid dragen bij aan verbetering van beide zaken. Goede voorbeelden hiervan zijn het Actieprogramma Wegen (eerste tranche) en het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS).



De verwoestende gevolgen die grote overstromingen en wateroverlast met zich mee kunnen brengen, worden op internationale schaal steeds duidelijker. De Commissie Veerman heeft de problematiek en risico's voor ons land, met zijn laaggelegen delta, in kaart gebracht. Dit heeft eens te meer duidelijk gemaakt dat waterveiligheid, maar ook waterkwaliteit, niet los gezien kunnen worden van andere ruimtelijke ingrepen in het landschap. Zonder dammen, dijken en duinen zou bijna 60% van ons land regelmatig onder water staan. Wil Nederland ook in de toekomst een concurrerende internationale toplocatie blijven dan moeten we de voeten droog kunnen houden en de juiste waterkwaliteit kunnen bieden voor landbouw, ecologie, industrie en bewoners. Dit betekent dat in het MIRT veel aandacht uitgaat naar hoogwaterbescherming, het meer ruimte geven aan de rivier en verbetering van de waterkwaliteit. Daarbij gaat specifieke aandacht uit naar het stimuleren van innovaties die deze complexe opgaven kunnen ondersteunen en versnellen.

Zowel binnen als buiten Europa wordt de leefomgevingskwaliteit gezien als een cruciale factor voor de vestigingskeuze van bedrijven en organisaties. De mondialisering van economieën en samenleving en de voortschrijdende ontwikkelingen op ICT-gebied, maken de woon- en leefomgeving een steeds belangrijkere factor binnen het vestigingsklimaat. Aandacht voor schone lucht, bodem, geluidsoverlast, recreatieve ruimte naast de kwaliteit van de fysieke woonruimte en de kwaliteit van de ingerichte omgeving staan daarbij voorop. In een dichtbevolkt land als Nederland met schaarse ruimte, is het vinden van de juiste balans van al deze elementen van des te groter belang. Belangrijk uitgangspunt is het voorkomen van versnippering waardoor de levensvatbaarheid van

bijvoorbeeld de ecologische hoofdstructuur in gevaar komt. Veel aandacht in de MIRT programma's gaat daarom uit naar verbetering van de ecologie, lucht, bodem en geluid, het versterken van de landschappen, de open ruimtes, de inrichting van bedrijventerreinen, woonwijken en nieuwe integrale stedelijke ontwikkelingen.

## File Top 50

Op verzoek van de Tweede Kamer (TK 31305, nr 115) wordt sinds vorig jaar in het projectenboek een overzicht gegeven van de meest recente File Top 50. Als een wegenproject een bijdrage levert aan het oplossen of verminderen van één of meer knelpunten uit de File Top 50, staat dit op het projectblad aangegeven.

Verkeer en Waterstaat werkt aan het oplossen van deze en andere fileknelpunten. Naast de wegenprojecten, de ZSM programma's (Zichtbaar, Snel en Meetbaar) en het Actieprogramma Wegen (Beleidskader Benutten) die in dit MIRT Projectenboek zijn opgenomen, investeert Verkeer en Waterstaat in innovatieve verkeersmaatregelen. Met het oog op de toekomst worden diverse proeven uitgevoerd, bijvoorbeeld naar sturend verkeersmanagement (Ring Amsterdam), innovatieve samenwerkingsmodellen (Rotterdam), de mogelijkheden van in-car technologie en naar de effecten van dynamische snelheden op veiligheid, doorstroming en milieu.

De File Top 50 is samengesteld door Rijkswaterstaat op basis van filegegevens van juli 2009 tot en met juni 2010. Hiermee is dit het meest actuele overzicht van de files in Nederland. 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 ook andere organisaties ranglijsten van de zwaarste knelpunten op het wegennetwerk. Deze overzichten kunnen in beperkte mate van elkaar verschillen. De uiteindelijke rangorde is onder andere afhankelijk van de definitie van een file, de berekeningswijze en de systematiek van het toewijzen van de file aan een bepaalde (kop)locatie.

Aan alle knelpunten uit de File Top 50 wordt gewerkt. De projecten bevinden zich in verschillende fasen: realisatie, planstudie of verkenning. Van de 30 Spoedaanpakprojecten hebben er bijvoorbeeld 27 betrekking op knelpunten uit de File Top 50. Drie knelpunten zijn onderdeel van een verkenning. Hiermee wordt prioriteit gegeven aan de grootste knelpunten zoals de motie Sharpe verzoekt (TK 32123, nr 123).

### Nationale mobiliteitsmonitor

Gewoonlijk verschijnt tegelijk met dit projectenboek de nationale mobiliteitsmonitor. Deze monitor is voor een belangrijk deel gebaseerd op data uit MON-enquêtes (Mobiliteitsonderzoek Nederland). De MON-data over 2009 zijn naar verwachting eind 2010 of begin 2011 beschikbaar (oorzaak is het faillissement van het enquêtebureau; sinds 1 januari 2010 worden de enquêtes in

File Top 50



opdracht van het CBS door een ander bureau uitgevoerd). Vanwege het ontbreken van deze data wordt er in 2010 geen nationale mobiliteitsmonitor gepubliceerd.

## MIRT Onderzoeken

Naam	Aanleiding en doel	Planning	Betrokkenen
Deltaprogramma Zoetwater	In verband met klimaatverandering en de ontwikkeling in de zoetwatervraag ontwikkelen van een langetermijnstrategie voor de beschikbaarheid van zoetwater.	Voorstel gereed in 2014; besluitvorming in 2 <sup>e</sup> Nationaal Waterplan	VenW, VROM, LNV, EZ, provincies, gemeenten en waterschappen, maatschappelijke organisaties, deltacommissaris
Deltaprogramma Nieuwbouw en Herstructurering	Het ontwikkelen van een langetermijnvisie en een nationaal beleidskader ten aanzien van de ontwikkeling van stedelijke functies in verband met waterrisico's en de eigenschappen van de ondergrond, in samenhang met de verwachte gevolgen van klimaatverandering.	Voorstel in 2014 gereed	VROM, provincies, gemeenten en waterschappen, maatschappelijke organisaties, deltacommissaris
Deltaprogramma Rivieren	In verband met verwachte hogere rivierafvoeren van Maas en Rijn zal voor het rivierengebied een integrale langetermijnopgave worden geformuleerd en er wordt een strategie uitgewerkt vanuit veiligheid, natuurdoelen, ruimtelijke kwaliteit en ruimtelijke ontwikkelingen.	Voorstel in 2014 gereed, besluitvorming in 2 <sup>e</sup> Nationaal Waterplan	VenW, VROM, LNV, provincies, gemeenten en waterschappen, maatschappelijke organisaties, deltacommissaris
Deltaprogramma Kust	Onderzoek naar een duurzame veiligheidsstrategie voor de kust en naar de mogelijkheid en wenselijkheid van kustuitbreiding.	Een voorstel voor een integrale kustvisie wordt opgeleverd in 2012	VenW, VROM, LNV, provincies, gemeenten en waterschappen, maatschappelijke organisaties, deltacommissaris



# Randstad Sleutelprojecten na 2020

<b>Gebied</b>	Nationaal
<b>Onderwerp</b>	Integrale gebiedsopgaven
<b>Ministerie</b>	VROM
<b>Fase</b>	Verkenning



**Opgave** In aansluiting op de Structuurvisie Randstad 2040 heeft het kabinet een verkenning gestart naar enkele substantiële integrale 'Randstad Sleutelprojecten van nationaal belang voor na 2020', primair gericht op grootstedelijke ingrepen, deltaveiligheid en mogelijk daaraan gekoppelde Olympische ambities (people, planet en profit). De economische crisis, de klimaat- en energiecrisis, de sociaaleconomische opgaven en de tekorten op de rijksbegroting onderstrepen het belang van selectiever en krachtiger rijksbeleid en -uitvoering. Daaraan draagt de verkenning bij. Gelijktijdig sluit de verkenning aan bij de focus op stedelijke regio's als economische motor uit zowel de Structuurvisie Randstad 2040 als de nieuwe CPB-toekomstscenario's voor 2040. In het verlengde van de twee eerdere generaties wordt een nieuwe generatie sleutelprojecten verkend waarvoor het zwaartepunt in de uitvoering zal liggen na 2020.

**Planning** De verkenning bestaat uit vier fases waarvan fase 1 is afgerond. Met de weging van gebieden, het afwegingskader en een inventarisatie van het instrumentarium wordt medio 2010 fase 2 afgerond. De mogelijke opties voor één of meer sleutelprojecten worden daarna in beeld gebracht (fase 3), opdat het kabinet kan beslissen over de eventuele inzet van het instrument sleutelprojecten (fase 4). Deze werkwijze met bijbehorende beslismomenten garandeert dat tijdig kan worden bijgestuurd.

De kabinetsbesluiten aan het einde van elke fase hebben een 'go/no go' karakter.

**Betrokkenen** Deze verkenning vindt plaats in het kader van het Programma Randstad Urgent. VROM is trekkend departement en draagt zorg voor het implementeren van eventuele (financiële) consequenties. Over het afwegingskader met projectcriteria en de toepassing ervan zal aan PBL en CPB advies worden gevraagd.



# Spoorzones

<b>Gebied</b>	Nationaal
<b>Onderwerp</b>	Integrale gebiedsopgaven
<b>Ministerie</b>	VROM en VenW
<b>Fase</b>	Verkenning



**Opgave** Sinds 2008 werken de ministeries van VROM en VenW samen met ProRail en NS aan de MIRT-verkenning Spoorzone-ontwikkeling. Het gezamenlijke doel van deze MIRT-verkenning is om de herontwikkeling van binnenstedelijke spoorzones te stimuleren. Daarnaast wordt er onderzoek gedaan naar mogelijke belemmeringen die herontwikkeling van deze locaties belemmeren en wordt de opgedane kennis met andere gemeenten gedeeld.

Om inzicht te krijgen in de kansen en bedreigingen van spoorzoneontwikkeling, zijn er vijf voorbeeldprojecten geselecteerd – Amersfoort, Groningen, Nijmegen, Roosendaal en Zwolle. Deze locaties bieden kansen voor stedelijke ontwikkeling, maar ondanks de aanwezige potentie zijn ze nog niet aangepakt. De gemeenten worden ondersteund bij het opstellen van een visie op het gebied en er wordt gestuurd op urgentie en prioritering binnen de spoorzoneprojecten.

In Amersfoort biedt de spoorzone kansen om een deel van de bouwopgave in de Noordvleugel Utrecht in te vullen als de problematiek rondom externe veiligheid wordt opgelost.

Het stationsgebied Groningen fungeert als een van de aanjagers voor stedelijke ontwikkeling binnen de stad Groningen. Echter, een onsamenhangend geheel van weg- en OV-infra en een slecht toegankelijk

stationscomplex belemmeren die ontwikkeling.

In Nijmegen is het mogelijk om het station te ontwikkelen tot een regionale OV-knoop als de barrièrewerking van het station tussen de westzijde en de oostzijde samenhangend wordt beschouwd.

In Roosendaal is er de ambitie de verouderde spoorzone (80 ha) integraal te herontwikkelen tot een gebied voor wonen, onderwijs, zorg, recreatie en bovenregionale voorzieningen. De opgave is complex door de veelheid aan knelpunten.

Station Zwolle moet worden voorbereid op extra reizigersaantallen en kan worden ontwikkeld tot een strategisch gelegen OV-knooppunt met wonen en werken, als poort naar de Randstad.

## Planning

Afronding van de MIRT-verkenning is voorzien in voorjaar 2011.

## Betrokkenen

VROM en VenW werken samen met ProRail, de NS en de betrokken gemeenten aan het stimuleren van integrale herontwikkeling van spoorzonegebieden.

# Budget Investerings Ruimtelijke Kwaliteit (BIRK)

<b>Gebied</b>	Nationaal
<b>Onderwerp</b>	Integrale gebiedsopgaven
<b>Ministerie</b>	VROM
<b>Fase</b>	Realisatie



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

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

De rijksbijdragen zijn gericht op het realiseren van onderdelen, die essentieel zijn voor de ruimtelijke kwaliteit. Projecten in de Nationale Landschappen (volgens de subsidieregeling BIRK gaat het daarbij alleen om het Groene Hart, de Hoeksche Waard en Noord-Hollands Midden) of de Nieuwe Hollandse Waterlinie richten zich op het versterken van deze gebieden, het stimuleren van hun ontwikkeling en het tegengaan van verrommeling.

**Planning** Het afgeven van de BIRK-subsidiebeschikking markeert de start van de

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

**Financiën** Taakstellend budget: € 418 mln.

#### Politiek/bestuurlijk

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

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

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

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

#### Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen			●			
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						

#### Toelichting op de wijzigingen

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

# Budget Investerings Ruimtelijke Kwaliteit (BIRK)

**Gebied** Nationaal  
**Onderwerp** Integrale gebiedsopgaven  
**Ministerie** VROM  
**Fase** Realisatie

## ● Stedelijke projecten

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

## ■ Landelijke projecten

- 27 Noord-Hollands Midden-Volgermeer
- 28 Groene Hart-Ankeveensche plassen/Naardermeer
- 29 Verlaagde kruising A4-HSL Hoogmade
- 30 Midden-Delfland-Kwaliteitsimpuls
- 31 Hoekse Waard-Vlietprogramma
- 32 Schoonhoven-Hasco
- 33 Nieuwe Hollandse Waterlinie-Fort Vechten
- 34 Nieuw Hollandse Waterlinie-Ontwikkelingsprogramma Culemborg
- 35 Bommelerwaard-Aankoop kassen
- 36 Renkumse Beek
- 37 Kampen-IJsseldelta



# Ruimte voor de Rivier

**Gebied** Nationaal  
**Onderwerp** Waterkeren  
**Ministerie** VenW  
**Fase** Planstudie



**Opgave** De veiligheid in het rivierengebied voldoet niet aan de wettelijke norm. De veiligheid langs de Rijntakken en het benedenstroomse deel van de bedijkte Maas (vanaf Hedikhuizen) moet uiterlijk in 2015 in overeenstemming gebracht worden met de wettelijk vereiste norm. Hierbij dient rekening te worden gehouden met de maatgevende Rijnafvoer van 16.000 m<sup>3</sup>/s bij Lobith. Het maatregelenpakket, dat hiervoor is samengesteld, moet bovendien een bijdrage leveren aan het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit in het rivierengebied. Verwacht wordt dat de maatgevende rivierafvoer door klimaatverandering zal blijven toenemen. Om die reden zijn er in de PKB 10 gebieden ruimtelijk gereserveerd.

**Oplossing** De Planologische Kern Beslissing (PKB) Ruimte voor de Rivier is definitief vastgesteld door de unanieme instemming van de Tweede Kamer op 7 juli 2006 en de Eerste Kamer op 19 december 2006. De PKB bestaat uit ongeveer 40 samenhangende maatregelen langs de IJssel, de Neder-Rijn, Lek, Waal en het benedenstroomse deel van de Maas. Deze maatregelen zijn noodzakelijk om in 2015 te voldoen aan het wettelijk vastgelegde beschermingsniveau in het Nederlandse rivierengebied. Voor de maatregelen zijn locatie en het soort maatregel (dijkverlegging, ontpoldering of uiterwaardvergraving) vastgelegd. Waar voorheen sprake was van dijkversterking, is nu in eerste instantie gekozen voor

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

## Planning

Start realisatie: 2007  
Oplevering: 2015

**Financiën** Taakstellend budget: € 2.335 mln (incl. BLD-bijdrage € 171 mln).

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

## Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen	•	•	•			
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën					•	•
Pol./Best.						

## Toelichting op de wijzigingen

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

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

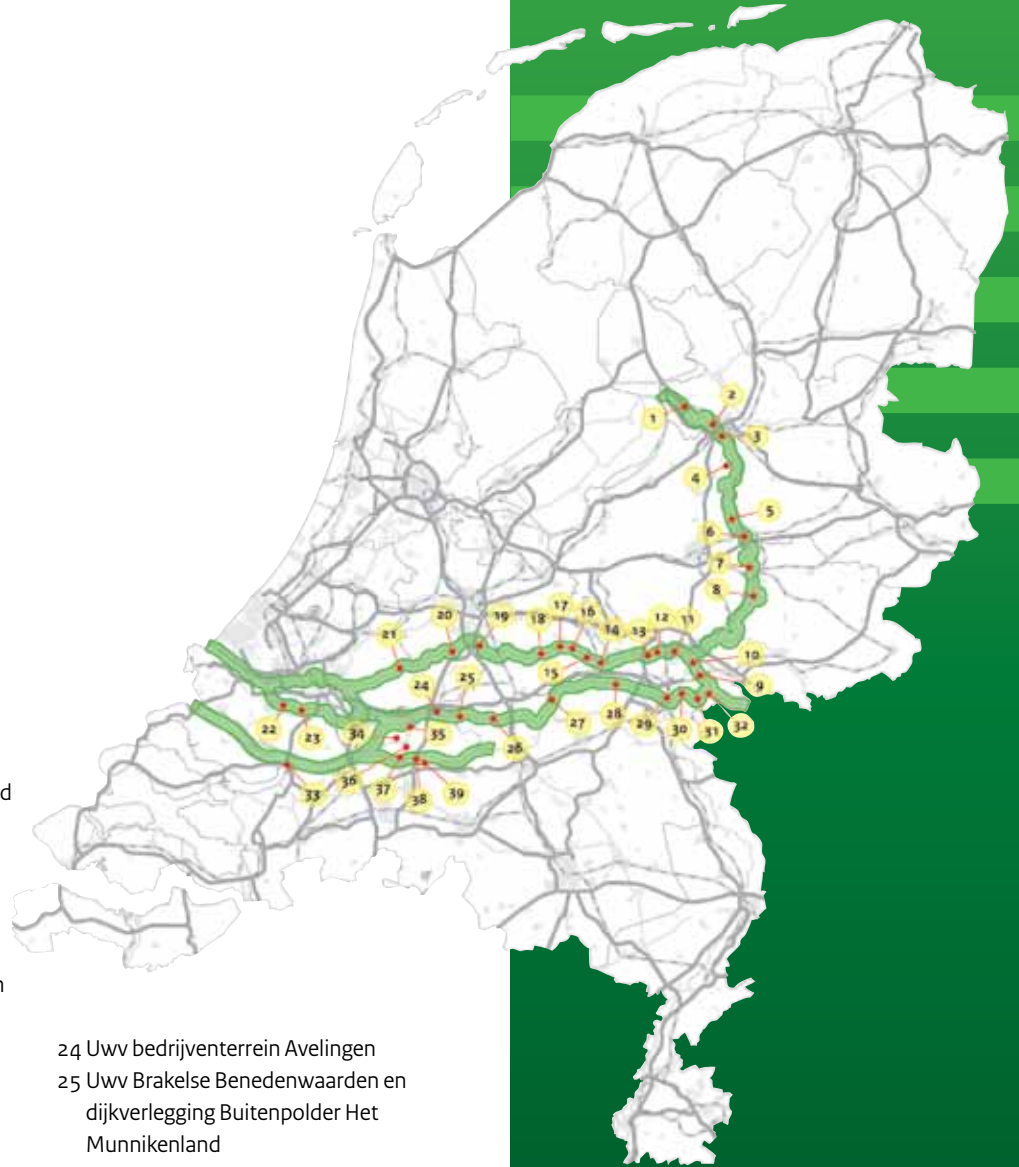
**2008:** PKB deel 4 is op 19 december 2006 vastgesteld door de Eerste Kamer en de PKB is op 26 januari 2007 in werking getreden.

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

**2011:** mutatie 2010 teruggedraaid. Dit betreft geen scopewijziging.

# Ruimte voor de Rivier

**Gebied** Nationaal  
**Onderwerp** Waterkeren  
**Ministerie** VenW  
**Fase** Planstudie



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

# Hoogwaterbeschermingsprogramma

**Gebied** Nationaal  
**Onderwerp** Waterkeren  
**Ministerie** VenW  
**Fase** Realisatie



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

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

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

versterking van de zwakke schakels van de Nederlandse kust opgenomen.

**Doelstelling** De doelstelling is dat de verbeterwerken uit de eerste toetsingronde in 2010 gereed zijn. De verbeterwerken uit de 2<sup>e</sup> ronde (m.u.v. de Afsluitdijk en inclusief de zwakke schakels) dienen in 2017 gereed te zijn.

**Financiën** Voor verbeteringswerken die voortkomen uit de wettelijke veiligheidstoetsing is tot en met 2020 € 2.811 mln beschikbaar (inclusief de zwakke schakels Nederlandse kust en BLD-bijdrage € 9 mln). Op de door het kabinet gereserveerde middelen in het kader van het beleidsprogramma 'Samen werken, samen leven' (enveloppe 'Water en kust') is een taakstelling voor het doelmatig Waterbeheer verwerkt. De waterschappen zullen € 81 mln per jaar aan het Hoogwaterbeschermingsprogramma bijdragen. De programmaraming is niet gedekt (TK 27625, nr 167).

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

## Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen	●					
MIRT fase	●					
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën		●	●	●	●	●
Pol./Best.						

## Toelichting op de wijzigingen

**2006:** in februari 2005 is het HWBP 2003-2004 vastgesteld. In juli 2005 is het HWBP 2005 vastgesteld. Het programma is overgegaan naar de realisatiefase.

**2007:** het budget is verhoogd door diverse toevoegingen: overige steenzettingen (€ 200 mln), exogene financiering ministerie van Financiën (€ 100 mln), aanbestedingsresultaten (€ 70 mln), amendement Snijder-Hazelhoff (30300A, nr 18, € 50 mln) en afwikkeling HWBP-projecten (€ 5 mln). De projectkosten zijn aangepast vanwege aanbestedingsresultaten (-€ 3 mln).

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

**2009:** budgetverhoging 1<sup>e</sup> tranche ad € 120 mln.

**2010:** budgetverhoging 2<sup>e</sup> tranche ad € 98 mln. Aanvullend hierop is het budget aangepast door Aanvullend Beleidsakkoord (-€ 62 mln) en overboeking uit RvdR voor dijkversterking Oude Maas (+€ 4 mln).

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

# Innovatie Delta technologie

**Gebied** Nationaal  
**Onderwerp** Waterkeren  
**Ministerie** VenW  
**Fase** Realisatie



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

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

## Planning

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

**Financiën** De totale omvang voor dit programma is € 40 mln.

**Uitvoering** De opgestarte programma's 'Building with Nature' en 'Flood Control 2010' zijn initiatieven vanuit de markt en zijn omarmd door de overheid. Begin 2010 is een Small Business Innovation Research (SBIR) programma gestart waarbij de markt is ingeschakeld. Het SBIR is een opdrachtregeling, € 8,5 mln groot.

## Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen						
MIRT fase					•	
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën					•	•
Pol./Best.						

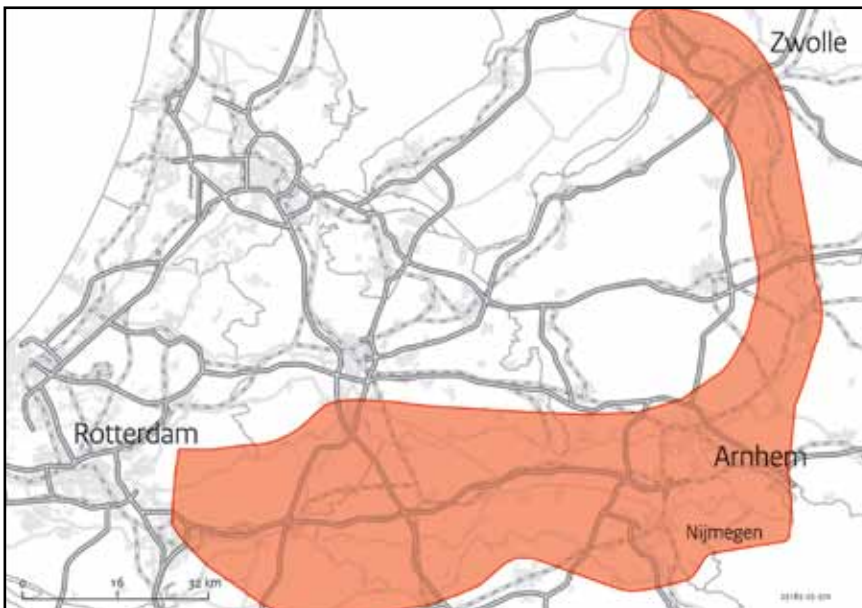
## Toelichting op de wijzigingen

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

**2010:** de tweede tranche financiële middelen is vrijgegeven.

# Nadere uitwerking rivierengebied (NURG)

**Gebied** Nationaal  
**Onderwerp** Waterkeren  
**Ministerie** VenW  
**Fase** Realisatie



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

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

**Planning**  
Oplevering: 2015

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

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

**Uitvoering** Wat betreft de realisatie van natuurontwikkelingsprojecten in de rijkswateren is er op rijksniveau sprake van een gedeelde verantwoordelijkheid van LNV en VenW.

## Projecthistorie

'06 '07 '08 '09 '10 '11

Algemeen

MIRT fase

Opgave

Oplossing

Planning

Financiën ● ● ●

Pol./Best.

## Toelichting op de wijzigingen

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

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

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





# Innovatieprogramma Kaderrichtlijn Water

<b>Gebied</b>	Nationaal
<b>Onderwerp</b>	Waterbeheren
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Realisatie



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

**Oplossing** Voor de aanpak van deze knelpunten is het Innovatieprogramma KRW ontwikkeld. De hoofddoelstelling van het innovatieprogramma is de verbetering van de kosten-batensaldo's van een aantal maatregelen voor de KRW en de vergroting van de mate van doelrealisering van de KRW. Nevendoelstelling is de verbetering van de concurrentiepositie van de Nederlandse watersector. Het innovatieprogramma geeft een financiële impuls aan innovaties die in potentie het meest effectief bijdragen aan deze doelstellingen. De beleidsinzet is dat succesvolle innovaties van het programma vanaf 2012 gaan renderen in de vorm van slimme, kosteneffectieve maatregelen voor de uitvoering van de KRW (input voor de tweede en derde generatie stroomgebiedbeheerplannen). Het innovatieprogramma wordt in 2012 afgerond.

## Planning

Oplevering: 2012

**Financiën** Voor de uitvoering van het Innovatieprogramma is € 76 mln beschikbaar.

Dit is verdeeld via twee tenderregelingen. De eerste tenderregeling (subsidieplafond € 35 mln) is medio 2008 gepubliceerd in de Staatscourant. De regeling voor de tweede tender is in het najaar van 2009 gepubliceerd (subsidieplafond € 40 mln). Inschrijvingen met de meeste innovatiekracht en hoogste kosteneffectiviteit, krijgen een financiële bijdrage. De tenderregelingen hebben ruim 160 innovatievoorstellen opgeleverd. Ongeveer 65 hiervan krijgen een financiële bijdrage.

## Politiek/bestuurlijk

- Het programma draagt bij aan een haalbare en betaalbare uitvoering van de KRW. Hierdoor vermindert het risico op ingebrekestellingsprocedures door de Europese Commissie.
- Het programma bevordert het maatschappelijk en bestuurlijk draagvlak (waterschappen, provincies en gemeenten) voor de uitvoering van de KRW.
- Het innovatieprogramma draagt bij aan een doorbraak bij de aanpak van diffuse bronnen, waaronder nutriëntenpilots voor de aanpak van landbouwemissies, zoals vormgegeven in het Uitvoeringsprogramma diffuse bronnen waterverontreiniging (TK 30535, nr 13).

**Uitvoering** Het ministerie van VenW is verantwoordelijk; AgentschapNL, een agentschap van het ministerie van EZ, voert de regeling uit.

## Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen					•	
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						

## Toelichting op de wijzigingen

**2010:** dit programma is nieuw in het MIRT opgenomen.

# Regeling Specifieke eenmalige uitkering baggerwerkzaamheden bebouwd gebied (SUBBIED)

<b>Gebied</b>	Nationaal
<b>Onderwerp</b>	Waterbeheren
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Realisatie



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

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

**Planning**  
Oplevering: 2011

**Financiën** Taakstellend budget € 107 mln.

**Politiek/bestuurlijk** Door het bestuurlijk overleg Tienjarens scenario waterbodems is een bestuurlijk advies uitgebracht over de aanpak van de waterbodemp roblematiek in Nederland. In lijn met dit bestuurlijk advies heeft het kabinet besloten € 147 mln in te zetten voor het inlopen van achterstanden in het noodzakelijke baggerwerk. De SUBBIED-regeling maakt hier deel van uit. De regeling is gepubliceerd op 19 maart 2003 in de Staatscourant en aangepast in 2004 en 2005. Een groot deel van de projecten is afgerond, uit de evaluatie blijkt dat SUBBIED heeft bijgedragen aan een situatie waarbij baggerwerkzaamheden in bebouwd gebied in toenemende mate structureel worden opgepakt en zijn verankerd. Tevens heeft SUBBIED de samenwerking tussen waterschappen en gemeenten bevorderd.

## Projecthistorie

'06 '07 '08 '09 '10 '11

Algemeen

MIRT fase

Opgave

Oplossing

Planning

Financiën

Pol./Best.

## Toelichting op de wijzigingen

**2011:** budget is verlaagd doordat minder gebruik is gemaakt van deze regeling dan verwacht.

# Synergieprogramma Kaderrichtlijn Water

<b>Gebied</b>	Nationaal
<b>Onderwerp</b>	Waterbeheren
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Realisatie



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

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

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

maatregelen, waardoor meerdere rijksdoelen gelijktijdig worden gediend. Bovendien kan er op maatregelniveau werk-met-werk worden gemaakt; er is door de synergieprojecten sprake van een efficiënter ruimtegebruik en minder overlast, omdat werkzaamheden gecombineerd worden uitgevoerd. Daarnaast kan deze aanpak op termijn leiden tot kostenbesparing omdat werkzaamheden in één keer goed, dat wil zeggen robuust en klimaatbestendig, worden uitgevoerd.

## Planning

Start programma: 2010

Oplevering: 2015

**Financiën** Voor de uitvoering van de synergieregeling is een budget van € 117 mln gereserveerd. Hiervan is ruim € 20 mln beschikbaar voor projecten in het stedelijk gebied. Voor projecten in het landelijk gebied is ca. € 94 mln beschikbaar. Financiering hiervan loopt via het Investeringsbudget Landelijk Gebied (ILG).

## Politiek/bestuurlijk

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

## Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen					•	
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						

## Toelichting op de wijzigingen

**2010:** dit programma is nieuw in het MIRT opgenomen.

# Synergieprogramma Kaderrichtlijn Water

<b>Gebied</b>	Nationaal
<b>Onderwerp</b>	Waterbeheren
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Realisatie



# Tijdelijke regeling bestrijding regionale wateroverlast

**Gebied** Nationaal  
**Onderwerp** Waterbeheren  
**Ministerie** VenW  
**Fase** Realisatie



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

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

De 'tijdelijke regeling eenmalige uitkering bestrijding regionale wateroverlast' is met ingang van 1 april 2004 opengesteld. Op 1 juli 2004 is het volledige budget vastgelegd in beschikkingen aan 43 gemeenten en 24 waterschappen. In de gehonoreerde aanvragen zijn 307 projecten opgenomen. De nadruk in de projecten ligt op het vasthouden en bergen van overtollig water.

**Planning** De projecten zijn naar verwachting in 2011 gerealiseerd.

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

**Financiën** Taakstellend budget: € 100 mln (uitkeringsplafond € 97 mln).

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

## Projecthistorie

'06 '07 '08 '09 '10 '11

Algemeen

MIRT fase

Opgave

Oplossing

Planning

Financiën

Pol./Best.



# Verbeterprogramma Waterkwaliteit Rijkswateren

<b>Gebied</b>	Nationaal
<b>Onderwerp</b>	Waterbeheren
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Realisatie



**Opgave** De opgave vanuit de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) is het verbeteren van de chemische en ecologische kwaliteit van grond- en oppervlaktewater. Uiterlijk in 2027 moet de natuurlijke situatie zo goed mogelijk zijn benaderd, waarbij de KRW rekening houdt met het maatschappelijke gebruik van water. Zogenaamde onomkeerbare ingrepen hoeven daarom niet ongedaan gemaakt te worden.

De problemen die worden aangepakt betreffen onder meer de slechte passeerbaarheid van stuwen, gemalen en warmtekrachtcentrales; het ontbreken van geleidelijke overgangen tussen water en land; een beperkte uitwisseling tussen hoofdstroom en geulen in de uiterwaarden; de gevoeligheid van de Noordzeekustzone en Waddenzee voor afwenteling van stofstromen vanuit de rivieren en kuststroming. In de Delta, het IJsselmeergebied en de kustzone is algenbloei een belangrijk aandachtspunt. Ook zijn op een aantal plekken saneringen nodig.

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

## Planning

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

**Financiën** Voor een financiële impuls voor KRW-maatregelen in de Rijkswateren zijn in het coalitieakkoord middelen gereserveerd. Door de taakstelling 'doelmatig waterbeheer' zijn deze middelen niet meer beschikbaar. Vanuit het provinciefonds (beëindiging rivierdijkversterking) zijn deze middelen aan de begroting van VenW toegevoegd. Voor de uitvoering van het programma is tot en met 2020 € 1.012 mln (incl. BLD-bijdrage € 90 mln) beschikbaar.

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

## Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen						
MIRT fase					●	
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën					●	● ●
Pol./Best.						

## Toelichting op de wijzigingen

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

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

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



# Verbeterprogramma Waterkwaliteit Rijkswateren

Gebied Nationaal  
Onderwerp Waterbeheren  
Ministerie VenW  
Fase Realisatie

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



# 1<sup>e</sup> Tranche Actieprogramma Wegen (Beleidskader Benutten)

**Gebied** Nationaal  
**Onderwerp** Hoofdwegen  
**Ministerie** VenW  
**Fase** Realisatie



**Opgave** De doelstellingen uit de Nota Mobiliteit ten aanzien van acceptabele en bereikbare reistijden worden niet op alle trajecten gehaald.

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

## Planning

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

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

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

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

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

## Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen					•	
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						

## Toelichting op de wijzigingen

**2010:** het programma is nieuw opgenomen in het MIRT.

# 1<sup>e</sup> Tranche Actieprogramma Wegen (Beleidskader Benutten)

Gebied Nationaal  
Onderwerp Hoofdwegen  
Ministerie VenW  
Fase Realisatie

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

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



14. Optimaliseren knooppunt Joure (geschrapd in verband met planstudie A6/A7 Knooppunt Joure)
15. Samenhangend pakket HWN/OWN maatregelen uit VERDER!
16. Optimaliseren knooppunt Oudenrijn
17. Basispakket maatregelen Utrecht West
18. Opstellen regelscenario's in vijf regionale teams (generiek pakket)
19. Bemensen verkeerscentrale voor operationele uitvoering regionaal VM (generiek pakket)
20. Diverse kleine aanpassingen aan instrumentarium in verkeerscentrale (generiek pakket)
21. Incident Management 1 (generiek pakket)
22. Reistijdinformatie in plaats van filekilometers (generiek pakket)



# ZSM 1 Spoedwetprojecten & ZSM 2 Benuttingsprogramma

<b>Gebied</b>	Nationaal
<b>Onderwerp</b>	Hoofdwegen
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Realisatie



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

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

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

## Planning

Start realisatie: vanaf 2004

Oplevering: vanaf 2005

**Financiën** Taakstellend budget € 2.441 mln (voor ZSM 1 en ZSM 2). Dit is inclusief BLD-bijdrage € 412 mln. Het budget is verhoogd met € 228 mln als gevolg van de volgende wijzigingen:

- verhoging van het budget voor kostenstijging als gevolg van spoedaanpak + € 178 mln;
- verhoging van het budget voor extra inzet van capaciteit door de spoedaanpak + € 45 mln;
- bijdrage uit Spoor voor Ecoduct Rumelaar, A12 Maarsbergen-Veenendaal + € 5 mln.

## Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning					•	
Financiën	•	•	•	•	•	•
Pol./Best.						

## Toelichting op de wijzigingen

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

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

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

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

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

**2011:** het budget is verhoogd met € 228 mln.

# ZSM 1 Spoedwetprojecten

Gebied Nationaal  
Onderwerp Hoofdwegen  
Ministerie VenW  
Fase Realisatie

## A. Wegaanpassingen van structurele aard

NR	WEGNR	PROJECT	MAATREGEL	VAN	NAAR	WAB	START	OPL.
1	A9	Aansluiting Velsen-Raasdorp <sup>1)</sup>	spitsstrook en knpt.	2X2	2X3	2010	2010	2011
2	A9	Knpt. Raasdorp-Knpt. Badhoevedorp <sup>1)</sup>	spits- en weefstrook	1X2	1X3	2010	2010	2011
3	A7	Zaanstad-Purmerend	spitsstrook	1X2	1X3			Gereed
4	A12	Zoetermeer-Zevenhuizen	plusstrook	2X2	2X3			Gereed
5	A12	Zevenhuizen-Gouda	plusstrook	2X2	2X3			Gereed
6	A12	Woerden-Gouda <sup>1)</sup>	plusstrook	1X3	1X4	2009	2009	2010
7	A12	Utrecht-Bunnik <sup>1)</sup>	extra rijstrook	2X3	2X4	2009	2010	2013
8	A12	Bunnik-Driebergen <sup>1)</sup>	plus- en rijstrook	2X2	2X4	2009	2010	2013
9	A12	Driebergen-Maarsbergen <sup>1)</sup>	plusstrook	2X2	2X3	2009	2010	2013
10	A12	Veenendaal-Ede	plus- en weefstrook	2X2	2X3			Gereed
11	A9	Holendrecht-Diemen <sup>1)</sup>	spitsstrook	2X2	2X3	2009	2009	2010
12	A1	't Gooi <sup>1)</sup>	spitsstrook	2X2	2X3	2010	2010	2011
13	A1/6	Muiderberg-Almere Stad West <sup>1)</sup>	spitsstrook	1X3	1X4	2009	2010	2011
14	A1	Diemen-Muidenberg <sup>1)</sup>	wisselstrook	1X1	1X2	2009	2010	2011

## B. Wegaanpassingen van semi-permanente aard <sup>2)</sup>

NR	WEGNR	PROJECT	MAATREGEL	VAN	NAAR	WAB	START	OPL.
15	A4	Knpt. Badhoevedorp-Knpt. Nieuwe Meer <sup>1)</sup>	spits- en weefstrook	2X3	2X4	2010	2010	2011
16	A10 zuid	Knpt. Nieuwe Meer-Knpt. Amstel <sup>1)</sup>	spits- en weefstrook	2X3	2X4	2010	2010	2011
17	A2/A27	Everdingen-Lunetten <sup>1)</sup>	spits- en weefstrook	1X2	1X3	2010	2010	2011
18	A28	Utrecht-Leusden-Zuid <sup>3)</sup>	spitsstrook	1X2	1X3			
19	A28	Leusden-Zuid-Knpt. Hoevelaken <sup>3)</sup>	plusstrook en knpt.	1X2	1X3			
20	A1	Hoevelaken-Barneveld zuidbaan <sup>1)</sup>	spitsstrook	1X2	1X3			Gereed
21	A27	Utrecht Noord-Knpt. Eemnes <sup>4)</sup>	plusstrook	1X2	1X3			
22	A27	Gorinchem-Noordeloos	plusstrook	1X2	1X3			Gereed
23	A4	Leidschendam-Prins Clausplein	bufferstrook	1X3	1X4			Gereed
24	A12	Prins Clausplein-Voorburg	bufferstrook	1X4	1X5			Gereed
25	A13	Zestienhoven-Delft Zuid	spitsstrook	1X3	1X4			Gereed
26	A20	Terbregseplein	bufferstrook	1X4	1X5			Gereed
27	A8/A10	Coenplein <sup>5)</sup>	spits en bufferstrook	1X2	1X3			
28	A1	Knpt. Watergraafsmeer-Knpt. Diemen <sup>1)</sup>	bufferstrook	2X3	2X4	2009	2010	2011
29	A50/A	Arnhem Centrum-Knpt. Beekbergen	spitsstrook	2X2	2X3			Gereed
30	A50/A1	Knpt. Beekbergen-Deventer Oost	plusstrook	2X2	2X3			Gereed
31	A50/A1	Heteren-Valburg	spitsstrook	1X2	1X3			Gereed
32	A2	Knpt. Vught-Knpt. Ekkersweijer <sup>6)</sup>	spitsstrook	2X2	2X3			

## C. Wegaanpassingen van tijdelijke aard

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

1) Project is onderdeel van de Spoedaanpak Wegen.

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

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

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

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

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

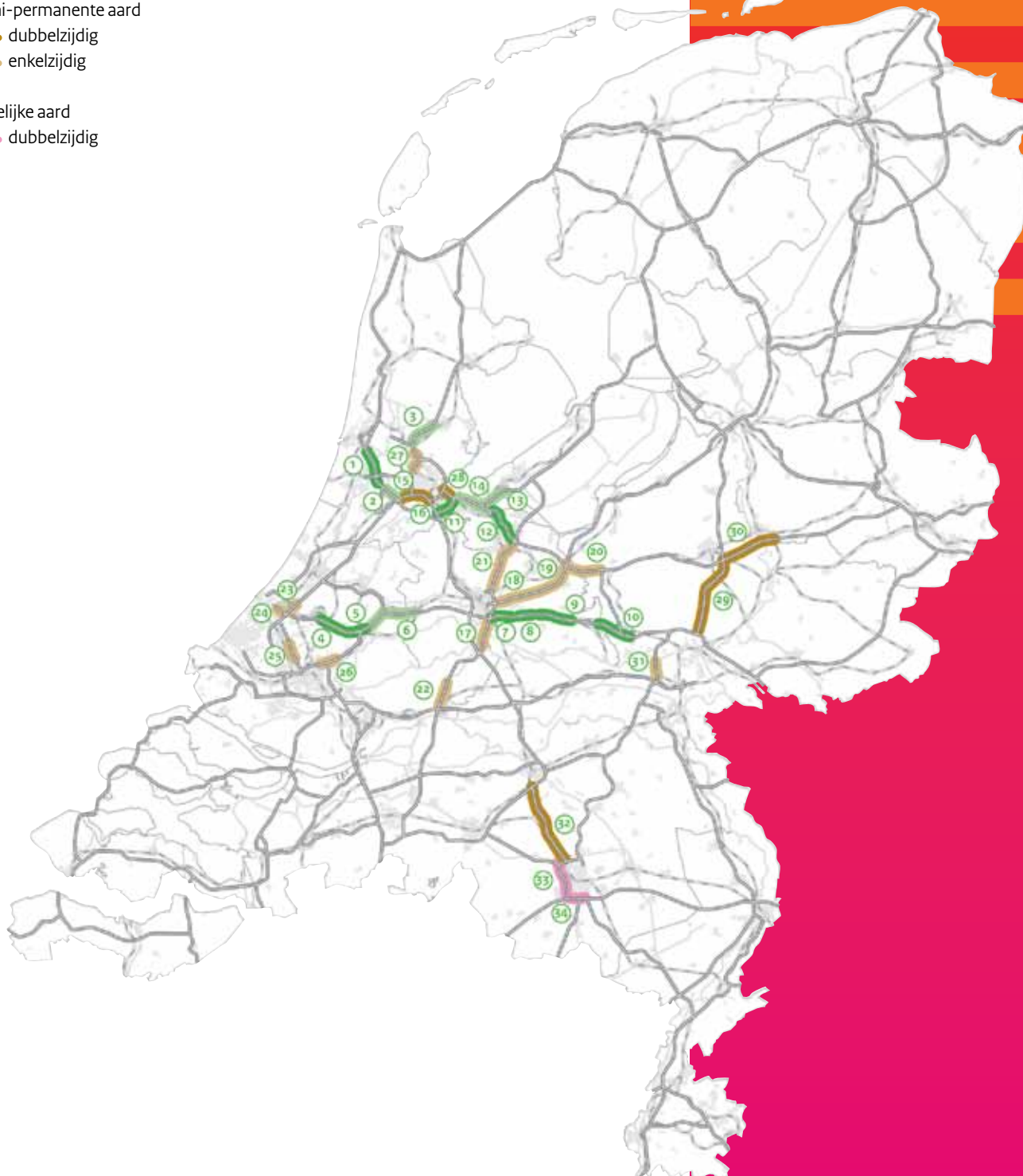
# ZSM 1 Spoedwetprojecten

**Gebied** Nationaal  
**Onderwerp** Hoofdwegen  
**Ministerie** VenW  
**Fase** Realisatie

Structurele aard  
— dubbelzijdig  
— enkelzijdig

Semi-permanente aard  
— dubbelzijdig  
— enkelzijdig

Tijdelijke aard  
— dubbelzijdig



# ZSM 2 Benuttingsprogramma

Gebied Nationaal  
Onderwerp Hoofdwegen  
Ministerie VenW  
Fase Realisatie

## Projecten ZSM 2

NR	WEGNR	PROJECT	MAATREGEL	VAN	NAAR	TB	START	OPL.
1	A1	Laren-Eemnes <sup>1)</sup>						
2	A1	Eemnes-Eembrugge <sup>2)</sup>		1X2	1X3			
3	A1/A28	Knpt. Hoevelaken <sup>3)</sup>	extra rijstrook	1X2	1X3			
4	A1/A35	Azelo-Buren	weefstrook	1X2	1X3			Gereed
5	A2	Leenderheide-Valkenswaard <sup>4)</sup>	extra rijstrook	1X2	1X3	2010	2010	2011
6	A6	Knpt. Emmeloord en aansl. 4, 5 en 10	verb. aansluitingen	nvt	nvt			Gereed
7	A20	Knpt. Gouwe (aansluiting Moordrecht)	verpl. aansluiting	nvt	nvt	2009	2010	2014
8	A12	Gouda-Woerden <sup>4)</sup>	extra rijstrook	1X3	1X4	2010	2011	2014
9	A12	Woerden-Knpt. Oudenrijn <sup>4)</sup>	extra rijstrook	1X3	1X4	2010	2010	2011
10	A27/A28	Knpt. Lunetten-Knpt. Rijnsweerd <sup>4)</sup>	extra rijstrook	1X4	1X6	2010	2011	2011
11	A12	Knpt. Waterberg-Velperbroek <sup>4)</sup>	extra rijstrook	2X2	2X3	2009	2011	2014
12	A15	Papendrecht-Sliedrecht Oost (Hardinxveld-Giessendam) <sup>5)</sup>	extra rijstrook	1X2	1X3			
13	A28	Knpt. Hattemerbroek-Knpt. Lankhorst <sup>4)</sup>	extra rijstrook 2X3	2X2 2X4	2X3	2009	2010	2011
14	A28/A32	Knpt. Lankhorst	knooppunt	nvt	nvt			Gereed
15	A50	Valburg-Grijsoord	extra rijstrook	2X2	2X3	2009	2010	2011
15a	A50	Knpt. Ewijk en Valburg	knooppunt	nvt	nvt			Gereed
16	A58	Eindhoven (Knpt. Batadorp)-Oirschot	extra rijstrook	1X2	1X3	2010	2010	2011
17	A12	Maarsbergen-Veenendaal incl. aansluiting Veenendaal <sup>4)</sup>	plusstrook	2X2	2X3	2010	2010	2014
18	A12/A18	Knpt. Oud-Dijk	extra rijstrook	1X1	1X2			Gereed
19	A28	Den Dolder-De Uithof <sup>3)</sup>	form. spitsstrook	1X2	1X3			
20	A2	Den Bosch-Eindhoven <sup>4)</sup>	extra rijstrook	2X2	2X3	2011	2011	2013

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

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

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

4) Project is onderdeel van de Spoedaanpak Wegen.

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

## File Top 50


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

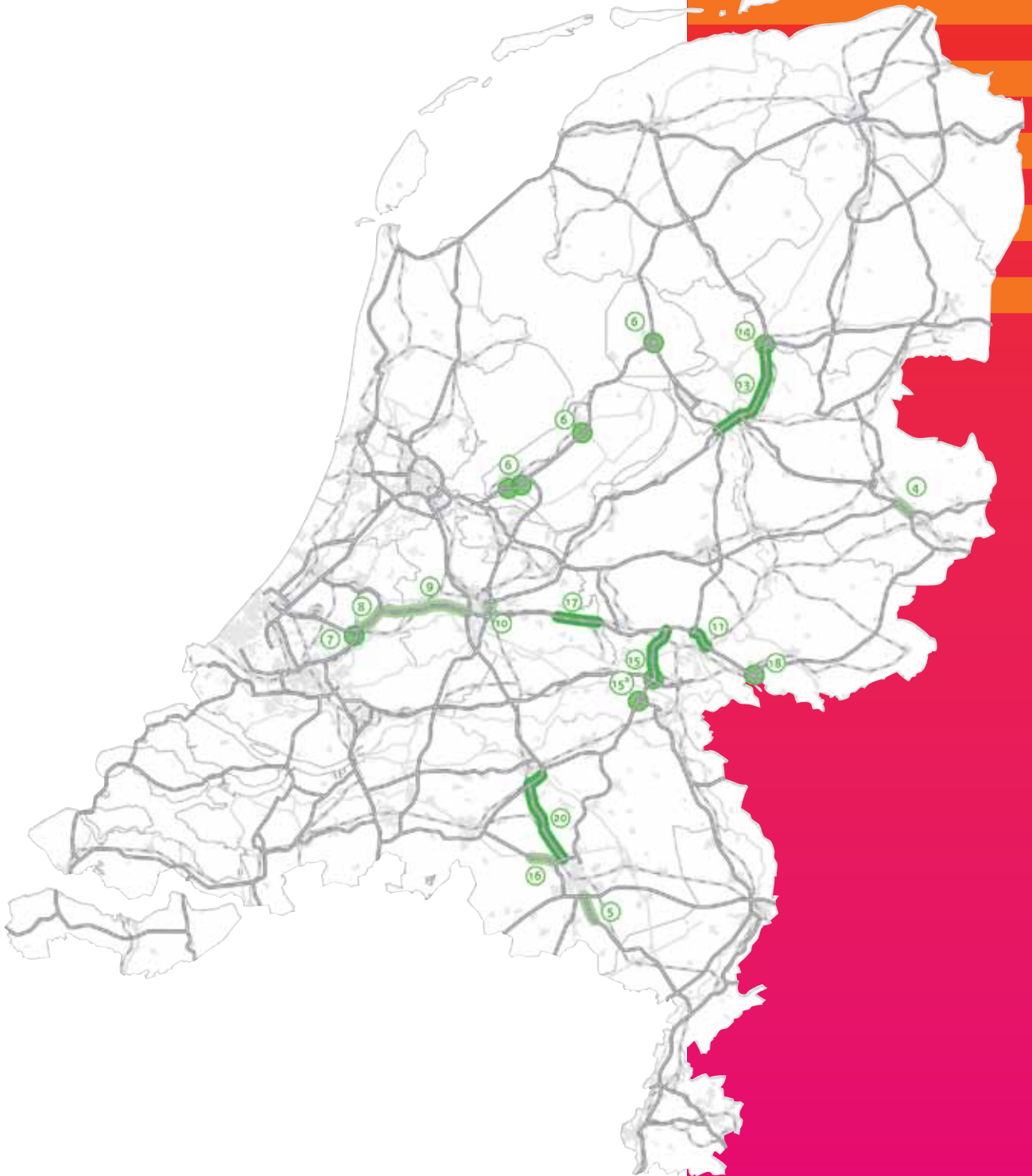
NR	WEGNR	PROJECT	KNELPUNTEN
<b>ZSM 1</b>			
1	A9	Aansluiting Velsen - Raasdorp	7 en 23
6	A12	Woerden - Gouda	11
7	A12	Utrecht - Bunnik	4
11	A9	Holendrecht - Diemen	20
12	A1	't Gooi	10
14	A1	Diemen - Muiderberg	38 en 45
15	A4	Knpt. Badhoevedorp - Knpt. Nieuwe Meer	26
16	A10 zuid	Nieuwe Meer - Amstel	50
17	A2/A27	Everdingen - Lunetten	46 en 47
<b>ZSM 2</b>			
8	A12	Gouda - Woerden	15
15	A50	Valburg - Grijsoord	22 en 31



# ZSM 2 Benuttingsprogramma

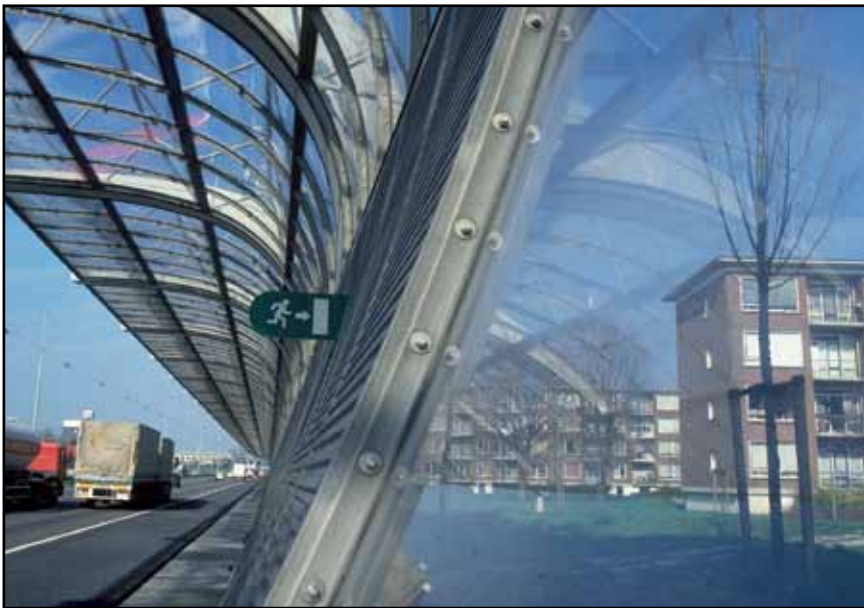
Gebied Nationaal  
Onderwerp Hoofdwegen  
Ministerie VenW  
Fase Realisatie

- Maatregel
- dubbelzijdig
  - enkelzijdig
- 



# Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPG)

<b>Gebied</b>	Nationaal
<b>Onderwerp</b>	Hoofdwegen en spoorwegen
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Realisatie



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

**Oplossing** Het Meerjarenprogramma geluidsanering (MJPG) vindt zijn oorsprong in de Nota Mobiliteit en de bestaande saneringsoperatie van de Wet geluidhinder. Het MJPG is gericht op het realiseren van geluidreducerende maatregelen bij woningen met een geluidbelasting van meer dan 65 dB als gevolg van een rijksweg, of meer dan 70 dB als gevolg van een hoofdspoorweg en bij woningen die als gevolg van verkeersgroei onder de huidige Wet geluidhinder een toename van meer dan 5 dB hebben ondergaan. Een wettelijk vastgelegd doelmatigheids criterium bepaalt welke maatregelen getroffen dienen te worden, bijvoorbeeld: stille wegdekken, stille spoorconstructies, geluidschermen en isolatie van gevels. De exacte omvang van de maatregelen wordt pas tijdens de uitvoering vastgesteld op basis van akoestisch onderzoek. Bij de grote infrastructuurprojecten is de uitvoering van geluidsanering een wettelijke plicht en dus onderdeel van het project. De grootste taak van het MJPG ligt daarom buiten deze projecten.

## Planning

Start voorbereiding uitvoering: 2009

Start realisatie: 2011

Oplevering: divers, uiterlijk 2020; (door koppeling aan groot onderhoud zoals vervanging van wegdekken en spoorvernieuwing kan de realisatie in enkele situaties na 2020 plaatsvinden).

Het tijdschema is alleen haalbaar bij het tijdig in werking treden van de nieuwe geluidwetgeving Swung-1, omdat deze de basis biedt voor de voorbereiding en realisatie van de saneringsmaatregelen.

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

**Financiën** Programmabudget: € 950 mln, waarvan € 508 mln voor rijkswegen en € 442 mln voor hoofdspoorwegen.

**Politiek/bestuurlijk** Het MJPG wordt gefinancierd door de ministeries van VenW en VROM. Halverwege de looptijd vindt een evaluatie plaats.

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

## Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen					•	
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						•
Financiën						
Pol./Best.						

## Toelichting op de wijzigingen

**2010:** het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

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



# Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO)

**Gebied** Nationaal  
**Onderwerp** Natuur  
**Ministerie** VenW  
**Fase** Realisatie



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

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

tussen de grootschalige natuurgebieden. De kaart hiernaast geeft een overzicht van alle geïnventariseerde en van de tot 1 januari 2010 opgeloste knelpunten. De maatregelen aan de Robuuste Verbindingen worden geprogrammeerd via het Investeringsbudget Landelijk gebied (ILG). De overige ontsnipperingsmaatregelen worden jaarlijks geprogrammeerd en verantwoord in het Infrastructuurfonds.

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

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

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

## Projecthistorie

'06 '07 '08 '09 '10 '11

Algemeen ●

MIRT fase

Opgave

Oplossing

Planning

Financiën

Pol./Best.

## Toelichting op de wijzigingen

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

# Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO)

Gebied Nationaal  
Onderwerp Natuur  
Ministerie VenW  
Fase Realisatie

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



# Grensoverschrijdend spoorvervoer

<b>Gebied</b>	Nationaal
<b>Onderwerp</b>	Spoorwegen personen
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Planstudie



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

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

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

**Financiën** Taakstellend budget: € 44 mln (incl. BTW).

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

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

## Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen					•	
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						•
Pol./Best.						•

## Toelichting op de wijzigingen

**2010:** het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

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



# Programma Hoogfrequent Spoorvervoer

<b>Gebied</b>	Nationaal
<b>Onderwerp</b>	Spoorwegen goederen personen
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Planstudie



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

**Oplissing** Het betreft de volgende vier speerpunten:

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

Het planstudieprogramma PHS bestaat uit:

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

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

**Planning** Projectbesluiten (voorkeursbeslissing) o.b.v. planstudies: 2010  
Diverse OTB's/TB's: vanaf 2011  
Start realisatie: vanaf 2012

**Financiën** Voor PHS is een programmabudget beschikbaar van in totaal € 3.163 mln (incl. externe veiligheid, geluid, overwegen, transfer, ketenvoorzieningen, onderhoud, onzekerheidsmarge 40%). Dit is excl. OV SAAL en spoorcorridor Delft en incl. spoordriehoek Noord-Nederland (conform motie Koopmans (TK 27658, nr 41)).

**Politiek/bestuurlijk** Brieven: brief Netwerkaanpak d.d. 19 november 2007, Actieplan Groei op het Spoor en LMCA Spoor (TK 29644, nr 85). Zoals toegezegd in het AO van 2 oktober 2008 is vóór de zomer 2010, op 4 juni 2010, door het Kabinet een voorkeursbeslissing genomen over de invulling van PHS (TK 32404, nr 1). Dit is tevens de vierde voortgangsrapportage. Het betreft een besluit over de vier planstudies PHS. Gelet op de onderlinge samenhang van maatregelen en corridors en het behoud van flexibiliteit, is PHS vooralsnog niet opgesplitst in losse projectbladen voor de vier specifieke planstudies. Voor de sporendriehoek Noord-Nederland (deel RSP) en OV SAAL zijn vanwege de separate besluitvormingstrajecten wel aparte projectbladen opgenomen.

## Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen						
MIRT fase					•	
Opgave						
Oplissing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.					•	•

## Toelichting op de wijzigingen

**2009:** het programma is nieuw opgenomen in het MIRT. Er heeft een beperkte herprioritering binnen het aanlegprogramma spoor plaatsgevonden ten behoeve van PHS. Dit betreft nog niet bestemde gelden voor Traject Oost en VERA (in totaal € 550 mln). Deze projecten zijn in het licht van de nieuwe ambitie voor hoogfrequent spoorvervoer minder urgent. Hiervan is € 200 mln ingezet ten behoeve van het Actieplan Groei op het Spoor, daar dit niet zoals beoogd uit de enveloppen coalitieakkoord kon worden gefinancierd. In ruil daarvoor wordt een groter deel van de enveloppen ingezet voor de dekking van de € 4,5 mld. Het projectblad VERA is vervallen.

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

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



# Programma Hoogfrequent Spoorvervoer

<b>Gebied</b>	Nationaal
<b>Onderwerp</b>	Spoorwegen goederen personen
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Planstudie

## Studiegebied

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

## Onderzoeksgebied

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

↔ Reistijden landsdelen



# AKI-plan en veiligheidsknelpunten

<b>Gebied</b>	Nationaal
<b>Onderwerp</b>	Spoorwegen personen
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Realisatie



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

**Oplissing** Ingezet wordt op maatregelen die naar verwachting het meest kosten/baten-effectief zijn. In 2002 is als voortzetting van het AKI-veiligheidsknelpunten programma het Programma Verbetering Veiligheid Overwegen (PVVO) opgesteld. Dit programma is in 2005 geëvalueerd en geactualiseerd voor de periode 2005-2010 (zie TK 29893, nr 4 en nr 80). Het PVVO (voorheen AKI-plan en veiligheidsknelpunten) wordt in 2010 afgerond.

**Planning** Realisatie: 2001-2010

**Financiën** Taakstellend budget: € 365 mln.

## Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen						●
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën		●	●	●	●	
Pol./Best.						

## Toelichting op de wijzigingen

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

**2008:** het taakstellend budget is inclusief BTW.

**2009:** de middelen voor de ongelijkvloerse kruising bij Moordrecht (€ 16 mln excl. BTW, € 20 mln incl. BTW), zijn, gelet op de samenhang, overgeheveld naar art. 12.03 (project aansluiting Moordrecht). Realisatie zal via dat artikelonderdeel plaatsvinden. Het beleid m.b.t. het opheffen van overwegen is aangescherpt (TK 29893, nr 68). Overwegen blijven open voor zover veiligheid dit toelaat.

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

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





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

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

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

#### Planning

Start realisatie: 1999  
Oplevering: divers

**Financiën** Taakstellend budget: € 158 mln. De onderdelen die betrekking hebben op het bestaande net worden meegenomen in het kader van het meerjaren vervangingsplan. Financiering vindt plaats via het programma Beheer en Onderhoud.

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

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

Moties: in november 2007 is de motie Cramer/Roemer (TK 29893, nr 59) aangenomen. Deze motie vraagt om voor het zomerreces 2008 te komen met een strategische analyse, waarin de mogelijkheden van prestatieverbetering door de invoer van ERTMS worden beschouwd, en om voor de behandeling van het MIRT-projectenboek 2009 een implementatieplan ERTMS te sturen.

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

De spoorsector zal in 2010 haar ERTMS-implementatiestrategie evalueren.

#### Projecthistorie

'06 '07 '08 '09 '10 '11

Algemeen

MIRT fase

Opgave

Oplossing

Planning

Financiën ● ● ●

Pol./Best.

#### Toelichting op de wijzigingen

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

**2008:** het taakstellend budget is inclusief BTW.

**2009:** de deelprojecten met betrekking tot de invoering van GSM-R en de ontwikkeling van tractie-energievoorziening met 25 kV zijn afgesloten. De budgetten van deze deelprojecten zijn vanwege de afronding van het totale budget afgehaald. Vanwege de vertraging bij de ingebruiknames van het A15-tracé en van de Havenspoorlijn en de als gevolg hiervan extra benodigde faseringsstappen, zijn meerkosten opgetreden; hiertoe moest het budget verhoogd worden met € 8,3 mln.

# Intensivering Spoor in Steden, fase 1 en fase 2

<b>Gebied</b>	Nationaal
<b>Onderwerp</b>	Spoorwegen personen
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Realisatie



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

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

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

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

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

#### Planning

Start realisatie: divers  
Oplevering: divers

**Financiën** Taakstellend budget tranche I: € 244 mln. De middelen voor tranche II zijn overgeboekt naar het Gemeentefonds.

#### Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen	●					
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën					●	●
Pol./Best.						

#### Toelichting op de wijzigingen

**2006:** het project is nieuw in de realisatiefase.

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

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

# Kleine stations

<b>Gebied</b>	Nationaal
<b>Onderwerp</b>	Spoorwegen personen
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Realisatie



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

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

De kosten van het basisstation zijn in dat geval subsidiabel ten laste van het programma Aanleg nieuwe stations tot een maximum van € 6,4 mln incl. BTW. De minister neemt dan tevens een subsidiebesluit. Een alternatieve mogelijkheid voor subsidie van nieuwe stations is de projectfinanciering als onderdeel van lopende projecten zoals RegioNet en VleuGel.

## Planning

Start realisatie: divers  
Oplevering: divers

**Financiën** Decentrale financiering. Subsidiebronnen MIRT:

- Programma Aanleg nieuwe stations: budget € 81 mln;
- Projectbudget VleuGel/RandstadSpoor;
- Projectbudget RegioNet.

**Politiek/bestuurlijk** In AO Nieuwe stations

- dd. 10-06-2009 (TK 31801, nr 5) is toegezegd
- om de informatie op dit projectblad te verkrijgen
  - de subsidiënorm 'aantal nieuwe in- en uitstappers' te evalueren (eind 2009 gereed).
- Op basis van de uitkomsten van het ProRail rapport: Toepassing norm nieuwe in- en uitstappers bij nieuwe stations, Inventarisatie van 21 oktober 2009 is dit subsidie criterium komen te vervallen (TK 31801, nr 7).

## Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen				•		
MIRT fase						
Opgave						
Oplissing						•
Planning						
Financiën					•	•
Pol./Best.						•

## Toelichting op de wijzigingen

**2009:** projectblad is nieuw opgenomen in het MIRT.

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

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

# Kleine stations

<b>Gebied</b>	Nationaal
<b>Onderwerp</b>	Spoorwegen personen
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Realisatie

## Nieuw geopende en te openen stations (aanlegbesluit/subsidiebesluit)

### Planstudies en projectstudies ProRail naar nieuwe stations

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

### Geopende stations 2009-2010

1. Station Mook Middelaar, mei 2009
2. Station Amsterdam Science Park (Watergraafsmeer), december 2009  
MIRT bijdrage uit MIRT-RegioNet budget, € 5,75 mln ex BTW.
3. Station Maarheeze, opening juni 2010  
Bijdrage van € 1,75 mln (incl. BTW) uit budget File-proof
4. Station Heerlen Woonboulevard, opening juni 2010

### MIRT aanleg-/subsidiebesluit 2009-2010 (incl. prognose opening en rijksbijdrage)

5. Station Sassenheim, opening juni 2011  
MIRT bijdrage uit programma aanleg nieuwe stations € 5,85 mln ex BTW.
6. Station Utrecht Terwijde (definitief), opening december 2010  
Integraal onderdeel van projectbeschikking MIRT-VleuGel/RandstadSpoor
7. Station Houten Castellum (definitief), opening december 2010  
Integraal onderdeel van projectbeschikking MIRT-VleuGel/RandstadSpoor
8. Station Utrecht Leidsche Rijn Centrum, verwachte opening december 2012
9. Station Utrecht Vaartsche Rijn, verwachte opening 2015  
Integraal onderdeel van projectbeschikking MIRT-VleuGel/RandstadSpoor
10. Station Emmen Zuid (verplaatsing Emmen Bargeres), opening december 2010.  
MIRT bijdrage uit programma aanleg nieuwe stations € 1,52 mln ex BTW

### Lopende planstudies (MIRT) ProRail

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

### Lopende projectstudies ProRail (in opdracht van derden)

16. Station Hoevelaken
17. Station Zwolle Voorsterpoort
18. Station Zwolle Stadshagen
19. Station Maastricht Noord
20. Station Hengelo Gezondheidspark
21. Station Westervoort



# Actieplan 'Groeï op het spoor'

<b>Gebied</b>	Nationaal
<b>Onderwerp</b>	Spoorwegen
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Beheer en onderhoud



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

**Opllossing** Het kabinet wil gedurende de huidige regeringsperiode de groei van 5% vasthouden door het gebruik van de trein aantrekkelijker te maken voor steeds meer mensen. Als opmaat daartoe heeft het kabinet het Actieplan 'Groeï op het spoor' opgesteld, dat is gepresenteerd bij de beleidsbrief van 19 november 2007 (TK 29644, nr 85). In 2010 is gekeken naar voortgang van het Actieplan in de midtermreview. Daarop is op 18 februari 2010 het Nieuwe Actieplan (TK 29984, nr 216) gepresenteerd, dat voortbordurt op het bestaande actieplan. De maatregelen uit het Nieuwe actieplan vormen een integraal pakket. Deze maatregelen dragen structureel bij aan de groei, zijn binnen enkele jaren uitvoerbaar en worden gedragen door de belangrijke stakeholders uit de spoorsector, decentrale overheden en consumentenorganisaties. De maatregelen zijn onderverdeeld in vijf clusters, die alle onderdelen beslaan die de reiziger doorloopt in zijn treinreis:

- Voor- en natransport: bijvoorbeeld aanleg van extra fietsstallingen en P+R-terreinen, aanpak van weesfietsen en veraange-

namen van wachtruimtes op stations.

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

## Planning

2007: opstellen Actieplan  
2008-2012: uitvoeren Actieplan

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

**Politiek/bestuurlijk** Het Actieplan is onderdeel van de korte en middellange termijn spoorambities, die zijn gepresenteerd in de beleidsbrief van 19 november 2007. Het actieplan is bijgesteld en aangeboden aan de kamer bij de brief van 18 februari 2010 (behandeld 24 maart 2010). Tweemaal per jaar wordt de voortgang gerapporteerd aan de Tweede Kamer (samen met PHS/OV-SAAL).

## Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen				•		
MIRT fase						
Opgave						
Opllossing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						•

## Toelichting op de wijzigingen

**2009:** het actieplan is nieuw opgenomen in het MIRT.

**2011:** het actieplan is geactualiseerd en aan de Tweede Kamer aangeboden.



# Bovenbouwvernieuwing

<b>Gebied</b>	Nationaal
<b>Onderwerp</b>	Spoorwegen
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Beheer en onderhoud



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

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

## Planning

Start uitvoering: 2004  
Oplevering: divers

**Financiën** Raming kosten: € 1,3 mld (periode 2010-2015).

## Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën			●	●	●	
Pol./Best.						

## Toelichting op de wijzigingen

**2008:** het taakstellend budget is inclusief BTW.

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

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

# Project Reistijdverbetering

<b>Gebied</b>	Nationaal
<b>Onderwerp</b>	Spoorwegen
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Beheer en onderhoud



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

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

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

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

## Planning

Start uitvoering: 2007  
Oplevering: vanaf 2008

**Financiën** Taakstellend budget: € 72,5 mln. Hiervan is € 44,1 mln bestemd voor het pakket infrastructurele versnellingsmaatregelen. De overige middelen zijn gereserveerd voor mogelijke maatregelen n.a.v. het

onderzoek naar rijden met 160 km/uur.

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

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

21 januari 2008 (TK 29984, nr 115) over nadere invulling van het pakket infrastructurele maatregelen. Op 10 april 2008 heeft de Kamer ingestemd met de voorgestelde maatregelen bij Deventer, Beilen en Sittard-Heerlen. Daarnaast heeft de Kamer om een onafhankelijk onderzoek gevraagd naar de mogelijke toe te passen beveiligingssystemen bij snelheden van 160 km/uur. Dit is inmiddels uitgevoerd door de TU Delft.

Op verzoek van de Kamer is besloten de middelen voor de infrastructurele versnellingsmaatregelen op het baanvak Sittard-Heerlen in te zetten voor de optimalisering van het traject Sittard-Heerlen-Grens(-Aken), (waaronder in ieder geval de aanleg van een tweede geëlektrificeerd spoor tussen Heerlen-Heerlen De Kissel) met het oog op een snelle verbinding tussen Sittard en Aken (TK 32123 A, nr 16). Er vindt momenteel overleg plaats met de betrokken regionale overheden over mogelijke alternatieve toepassingen van de middelen voor de projecten bij Beilen en op het baanvak Sittard-Heerlen.

## Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën			•		•	•
Pol./Best.						•

## Toelichting op de wijzigingen

**2008:** het taakstellend budget is inclusief BTW.

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

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



# Punctualiteits-/ capaciteitsknelpunten tweede fase Herstelplan Spoor

<b>Gebied</b>	Nationaal
<b>Onderwerp</b>	Spoorwegen
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Beheer en onderhoud



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

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

## Planning

Start uitvoering: 2007  
Oplevering: 2007-2015

**Financiën** Raming kosten: € 595 mln periode 2007-2015 geheel gedekt uit middelen voor 2<sup>e</sup> fase Herstelplan Spoor.

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

## Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën			●			●
Pol./Best.						

## Toelichting op de wijzigingen

**2008:** het taakstellend budget is inclusief BTW.

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

# Punctualiteits-/ capaciteitsknelpunten tweede fase Herstelplan Spoor

**Gebied** Nationaal  
**Onderwerp** Spoorwegen  
**Ministerie** VenW  
**Fase** Beheer en onderhoud

## Knelpunten

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

# Vermindering passages stoptonend sein (STS)

<b>Gebied</b>	Nationaal
<b>Onderwerp</b>	Spoorwegen
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Beheer en onderhoud



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

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

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

De spoorbranche had reeds een aantal extra acties in gang gezet toen medio 2006 de stijging van het aantal STS-passages werd gesignaleerd. De STS-doelstellingen, zoals in 2004 zijn voorgesteld, ambiëren een reductie van het aantal STS-passages met 50% en een vermindering van het aan deze STS-passages verbonden risico met 75% ten opzichte van 2003. Bij brief van 7 september 2009 (TK 29893, nr 88) is de Kamer geïnformeerd dat IVW in 2009 een reductie van het aantal STS-passages verwacht van 19-23% en een reductie van het daaraan verbonden risico van 51-63%. De spoorbranche heeft aangegeven dat de implementatie van ATB-Vv de risicoreductie de doelstelling van 75% gaat benaderen. Om de STS-doelstellingen te kunnen realiseren heeft de spoorbranche voorgesteld om 100 extra seinen te voorzien van ATB-Vv. In het kader van het Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen is € 18 mln beschikbaar gesteld voor de aanleg van ATB-Vv op de belangrijkste routes voor het vervoer van gevaarlijke stoffen, met name

in de stationsgebieden op die routes (TK 30373, nr 40). Naar aanleiding van het STS-incident bij Barendrecht (24 september 2009) is een onafhankelijk onderzoek uitgevoerd en op 28 juni 2010 naar de Kamer gestuurd (TK 29893, nr 103). Naast de ca. 350 extra seinen die uitgerust worden met ATB-Vv zullen een aantal verbetermogelijkheden worden bestudeerd.

## Planning

Start uitvoering: 2005

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

**Financiën** Raming kosten: € 67 mln (waarvan € 10 mln uit meevaller Betuweroute). Bijdrage derden: minimaal € 6 mln (voor periode 2005-2008) en daarna nog € 1,75 mln per jaar (vervoerders). Van dit budget is € 18 mln beschikbaar voor het Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen (brief van 18 februari 2010, TK 30373, nr 40).

**Politiek/bestuurlijk** Brieven: op 24 februari 2006 is de voortgangsrapportage Passages Stoptonend Sein (TK 29893, nr 26) stand van zaken eind 2005, aan de Tweede Kamer aangeboden. Bij brief van 28 juni 2010 is de Kamer geïnformeerd over het onafhankelijk onderzoek aanpak STS-passages (TK 29893, nr 103).

## Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen	•					
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën			•		•	
Pol./Best.						

## Toelichting op de wijzigingen

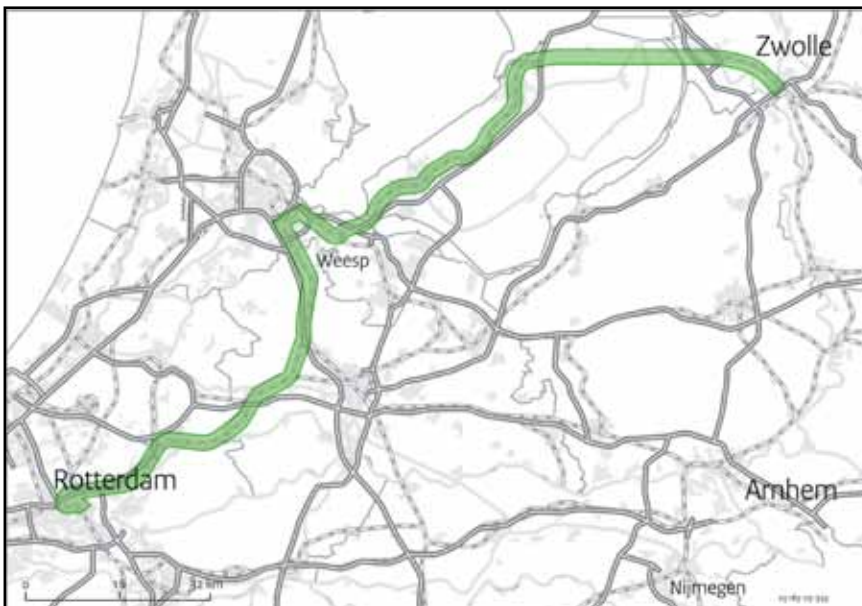
**2006:** het onderzoek is afgerond en er wordt begonnen met de uitvoering.

**2008:** het taakstellend budget is inclusief BTW.

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

# Goederenroute Rotterdam- Noord-Nederland (GoeNoord)

<b>Gebied</b>	Nationaal
<b>Onderwerp</b>	Spoorwegen goederen
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Planstudie



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

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

**Oplossing** De planstudie zal zich richten op twee zaken:

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

Gezien de relatie van de planstudie met OV-SAAL zijn de benodigde planstudie-werkzaamheden opgenomen in diverse deelprojecten van OV-SAAL; de betreffende budget-onderdelen worden te zijner tijd ondergebracht in het budget van OV-SAAL.

## Planning

Start realisatie: 2010

Oplevering: 2013

**Financiën** Taakstellend budget: € 71 mln.

**Politiek/bestuurlijk** Toezeggingen: de beschreven maatregelen zijn toegezegd in een brief d.d. 11 april 2000 aan de Tweede Kamer (de zogenaamde NaNOV-brief; TK 22589, nr 157).

## Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning					•	
Financiën			•			•
Pol./Best.						

## Toelichting op de wijzigingen

**2008:** het taakstellend budget is inclusief BTW.

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

**2011:** de benodigde planstudie-werkzaamheden zijn opgenomen in diverse deelprojecten van OV-SAAL. Het taakstellend budget is verlaagd met € 6 mln ten gunste van OV-SAAL.

# Optimalisering Goederencorridor Rotterdam-Genua

<b>Gebied</b>	Nationaal
<b>Onderwerp</b>	Spoorwegen goederen
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Planstudie



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

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

## Planning

Tracébesluit, MER: 2011

Realisatie:

- ERTMS en 25kV: 2013
- Derde spoor: 2016

**Financiën** Taakstellend budget: planstudie- en realisatiekosten € 156 mln.

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

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

## Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen						
MIRT fase		•				
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën					•	
Pol./Best.						

## Toelichting op de wijzigingen

**2007:** het project is opgenomen in de planstudiefase.

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



# Aslastenclusters I, II, III

<b>Gebied</b>	Nationaal
<b>Onderwerp</b>	Spoorwegen goederen
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Realisatie



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

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

**Planning** Tracébesluit: divers  
Start realisatie: cluster III in 2010  
Oplevering: cluster I is gereed, cluster II divers/2010, cluster III 2015

**Financiën** Taakstellend budget: clusters I en II € 43 mln, cluster III (planstudie) € 37 mln (ijkpunt).

## Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning				•	•	•
Financiën			•	•	•	
Pol./Best.						

## Toelichting op de wijzigingen

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

**2008:** het taakstellend budget is inclusief BTW.

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

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

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

# Geluidspilots spoorgoederenvervoer

<b>Gebied</b>	Nationaal
<b>Onderwerp</b>	Spoorwegen goederen
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Realisatie



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

**Oplissing** Door het uitvoeren van een aantal pilots bronbeleid op het gebied van geluidshinder wordt praktijkervaring opgedaan, een signaal afgegeven en een doorbraak op het gebied van bronbeleid geforceerd. Het stiller maken van goederentreinen heeft bovendien een positief effect op het groene imago van goederenvervoer. De oplossing bestaat uit het vervangen van de metalen remblokken van goederenwagens door blokken van kunststof. Hierdoor worden de wielen minder opgeruwd waardoor tijdens het rijden minder rolgeluid ontstaat.

Naast de bestaande pilot met het type K-blokken worden er nu ook meerdere pilots met een ander soort kunststof remblokken (LL-blokken) uitgevoerd. Het is de bedoeling om met behulp van deze pilots zowel het geluidsreducerend effect te meten alsmede de LCC (Life Cycle Costs).

Met de toepassing van deze remblokken hoeft het remsysteem van de goederenwagens niet te worden aangepast, wat toepassing van de LL-blokken technisch eenvoudiger en dus goedkoper maakt.

Een andere vorm van bronbeleid is de prefab raildemper. De doelstelling van deze pilot is het doorontwikkelen van de geluidsmaatregel raildemper en het verder stimuleren van de toepassing ervan door de raildemper kosteneffectiever te maken.

## Planning

Start realisatie: 2002

Oplevering proefserie en start onderzoeksprogramma's: 2004

Afronding project: 2010

**Financiën** Taakstellend budget: € 6 mln (afkomstig uit milieudrukgeden van VROM).

## Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplissing		•	•			
Planning				•	•	•
Financiën	•	•	•	•		
Pol./Best.						

## Toelichting op de wijzigingen

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

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

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

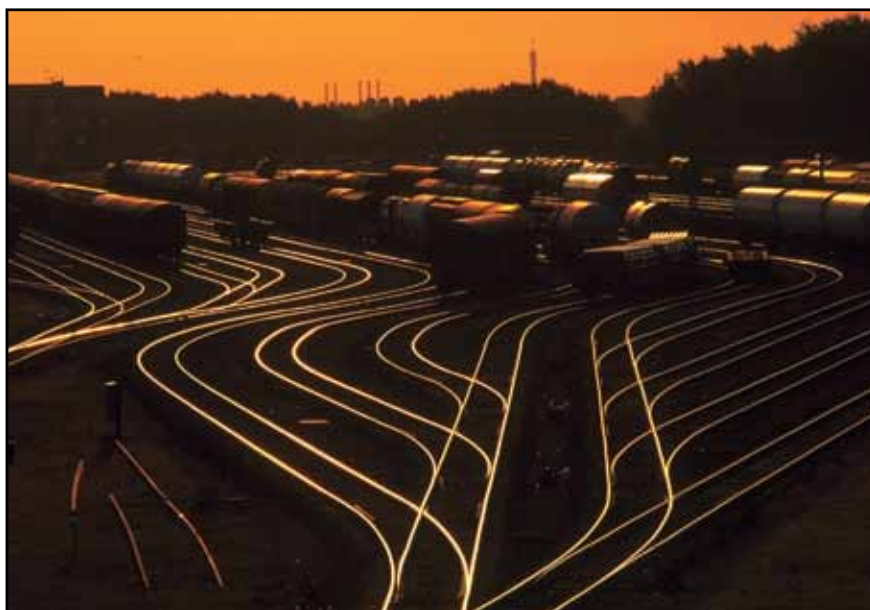
**2009:** pilots met 1 jaar verlengd, om voldoende resultaten te verkrijgen voor een internationale systeemvrijgave. Kosten zijn met € 2 mln verlaagd door verlaging van de post onvoorzien en scopewijziging bij het afgeronde project met de K-blokken.

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

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

# PAGE risicoreductie

<b>Gebied</b>	Nationaal
<b>Onderwerp</b>	Spoorwegen goederen
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Realisatie



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

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

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

## Planning

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

**Financiën** Taakstellend budget: € 18 mln.

## Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning					•	•
Financiën			•			
Pol./Best.						

## Toelichting op de wijzigingen

**2008:** het taakstellend budget is inclusief BTW.

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

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

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



# Impuls Dynamisch Verkeersmanagement Vaarwegen

**Gebied** Nationaal  
**Onderwerp** Hoofdvaarwegen  
**Ministerie** VenW  
**Fase** Realisatie



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

**Oplossing** In studie is een maatregelenpakket opgesteld dat is opgebouwd langs drie sporen. Spoor één is primair op de overheid als vaarwegbeheerder gericht. Het gaat om inwinnen van informatie over positie, type schip, opvarenden, vervoerde lading en route, zodat vaarweggebruikers tijdig een alternatieve route kunnen kiezen of de tijdsplanning kunnen aanpassen. Spoor twee is het stroomlijnen van de informatie tussen het publieke en private domein. Opzet is dat de verschillende beheerders en marktpartijen verkeersgegevens en statusinformatie met elkaar

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

**Planning** Alle maatregelen zijn eind 2013 gerealiseerd.

**Financiën** Taakstellend budget: € 102 mln (incl. BLD-bijdrage € 17 mln).

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

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

## Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen						●
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						

## Toelichting op de wijzigingen

**2011:** het maatregelenpakket is nieuw opgenomen in het MIRT.

# Quick Wins Binnenhavens

<b>Gebied</b>	Nationaal
<b>Onderwerp</b>	Hoofdvaarwegen
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Realisatie



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

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

projecten betrokken. Hiermee is een subsidiebedrag van ca. € 91 mln gemoeid.

## Planning

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

**Financiën** Beschikbaar budget: € 112 mln.

**Politiek/bestuurlijk** In het Coalitieakkoord heeft het kabinet aangegeven dat goederenvervoer over water en de innovatie in de binnenvaart zullen worden gestimuleerd. Quick Wins binnenhavens is één van de maatregelen waarmee daar uitvoering aan wordt gegeven. In het Aanvullend Beleidsakkoord is in het kader van het stimuleringspakket aanvullend € 50 mln beschikbaar gesteld.  
Amendement: Tijdens het Notaoverleg MIRT over de begroting 2008 is amendement Anker cs (TK 31200 A, nr 25) aangenomen, waarin € 7 mln beschikbaar wordt gesteld voor het verbeteren van de (bereikbaarheid van) binnenhavens.

## Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen				•		
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën					•	
Pol./Best.						

## Toelichting op de wijzigingen

**2009:** het projectblad is nieuw opgenomen in het MIRT.

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

# Natte bruggen

<b>Gebied</b>	Nationaal
<b>Onderwerp</b>	Hoofdvaarwegen
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Beheer en onderhoud



**Opgave** Als gevolg van achterstanden bij het reguliere beheer en onderhoud van de 'natte bruggen' tot 2004, was een omvangrijk renovatieprogramma noodzakelijk. Natte bruggen zijn onder andere bruggen die deel uitmaken van het regionale wegennet die na de wet herziening wegen niet zijn overgenomen door lagere overheden. Deze vallen onder verantwoordelijkheid van Verkeer en Waterstaat. Daarnaast betreft het bruggen waar Verkeer en Waterstaat op basis van het veroorzakerprincipe moet betalen. Het veroorzakerprincipe wil zeggen dat op het moment dat de constructie van de brug wijzigt door bijvoorbeeld verbreding en/of aanpassing van het water/kanaal, dan ook de verantwoordelijkheid voor (een deel van) het beheer en onderhoud overgaat naar de veroorzaker, dus naar – in dit geval – VenW.

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

#### Planning

Start uitvoering: 2004  
Oplevering: 2010/2016

**Financiën** Raming kosten: € 110 mln.

#### Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning					•	•
Financiën						
Pol./Best.						

#### Toelichting op de wijzigingen

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

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

# Subsidieregeling Openbare Inland Terminal (SOIT)

<b>Gebied</b>	Nationaal
<b>Onderwerp</b>	Multi- en intermodaal vervoer
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Realisatie



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

**Oplossing** De Subsidieregeling Openbare Inland Terminals (SOIT) richt zich op de ontwikkeling van regionale terminals en overslagcentra. De regeling is bedoeld voor particuliere initiatiefnemers die risicodragend investeren in terminals. Op grond van een tussentijdse evaluatie van de SOIT in 2003 is de Tweede Kamer geïnformeerd (zie Kamerstuk vwo3000445) dat de SOIT geen vervolg meer zou krijgen. De uitvoering en afwikkeling van de resterende projecten zal als gevolg van opgelopen vertraging in de procesgang naar verwachting doorlopen tot 2012.

## Planning

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

**Financiën** Taakstellend budget: € 20 mln.  
Bijdrage van derden: divers.

## Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning					●	
Financiën						
Pol./Best.						

## Toelichting op de wijzigingen

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



# Herstructurering bedrijventerreinen

**Gebied** Nationaal  
**Onderwerp** Bedrijventerrein  
**Ministerie** EZ en VROM  
**Fase** Realisatie



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

**Oplossing** Sleutelthema's bij het nieuwe bedrijventerreinenbeleid zijn: op de markt-vraag afgestemde planning van terreinen, inhaalslag voor de herstructurering van verouderde bedrijventerreinen, regionale aanpak en op langere termijn verzakelijking van de bedrijventerreinenmarkt. Het kabinet heeft zich met de kabinetsreactie op het advies van de Taskforce (her)ontwikkeling Bedrijventerreinen (THB) gecommitteerd aan de aanpak van 6500 ha verouderde bedrijventerreinen t/m 2013. Met provincies en gemeenten is overeenstemming over de rol- en taakverdeling van de drie overheids-lagen bij de aanpak van bedrijventerreinen, de behoefteraming en -planning, de herstructurering van bestaande terreinen en de financiering daarvan, samenwerking tussen gemeenten op het gebied van bedrijventerreinenbeleid en verbeteringen in de kwaliteit van en op bedrijventerreinen. Daarnaast is de toepassing van de SER-ladder voor bedrijventerreinen vastgelegd in de AMvB Ruimte.

**Planning** Uitvoeringsperiode: 2009-2013  
In 2013 zal een evaluatie over de voortgang van de inhaalslag en effectiviteit van de aanpak plaatsvinden. Deze evaluatie is van belang voor het vervolg van de inhaalslag van de herstructureringsopgave (2013-2020). Ambitie is om in 2020 de herstructureringsopgave van 15.800 ha te hebben afgerond.

**Financiën** In totaal stelt het rijk ruim € 400 mln beschikbaar tot en met 2013. Een deel daarvan (€107,6 mln, voormalige Toppergelden) zal worden gedecentraliseerd naar het Provinciefonds.

**Politiek/bestuurlijk** De afspraken over de nieuwe aanpak bedrijventerreinen zijn vastgelegd in het Convenant Bedrijventerreinen 2010-2020 dat in het najaar van 2009 is ondertekend door de colleges van GS en de VNG.

**Uitvoering** Het kabinet heeft voor de zomer 2010 een visie op de verzakelijking van de bedrijventerreinenmarkt ontwikkeld in de vorm van een roadmap. De rol van het rijk bij herstructurering is naast kaderstellend gericht op het eenmalig faciliteren van de inhaalslag, het stimuleren van verzakelijking van de bedrijventerreinenmarkt en betrokkenheid bij een beperkt aantal bedrijventerreinen van rijksbelang. Provincies en gemeenten zijn verantwoordelijk voor de planning, uitgifte, herstructurering en beheer van bedrijventerreinen.

## Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen					●	
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						

## Toelichting op de wijzigingen

**2010:** het programma is nieuw opgenomen in het MIRT. Het provinciaal herstructureringsprogramma (PHP) is het vervolg op de uitvoeringsregeling Topprojecten herstructurering bedrijventerreinen.

# Ecologische Hoofdstructuur

<b>Gebied</b>	Nationaal
<b>Onderwerp</b>	Natuur
<b>Ministerie</b>	LNV
<b>Fase</b>	Realisatie



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

**Doelstelling** Het behoud en herstel van de biodiversiteit door het creëren van een aaneengesloten netwerk van natuurgebieden. Daarnaast draagt de realisatie van de EHS ook bij aan landschappelijke waarden, recreatieve mogelijkheden en het welzijn van burgers.

**Oplossing** Een oplossing ligt in het creëren van een aaneengesloten netwerk van natuurgebieden in Nederland met ook internationaal aansluitingen op buurlanden. Het gaat hier om de zogenaamde Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Deze EHS is in 1990 geïntroduceerd in het Natuurbeleidsplan en moet in 2018 in totaal op het land 728.500 ha beslaan. Grote natuurgebieden worden uitgebreid en via robuuste verbindingzones aan elkaar gekoppeld. Hiernaast zorgen ecoducten en andere faunapassages voor

extra ontsnippering waar dat nodig is (zie Meerjarenprogramma Ontsnippering). Nu de ontwikkeling van de EHS steeds verder vordert, ligt de focus – naast verwerving en inrichting – steeds meer op de juiste natuurkwaliteit. Het bewaken en verbeteren van de natuurkwaliteit binnen de EHS blijft van essentieel belang.

**Planning** Realisatie in de periode 1990-2018.

**Financiën** Een groot deel van de beschikbare middelen voor de EHS wordt ingezet via het ILG. Voor de periode 2007-2013 zijn de volgende budgetten beschikbaar:

- Verwerving: € 600 mln
- Inrichting: € 453 mln
- Beheer: € 954 mln
- Kwaliteit: € 249 mln

**Politiek/bestuurlijk** De Tweede Kamer heeft de EHS aangewezen als groot project. Dit houdt in, dat de grote projecten procedure wordt gevolgd, waardoor de Tweede Kamer extra inzicht krijgt in de voortgang. In 2010 wordt een derde rapportage naar de Tweede Kamer gestuurd.

**Uitvoering** Provincies zijn verantwoordelijk voor de programmering van de middelen uit het ILG. Voor dit onderdeel voeren zij de regie bij de uitvoering van de EHS. Het rijk houdt de eindverantwoordelijkheid.

## Projecthistorie

'06 '07 '08 '09 '10 '11

Algemeen



MIRT fase

Opgave

Oplossing

Planning

Financiën

Pol./Best.

## Toelichting op de wijzigingen

**2008:** het programma is nieuw opgenomen in het MIRT.

# Ecologische Hoofdstructuur

Gebied	Nationaal
Onderwerp	Natuur
Ministerie	LNV
Fase	Realisatie



# Nationale Landschappen

<b>Gebied</b>	Nationaal
<b>Onderwerp</b>	Vitaal platteland
<b>Ministerie</b>	LNV
<b>Fase</b>	Realisatie



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

**Oplossing** Er zijn twintig Nationale Landschappen aangewezen, die zijn ondergebracht in de Nationale Ruimtelijke Hoofdstructuur. Het beleid in deze gebieden is er op gericht de landschappelijke kwaliteiten te behouden, te beschermen en waar mogelijk te versterken. Als onderdeel van de Nationale Landschappen heeft het Kabinet negen snelwegpanorama's van nationaal belang geselecteerd. Ter behoud van deze panorama's worden zij door de provincies nader uitgewerkt.

**Planning** De meeste provincies hebben de Nationale Landschappen begrensd en in ruimtelijke kaders of bestuurlijke afspraken opgenomen. In het kader van de nieuwe Wet op de ruimtelijke ordening dienen provincies binnen 9 maanden na inwerkingtreding van de AMvB Ruimte (2010) de kernkwaliteiten te hebben vastgelegd in verordeningen. Ca. 5 jaar na inwerkingtreding van de Nota Ruimte wordt een beleidsevaluatie van het instrument Nationale Landschappen verricht. Deze vindt in 2010 plaats.

**Financiën** Het rijk draagt via het ILG zorg voor cofinanciering van investerings- en beheermaatregelen die andere partijen uitvoeren. In de periode 2007-2013 is via het ILG € 120 mln beschikbaar voor investeringsmaatregelen. Daarnaast bestaat er financiering van landschapsbeheer via (provinciale) Programmabeheer en enkele grote projecten via FES (Nieuwe Hollandse Waterlinie, zie desbetreffende projectblad).

**Politiek/bestuurlijk** Binnen het rijk zijn LNV (coördinatie, programmatische spoor) en VROM (ruimtelijke kaders) de eerstverantwoordelijke ministeries. OCW is betrokken vanuit cultuurhistorie en VenW voor de wateropgave.

**Uitvoering** Provincies zijn verantwoordelijk voor de programmering van de middelen uit het ILG. Zij voeren de regie en zijn verantwoordelijk voor het opstellen van uitvoeringsprogramma's. Het rijk is resultaatverantwoordelijke.

## Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen			●			
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						

## Toelichting op de wijzigingen

**2008:** het programma is nieuw opgenomen in het MIRT.

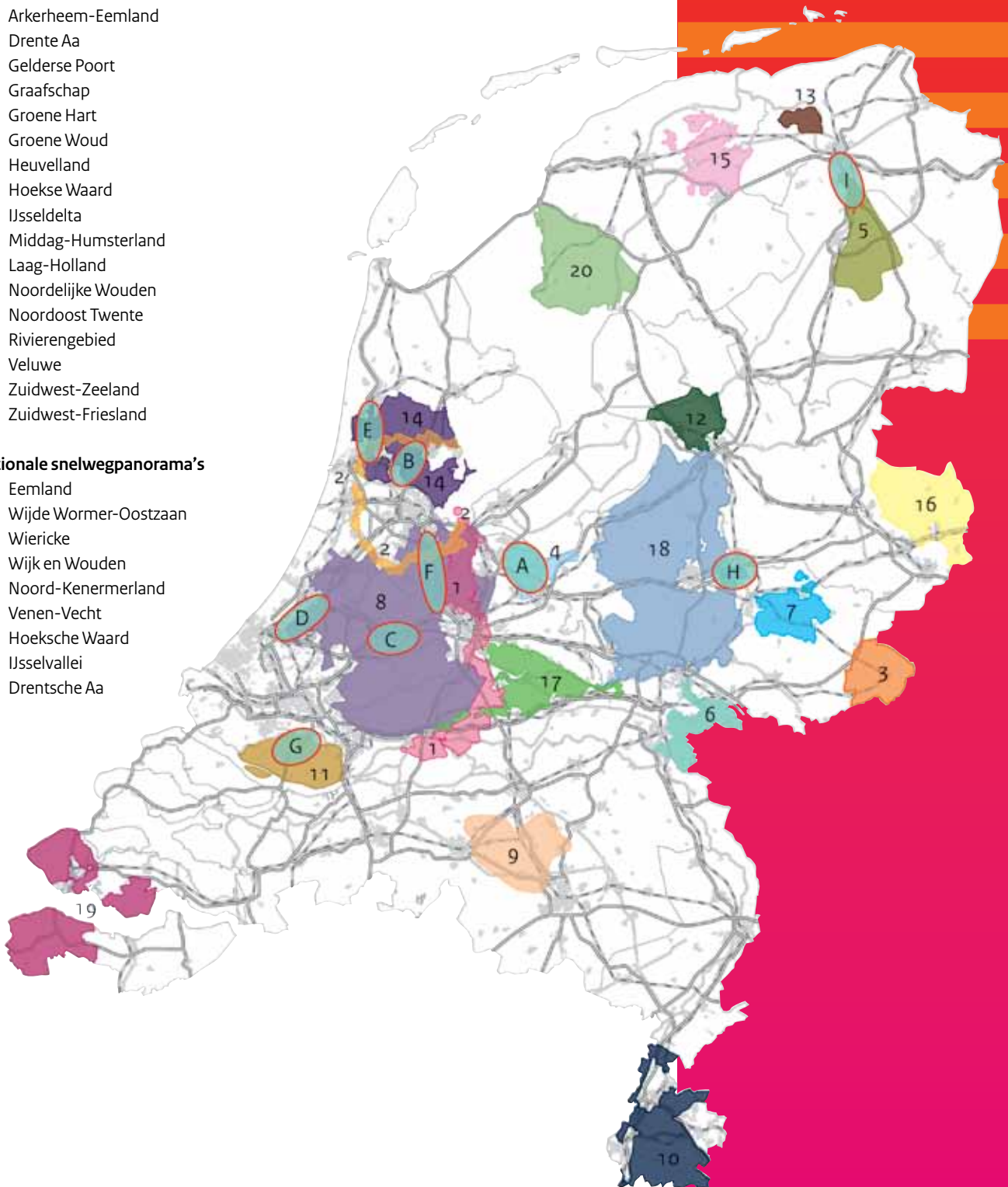
# Nationale Landschappen

Gebied	Nationaal
Onderwerp	Vitaal platteland
Ministerie	LNV
Fase	Realisatie

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

## Nationale snelwegpanorama's

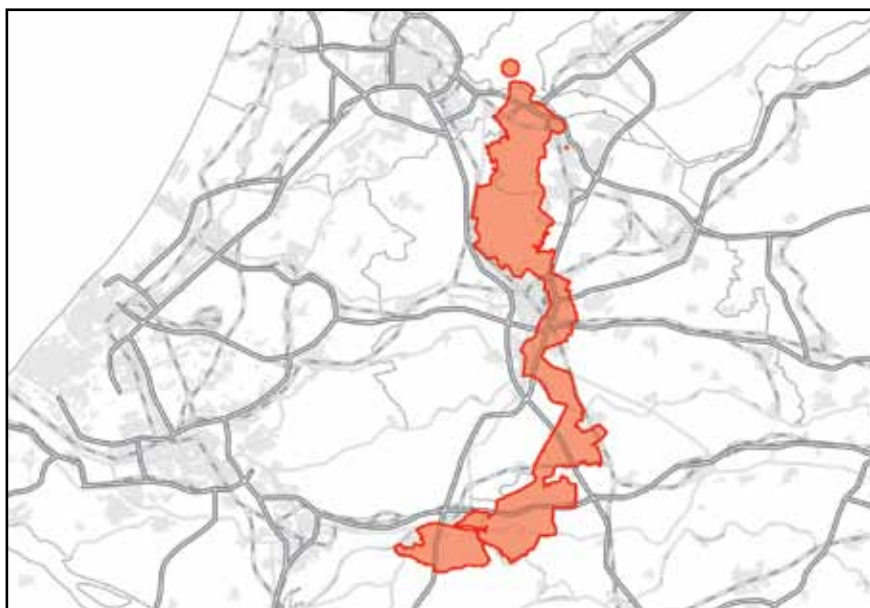
- A Eemland
- B Wijde Wormer-Oostzaan
- C Wiericke
- D Wijk en Wouden
- E Noord-Kenermerland
- F Venen-Vecht
- G Hoeksche Waard
- H IJsselvallei
- I Drentsche Aa





# Nieuwe Hollandse Waterlinie

<b>Gebied</b>	Nationaal
<b>Onderwerp</b>	Integrale gebiedsopgaven
<b>Ministerie</b>	LNV
<b>Fase</b>	Realisatie



**Opgave** De Nieuwe Hollandse Waterlinie (NHW) dient een belangrijke bijdrage te leveren aan het vestigingsklimaat van de Randstad. Het doel is de NHW tot een eigentijdse, duurzame en structurerende eenheid te maken. De NHW is één van de 20 Nationale Landschappen (zie betreffende projectblad). In de planstudiefase is een concrete businesscase opgesteld met inzicht in de concrete maatregelen en de kosten.

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

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

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

## Planning

Start realisatie: 2009

Oplevering: vanaf 2014 (einddatum totale uitvoeringsprogramma 2020)

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

Bijdragen derden:

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

**Politiek/bestuurlijk** LNV is coördinerend departement. Er is een Nationale Liniecommissie ingesteld met daarin vijf departementen en vijf provincies. Er zijn zeven uitvoeringsenveloppen; de provincies zijn verantwoordelijk voor de uitvoering van de projecten. In 2008 is het Pact van Rijnauwen tussen ministers en gedeputeerden gesloten. In 2009 zijn afspraken (doelen en middelen) tussen rijk en provincies Utrecht en Gelderland opgenomen in de aanpassing van de bestuursovereenkomsten ILG.

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

## Projecthistorie

'06 '07 '08 '09 '10 '11

Algemeen

MIRT fase

Opgave

Oplossing

Planning

Financiën

Pol./Best.

## Toelichting op de wijzigingen

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

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

# Recreatie, groen en toegankelijkheid

<b>Gebied</b>	Nationaal
<b>Onderwerp</b>	Vitaal platteland
<b>Ministerie</b>	LNV
<b>Fase</b>	Realisatie



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

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

1. Het rijk is met provincies overeengekomen om Recreatie om de stad (RodS) te realiseren in de periode 2007-2013 in het kader van ILG afspraken. Het gaat om 14.500 ha voor intensief gebruik, binnen 10 minuten bereikbaar vanuit de woonomgeving (met name via voetpaden en fietspaden), volledig opengesteld en gratis toegankelijk. Ook zijn afspraken gemaakt voor het realiseren en in stand houden van landelijke, aaneengesloten routenetwerken (LR) voor wandelen (5.700 km), fietsen (4.900 km) en varen (4.400 km). Samen met aanleg van 1.000 km wandelpaden over boerenland, streeft het rijk naar verbetering van de toegankelijkheid en versterking van het recreatief medegebruik. Daarnaast worden er met 12 steden (28 van de 40 krachtwijken) afspraken gemaakt over groen in de krachtwijken.
2. Rood/groenbalans: ter voorkoming van nieuwe tekorten aan dagrecreatiemogelijk-

heden faciliteert en stimuleert het rijk andere overheden om bij het bouwen van woningen ('rood') te zorgen voor een goede balans met 'groen' en 'blauw'. Dit is vastgelegd in de verstedelijkingsafspraken.

3. Toegankelijkheid: het rijk heeft afspraken gemaakt met de Groene Hart provincies en het Bestuurlijk Overleg G4P3 om te komen tot een uitvoeringsagenda Recreatief Route Netwerk. Momenteel wordt gewerkt aan een nationaal programma recreatie toegankelijkheid. In het kader van ISV 3 is de steden gevraagd om hiervoor middelen te reserveren.

**Financiën** Er is € 551 mln aan rijksbudget beschikbaar voor recreatie en toegankelijkheid in de periode 2007-2013. De middelen worden ingezet via het ILG. Vanuit de verstedelijkingsafspraken zal uit de grondexploitatie groen gefinancierd moeten worden. Voor de periode 2010-2015 zal de steden worden gevraagd middelen uit ISV 3 te reserveren.

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

## Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen			●			
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						●
Pol./Best.						

## Toelichting op de wijzigingen

**2008:** het programma is nieuw opgenomen in het MIRT.

**2011:** het rijksbudget is met € 56 mln verhoogd als gevolg van toevoegingen in het kader van RodS en Wandelen over Boerenland.



# Recreatie, groen en toegankelijkheid

Gebied Nationaal  
Onderwerp Vitaal platteland  
Ministerie LNV  
Fase Realisatie

## Groen en de stad

 Grootschalig groen

## Landelijke routenetwerken

 Fietsen

 Varen

 Wandelen



# Stimuleringsregeling duurzame ontwikkeling glastuinbouw (Stidug)

<b>Gebied</b>	Nationaal
<b>Onderwerp</b>	Vitaal platteland
<b>Ministerie</b>	LNV
<b>Fase</b>	Realisatie



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

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

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

**Financiën** Er is € 73 mln beschikbaar gesteld, waarvan € 29 mln via het ILG loopt.

**Politiek/bestuurlijk** De locaties zijn in overleg met alle betrokken partijen aangewezen en vastgelegd in de Nota Ruimte. De locatie Luttelgeest heeft afgezien van Stidug-middelen. De locatie Emmen ligt gereed als vestigingslocatie; vestiging van tuinders in dit deel van Nederland blijft vooralsnog achterwege. De verdere ontwikkeling is afhankelijk gemaakt van de marktvrage.

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

## Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen				•		
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						•
Pol./Best.			•	•		

## Toelichting op de wijzigingen

**2009:** de stimuleringsregeling is nieuw opgenomen in het MIRT.

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

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

# Stimuleringsregeling duurzame ontwikkeling glastuinbouw (Stidug)

Gebied Nationaal  
Onderwerp Vitaal platteland  
Ministerie LNV  
Fase Realisatie

- Greenport
- Landbouwontwikkelingsgebied (glastuinbouw)



# Westelijke Veenweiden, fase 1 en fase 2

<b>Gebied</b>	Nationaal
<b>Onderwerp</b>	Integrale gebiedsopgaven
<b>Ministerie</b>	LNV
<b>Fase</b>	Realisatie



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

**Oplossing** Het programma Westelijke Veenweiden bevordert integrale herstructurering om de bodemdaling te remmen en het watersysteem duurzaam en robuust te maken. Dit gebeurt door herinrichting, peilvakvergroting, peilaanpassing, waterloopkundige en hydrologische maatregelen, maar ook door maatregelen gericht op herschikking van functies en op innovatie en aanpassing van het landgebruik. Er zijn sleutelprojecten geselecteerd waarmee een transitie en herstructurering van de westelijke veenweiden in gang gezet wordt. Fase 1 van de Westelijke Veenweiden heeft betrekking op de projecten Krimpenerwaard, Wormer en Jisperwater en Zegveld-Portengen. De investering voor fase 2 vanuit het Nota Ruimtebudget is voor negen integrale gebiedsprojecten: Gouwe Wiericke, Nieuwkoopse Plassen, Krimpenerwaard, Groot Wilnis Vinkeveen, Zegveld-Noord,

Maarsseveen Westbroek, Kalverpolder, Westzaan en Zeevang.

#### Planning

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

**Financiën** Taakstellende rijksbijdrage: € 148 mln (waarvan € 35 mln voor fase 1 en € 113 mln uit het Nota Ruimtebudget voor fase 2). Deze middelen zijn beschikbaar gesteld via het ILG. Verder middelen uit het ILG 2007-2013 voor EHS, 'Groen en de Stad' en recreatie en bijdragen van provincies, waterschappen en Europese Unie.

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

**Uitvoering** Binnen het rijk is LNV verantwoordelijk. De regie voor de uitvoering ligt bij de provincies.

#### Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen			•		•	
MIRT fase					•	
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën					•	
Pol./Best.						

#### Toelichting op de wijzigingen

**2008:** het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

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





# Noordwest-Nederland | 2

Visie

Prioritaire gebiedsopgaven

Overige gebiedsopgaven

MIRT Onderzoeken

Kaart

Project- en programmabladen

## Visie

### Algemene ontwikkelrichting

Centrale ambitie van de Randstad vormt het versterken van de internationale concurrentiepositie. Het accent van deze ambitie ligt in de gebiedsagenda voor Noordwest-Nederland daarbij op de ontwikkelingen binnen de Metropoolregio Amsterdam. Dankzij de internationale luchthaven met een wereldwijd vertakt netwerk, de moderne zeehaven, één van de grootste internetknooppunten ter wereld en een sterke kenniseconomie is de metropoolregio uitstekend ontsloten. De kracht ligt met name in de diversiteit van internationaal sterke clusters. Denk aan combinaties als Schiphol met de Zuidas en Greenport, het complex van haven- en metaalbedrijven in de IJmond en de vele creatieve en technologische bedrijven. Van oudsher is de metropoolregio bovendien sterk in zakelijke dienstverlening.

### Ontwikkelrichting Metropoolregio Amsterdam

Om in de Europese top mee te kunnen blijven spelen, is de ruimtelijke ontwikkeling van de Metropoolregio Amsterdam gericht op het creëren van een hoogwaardig, veilig en duurzaam leef- en woonmilieu, waar bedrijven, bewoners en bezoekers zich graag willen vestigen en willen verblijven. Behalve de zorg voor een passend woningaanbod voor zowel de huidige als toekomstige inwoners, wordt ingezet op het realiseren van een excellent vestigingsklimaat dat kan concurreren met andere Europese metropolen. Voor de groeiende (beroeps)bevolking van de Metropoolregio Amsterdam zijn in de periode 2010-2020 circa 100.000 nieuwe woningen nodig. De vervangingsbehoefte, in

bijvoorbeeld de vroeg-naoorlogse milieus, is met 44.000 stuks eveneens omvangrijk. Indien deze verstedelijkingsopgave niet wordt gerealiseerd, komt de economische groei onder druk te staan. Doel is om circa 60% van de uitbreidingsopgave binnenstedelijk te realiseren. Verder is de strategie gericht op bundeling van verstedelijking op de as Haarlemmermeer-Amsterdam-Almere-Lelystad en langs het IJ en de Zaan. Hier liggen niet alleen de belangrijkste economische kansen, ook zorgt de concentratie van woningbouw voor vergroting van het draagvlak voor een Hoogwaardig Openbaar Vervoer Netwerk en grootstedelijke voorzieningen. Vanwege de meerwaarde voor de internationale concurrentiepositie wordt daarnaast ingezet op het realiseren van nieuwe landelijke woonmilieus in het topsegment.

Een goede bereikbaarheid is een belangrijke randvoorwaarde voor het versterken van de economische potentie. Daarom is de inzet gericht op het ontwikkelen van een robuust mobiliteitssysteem, dat tevens bijdraagt aan de verbetering van de veiligheid en leefbaarheid. Dit vraagt om een integrale benadering van mobiliteit en ruimte. Naast het realiseren van een vlotte doorstroming op het hoofd- en onderliggend wegennet, is een samenhangend OV-systeem nodig met goede en snelle verbindingen op (inter)nationale, regionale en lokale schaal. Hoogfrequent spoorvervoer en een hoogwaardig bus-, tram- en metronet leveren daaraan een belangrijke bijdrage.

Het borgen en verhogen van de kwaliteit van het landschap in de metropool noopt tot bouwen in hoge dichtheden binnen met name bestaand bebouwd gebied. Voorwaarde daarvoor is wel dat er ruim aandacht is voor het realiseren van voldoende recreatief groen in en om de stad. Voor de bouwopgave geldt dat deze wordt



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

### Ontwikkelrichting Noord-Holland Noord

De ruimtelijke inzet in Noord-Holland Noord is gericht op de verdere ontwikkeling van de eigen kracht van het gebied en is daarmee tevens ondersteunend voor de metropoolregio. Tussen 2010 en 2020 worden 24.800 woningen gebouwd, terwijl de vervangingsopgave maximaal 3.200 woningen omvat. Cruciaal voor dit gebied is het meer in evenwicht brengen van de woon/werkbalans. Om dit te bereiken moeten er minimaal 10.000 arbeidsplaatsen worden gerealiseerd. Daarnaast moet de capaciteit van wegen en spoor op orde zijn, terwijl de reconstructie van de N23 Alkmaar-Hoorn-Enkhuizen-Lelystad-Zwolle een extra impuls kan geven aan het vestigingsklimaat in deze zone. Ook krijgen delen van de regio mogelijk te maken met bevolkingskrimp, tijdig hierop anticiperen is noodzakelijk om op termijn geen grootschalige herstelacties te hoeven organiseren. Om die reden verdient het verbeteren van de kwaliteit van de woon- en leefomgeving nadrukkelijk aandacht, zodat mensen worden verleid in deze sterk landelijke regio te wonen en werken.

### Ontwikkelrichting Flevoland

Gezien de ruimtelijke beperkingen in het Noord-Hollandse deel van de metropoolregio is een flink deel van de verstedelijkingsopgave in de provincie Flevoland gesitueerd, met name in Almere. Deze nieuwbouwopgave dient hand in hand te gaan met kwaliteitsverbeteringen voor de huidige bewoners. Essentieel is tevens het verbeteren van de bereikbaarheid van Flevoland, het realiseren van ecologische randvoorwaarden en het creëren van werkgelegenheid en voorzieningen. Voor Almere geldt dat de afspraken voor verdere verstedelijking worden gemaakt in het samenwerkingsprogramma 'RRAAM'.

## Prioritaire gebiedsopgaven

Noordwest Nederland is onder te verdelen in veertien samenhangende deelgebieden. Hiervan zijn de opgaven in vier gebieden exemplarisch en cruciaal voor het welslagen van de integrale opgave. Het ZaanIJoever-project betreft de belangrijkste integrale binnenstedelijke gebiedsontwikkeling. De Schaalsprong Almere biedt de grootste nieuwe verstedelijkingskansen. De Zuidas is een internationale toplocatie voor zakelijke dienstverlening. De Haarlemmermeer heeft door haar ligging de potentie voor een unieke combinatie van duurzame ontwikkeling van economie, ecologie en woningbouw in een klein gebied.

### ZaanIJoever

Het ZaanIJoever-project betreft een integrale binnenstedelijke gebiedsontwikkeling. Daarbij worden de oevers van het Amsterdamse IJ verbonden met die van de Zaan, zodat een



doorlopend waterfront van Amsterdam naar Zaanstad ontstaat. Het gebied heeft de potentie om door te groeien tot een hoogwaardig metropolitaan gebied waar gewoond (45.000 woningen), gewerkt (20.000 arbeidsplaatsen) en gerecreëerd kan worden.

Aandachtspunt vormen de vigerende milieucontouren. Hoewel het accent van de gebiedsontwikkeling na 2020 ligt, kan de herontwikkeling al eerder worden opgepakt. Randvoorwaardelijk is een goede OV-verbinding tussen Amsterdam Noord en Zaandam Zuid, die aansluit op de Noord-Zuidlijn. Van belang zijn verder met name de tweede Coentunnel/Westrandweg (uitvoering 2012), verbetering van de doorstroming op de A8 en de A10-Noord en het programma Hoogfrequent Spoorvervoer Zaanstad-Amsterdam. Om optimaal gebruik te maken van de beschikbare ruimte is voor de havenontwikkeling het herstructureren en intensiveren van bedrijventerreinen van belang. Op termijn kan toename van het vervoer van en naar de haven eventueel uitbreiding van het havengebied noodzakelijk maken. Gezien de vele ontwikkelingen in dit gebied en de complexiteit met milieunormering is een MIRT Onderzoek gestart.

## Almere

Eén van de grootste verstedelijkingskansen omvat de Schaalsprong van Almere. Tot 2030 gaat het om de bouw van circa 60.000 woningen, waarvan 10.000 voor de NV Utrecht en 5.000 voor Gooi- en Vechtstreek. Almere streeft naar een zo gelijkmatig mogelijke fasering van deze woningen over de totale periode van de Schaalsprong. Als randvoorwaarde wordt een verkenning naar de stedelijke bereikbaarheid uitgevoerd. Daarnaast is de verkenning in het kader van het project Toekomst Markermeer/IJmeer en de daaruit voortvloeiende maatregelen een belangrijke bouwsteen voor de verdere ontwikkeling. De inzet is verder gericht op het creëren van circa 100.000 arbeidsplaatsen. De realisatie van de woon- en werkopgave vindt in hoofdzaak plaats op de 'Schaalsprong-as', die zich van Almere West (via de A6/Weerwaterzone) naar Almere Oost uitstrekt. Het resterende deel van de opgave vindt plaats in de bestaande stad, bijvoorbeeld door (beperkte) transformatie en inbreiding. Voor de ontwikkeling van Almere Hout is het in verband met de uitvliegroutes tevens van belang welke functie de luchthaven Lelystad krijgt. De integrale opgave maakt dat er op alle onderdelen zaken zijn die moeten worden aangepakt én gefinancierd. Het al dan niet buitendijks bouwen in Almere IJland, de realisatie van het Toekomstbestendig Ecologisch Systeem, de keuze voor een IJmeerverbinding en de mogelijke overkluizing van de A6 zijn opgaven die onderling nauw samenhangen. Deze opgaven worden uitgewerkt in het samenwerkingsprogramma RAAM.

## Zuidas

Het nationale sleutelproject de Zuidas is gelegen in de nabijheid van Schiphol, tussen het statige Zuid en Buitenveldert en goed ontsloten door diverse verkeer- en vervoermodaliteiten.

De hoge stedelijkheid, de nabijheid van groen en de binnenstad, de bereikbaarheid en het ruime culturele aanbod en het onderwijs- en voorzieningenaanbod maken Zuidas tot een aantrekkelijke plek om te werken, te wonen en te verblijven.

In totaal zullen in de Zuidas in de toekomst zo'n 20.000 mensen

wonen, 80.000 mensen werken en 30.000 studenten onderwijs genieten. Ook zal het gebied zich ontwikkelen tot een knooppunt waar de A10, de spoor- en metrolijnen en het overige stad- en streekvervoer samenkomen. Deze infrastructuur zal in de komende jaren moeten worden uitgebreid. Onderzoek wordt gedaan naar het doortrekken van de Noord-Zuidlijn in de richting van Amstelveen. Ook moet de OV-bereikbaarheid vanuit Haarlem en Aalsmeer/Uithoorn worden verbeterd. Belangrijk aspect voor de nieuwbouwcapaciteit en om ruimte te scheppen voor de uitbreiding van infrastructuur is het al dan niet ondergronds brengen van de infrastructuur.

Nederland heeft verder de ambitie om de Olympische spelen van 2028 te organiseren. Het Olympisch Stadion kan samen met de Zuidas en de Bosbaan de Olympische Sportas gaan vormen.

## Haarlemmermeer

Behoud en versterking van de Mainportfunctie van Schiphol en de daarbij behorende luchthavengebonden activiteiten staan centraal in dit gebied. Daarnaast speelt het versterken van het internationaal vestigingsklimaat rond Schiphol door de realisatie van een aantrekkelijk woonmilieu door het combineren van wonen, water, groen en recreatie. Ingezet wordt op de bouw van 15.000 woningen, waarvan 10.000 in de Westflank en 5.000 binnenstedelijk. Tot 2020 worden 8.000 woningen gerealiseerd, voornamelijk binnenstedelijk. De ontwikkeling van de Westflank vormt een belangrijke aanvulling op de woningmarkt in de metropoolregio en een versterking van de kwaliteit van het internationale vestigingsklimaat rond Schiphol. Ook de wateropgave voor de Westflank is omvangrijk. Er moet ruimte gevonden worden voor (robuuste) seizoensberging van water, zowel voor droge als natte periodes. Daarnaast maken zowel de klimaatveranderingen als de verdergaande verstedelijking het noodzakelijk het watersysteem van de polder te herzien. In het nieuwe gebied van de Westflank kan een gebied ontstaan met een interessante verwevenheid van groen en recreatie, wonen en water. In combinatie met de ontsluiting per auto en openbaar vervoer liggen er kansen om het wegen- en HOV-netwerk en hun onderlinge relaties te versterken. De ontwikkeling van Greenport Aalsmeer en Greenport Duin- en Bollenstreek vraagt om aandacht voor de bereikbaarheid voor goederenvervoer. In het noordelijk deel van de Haarlemmermeer biedt de omlegging van de A9 ten zuiden van Badhoevedorp een unieke kans voor integrale gebiedsontwikkeling. Vanaf 2015 kunnen hier woningen worden gebouwd. Voor de lange termijn wordt in het kader van OV SAAL onderzocht of een metro- of railverbinding vervoerpotentie heeft. Gezien de vele ontwikkelingen en projecten in Haarlemmermeer is een MIRT Onderzoek gestart.

## Overige gebiedsopgaven

Naast de vier beschreven gebiedsopgaven zijn er in Noordwest-Nederland nog andere gebiedsopgaven gedefinieerd, die ieder met hun eigen specifieke kansen en aspecten bijdragen aan de ontwikkelingsrichting voor het totale gebied. Dit zijn de Bloemendalerpolder/KNSF-terrein, Lelystad, IJburg, Zuidoostlob,

Amstelveen/Amstelland, Haarlem en IJmond, Gooi en Vechtstreek, Zaanland en Waterland en Noord-Holland Noord en overig Flevoland. Tot slot geldt dat er aandacht moet zijn voor eventuele

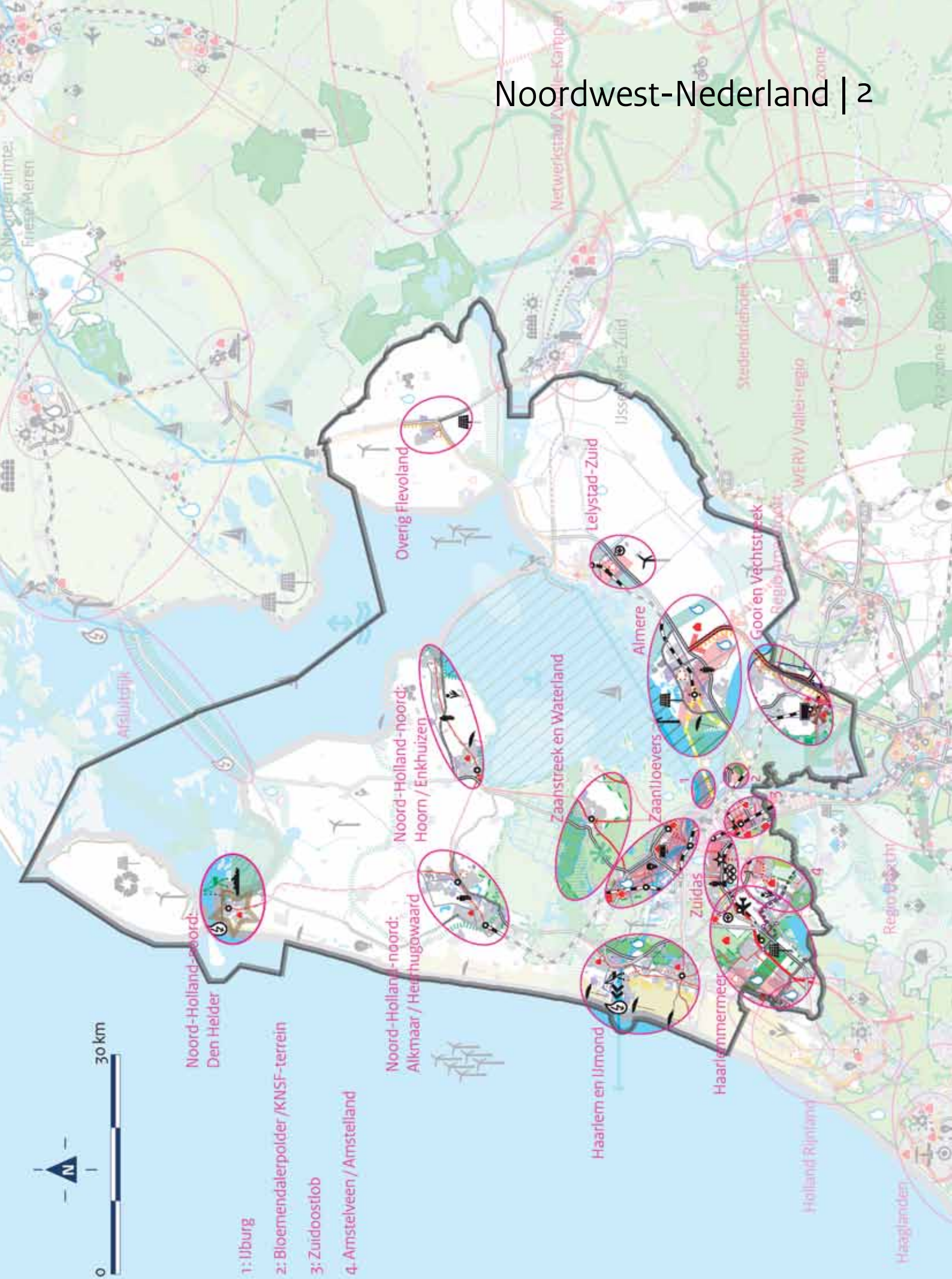
knelpunten in bijvoorbeeld regelgeving en financiering, iets dat in het kader van de pilot-aanpak met onorthodoxe maatregelen wordt onderzocht.

## MIRT Onderzoeken

Naam	Aanleiding en doel	Planning	Betrokkenen
Amsterdam NDSM	In het kader van 'onorthodoxe maatregelen' wordt onderzocht welke mogelijkheden er zijn om de gebiedsontwikkeling financieel (toch) uitvoerbaar te maken.	Uitkomst: tussenstand bestuurlijk overleg MIRT najaar 2010	Gemeente Amsterdam (trekker)  WWI (rijkscoördinatie)
Deltaprogramma IJsselmeergebied	In verband met klimaatverandering en een veranderende zoetwatervraag ontwikkelen van een langetermijnstrategie voor het peilbeheer van het IJsselmeer. Tevens kortetermijn peilbesluit tot 2035, conform NWP.	Voorstel in 2014 gereed; in 2014 kortetermijn peilbesluit tot 2035	VenW, VROM, LNV, provincies, gemeenten en waterschappen, maatschappelijke organisaties, deltacommissaris
Haarlemmermeer	In het gebied bestaat er wederzijdse beïnvloeding tussen een veelvoud aan functies. Doel is om te bepalen of er nut en meerwaarde is voor zowel rijk als regio van een 'integrale clusteraanpak', waarbij aandacht is voor de afhankelijkheden op de dimensies tijd, geld en inhoud tussen de diverse projecten in het deelgebied Haarlemmermeer.	Plan van aanpak vastgesteld in bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2010  Eindresultaat: bestuurlijk overleg MIRT najaar 2010	Provincie Noord-Holland (trekker)  WWI (rijkscoördinatie), VROM
ZaanIJoevers	Komen tot gedeeld langere termijn en integraal ontwikkelingsbeeld. Oplossingsrichtingen voor de ruimtelijke accommodatie van 45.000 woningen en 20.000 arbeidsplaatsen in voornamelijk binnenstedelijke transformatiegebieden, incl. ontsluiting, behoud van groen en cultureel erfgoed. Optimalisatie van sectorale investeringen, zodanig dat meerwaarde gecreëerd kan worden. Tevens betrekken van onorthodoxe maatregelen en Crisis- en herstelwet.	Plan van aanpak vastgesteld in bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2010  Tussenstand en vervolgspraken bestuurlijk overleg MIRT najaar 2010	Gemeenten Amsterdam en Zaanstad (trekkers)  Provincie Noord-Holland WWI (rijkscoördinatie), VROM



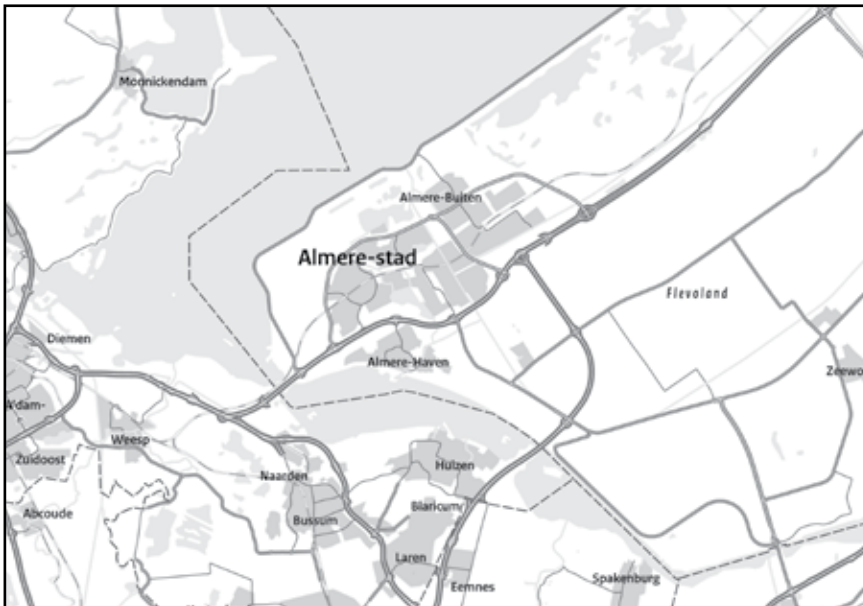
Economie	Woningbouw tot 2020	Bereikbaarheid	Natuur & Landschap	Duurzaamheid & Klimaat
☆ Zuidas	Uitbreiding/ Uitleg	OV SAAL	Nationale Landschappen en Rijksbufferzones	Verdediging stijging waterspiegel
← Mainport Schiphol (en Lelystad)	Intensivering/ Transformatie	HSL	Stelling van Amsterdam	☀ Zonne-energie (locatie indicatief)
∞ Olympische sportas	Stedelijke vernieuwing	Programma Hoogfrequent Spoor (PHS)	Nieuwe Hollandse Waterlinie	⚡ Windenergie (locatie indicatief)
🚚 Greenport Aalsmeer, Bollenstreek, Agriport A7 en Seed Valley	Integrale complexe gebiedsopgave	HOV netwerk - bestaand	Groenblauwe Ruggengraat/ Robuuste verbinding	💧 Energie uit water (bijv. getijdencentrale)
🚢 Haven	Pilot Waterland	HOV netwerk - nieuw tracé	Tuin van West	💧 Wateropgaven
🌿 Groene Stroomhaven		HOV netwerk - optimalisering	Park 21 <sup>e</sup> eeuw en Ringvaartzone	👥 Peilbeheer Markermeer en IJsselmeer
🚢 Marinecluster		Knooppunt (-ontwikkeling)	Amsteischeg (Rijksbufferzone)	🏢 Compartimentering
📺 Dutch Media Hub		Stedelijke bereikbaarheid Almere	Toekomstbestendig IJmeer - Markermeer	📊 Integrale gebiedsontwikkeling Afsluitdijk
📍 Versterking kennisinnovatie		Wegennet - nieuw tracé	Oostvaarderswold/ Oostvaardersplassen	
🚶 Zeetoeegang IJmond		Wegennet - uitbreiding	Natuurontwikkeling Den Helder - Wieringen	
🔄 ACT (Amsterdam Connecting Trade)		Vaarwegen	Beemster	
👤 Arbeidsplaatsen		ACT (Amsterdam Connecting Trade)	Westfriese Omringdijk	
🏢 LOG Luttelgeest en Grootslag			Integrale gebiedsopgave Westelijke Veenweidegebieden	
🚚 Recreatief gebruik kustzone (indicatief)			▲ Recreatief gebruik water (indicatief)	
🚚 Randstad 380kV - bestaand tracé			☆ Stelling van Den Helder	
🚚 Randstad 380kV - nieuw tracé (indicatief)			🏠 Binnenduinrand	
🚚 AsA2			🌿 Snelwegpanorama's	



- 1: IJburg
- 2: Bloemendalerpolder / KNSF-terrein
- 3: Zuidoostlob
- 4: Amstelveen / Amstelland

# Schaalsprong Almere 2030

<b>Gebied</b>	Noordwest-Nederland
<b>Onderwerp</b>	Integrale gebiedsopgaven
<b>Ministerie</b>	VROM en VenW
<b>Fase</b>	Verkenning



**Opgave** Almere is halverwege zijn ontwikkeling tot een stad van circa 350.000 inwoners in 2030. Met de realisatie van de tweede fase (de drievoudige Schaalsprong) krijgt de stad zijn afronding en wordt bovendien ruimte geboden voor verstedelijkingsopgaven van de Noordelijke Randstad. Dit vraagt in Almere nieuwe bouwlocaties, maar ook investeringen in ecologie, natuur en bereikbaarheid. Als jonge stad heeft Almere daarnaast impulsen op het gebied van voorzieningen en werkgelegenheid nodig.

In de RAAM-brief van 6 november 2009 (TK 31089, nr 57) en het Integraal Afsprakenkader Almere (IAK, 29 januari 2010) heeft het kabinet aangegeven hoe de verschillende vraagstukken samenhangen. Het programma Schaalsprong Almere is, gezien haar omvang, complexiteit en nationale belang, door de Tweede Kamer aangemerkt als Groot Project.

De opdracht uit de RAAM-brief is 'het alternatief Almere 2.0 te optimaliseren in combinatie met OV en natuurmaatregelen in het Markermeer'. Alternatief Almere 2.0 betekent het totaal aan ontwikkelingen rond de schaalsprong. Het programma wordt door werkmaatschappijen concreet uitgewerkt in de periode 2010-2012.

Oplossingen voor de hoofdweginfrastructuur worden gegenereerd in het Randstad Urgent project A1/A6/A9 Schiphol/Amsterdam/Almere (zie desbetreffende projectblad).

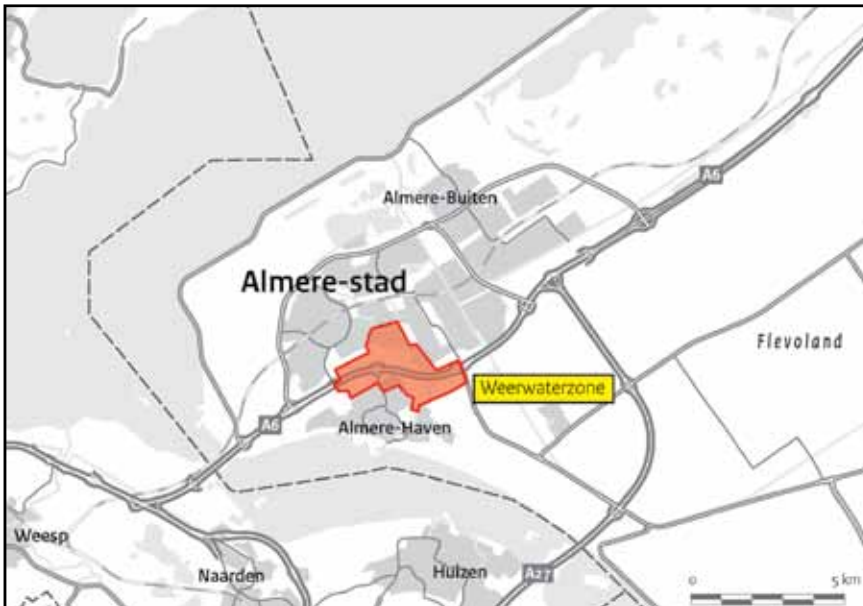
De Schaalsprong van Almere zal er tevens toe leiden dat meer mensen binnen de stad zullen reizen. Het stedelijke wegennet en infrastructuur voor het openbaar vervoer zijn hierop niet berekend. In de Verkenning Stedelijke Bereikbaarheid Almere (VSBA) wordt onderzocht welke knelpunten wanneer gaan ontstaan en welke gefaseerde maatregelen (periode 2010-2030) gewenst zijn voor goede bereikbaarheid in de stad.

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

**Betrokkenen** Bij de Schaalsprong Almere zijn betrokken het rijk (VROM, VenW en LNV), de provincies Flevoland en Noord-Holland, de gemeenten Almere en Amsterdam en de Stadsregio Amsterdam.

# Almere Weerwaterzone

<b>Gebied</b>	Noordwest-Nederland
<b>Onderwerp</b>	Integrale gebiedsopgaven
<b>Ministerie</b>	VROM
<b>Fase</b>	Realisatie



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

**Oplossing** Tegelijk met de voorgenomen verbreding van de A6 ter hoogte van Almere Weerwater wordt de weg verlaagd tot maaiveldniveau om zo de barrièrewerking van de weg te verminderen. Ter plaatse van de verlaagde A6 is de gebiedsontwikkeling Centrum-Weerwater gepland. Een gebiedsontwikkeling die deel uitmaakt van de schaa sprong van Almere, die de stedelijke structuur van Almere kan versterken en Almere Haven met het centrum verbindt. Rond de A6 komen in een gebied van circa 413 ha 2.000 woningen, 50.000 m<sup>2</sup> kantoorruimte en 15 ha voorzieningen.

### Planning

Oplevering A6: 2020

Start realisatie gebiedsontwikkeling: 2018

Oplevering gebiedsontwikkeling: 2030

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

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

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

### Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen						●
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						●
Pol./Best.						

### Toelichting op de wijzigingen

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

# Noordelijke IJ-Oevers Amsterdam

<b>Gebied</b>	Noordwest-Nederland
<b>Onderwerp</b>	Integrale gebiedsopgaven
<b>Ministerie</b>	VROM
<b>Fase</b>	Realisatie



**Opgave** In Pieken in de Delta kiest het kabinet voor een verdere uitbouw van de internationale zakelijke dienstverlening in de Noordvleugel. Het Nederlandse multi-mediacluster in Amsterdam en het Gooi is volgens de Nota Ruimte één van de pijlers van het economisch kerngebied Noordvleugel. De creatieve industrie in Amsterdam, in combinatie met de sector ICT/nieuwe media, stagneert als gevolg van onvoldoende (ruimtelijke) ontwikkelingsmogelijkheden voor broedplaatsen en door groei. Het vestigingsklimaat voor deze sector dient te worden versterkt.

**Oplossing** Buksloterham is één van de weinige gebieden van de Noordelijke IJ-oevers, die nog niet tot herontwikkeling is gebracht. Herontwikkelen maakt van de Noordelijke IJ-oevers één geheel, verbetert de ontwikkeling en brengt spin-off teweeg in de aanpalende gebieden. Daarnaast biedt dit uitstekende mogelijkheden tot het scheppen van ruimte voor creatieve bedrijvigheid. Het project Noordelijke IJ-oevers heeft als doel via integrale gebiedsontwikkeling te komen tot een kwalitatief hoogstaande ruimtelijke inrichting. Hiermee kan het vestigingspotentieel voor internationaal opererende bedrijven in research & development en de creatieve sector worden versterkt. Het project bestaat uit:

- De transformatie van circa 33 ha van een in totaal 100 ha groot, verouderd bedrijventerrein naar een gemengd gebied met wonen (279.000 m<sup>2</sup>, circa 2.000 eenheden

waarvan 30% sociaal), werken (126.000 m<sup>2</sup>) en commerciële en maatschappelijke functies (25.000 m<sup>2</sup>). De gemeente biedt de ruimte aan private initiatieven om nog eens 2.000 wooneenheden te realiseren.

- Verbetering van de bereikbaarheid door aanleg en verbetering van infrastructuur (wegen, bruggen), zowel van, naar als binnen het gebied.
- Verhoging van de aantrekkelijkheid door aanleg van groene oevervoorzieningen en een hoogwaardige inrichting van de openbare ruimte.
- Verplaatsing van bedrijven, die onaanvaardbare milieuoverlast veroorzaken, zodat belemmeringen voor de vestiging van creatieve bedrijven en woningbouw uit de weg worden geruimd.

## Planning

Start realisatie: 2009

Oplevering: projectonderdeel Buksloterham: 2016. Overige projectonderdelen: 2016-2020.

**Financiën** Taakstellende rijksbijdrage: € 30 mln uit het Nota Ruimtebudget.

**Uitvoering** Marktpartijen zijn o.a. betrokken bij de vastgoedexploitatie van circa 4.000 woningen.

De gemeente Amsterdam is voor de grondexploitatie verantwoordelijk, de marktpartijen voor de vastgoedexploitatie.

## Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen			•			
MIRT fase					•	
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën				•		
Pol./Best.						

## Toelichting op de wijzigingen

**2008:** het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

**2009:** de taakstellende rijksbijdrage voor het project is vastgesteld. Hiermee is het project van de planstudiefase overgegaan naar de realisatiefase.



# Toekomst Afsluitdijk (voorheen: OIVA)

<b>Gebied</b>	Noordwest-Nederland
<b>Onderwerp</b>	Waterkeren
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Verkenning



**Opgave** De Afsluitdijk voldoet niet meer aan de wettelijke norm voor de veiligheid tegen overstroming en moet worden gerenoveerd. Het kabinet heeft zichzelf de vraag gesteld: zijn er innovatieve oplossingen mogelijk om, als het grootschalig opknappen van de Afsluitdijk toch moet, de veiligheid op een zodanige manier te verbeteren dat er tevens meerwaarde ontstaat voor andere ambities? Met die opdracht zijn rijk en regio eind 2007 vertrokken.

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

Uit de visies en referenties wordt een voorkeursbeslissing tot stand gebracht

volgens de MIRT spelregels, in de vorm van een structuurvisie van het rijk, op basis van de Wet ruimtelijke ordening (Wro). De structuurvisie geeft op nationaal niveau het ruimtelijk kader voor de gewenste ontwikkelingen (de voorkeursbeslissing) op en bij de Afsluitdijk. Ter ondersteuning van de voorkeursbeslissing worden een plan-MER/passende beoordeling en een kosten-baten-analyse opgesteld. Halverwege 2010 zijn MER en MKBA gereed, waarna een proces van optimalisatie zal plaatsvinden voor de opstelling van een voorkeursbeslissing. Eind van 2010 zou het kabinet een concept-voorkeursbeslissing nemen over de toekomstige versterking en multifunctionele inrichting van de Afsluitdijk. Door de val van het kabinet zal de voorkeursbeslissing niet in 2010 maar in 2011 genomen worden, door een nieuw kabinet.

Uitvoering van een deel van de plannen zal mede afhankelijk zijn van regionale overheden en/of private investeringen

**Betrokkenen** Voor de realisatie van de plannen wordt een bestuursovereenkomst/convenant voorbereid. Daarin wordt vastgelegd wat de rol en bijdrage is van de verschillende betrokken partijen (VenW in samenwerking met provincies Fryslân en Noord-Holland, gemeenten Wieringen en Wûnseradiel). Tevens zal het Deltaprogramma IJsselmeergebied de samenhang tussen Toekomst Afsluitdijk en het Deltaprogramma borgen.

# Extra spui­capaciteit Afsluitdijk

**Gebied** Noordwest-Nederland  
**Onderwerp** Waterkeren  
**Ministerie** VenW  
**Fase** Planstudie



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

**Oplossing** De bouw van een nieuw spuisluizen­complex wordt voorbereid. De locatie in de Afsluitdijk en dimensionering van het spui­complex worden bepaald door zowel de effecten op ecologische waarden van de Waddenzee en het IJsselmeer, als de effecten op de diverse gebruiksfuncties in de omgeving en de effectiviteit van de spuisluizen. Een MER is in uitvoering.

**Inpassing** De volgende inpassings­maatregelen worden onderscheiden:

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

**Planning**  
Projectbesluit: 2012  
Start realisatie: 2013  
Oplevering: 2017

**Financiën** Het taakstellend budget voor de uitvoerings­fase is nog niet vastgesteld. De raming van de projectkosten is afhankelijk van het te kiezen alternatief. Voor de uitvoering van dit project wordt vooralsnog rekening gehouden met een benodigd budget van € 246 mln.

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

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

## Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning	•		•	•	•	•
Financiën		•				
Pol./Best.						

## Toelichting op de wijzigingen

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

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

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

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

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

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

# Natte natuurprojecten IJsselmeergebied

<b>Gebied</b>	Noordwest-Nederland
<b>Onderwerp</b>	Waterbeheren
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Realisatie



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

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

## Planning

Start realisatie: 2002

Oplevering: 2011

**Financiën** Taakstellend budget: € 47 mln. (incl € 2,3 mln BLD-bijdrage)  
Bijdrage van derden: € 1,88 mln (provincies, gemeenten en overige).

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

## Projecthistorie

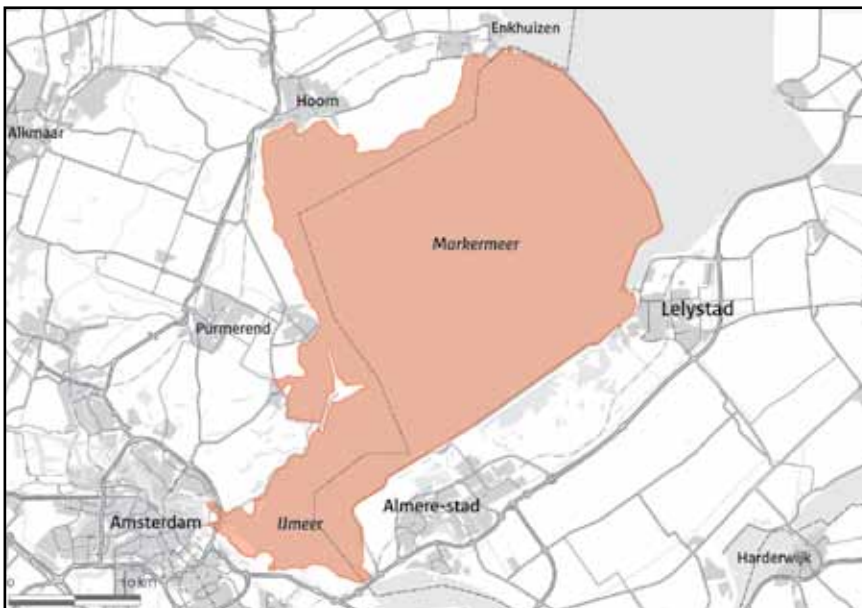
	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen			●			
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						

## Toelichting op de wijzigingen

**2008:** dit programma is nieuw opgenomen in het MIRT.

# Natuurlijker Markermeer/ IJmeer (NMIJ)

<b>Gebied</b>	Noordwest-Nederland
<b>Onderwerp</b>	Waterbeheren
<b>Ministerie</b>	VenW en LNV
<b>Fase</b>	Realisatie



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

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

#### Planning Tracébesluit:

Projectbesluit: december 2008

Uitvoeringsbesluit: december 2009

Start realisatie: januari 2010

Oplevering: december 2015

**Financiën** Taakstellend budget vanuit LNV:  
€ 26 mln (incl. BLD-bijdrage € 4 mln).

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

**Uitvoering** Er wordt zoveel mogelijk in de markt gezet. De regierol blijft bij RWS. Er worden in de contracten beslismomenten (go/no go) ingebouwd om flexibel te zijn ten behoeve van politieke besluitvorming.

#### Projecthistorie

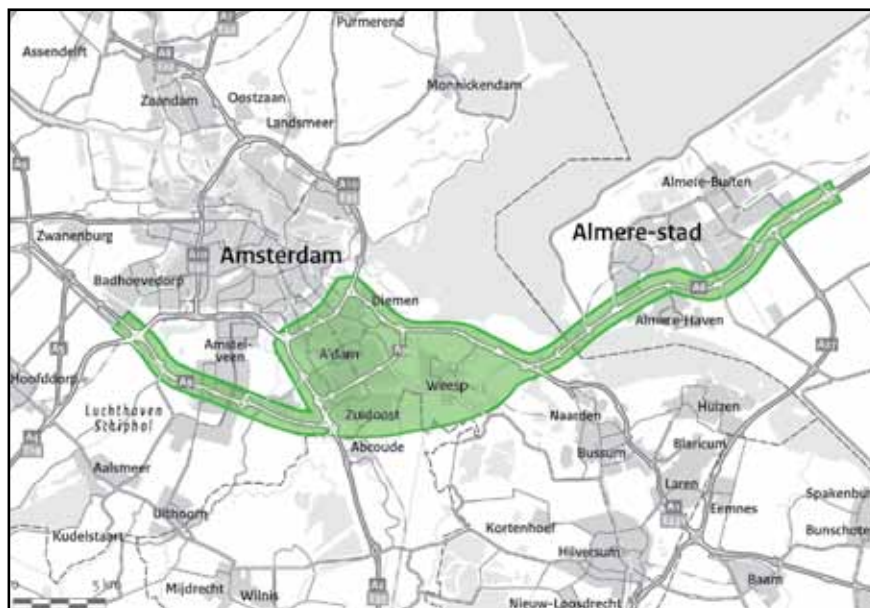
	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen						
MIRT fase					•	
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën					•	
Pol./Best.						

#### Toelichting op de wijzigingen

2009: project is nieuw in de realisatiefase.

# A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere

<b>Gebied</b>	Noordwest-Nederland
<b>Onderwerp</b>	Hoofdwegen
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Planstudie



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

**Oplossing** In eerste instantie zijn twee tracé-alternatieven bestudeerd: het Verbindingsalternatief (creëren nieuwe wegverbinding door doortrekking van de A6 (knooppunt Muiderberg) naar de A9 (knooppunt Holendrecht)) en het Stroomlijnalternatief (uitbreiden bestaande weginfrastructuur A1, A2, A6, A9, A10 oost tussen knooppunt Badhoevedorp en aansluiting Almere Buiten Oost). Later is het Locatiespecifieke alternatief toegevoegd (uitbreiding van de bestaande infrastructuur A1, A6, A10 oost tussen knooppunt Amstel en Almere Buiten Oost). In 2007 heeft het kabinet een voorkeur uitgesproken voor het Stroomlijnalternatief. In oktober 2008 is in het Standpunt deze keuze herbevestigd. Het Standpunt is verder uitgewerkt in het ontwerp Tracébesluit (OTB) dat in maart 2010 is vastgesteld. In het Standpunt en het OTB is de keuze voor het Stroomlijnalternatief gekoppeld aan een groot aantal inpassingsmaatregelen. De belangrijkste daarvan zijn de aanleg van tunnels in de A9 in Amstelveen en Amsterdam Zuidoost, een eco-aquaduct in de A1 bij Muiden en het op maaiveld brengen van de A6 bij de Weerwaterzone in Almere.

## Planning

Tracébesluit: 2010  
Start realisatie: 2011  
Oplevering: 2020  
Delen van het project kunnen eerder dan 2020 worden opgeleverd.

**Financiën** Taakstellend budget: € 4.230 mln (incl. bijdragen derden € 475 mln). Het budget is incl. kruising natte as A1 en groene uitweg.

**Politiek/bestuurlijk** Rijk en regio hebben in 2007 en 2008 overeenkomsten getekend waarin zij instemmen met het Stroomlijnalternatief en met afspraken over de inpassing van dit alternatief. De afspraak dat de Hollandse Brug als herkenbaar onderdeel wordt meegenomen in de uitwerking van de Planstudie is in 2006 herbevestigd.

**Uitvoering** In 2005 is een marktscan uitgevoerd. In het 1e kwartaal 2006 is een ontwikkelcompetitie uitgeschreven, waar marktpartijen ideeën hebben ingediend. In 2007 is een tweede marktscan uitgevoerd. In 2008 is de PPC uitgevoerd, gevolgd door een marktconsultatie in het voorjaar van 2009. Het project zal innovatief worden aanbesteed in vijf deelcontracten.

**File Top 50** Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 9, 27, 38, 39 en 45 uit de File Top 50.

## Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen	•	•	•			
MIRT fase	•					
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën		•				•
Pol./Best.			•	•	•	•

## Toelichting op de wijzigingen

**2006:** in januari 2005 is de startnotitie ter visie gelegd.

**2007:** in mei 2005 zijn de richtlijnen verschenen. In januari 2006 is de Alternatieven Variantennota uitgebracht, in april 2006 het consultatiedocument en in juni 2006 de aanvulling op de Alternatieven- en Variantennota. In augustus 2006 is een besluit genomen over fase 1 van de startnotitie (zie 'Noordvleugelbrief').

**2008:** in oktober 2006 is een nader besluit genomen in het kader van fase 1 van de planstudie. In januari 2007 is gestart met fase 2 van de planstudie.

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

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

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

# Ag Alkmaar-Uitgeest

<b>Gebied</b>	Noordwest-Nederland
<b>Onderwerp</b>	Hoofdwegen
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Planstudie



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

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

**Planning**

Wegaanpassingsbesluit: 2010  
 Start realisatie: 2011  
 Oplevering: 2012

**Financiën** Taakstellend budget: nog niet bepaald.

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

**Projecthistorie**

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen			•		•	•
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning				•		
Financiën						
Pol./Best.						

**Toelichting op de wijzigingen**

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

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

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

**2011:** OWAB is in juni 2010 vastgesteld.

# Ag Omlegging Badhoevedorp

<b>Gebied</b>	Noordwest-Nederland
<b>Onderwerp</b>	Hoofdwegen
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Planstudie



**Opgave** De A9 veroorzaakt door zijn ligging door de kern van Badhoevedorp milieu- en leefbaarheidsproblemen. Daarnaast is door capaciteitsvergroting op de wegen naar de A9 toe de verkeersafwikkeling op de A9 een knelpunt geworden.

**Oplissing** Een zuidelijke omlegging van de A9 bij Badhoevedorp.

## Planning

Tracébesluit: 2011  
Start realisatie: 2012  
Oplevering: 2015

**Financiën** Taakstellend budget: € 314 mln (incl. € 22 mln BLD-bijdrage)  
Bijdrage van derden: € 161 mln.

**Politiek/bestuurlijk** In oktober 2005 hebben rijk en regio de Bestuursvereenkomst Omlegging A9 Badhoevedorp getekend. Hierin is ook de financiële onderbouwing en dekking geregeld. Het voorkeursalternatief van de zuidelijke omlegging van de A9 is in het voorjaar 2006 vastgesteld. Eind 2009 is het standpunt voor het aangepaste bogenalternatief vastgesteld. Het standpunt is uitgewerkt in een Ontwerp-Tracébesluit (OTB). Dit OTB wordt najaar 2010 ter inzage gelegd.

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

## Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen		•				
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing		•		•		
Planning		•	•			
Financiën	•	•		•		
Pol./Best.	•	•				•

## Toelichting op de wijzigingen

**2006:** er wordt een nieuwe bestuursovereenkomst uitgewerkt (planning ondertekening oktober 2005). De projectkosten zijn aangepast vanwege inpassing van de BLD-bijdrage (€ 22 mln) en verwachte aanbestedingsresultaten (€ -1 mln).

**2007:** door ondertekening van Bestuursvereenkomst Omlegging A9 Badhoevedorp (oktober 2005) is gekozen voor een omlegging van de A9 en niet voor aanpassing huidig tracé. Hierop zijn het tijdschema en het budget aangepast. De projectnaam is gewijzigd (was A4/A9 knooppunt Badhoevedorp).

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

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

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

# A10 Tweede Coentunnel/ A5 Westrandweg/ N200 Halfweg

<b>Gebied</b>	Noordwest-Nederland
<b>Onderwerp</b>	Hoofdwegen
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Realisatie



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

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

## Planning

Tracébesluit: Tweede Coentunnel 2007,

gewijzigd in 2008 / Westrandweg 2008

Start realisatie: 2009

Oplevering:

2012: Tweede Coentunnel en Westrandweg

2013: renovatie huidige Coentunnel

**Financiën** Taakstellend budget: € 2.173 mln (incl. BLD-bijdrage € 182 mln en B&O component) op basis van de contracten.

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

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

**File Top 50** Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 2, 26 en 49 uit de File Top 50.

## Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen						•
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning				•		
Financiën	•	•				
Pol./Best.						

## Toelichting op de wijzigingen

**2006:** er heeft een overheveling Coenplein (ZSM 1) naar planstudie Tweede Coentunnel plaats gevonden (€ 13 mln). De projectkosten zijn aangepast vanwege inpassing van de BLD-bijdrage van € 70 mln. Totale BLD-bijdrage bedraagt € 175 mln.

**2007:** de Raad van State heeft positief gereageerd op het voorstel van de wijziging van de Wbm. De wijziging is ingediend bij de Tweede Kamer. Tol komt conform overeenkomst 2004 daardoor als bekostigingsinstrument van het project aan de orde.

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

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



# Ng Koedijk-De Stolpen

<b>Gebied</b>	Noordwest-Nederland
<b>Onderwerp</b>	Hoofdwegen
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Realisatie



**Opgave** De verkeersveiligheid is onvoldoende. De weg voert door woonkernen, hetgeen leidt tot leefbaarheidsproblemen. De doorstroming ter plaatse van de kernen Schoorndam en De Stolpen behoeft verbetering.

**Oplossing** In het Standpunt is gekozen voor het aanleggen van het ontbrekende deel van de parallelweg in Bergen en voor omleidingen met ongelijkvloerse kruisingen bij Schoorndam en De Stolpen. Gezien de aard en omvang van de inspraakreacties op het Ontwerp Tracébesluit heeft de minister van VenW in april 2005 besloten om het Ontwerp Tracébesluit zodanig te wijzigen dat het landschap minder wordt aangetast en er minder woningen behoeven te worden gesloopt.

## Planning

Tracébesluit: 2008

Start realisatie: 2009

Oplevering: 2011

**Financiën** Taakstellend budget: € 78 mln (incl. BLD-bijdrage € 12 mln en incl. bijdrage van derden € 23 mln (provincie Noord-Holland).

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

## Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen						
MIRT fase					•	
Opgave						
Oplossing				•		
Planning	•					
Financiën	•					
Pol./Best.						

## Toelichting op de wijzigingen

**2006:** Tracébesluit wordt later genomen omdat Ontwerp Tracébesluit vanwege inspraakreacties wordt aangepast. De projectkosten zijn aangepast vanwege inpassing van de BLD-bijdrage (€ 12 mln).

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

**2010:** het project is overgegaan naar de realisatiefase.

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

<b>Gebied</b>	Noordwest-Nederland
<b>Onderwerp</b>	Spoorwegen personen
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Planstudie



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

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

## Planning

Tracébesluit: 2012

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

Oplevering: afhankelijk van het alternatief

**Financiën** Taakstellend VenW-budget: op de begroting van VenW is voor het NSP station Zuidas, inclusief de viersporigheid en keersporen € 190 mln gereserveerd. Voor uitbreiding van de A10 Zuid is een

taakstellend budget van € 322 mln (incl. € 22 mln BLD-bijdrage) gereserveerd, waarvan € 187 mln nog in het FES gereserveerd staat.

## Politiek/bestuurlijk

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

## Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing	•					
Planning	•		•			
Financiën	•	•		•		•
Pol./Best.						•

## Toelichting op de wijzigingen

**2006:** de diverse haalbaarheidsonderzoeken voor het Dokalternatief hebben de doorlooptijd van de procedure beïnvloed. Op basis van verkeers- en vervoersonderzoek is de infrastructuurfunctionaliteit nader bepaald en budgettaire reservering conform aangepast.

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

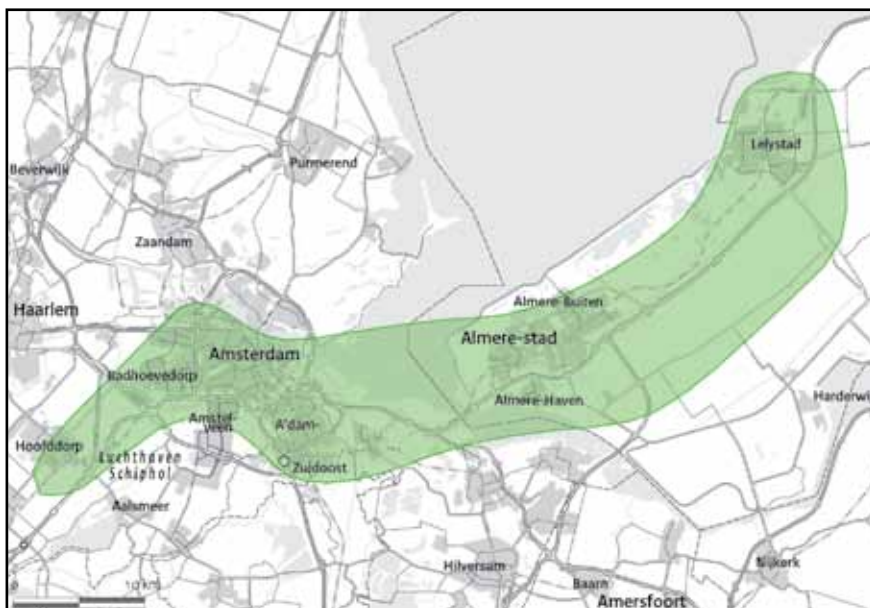
**2008:** om actuele inzichten uit de planstudie en het onderzoeksproces van de kwartiermaker in de procedure te integreren, is besloten tot herstart van de tracéwetprocedure.

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

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

# OV Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad

<b>Gebied</b>	Noordwest-Nederland
<b>Onderwerp</b>	Spoorwegen personen
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Planstudie



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

**Oplossing** Voor OV SAAL Korte Termijn cluster a (spooruitbreidingen op de Flevolijn) is de planstudie en de tracéwetprocedure voortgezet met een gewijzigde scope. Prorail zal nog in 2010 met de eerste uitvoerende werkzaamheden beginnen voor OV SAAL KT cluster c (spooruitbreidingen op de Zuidtak in Amsterdam). Op middellange termijn (2020) wordt in samenhang met het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) bestudeerd welke mogelijkheden er binnen het beschikbare budget voor verbeteringen van de treindienst zijn. Het kabinet heeft in november 2009 voor OV SAAL Lange Termijn (na 2020) het besluit genomen in de RAAM-brief een IJmeerverbinding onder voorwaarden als voorkeursoplossing uit te werken. De Werkmaatschappij Amsterdam Almere studeert verder op deze voorkeursoplossing.

## Planning

*Tracébesluit:*

- OV SAAL KT cluster c 2010
- OV SAAL KT cluster a 2011
- OV SAAL MLT 2012

*Start realisatie:*

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

- OV SAAL MLT 2016
- Oplevering:*
- kortetermijnmaatregelen 2012/2016
  - maatregelen op middellange termijn 2016/2020

**Financiën** Voor OV SAAL is in totaal € 1.645 mln beschikbaar (waarvan € 1.016 mln binnen het planstudiebudget en € 629 mln binnen het realisatiebudget). De spooruitbreidingen in Almere (OV SAAL KT cluster a) en de overige spoorse maatregelen op deze corridor (OV SAAL MLT) worden in samenhang met PHS gezien. In het project OV SAAL KT cluster c zijn maatregelen in het kader van de projecten Zuidas, Goenoord en Actieplan 'Groeit op het spoor' meegenomen. Voor beheer en onderhoud voor OV SAAL KT is € 54 mln gebudgetteerd. Voor overige activiteiten (kleine maatregelen, onderzoeksbijdragen en projectkosten) is in totaal € 15 mln gereserveerd. Afhankelijk van het principe-besluit over langetermijnmaatregelen is het mogelijk dat een deel van het MLT-budget ingezet wordt voor OV-maatregelen.

**Politiek/bestuurlijk** Het project OV SAAL is onderdeel van Randstad Urgent en wordt aangestuurd door een bestuurlijk duo (minister van VenW en wethouder Verkeer, vervoer en infrastructuur van de gemeente Amsterdam).

## Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen						
MIRT fase		•				
Opgave						
Oplossing						
Planning			•		•	•
Financiën				•		•
Pol./Best.						

## Toelichting op de wijzigingen

**2007:** het project is nieuw in de planstudiefase.

**2008:** planstudie is verder vormgegeven waardoor tijdschema mijlpalen verder uitgewerkt is.

**2009:** besluitvorming eerste fase, reservering budget, start tweede fase.

**2010:** overheveling van onderdelen Zuidas, oplevering van maatregelen in een langere periode (zes i.p.v. vier jaar), ruimtelijke procedure gestart.

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

# Amsterdam CS, Cuypershal

<b>Gebied</b>	Noordwest-Nederland
<b>Onderwerp</b>	Spoorwegen personen
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Realisatie



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

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

## Planning

Start realisatie: 2010  
Oplevering: 2011

**Financiën** Taakstellend budget: € 37 mln.

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

## Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen					●	
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						

## Toelichting op de wijzigingen

**2010:** het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

# Amsterdam CS, fietsenstalling

<b>Gebied</b>	Noordwest-Nederland
<b>Onderwerp</b>	Spoorwegen personen
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Realisatie



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

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

1. Aan de oostzijde kan de bestaande stalling in het voormalige Postzakkengebouw worden uitgebreid tot ruim 2000 fietsparkeerplaatsen.
2. Aan de noordwestzijde kan een stalling gerealiseerd worden met 1000 fietsparkeerplaatsen.
3. Aan de zuidwestzijde is gezocht naar een locatie voor een grote stalling met 7000 fietsparkeerplaatsen. In overleg tussen de gemeente Amsterdam, NS en Prorail is besloten deze stalling niet te realiseren onder het wateroppervlak van het Westelijk Openhavenfront, maar onder de westelijke tramlus.

## Planning

Projectbesluit: 2007  
Start realisatie: 2008  
Oplevering: 2009/2015

**Financiën** Taakstellend budget: € 34 mln.

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

## Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing			•	•		•
Planning			•	•		•
Financiën			•			
Pol./Best.						

## Toelichting op de wijzigingen

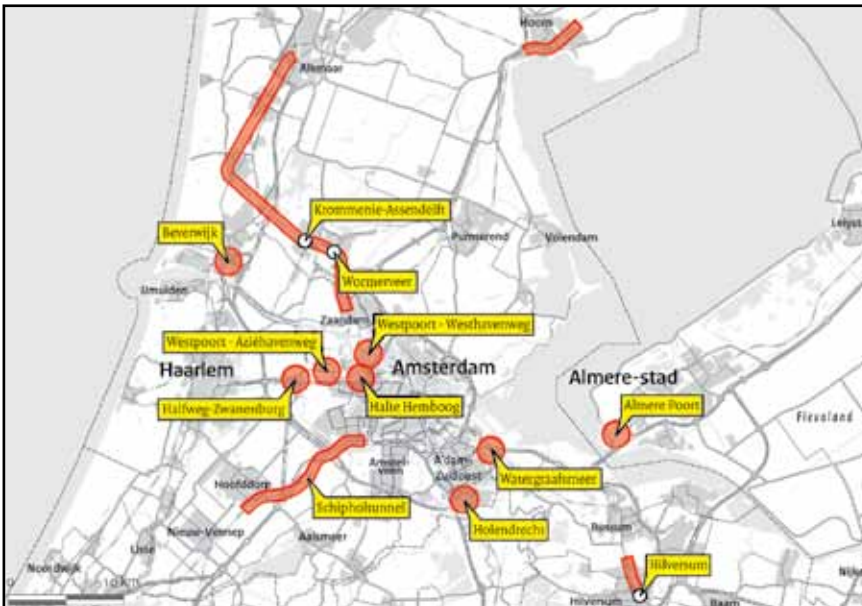
**2008:** vanwege technische complexiteit is de scope van het Postzakkengebouw bijgesteld naar 2000 stallingplaatsen en de start realisatie vertraagd naar 2007. De opgave van het project blijft ongewijzigd 10.000 stallingplaatsen.

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

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

# Regionet, fase 1

<b>Gebied</b>	Noordwest-Nederland
<b>Onderwerp</b>	Spoorwegen personen
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Realisatie



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

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

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

## Planning

Start realisatie: 2006

Oplevering: 2007-2013

**Financiën** Taakstellend budget: € 184 mln.

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

## Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave		•	•	•		
Oplossing						
Planning					•	
Financiën	•	•	•			•
Pol./Best.						

## Toelichting op de wijzigingen

**2007:** begin 2006 is 'capaciteitsverruiming Hilversum' met bijbehorende middelen (€ 1,9 mln) toegevoegd aan het project 'Hilversum Larenseweg', zodat gelijktijdige realisatie mogelijk is. Planstudie Hoornlijn is beëindigd omdat maatregelen niet nodig bleken.

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

**2009:** beschikking (halte Hemboog, Inframaatregelen Schiphol 24, emplacement Aziëhavenweg) afgegeven. Naar aanleiding van planstudie Transformatorweg is ten behoeve van voorbereiding op een 2-sporige dive onder bij Transformatorweg € 4 mln overgeheveld naar het Herstelplan Spoor 2<sup>e</sup> fase.

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

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

# N201

<b>Gebied</b>	Noordwest-Nederland
<b>Onderwerp</b>	Regionale/lokale infrastructuur
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Realisatie



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

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

### Planning

Start realisatie: 2006  
Oplevering: 2012

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

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

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

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

### Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing					•	
Planning			•			
Financiën	•	•				
Pol./Best.						

### Toelichting op de wijzigingen

**2006:** in het bestuurlijk overleg MIT eind 2004 is afgesproken dat het eventueel resterende bedrag van Mediapark Hilversum in de N201 zal worden geïnvesteerd. De rijksbijdrage voor het project N201 is daarmee verhoogd met € 25 mln.

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

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

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

# Noord-Zuidlijn (Noord-WTC)

<b>Gebied</b>	Noordwest-Nederland
<b>Onderwerp</b>	Regionale/lokale infrastructuur
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Realisatie



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

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

### Planning

Start realisatie: 2003

Oplevering: 2017

**Financiën** Taakstellend budget: € 1.168 mln (rijksbijdrage).

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

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

**Uitvoering** Amsterdam gaat door met de aanleg van de Noord-Zuidlijn en is gestart met boren van de tunnels (maart 2010).

### Projecthistorie

'06 '07 '08 '09 '10 '11

Algemeen

MIRT fase

Opgave

Oplossing

Planning

• • • •

Financiën

Pol./Best.

•

### Toelichting op de wijzigingen

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

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

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

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



# Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Amsterdam-Rijnkanaal

<b>Gebied</b>	Noordwest-Nederland
<b>Onderwerp</b>	Hoofdvaarwegen
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Verkenning



**Opgave** In het kader van de Nota Mobiliteit is gesignaleerd dat er sprake is van een potentieel knelpunt ten aanzien van het aantal ligplaatsen op het Amsterdam-Rijnkanaal. Het gebrek aan ligplaatsen bemoeilijkt een goede logistieke planning voor de binnenvaartondernemer in verband met de internationale wet- en regelgeving op het gebied van vaar- en rusttijden. Daarnaast vergroot de ontoereikende ligplaatscapaciteit de kans op mogelijk onveilig vaargedrag.

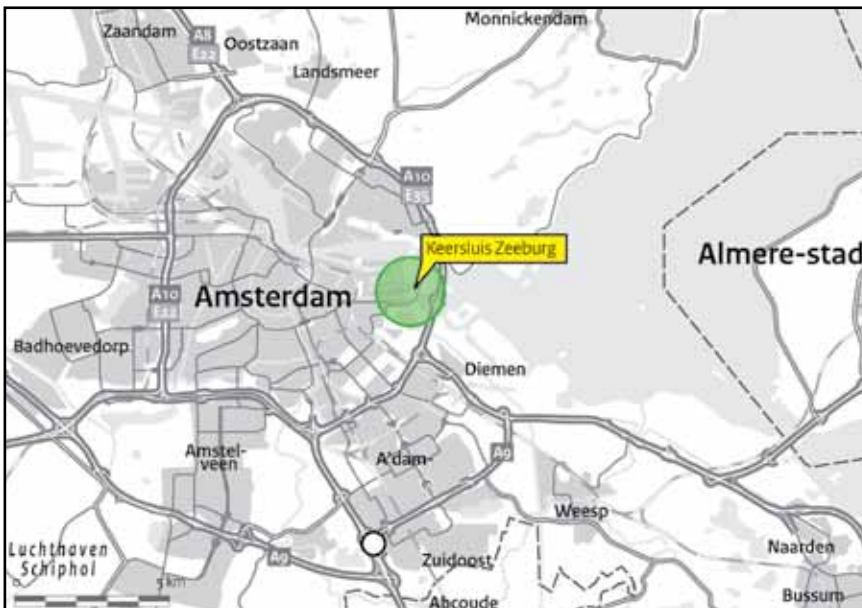
Uit het rapport van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer uit 2006 'Inventarisatie ligplaatsenbehoefte hoofdvaarwegen' blijkt dat er problemen zijn, dan wel kunnen ontstaan, ten aanzien van de capaciteit van de ligplaatsen op het Amsterdam-Rijnkanaal, waarbij onder andere de locaties Diemen, Breukelen en de Oranjesluizen zijn genoemd.

**Oplossing** In het kader van het amendement Gerkens is een aantal no-regretmaatregelen uitgevoerd waaronder: onderhoud en verbetering van enkele ligplaatsen. De verkenning wordt in 2010 opgeleverd, waarna een besluit kan worden genomen over een eventuele planstudie.

**Betrokkenen** Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

# Amsterdam-Rijnkanaal (verwijderen keersluis Zeeburg)

<b>Gebied</b>	Noordwest-Nederland
<b>Onderwerp</b>	Hoofdvaarwegen
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Planstudie



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

**Oplossing** In studie is het verwijderen van de keersluis Zeeburg, het vervangen van het sifon en het verruimen van het Amsterdam-Rijnkanaal ter plaatse van de passage Zeeburg tot klasse VIb (4-baks duwvaart), met minimaal 6 meter waterdiepte en 76 meter vaarwegbreedte.

## Planning

Start realisatie deel 2 verwijderen sluiseland Zeeburg: 2010 (reeds uitgevoerd het verwijderen sifon Zeeburg en sloop heftorens Zeeburg, laatste is versneld uitgevoerd in het kader van het amendement Van der Staaij/Gerkens).

Oplevering: 2012

**Financiën** Taakstellend budget: € 17 mln (incl. BLD-bijdrage € 3 mln).

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

## Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen	•					
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning				•		
Financiën	•					
Pol./Best.						

## Toelichting op de wijzigingen

**2006:** de vervanging van de sifon wordt uitgevoerd en gefinancierd in het kader van het Plan van aanpak Beheer en Onderhoud Rijkswateren. De projectkosten zijn aangepast vanwege inpassing van de BLD-bijdrage (€ 2 mln).

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

# Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Amsterdam-Lemmer

**Gebied** Noordwest-Nederland  
**Onderwerp** Hoofdvaarwegen  
**Ministerie** VenW  
**Fase** Planstudie



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

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

## Planning

Projectbesluit: 2012  
Start realisatie: na 2013

**Financiën** Taakstellend budget: € 7 mln (incl. BLD-bijdrage € 1 mln).

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

## Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen						
MIRT fase			●			
Opgave						
Oplossing						
Planning					●	●
Financiën						
Pol./Best.						

## Toelichting op de wijzigingen

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

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

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

# Lichteren Buitenhaven Ijmuiden

<b>Gebied</b>	Noordwest-Nederland
<b>Onderwerp</b>	Hoofdvaarwegen
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Planstudie



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

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

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

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

## Planning

Projectbesluit: 2012  
Start realisatie: 2013  
Oplevering: 2015

**Financiën** Taakstellend budget: € 88 mln (incl. BLD-bijdrage € 18 mln).

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

## Projecthistorie

'06 '07 '08 '09 '10 '11

Algemeen

MIRT fase

Opgave

Oplossing

Planning

Financiën

Pol./Best.

## Toelichting op de wijzigingen

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

# Vaarweg IJsselmeer-Meppel

<b>Gebied</b>	Noordwest-Nederland
<b>Onderwerp</b>	Hoofdvaarwegen
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Planstudie



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

**Oplossing** In studie is de aanleg en verbetering van vaargeulen op de trajecten Botterrak, Molenrak en de vaarweg Ketelbrug-Meppel. Bezien wordt hoe Molenrak en Botterrak 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 gekeken in hoeverre deze geschikt gemaakt kan worden voor binnenvaartschepen van klasse Va.

## Planning

Projectbesluit: 2012  
Start realisatie: 2013  
Oplevering: 2015

**Financiën** Taakstellend budget: € 43 mln (incl. BLD-bijdrage € 8 mln).

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

## Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen			•			
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning			•	•	•	
Financiën	•				•	
Pol./Best.						

## Toelichting op de wijzigingen

**2006:** de projectkosten zijn aangepast vanwege inpassing van de BLD-bijdrage (€ 2 mln).

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

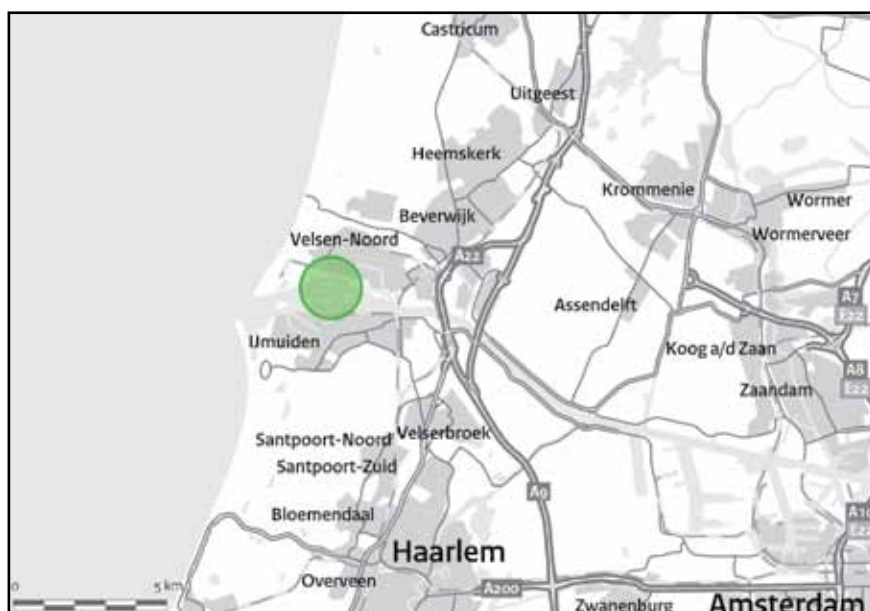
**2009:** vanwege capaciteitsproblemen bij VenW is deze planstudie vertraagd.

**2010:** vanwege uitbreiding studiegebied is het taakstellend budget verhoogd.

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

# Zeetoeegang IJmond

<b>Gebied</b>	Noordwest-Nederland
<b>Onderwerp</b>	Hoofdvaarwegen
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Planstudie



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

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

## Planning

Planstudie: 2012

Oplevering: 2016

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

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

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

## Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen						
MIRT fase						●
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						

## Toelichting op de wijzigingen

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

# De Zaan (Wilhelminasluis)

<b>Gebied</b>	Noordwest-Nederland
<b>Onderwerp</b>	Hoofdvaarwegen
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Realisatie



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

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

### Planning

Start realisatie: 2012

Oplevering: 2014

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

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

## Projecthistorie

'06 '07 '08 '09 '10 '11

Algemeen

MIRT fase

Opgave

Oplossing

Planning

Financiën

Pol./Best.

## Toelichting op de wijzigingen

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

# Verbeteren vaargeul IJsselmeer (Amsterdam-Lemmer)

<b>Gebied</b>	Noordwest-Nederland
<b>Onderwerp</b>	Hoofdvaarwegen
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Realisatie



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

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

## Planning

Start realisatie: 1997

Oplevering: na 2011

Oplevering deeltraject 3: voor 2015

**Financiën** Taakstellend budget: € 16 mln (incl. BLD-bijdrage € 2 mln).

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

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

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

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

## Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing		•				•
Planning					•	
Financiën	•					
Pol./Best.						

## Toelichting op de wijzigingen

**2006:** de projectkosten zijn aangepast vanwege inpassing van de BLD-bijdrage (€ 1 mln).

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

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

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



# Walradar Noordzeekanaal

<b>Gebied</b>	Noordwest-Nederland
<b>Onderwerp</b>	Hoofdvaarwegen
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Realisatie



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

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

### Planning

Projectbesluit: 2005  
Start realisatie: 2010  
Oplevering: 2012

**Financiën** Taakstellend budget: € 28 mln. Dit is inclusief BLD-bijdrage € 2 mln en de bijdrage van € 7 mln van de gemeente Amsterdam en exclusief de kosten voor het glasvezelnetwerk die door RWS worden gedragen.

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

### Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen						•
MIRT fase	•					
Opgave						
Oplossing			•			
Planning					•	
Financiën	•		•	•		
Pol./Best.						

### Toelichting op de wijzigingen

**2006:** het project is overgegaan van de planstudiefase naar de realisatiefase. Er is € 5 mln toegevoegd vanuit project Walradarsystemen. De projectkosten zijn aangepast vanwege inpassing van de BLD-bijdrage (€ 2 mln).

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

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

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

**2011:** de aanbesteding heeft begin 2010 plaatsgevonden.

# Sterke regio's: Noordwest-Nederland

<b>Gebied</b>	Noordwest-Nederland
<b>Onderwerp</b>	Integrale gebiedsopgaven
<b>Ministerie</b>	EZ
<b>Fase</b>	Realisatie



**Opgave** Enkele regio's en sectoren zijn economisch sterk ontwikkeld, maar extra inspanningen zijn nodig om de (internationale) concurrentiekracht van deze sterke regio's te verstevigen. Het rijk, samen met regionale partijen, zet met het programma Pieken in de Delta in op clusters van nationaal belang. Met een gebundelde inzet van instrumenten (Pieken in de Delta, Sterke regio's en Structuurfondsen) worden knelpunten opgelost en gebiedsgerichte kansen benut om zo het Nederlandse vestigingsklimaat te versterken.

**Oplossing** Vanuit Sterke regio's wordt in vier toonaangevende regio's geïnvesteerd in ambitieuze projecten op het gebied van fysieke of kennisinfrastructuur, die het internationale vestigingsklimaat versterken. De vier regio's zijn de Randstad, Brainport Zuidoost-Nederland, het energieknooppunt Groningen en Oost-Nederland (Wageningen-Nijmegen-Twente).

**Financiën** In de coalitieakkoordenvolpde Regionaal Economisch Beleid is tot en met 2011 € 125 mln gereserveerd voor Sterke regio's. Er is inmiddels aan negen projecten een subsidie toegekend (in totaal € 108,75 mln). Hiervan zijn er twee projecten in de Randstad Noordwest-Nederland. Beide projecten sluiten aan bij Amsterdam Connecting Trade (ACT), het duurzame, multimodale logistieke knooppunt ten zuiden van Schiphol.

- Railterminal HST-Cargo (€ 11 mln). Doel van het project is om vrachtvervoer van expresgoederen, bloemen en verswaren per hogesnelheidstrein mogelijk te maken, als alternatief voor vrachtvervoer en nachtvluchten vanaf Schiphol. Met de ontwikkeling van deze railterminal in Haarlemmermeer wordt bereikbaarheid van de regio en het logistieke knooppunt verbeterd.
- Ontsluiting veiling Aalsmeer (€ 8,3 mln). Het doel is een snelle, betrouwbare en veilige verbinding voor vrachtverkeer van en naar de veiling van Schiphol, ontlasting van het omliggende wegennet en verbetering van het leefklimaat in de woonkernen. Om dit te bereiken zal de omgeving van Beech Avenue en de N201 worden aangepast.

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

**Uitvoering** In samenwerking met publieke en private partijen in de regio worden investeringsprojecten opgesteld, opgestart en uitgevoerd. Het ministerie van EZ en de regionale partners zijn hiervoor verantwoordelijk.

## Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen					•	•
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën					•	•
Pol./Best.						

## Toelichting op de wijzigingen

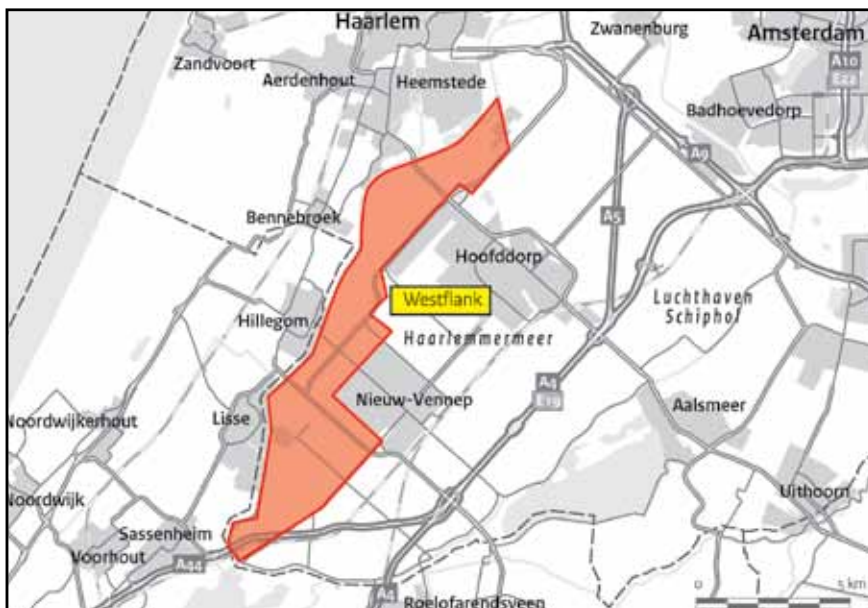
**2010:** het programma is nieuw opgenomen in het MIRT. Er is aan vier projecten een subsidie toegekend (€ 35,6 mln), waarvan één in Noordwest-Nederland (Railterminal HST-Cargo).

**2011:** vanwege de nieuwe opzet van het MIRT Projectenboek zijn de projecten van het programma Sterke regio's per gebied opgenomen. Er is aan vijf nieuwe projecten een subsidie toegekend (€ 73,15 mln), waarvan één in Noordwest-Nederland (Ontsluiting veiling Aalsmeer).



# Westflank Haarlemmermeer

<b>Gebied</b>	Noordwest-Nederland
<b>Onderwerp</b>	Integrale gebiedsopgaven
<b>Ministerie</b>	LNV
<b>Fase</b>	Realisatie



**Opgave** In een grootschalige gebiedsontwikkeling aan de Westflank van de Haarlemmermeer komen een aantal opgaven in een beperkt gebied samen. In de regio dient een deel van de woningbouwopgave van de Noordvleugel te worden geaccommodeerd (15.000 woningen waarvan 5.000 inbreiding en 10.000 in de Westflank). Tegelijkertijd is er een tekort aan recreatief groen en ligt er de opgave om een klimaatbestendige seizoensberging voor water te realiseren. De ontwikkeling van de locatie als robuuste seizoensberging (2 miljoen m<sup>3</sup>) is urgent, omdat het huidige watersysteem in Rijnland onvoldoende is toegerust om de toenemende verzilting van de Haarlemmermeer op een duurzame wijze tegen te gaan en in te kunnen spelen op de toekomstige vraag naar zoet water.

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

tekort aan recreatiemogelijkheden is hierbij een van de hoofdoelen. Verder wordt er een duurzaam systeem van waterkwaliteit en -kwantiteit gerealiseerd door de aanleg van seizoens- en piekberging voor water. In combinatie met de aanleg van 900 ha groen worden groene en blauwe elementen op zo'n manier met elkaar afgestemd dat recht wordt gedaan aan beide doelen (recreatie en capaciteit seizoensberging).

#### Planning

Start realisatie: 2010  
Oplevering: vanaf 2014

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

**Uitvoering** Het Programma van Eisen wordt momenteel verder geoptimaliseerd. Verwacht wordt dat eind 2010 een bestuursovereenkomst wordt gesloten over de verdere samenwerking.

#### Projecthistorie

'06 '07 '08 '09 '10 '11

Algemeen

MIRT fase

Opgave

Oplossing

Planning

Financiën

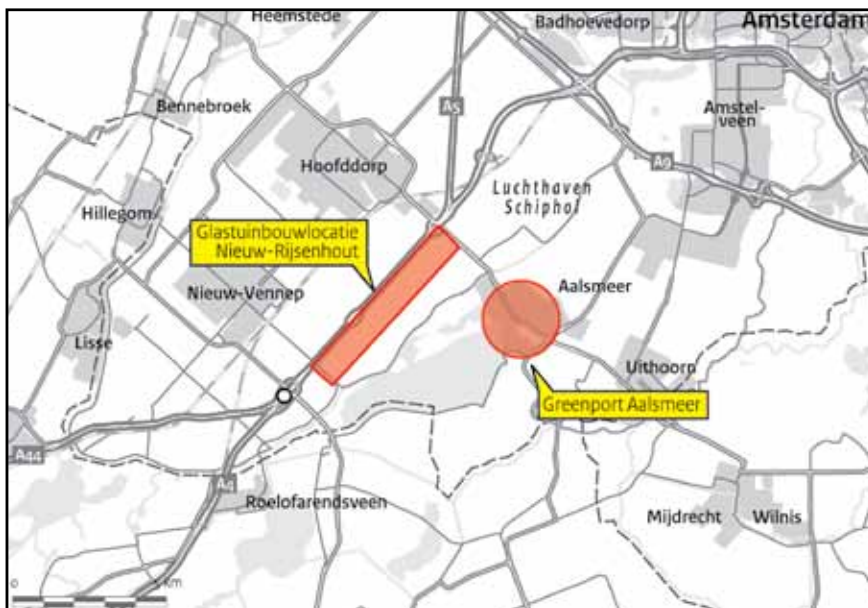
Pol./Best.

#### Toelichting op de wijzigingen

**2011:** in november 2009 is de taakstellende rijksbijdrage voor dit project vastgesteld, waarmee het project is overgegaan naar de realisatiefase.

# Greenport Aalsmeer (en omgeving)

<b>Gebied</b>	Noordwest-Nederland
<b>Onderwerp</b>	Integrale gebiedsopgaven
<b>Ministerie</b>	LNV
<b>Fase</b>	Realisatie



**Opgave** Greenport Aalsmeer is de gezichts-bepalende greenport voor de sierteeltglas-tuinbouw. Mede door de ligging naast Schiphol heeft dit sierteeltgebied zich ontwikkeld tot internationaal handelscen-trum voor snijbloemen en kamerplanten. De ligging is ook gunstig in verband met de benodigde arbeid en afzet, maar zorgt tevens voor grote ruimtedruk in het sterk verstedelijkte gebied, die de verdere ontwikkeling bemoeilijkt. De ruimtelijke structuur voldoet niet meer aan de eisen van deze tijd: oude verkaveling met vele kleine bedrijven (< 1 ha) versus gewenste schaalvergroting (minder, maar grotere bedrijven), laag gelegen en volgebouwd versus noodzakelijke waterber-gingscapaciteit, monofunctionele ontwik- lingskracht versus multifunctionele maat- schappelijke behoefte voor werken, wonen en recreëren. De bereikbaarheid is onvoldoende.

**Oplossing** Voor behoud en versterking van de concurrentiekracht van Greenport Nederland is herstructurering en modernisering noodzakelijk. Er is door provincie en gemeenten in samenspraak met het bedrijfsleven een visie voor deze greenport opgesteld. Er wordt gestreefd naar econo- mische versterking van het sierteeltcomplex met voldoende ruimte, goede bereikbaarheid en vergroting van de innovatiekracht. Daarnaast wordt via een duurzame, integrale gebiedsontwikkeling het regionale woon-, werk- en leefklimaat versterkt. Met de vernieuwing van de N201 in het verschiet,

worden plannen ontwikkeld voor Greenpark Aalsmeer. Het gaat om een te ontwikkelen businesspark gericht op de sierteeltsector. Voor de ontwikkeling van de productiebedrij- ven in de regio Aalsmeer is de locatie Nieuw-Rijssenhou geselecteerd voor nieuwe glastuinbouw. Samen met de herstructurering van Oud-Rijssenhou vormt dit het project PrimAviera.

## Planning

Start realisatie: 2008/2010

Oplevering: 2011/2018

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

**Politiek/bestuurlijk** De greenportvisie wordt bestuurlijk onderschreven door provincie, gemeenten en bedrijfsleven.

**Uitvoering** Voor realisatie van PrimAviera is de gemeente Haarlemmermeer een PPS-overeenkomst aangegaan met het Stallingsbedrijf Glastuinbouw Nederland (SGN). Hierbij zal ook de herstructurering van Oost-Rijssenhou worden betrokken, waarmee het hele gebied aantrekkelijk wordt gemaakt voor nieuw-vestiging van bedrijven. LNV is beleidsverantwoordelijk voor de greenports. De uitvoering is in handen van het SGN onder supervisie van de gemeente Haarlemmermeer.

## Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen			•			
MIRT fase					•	
Opgave						
Oplossing						
Planning					•	
Financiën					•	
Pol./Best.						

## Toelichting op de wijzigingen

**2008:** het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

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



# Utrecht | 3

Visie

Gebiedsopgaven

MIRT Onderzoeken

Kaart

Project- en programmabladen

## Visie

Utrecht doet het vanuit economisch perspectief goed. Zij heeft een hoog bruto regionaal product en is één van de snelste groeiers van Nederland. Economisch gezien levert Utrecht een belangrijke bijdrage aan de internationale concurrentiepositie van de Randstad. De verwachting is dat dit in de toekomst zo zal blijven aangezien de kennisintensieve en creatieve sectoren floreren. Daarnaast is Utrecht een centraal gelegen, goed bereikbare, aantrekkelijke regio met veel aantrekkelijke woonmilieus, bijzondere landschappen en culturele voorzieningen. Gevolg hiervan is een hoge druk op de ruimte.

Utrecht is zowel het kruispunt van verbindingen als het centrumgebied van Nederland. In fysieke zin is de provincie de draaischijf tussen aan de ene kant twee mainports en twee metropolitane regio's (Amsterdam en Rotterdam / Den Haag) en aan de andere kant de rest van Nederland en een flink deel van het Europese achterland. Daarmee ligt er een aanzienlijke opgave voor de weginfrastructuur die wordt opgepakt met de projecten 'de ring rond Utrecht' (A2, A12, A27, Noordelijke Randweg Utrecht (NRU)) en 'de driehoek' (knooppunt Hoevelaken, A27/A1, A28). Daarnaast wordt het spoorstelsel aangepakt (PHS / Randstadspoor, Basisnet) en ligt er een opgave in het HOV-systeem in en om de stad Utrecht (onder meer via vertramming).

Aan de economische diversiteit in de Randstad levert Utrecht een belangrijke bijdrage met zijn kennisintensieve en creatieve sectoren die goed aansluiten bij wat er gebeurt in de Metropoolregio

Amsterdam en in de regio Eindhoven. Bovendien is Utrecht sterk in zakelijke en financiële dienstverlening, wetenschappelijk onderzoek (life sciences) en in nieuwe ict-toepassingen zoals design en gaming. In Hilversum en het Gooi zetelen de omroepen en vele mediabedrijven. Een groot deel van de Utrechtse beroepsbevolking is hoog opgeleid, de universiteit is de grootste van Nederland en heeft een magneetfunctie voor veel studenten, kenniswerkers, culturele voorzieningen en andere instellingen.

Hét centrale vraagstuk in Utrecht is het vinden van een oplossing voor de spanning tussen twee waarden: ten eerste de behoefte aan een goede bereikbaarheid met ruimte om te wonen en te werken voor het nog steeds groeiend aantal huishoudens van de Utrechtse Noordvleugel en ten tweede de net zo dringende behoefte aan bescherming van natuur en landschap en duurzaamheid in de ruimtelijk-economische ontwikkeling.

De ruimtedruk op de provincie blijft in de toekomst het grootste ruimtelijke probleem en het antwoord daarop is verdichting en bundeling. Maar deze strategieën kunnen op gespannen voet komen te staan met de gewenste kwaliteit van de leefomgeving (klimaatverandering vraagt bijvoorbeeld om meer ruimte voor water en groen in de steden in verband met hittestress en wateroverlast). Voorkomen moet dus worden dat de eis van verdichting uitpakt als een relatieve verslechtering van de leefomgeving. Het is de gezamenlijke uitdaging voor rijk, provincie en gemeenten om zowel de economische groei te accommoderen als de kwaliteit van de leefomgeving te beschermen. Een onderling verbonden en verweven benadering van deze thema's is onontkoombaar en cruciaal.



Zelfs als in Utrecht alle realistische en kwalitatief aanvaardbare mogelijkheden worden benut, zal er altijd grote druk blijven op de ruimte. De spanning kan worden verlaagd door te zoeken naar 'intelligente' vormen van interactie tussen thema's, dus door bijvoorbeeld het mengen van functies en het aanvaardbaar maken van intensief ruimtegebruik door het bieden van hoge ruimtelijke kwaliteit. Kiezen blijft echter onvermijdelijk, al is het maar omdat er altijd grenzen zijn aan de ruimtelijke en financiële mogelijkheden.

Een aantal scherpe keuzen is reeds gemaakt, de belangrijkste is om hoge prioriteit te geven aan binnenstedelijk bouwen voor zowel wonen als werken. Ook is besloten de komende decennia 15.000 woningen van de Utrechtse en Gooise behoefte te bouwen in Almere. Er zal een oplossing gevonden moeten worden voor de groeiende verkeer- en vervoerstromen op de belangrijkste verkeersassen door Utrecht, en er moet zorg worden gedragen voor goede weg- en/of OV-verbindingen op de as Utrecht/Amersfoort -Almere aan de ene en de as Utrecht - Breda aan de andere kant. Een ander voorbeeld van een scherpe keuze is het besluit om Rijnburg (een nieuw deel van de stad Utrecht ten zuidwesten van Oudenrijn) weliswaar te verstedelijken maar 'slechts' met 7000 woningen, zodat het groene en waterrijke karakter behouden blijft en het woningaanbod wordt uitgebreid aan de bovenkant van de markt. Ook is besloten om na 2015 in Amersfoort nog maar beperkt uit te breiden om het groen in de omgeving zoveel mogelijk te sparen. De principes van verdichting en transformatie worden zowel toegepast op woningbouw- als op bedrijvenlocaties. Hergebruik van ruimte en verdichting zijn daarmee kernbegrippen

van de gebiedsagenda Utrecht. Hieraan gekoppeld is de ambitie om op het gebied van openbaar vervoer (OV) een kwaliteitsverbetering te bereiken. Verdichting en OV-bereikbaarheid gaan daarmee hand in hand. Er moet worden geïnvesteerd in veel kleine projecten voor transformatie of verdichting omdat het aantal grote locaties heel beperkt is. Als één van die grote gebieden komt de A12-zone tussen Oudenrijn en Lunetten aan de orde. Dit is potentieel een grote transformatie- en verdichtingslocatie van Randstedelijk formaat, maar het is een bijzonder complex gebied en daarmee kostbaar qua ontwikkelingsmogelijkheden.

Veel van de bovenstaande opgaven zijn toe te delen aan specifieke gebieden binnen de provincie Utrecht, maar een aantal opgaven speelt in de hele provincie, of is zelfs provinciegrensoverschrijdend. Het gaat daarbij om de opgave om bedrijventerreinen intensiever te gebruiken én zorg te dragen voor een kwaliteitsverbetering. Dit speelt in alle delen van de provincie. Een tweede opgave betreft het omgaan met de wateropgave in het kader van het Deltaprogramma. In de provincie Utrecht gaat het daarbij voornamelijk om het omgaan met hogere rivierwaterstanden, de beschikbaarheid van zoetwater, het voorkomen van wateroverlast en het ontwikkelen van verstedelijking zonder versturende effecten op de waterhuishouding.

## Gebiedsopgaven

### Stadsregio Utrecht

Ambitie van de stadsregio Utrecht is om 60-70% van de voorziene woningen tot 2030 te bouwen binnen bestaand stedelijk gebied (onder meer Merwedekanaalzone, Cartesiusdriehoek). Samenhangende opgaven daarbij zijn de transformatie van voormalige en verouderde bedrijventerreinen (in de stad zelf en in de omliggende kernen), ontwikkeling van het gebied rond het Centraal Station, het programma Utrecht Vernieuwt (aanpak van de krachtwijken) en de afbouw van Leidsche Rijn. Voor de woningbouwlocaties buiten bestaand stedelijk gebied is het behoud of de versterking van de aanwezige landelijke groen-blauwe kwaliteiten de opgave.

Op het gebied van verkeer en vervoer ligt er een belangrijke opgave bij de Ring Utrecht (A2/A12/A27/NRU). Capaciteitsvergroting van de snelweg in combinatie met de inpassing (met kansen voor verbetering van de kwaliteit van het landschap en de leefomgeving) in een deels stedelijk en deels landschappelijk gebied vormen hier het complexe vraagpunt. Tweede belangrijke opgave ligt bij de verbetering van het stedelijke en regionale OV. Het accent ligt daarbij op het verstevigen van de tangentiële verbindingen. Met vertramming kan een grote kwaliteitsslag gemaakt worden.

Een belangrijke economische ontwikkelingslocatie voor de korte termijn is het Utrecht Science Park. Het betreft hier de ontwikkeling van kennisinstellingen en -bedrijven in het gebied De Uithof, met daarbij aandacht voor de gebiedsontsluiting en de landschappelijke vormgeving in relatie met de omgeving. Voor de lange termijn is de



A12-zone een potentiële ontwikkelingslocatie voor modern stedelijk gebied met kansen voor een kwaliteitsimpuls voor de regio en de Randstad.

De regio kent een achterstand op het gebied van recreatie en groen rond de stad. Hier ligt een opgave om recreatiegebieden en snelle stad-land fietsverbindingen te ontwikkelen.

## Regio Amersfoort

Ook de regio Amersfoort zet wat woningbouw betreft in op binnenstedelijk bouwen. Dit betekent dat er herstructurerings- en transformatieopgaven liggen in met name Amersfoort en Soest en verdichtingsopgaven in de hele regio. Complexe opgaven zijn de centrumontwikkeling en de spoorzone in Amersfoort. Bij de woningbouwlocaties buiten het bestaand stedelijk gebied is de opgave de uitleggebieden in te passen in de landschappelijk fraaie omgeving van Amersfoort.

Een belangrijke verkeer- en vervoeropgave is de mobiliteit in de Driehoek Utrecht-Hilversum-Amersfoort. Dit betreft de planstudies voor de snelwegen (knooppunt Hoevelaken, A27/A1, A28) en het pakket maatregelen voor de bereikbaarheid binnen het gebied. Bij de hoofdwegen is de capaciteitsuitbreiding in combinatie met de inpassing (met kansen voor verbetering van de kwaliteit van het landschap en de leefomgeving) in een deels stedelijk en deels landschappelijk gebied het complexe vraagpunt.

In het buitengebied is de opgave de landbouw duurzaam en vitaal te ontwikkelen, de recreatieve toegankelijkheid te vergroten en de landschappelijke, cultuurhistorische en ecologische kwaliteiten te versterken.

## Regio Utrecht West

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



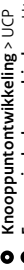
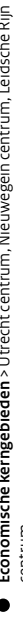
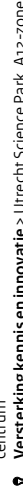



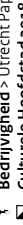

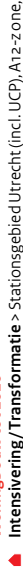
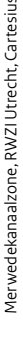



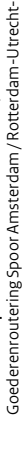



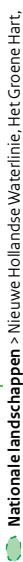

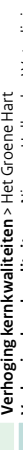
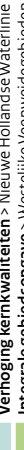
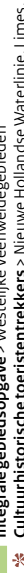



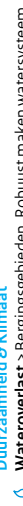
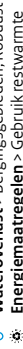
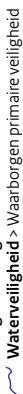
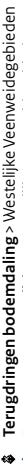

## Utrecht Zuidoost

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



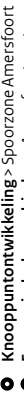
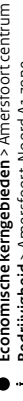
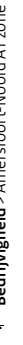


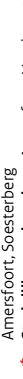
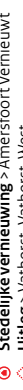

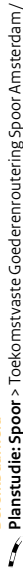


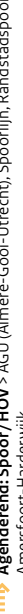
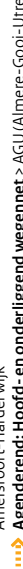

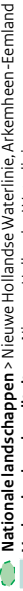
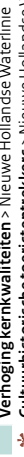
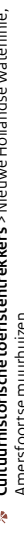


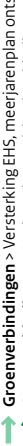

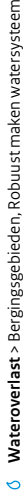
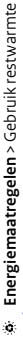

## MIRT Onderzoeken

Naam	Aanleiding en doel	Planning	Betrokkenen
Gebiedsontwikkeling Utrecht, Merwedekanaalzone deelgebied 3	In het kader van 'onorthodoxe maatregelen' wordt onderzocht welke mogelijkheden er zijn om de gebiedsontwikkeling financieel (toch) uitvoerbaar te maken.	Uitkomst: tussenstand bestuurlijk overleg MIRT najaar 2010	Gemeente Utrecht (trekker) WWI (rijkscoördinatie)
Gebiedsontwikkeling Utrecht, Merwedekanaalzone deelgebied 5	In het kader van 'onorthodoxe maatregelen' wordt onderzocht welke mogelijkheden er zijn om de gebiedsontwikkeling financieel (toch) uitvoerbaar te maken.	Uitkomst: tussenstand bestuurlijk overleg MIRT najaar 2010	Gemeente Utrecht (trekker) WWI (rijkscoördinatie)


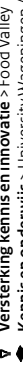
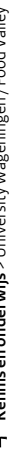
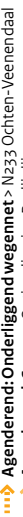
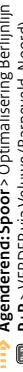
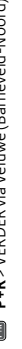

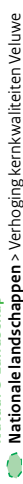

## Regio Utrecht

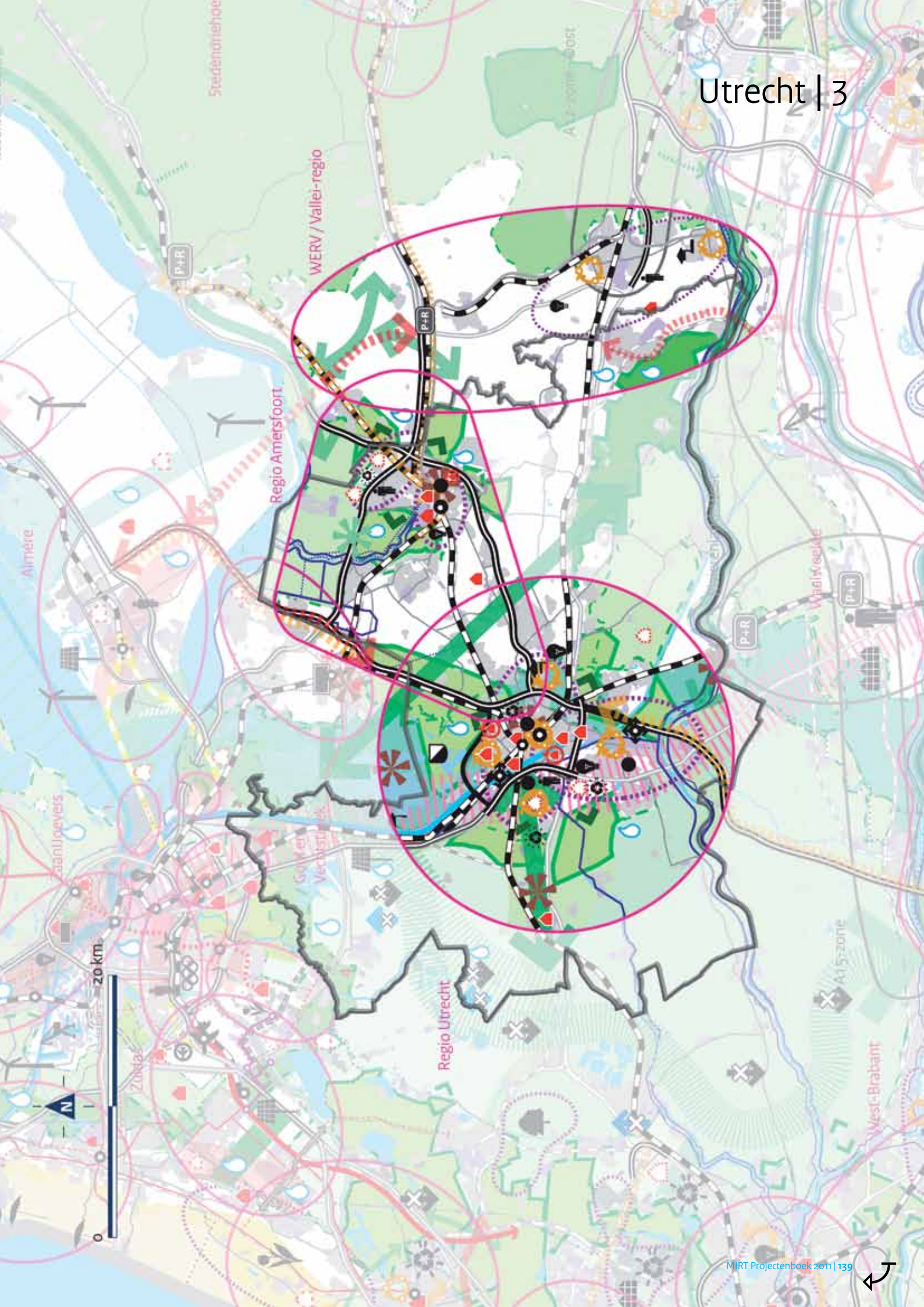
-  **Economie**
-  **Economisch cluster**
-  **Knooppuntontwikkeling > UCP**
-  **Economische kerngebieden > Utrecht centrum, Nieuwegein centrum, Leidsche Rijn centrum**
-  **Versterking kennis en innovatie > Utrecht Science Park, A12-zone**
-  **Kennis en onderwijs > Universiteit Utrecht, Nijenrode**
-  **Multimodale logistieke bedrijventerreinen > Lage Weide, Nieuwegein Het Klooster**
-  **Bedrijvigheid > Utrecht-Papendorp/Oudenijs**
-  **Culturele Hoofdstad 2018**
-  **Woningbouw tot 2020**
-  **Intensivering/Transformatie > Stationsgebied Utrecht (incl. UCP), A12-zone, Merwedekanaalzone, RWZI Utrecht, Cartesius-driehoek**
-  **Stedelijke vernieuwing > Utrecht Vernieuwt**
-  **Uitleg > Leidsche Rijn, Rijnenburg, Kromme Rijn / Lekzone**
-  **Bereikbaarheid**
-  **Planstudie: Spoor > PH5 Alkmaar - Eindhoven, PH5 Utrecht-Arnhem, Toekomstvaste Goederenrouting Spoor Amsterdam / Rotterdam - Utrecht-Amersfoort-Zwolle / Deventer**
-  **Agenderend: Spoor > Spoorlijn Utrecht-Breda**
-  **Agenderend: Samenhangend OV-netwerk > Vertramming Utrecht**
-  **Knooppuntontwikkeling > UCP (incl. externe veiligheid)**
-  **Natuur & Landschap**
-  **Nationale landschappen > Nieuwe Hollandse Waterlinie, Het Groene Hart, Rivierengebied**
-  **Verhoging kernkwaliteiten > Het Groene Hart**
-  **Verhoging kernkwaliteiten > Nieuwe Hollandse Waterlinie**
-  **Integrale gebiedsopgave > Westelijke Veenweidegebieden**
-  **Cultuurhistorische toeristentrekkers > Nieuwe Hollandse Waterlinie, Limes, Vecht, Utrechtse werven**
-  **Versterken natuur- en recreatiekwaliteit > Groenblauwe opgaven rondom Utrecht (Roods), Transformatie groenblauwe gebieden in de bufferzone Utrecht-Hilversum (Noorderpark)**
-  **Groenverbindingen > Verbetering stad-land verbindingen**
-  **Duurzaamheid & Klimaat**
-  **Wateroverlast > Bergingsgebieden, Robuust maken watersysteem**
-  **Energiemaatregelen > Gebruik restwarmte**
-  **Waterveiligheid > Waarborgen primaire veiligheid**
-  **Terugdringen bodemdaling > Westelijke Veenweidegebieden**
-  **Tegengaan van verzilting > Westelijke Veenweidegebieden**

## Regio Amersfoort

-  **Economie**
-  **Economisch cluster**
-  **Knooppuntontwikkeling > Spoorzone Amersfoort**
-  **Economische kerngebieden > Amersfoort centrum**
-  **Bedrijvigheid > Amersfoort-Noord A1 zone**
-  **Woningbouw tot 2020**
-  **Intensivering/Transformatie > Centrumontwikkeling Amersfoort, Spoorzone Amersfoort, Soesterberg**
-  **Stedelijke vernieuwing > Amersfoort Vernieuwt**
-  **Uitleg > Vathorst, Vathorst-West**
-  **Bereikbaarheid**
-  **Planstudie: Spoor > Toekomstvaste Goederenrouting Spoor Amsterdam / Rotterdam - Utrecht-Amersfoort-Zwolle / Deventer**
-  **Agenderend: Hoofdwegennet > Driehoek (A1/Az7, A28, knooppunt Hoewelaken)**
-  **Agenderend: Spoor/HOV > AGU (Almere-Gooi-Utrecht), Spoorlijn, Randstadspoor Amersfoort-Harderwijk**
-  **Agenderend: Hoofd- en onderliggend wegennet > AGU (Almere - Gooi - Utrecht), Wegverbinding A30 Barneveld-aansluiting A28**
-  **Knooppuntontwikkeling > Spoorzone Amersfoort (incl. externe veiligheid)**
-  **Natuur & Landschap**
-  **Nationale landschappen > Nieuwe Hollandse Waterlinie, Arkemheen-Eemland**
-  **Verhoging kernkwaliteiten > Nieuwe Hollandse Waterlinie**
-  **Cultuurhistorische toeristentrekkers > Nieuwe Hollandse Waterlinie, Amersfoortse muurhuizen**
-  **Versterken natuur- en recreatiekwaliteit > Groenblauwe opgaven rondom Amersfoort (Roods)**
-  **Groenverbindingen > Versterking EHS, meerjarenplan ontsnippering**
-  **Snelwegennormas > Eemland**
-  **Duurzaamheid & Klimaat**
-  **Wateroverlast > Bergingsgebieden, Robuust maken watersysteem**
-  **Energiemaatregelen > Gebruik restwarmte**
-  **Waterveiligheid > Waarborgen primaire veiligheid**

## WERV / Valleiregio

-  **Economie**
-  **Economisch cluster**
-  **Bedrijvigheid > Ruimte voor Food Valley**
-  **Versterking kennis en innovatie > Food Valley**
-  **Kennis en onderwijs > University Wageningen / Food Valley**
-  **Bereikbaarheid**
-  **Planstudie: Hoofdwegennet > A12 Ede-Grijsoord**
-  **Agenderend: Onderliggend wegennet > N233 Ochten-Veenendaal**
-  **Agenderend: Spoor > Optimalisering Berlijlijn**
-  **P+R > VERDER via Veluwe (Barneveld-Noord)**
-  **Natuur & Landschap**
-  **Nationale landschappen > Verhoging kernkwaliteiten Veluwe**
-  **Groenverbindingen > Versterken EHS**
-  **Duurzaamheid & Klimaat**
-  **Waterveiligheid > Dijkverzwaring Grebbedijk (Wageningen - Rhene)**



# A27/A1 Utrecht Noord-knooppunt Eemnes-aansluiting Bunschoten

<b>Gebied</b>	Utrecht
<b>Onderwerp</b>	Hoofdwegen
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Planstudie



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

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

- Het verbreden van de A27 aansluiting Utrecht Noord-knooppunt Eemnes van 2x2 naar 2x3 rijstroken, met de optie voor een ruimtelijke voorziening, zodat eventuele verbreding naar 2x4 en mogelijke toekomstige nieuwe OV-verbinding tussen Almere en Utrecht mogelijk blijft.
- Het verbreden van het A1 knooppunt Eemnes-aansluiting Bunschoten. De definitieve keuze voor een verbreding naar 2x3 of 2x4 rijstroken is mede afhankelijk van het nog te bepalen voorkeursalternatief voor het knooppunt Hoevelaken.

## Planning

Tracébesluit: 2011  
Start realisatie: 2012  
Oplevering: 2015

**Financiën** Taakstellend budget: € 380 mln (incl. € 63 mln BLD-bijdrage).

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

**Uitvoering** In 2010 wordt een PPC uitgevoerd.

**File Top 50** Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 19, 24 en 30 uit de File Top 50.

## Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen					•	•
MIRT fase			•			
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.				•		

## Toelichting op de wijzigingen

**2008:** het project is nieuw in de planstudiefase.

**2009:** besluit planstudie A27/A1 en A28.

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

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

# A28 Utrecht-Amersfoort

<b>Gebied</b>	Utrecht
<b>Onderwerp</b>	Hoofdwegen
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Planstudie



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

**Oplossing** De planstudie A28 Utrecht-Amersfoort heeft betrekking op zowel het hoofdwegennet als het onderliggend wegennet en is onderdeel van de regionale pakketstudie driehoek Utrecht-Hilversum-Amersfoort. In de pakketstudie is aandacht voor diverse modaliteiten en thema's (OV, fiets, auto, prijsbeleid, mobiliteitsmanagement). Naast de planstudie A28 Utrecht-Amersfoort maken ook de planstudies A27/A1 Utrecht-knooppunt Eemnes-Amersfoort en A28/A1 knooppunt Hoevelaken deel uit van de pakketstudie. In 2008 is de planstudie A28 Utrecht-Amersfoort gestart.

## Planning

Wegaanpassingsbesluit: 2011

Start realisatie: 2011

Oplevering: 2012

**Financiën** Taakstellend budget: € 258 mln (incl. € 36 mln BLD-bijdrage).

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

**File Top 50** Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 25, 33, 42 en 48 uit de File Top 50.

## Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen					•	
MIRT fase			•			
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						•
Pol./Best.				•		

## Toelichting op de wijzigingen

**2008:** het project is nieuw in de planstudiefase.

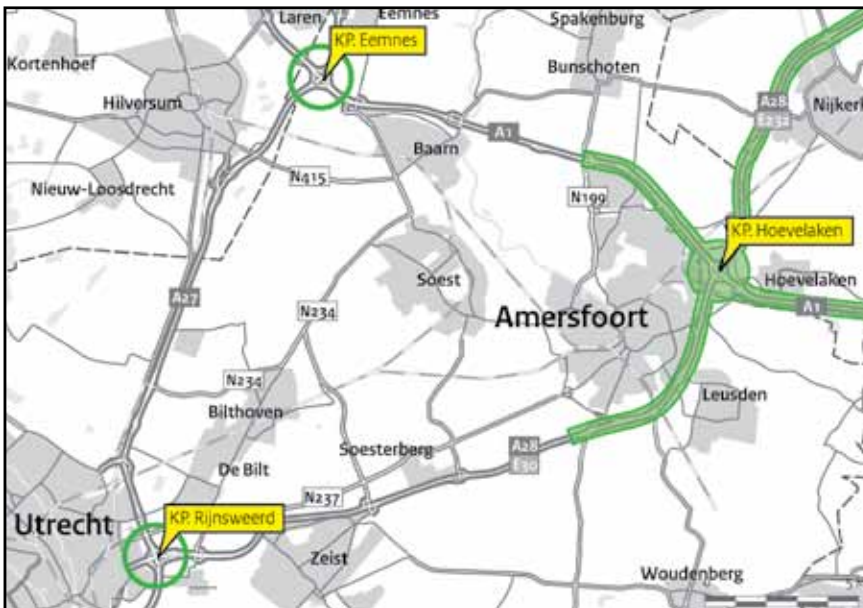
**2009:** besluit planstudie A28 Utrecht-Amersfoort.

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

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

# A28/A1 Knooppunt Hoevelaken

<b>Gebied</b>	Utrecht
<b>Onderwerp</b>	Hoofdwegen
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Planstudie



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

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

Tijdens het bestuurlijk overleg MIRT najaar 2009 is het volgende voorkeursalternatief afgesproken: het alternatief Verbreden aangevuld met de kansrijke elementen uit het alternatief Sorteren. Verbreden bestaat uit het aanleggen van extra capaciteit op de wegen die naar het knooppunt leiden én aanpassingen aan het knooppunt Hoevelaken. Bij Sorteren wordt gekeken naar het splitsen van doorgaand en lokaal verkeer. Daarna is een traject opgestart om in het najaar 2010 te komen tot een voorkeursvariant.

## Planning

Tracébesluit: 2013  
Start realisatie: 2016  
Oplevering: 2020

**Financiën** Taakstellend budget: nog niet bepaald.

**Politiek/bestuurlijk** Op 13 november 2006 is een bestuursovereenkomst gesloten tussen rijk en regio Utrecht (Partijen) waarin afspraken zijn gemaakt over de aanpak van de pakketstudies. In de bestuursovereenkomst is vastgelegd dat voor de Driehoek Utrecht-Hilversum-Amersfoort een pakket van indicatief minimaal € 0,8 mld en maximaal € 1,4 mld op het terrein van het hoofdwegennet en indicatief minimaal € 31 mln en maximaal € 55 mln op het terrein van het onderliggend wegennet benodigd is.

**Uitvoering** In 2011/2012 wordt een PPC uitgevoerd.

**File Top 50** Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 33 en 35 uit de File Top 50.

## Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen					•	
MIRT fase			•			
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						•

## Toelichting op de wijzigingen

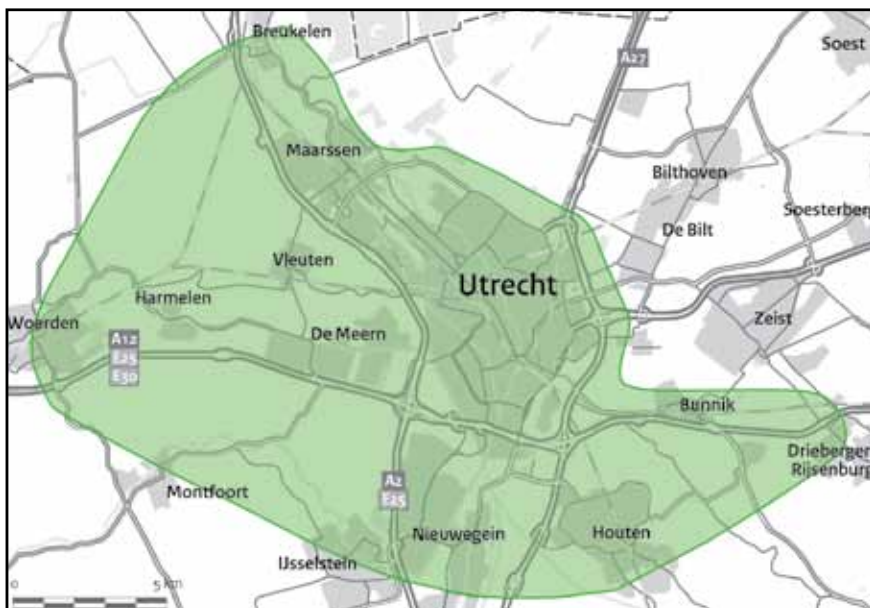
**2008:** het project is nieuw in de planstudiefase.

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

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

# Ring Utrecht

<b>Gebied</b>	Utrecht
<b>Onderwerp</b>	Hoofdwegen
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Planstudie



**Opgave** De groei van het verkeer leidt op termijn tot verkeersafwikkelingsproblemen op de ring Utrecht en het daarop aansluitend onderliggend wegennet. Ook op dit moment doen zich op de Ring Utrecht al verkeersafwikkelingsproblemen voor.

**Oplossing** Deze planstudie heeft betrekking op zowel het hoofdwegennet als het onderliggend wegennet en is onderdeel van de regionale pakketstudie Ring Utrecht. In de pakketstudie is aandacht voor diverse modaliteiten en thema's (OV, fiets, auto, prijsbeleid, mobiliteitsmanagement). Het doel van de pakketstudie is het formuleren van een integraal pakket van elkaar versterkende maatregelen.

## Planning

Tracébesluit(en): 2013  
Start realisatie: 2016  
Oplevering: 2020

**Financiën** Taakstellend budget: nog niet bepaald.

**Politiek/bestuurlijk** Op 13 november 2006 is een bestuursovereenkomst gesloten tussen rijk en regio Utrecht (Partijen) waarin afspraken zijn gemaakt over de aanpak van de pakketstudies. In de bestuursovereenkomst is vastgesteld dat er een pakket komt van indicatief minimaal € 0,7 mld en maximaal € 1,2 mld op het terrein van het hoofdwegennet. Op het terrein van het onderliggend

wegennet is indicatief minimaal € 136 mln en maximaal € 235 mln benodigd.

Tijdens het bestuurlijk overleg MIRT najaar 2008 is afgesproken de planstudie te faseren. Tijdens het bestuurlijk overleg MIRT najaar 2009 hebben de 4 Bevoegde Gezagen de Voorkeursrichting bepaald.

Tevens is in dit bestuurlijk overleg MIRT afgesproken dat gekeken wordt naar ontwerptimalisaties en –versoberingen, gefaseerde aanleg en voorfinanciering om het gat tussen kostenraming en taakstellend budget te dichten.

Na een consultatie- en adviesronde over het MER 1<sup>e</sup> Fase zal volgens de afgesproken planning in het bestuurlijk overleg MIRT van najaar 2010 een (definitief) Voorkeursalternatief worden vastgesteld.

**Uitvoering** In 2011/2012 wordt een PPC uitgevoerd.

## Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen						
MIRT fase			●			
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						●

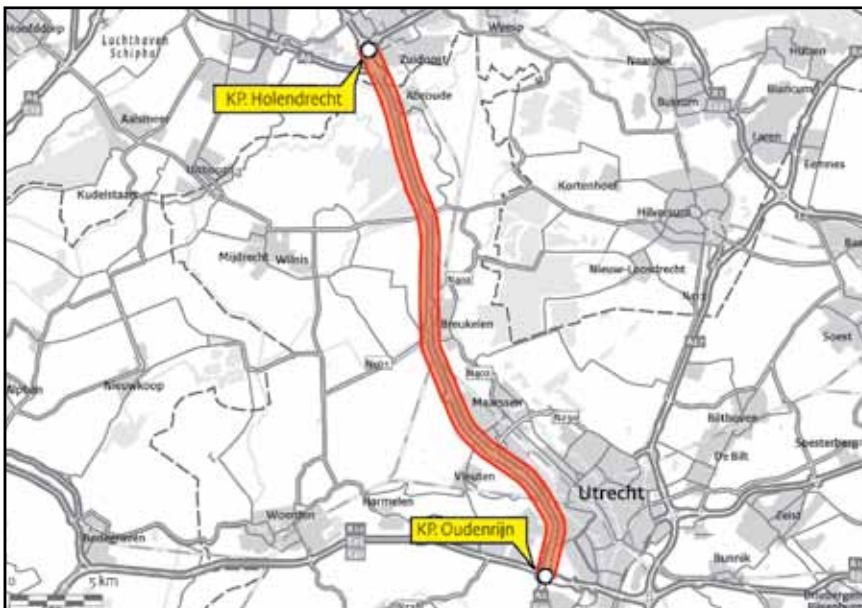
## Toelichting op de wijzigingen

**2008:** het project is nieuw in de planstudiefase.

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

# A2 Holendrecht-Oudenrijn

<b>Gebied</b>	Utrecht
<b>Onderwerp</b>	Hoofdwegen
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Realisatie



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

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

## Planning

Tracébesluit (2x4): 1995  
Wegaanpassingsbesluit (2x5): 2009  
Start realisatie: 2002 (2x4) en 2010 (2x5)  
Oplevering: 2012

**Financiën** Taakstellend budget: € 1.366 mln (incl. BLD-bijdrage € 195 mln).  
Bijdrage van derden: € 192 mln (prijsspeil 2001, VROM en regio).

## Politiek/bestuurlijk

Convenanten:

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

Het project maakt deel uit van de Spoedaanpak Wegen.

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

**File Top 50** Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 5, 12 en 20 uit de File Top 50.

## Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen					•	•
MIRT fase						•
Opgave						
Oplossing		•				
Planning			•	•	•	
Financiën	•	•				
Pol./Best.						

## Toelichting op de wijzigingen

**2006:** de projectkosten zijn aangepast vanwege inpassing van de BLD-bijdrage (€ 163 mln) en aanbestedingsresultaten (-€ 7 mln).

**2007:** het taakstellend budget is met € 107 mln verhoogd in verband met de versnelling van het project. Voorts is in mei 2006 vanwege de grotere groei van het verkeer dan eerder voorzien besloten het traject Holendrecht-Maarssen te verbreden tot 2x5 rijstroken (i.p.v. 2x4).

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

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

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

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



# A2 Oudenrijn-Everdingen

<b>Gebied</b>	Utrecht
<b>Onderwerp</b>	Hoofdwegen
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Realisatie



## Opgave

De groei van het verkeer leidt op termijn tot verkeersafwikkelingsproblemen.

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

## Planning

Tracébesluit: 2010  
Start realisatie: 2010  
Oplevering: 2012

**Financiën** Taakstellend budget: € 123 mln (incl. BLD-bijdrage € 21 mln).

## Politiek/bestuurlijk

Convenant:

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

## Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen	•			•		•
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning		•		•	•	•
Financiën	•	•				
Pol./Best.						

## Toelichting op de wijzigingen

**2006:** na de Trajectnota/MER is het project Oudenrijn-Deil gesplitst in twee Ontwerp-Tracébesluittrajecten: (Oudenrijn-Everdingen en Everdingen-Deil) om de gecombineerde uitvoering met het Tracébesluit A2 Everdingen-Deil en Zaltbommel-Empel mogelijk te maken. De projectkosten zijn aangepast vanwege inpassing van de BLD-bijdrage (€ 36 mln) en verwachte aanbestedingsresultaten (€ -1 mln).

**2007:** door de landelijke problematiek rond luchtkwaliteit is de start realisatie en oplevering vertraagd. Er is € 13 mln overgeboekt naar de N35 Nijverdal.

**2009:** door de landelijke problematiek rond luchtkwaliteit is de procedure en de start van de uitvoering verder vertraagd. Het project was onderdeel van de planstudie A2 Oudenrijn-Deil. Deze is gesplitst in twee aparte projecten A2 Oudenrijn-Everdingen en A2 Everdingen-Deil.

**2010:** het project is onderdeel van de Spoedaanpak Wegen. Op basis van een nader uitgewerkte realisatieplanning is oplevering één jaar vertraagd.

**2011:** de openstelling wordt met 2 jaar vervroegd. Het OTB is in juni 2010 vastgesteld.

# Bilthoven, spoorwegovergang Soestdijkseweg

<b>Gebied</b>	Utrecht
<b>Onderwerp</b>	Spoorwegen personen
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Realisatie



**Opgave** Het railveiligheidsbeleid is gericht op het streven naar permanente verbetering van de veiligheid (zie Kadernota Railveiligheid). Uit het ongevalloosoverzicht 1975-2005 (veiligheid overwegen Top 15 gevaarlijke Automatische Halve Overweg Beveiligingsinstallaties (AHOB)) van ProRail blijkt dat de gelijkvloerse spoorwegovergang Soestdijkseweg te Bilthoven de overweg is met het grootste aantal botsingen met dodelijke afloop van Nederland.

**Oplossing** Dit project betreft het vervangen van de gelijkvloerse spoorwegovergang door een tweetal ongelijkvloerse spoorwegovergangen (1 voor het gemotoriseerd verkeer en 1 voor het langzaam verkeer).

### Planning

Start uitvoering: 2011  
Oplevering: 2013

**Financiën** Taakstellend budget: € 40 mln (Aanlegprogramma Personenvervoer € 29 mln en Beheer en Instandhouding € 11 mln via het Hotspotsprogramma). Bijdragen derden: € 14 mln (provincie Utrecht, bestuur regio Utrecht en gemeente De Bilt).

**Politiek/bestuurlijk** In het bestuurlijk overleg MIRT van voorjaar 2009 is afgesproken dat dit project mede gefinancierd zal worden uit het restantbudget van Randstadspoor en bijdragen van de regio (TK 31 700, nr 98).

### Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen					•	
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						•
Financiën						
Pol./Best.						

### Toelichting op de wijzigingen

**2010:** het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

**2011:** als gevolg van integrale planontwikkeling van het stationsgebied is de start uitvoering met één jaar vertraagd.

# Utrecht Centraal (t.b.v. Nieuw Sleutelproject, VINEX)

<b>Gebied</b>	Utrecht
<b>Onderwerp</b>	Spoorwegen personen
<b>Ministerie</b>	VenW en VROM
<b>Fase</b>	Realisatie



**Opgave** In Utrecht vormt de spoorinfrastructuur een barrière die de stad in tweeën deelt. Het gebied kent veel onbenut en rommelig terrein. Het treinstation en stad/streekbusstation zijn te klein en te onoverzichtelijk om de te verwachte verdubbeling van het aantal reizigers te kunnen verwerken. Dit project is door het rijk aangewezen als NSP.

**Oplossing** De gemeente ontwikkelt een nieuw stationsgebied om het verblijfsklimaat te verbeteren en de ruimtelijke structuur zodanig te veranderen dat het een verbindende schakel in de stad wordt. Hoog Catharijne, Muziekcentrum Vredenburg, het Jaarbeurscomplex en het patroon van straten en singels worden grondig verbeterd. Een nieuwe OV-terminal voor trein, Randstadspoor en tram/bus, is ontworpen voor een verdubbeling van het aantal reizigers. Daarbij is rekening gehouden met de regionale projecten voor HOV van Utrecht CS naar Leidsche Rijn en de oostkant van Utrecht.

### Planning

2007: Start ontwikkeling stationsgebied  
2009: Start bouw OV-Terminal Utrecht  
2015: Oplevering OV-Terminal Utrecht  
2019: Oplevering stationsgebied

### Financiën

- OV-Terminal  
Taakstellende bijdrage VenW: € 332 mln.
- Gebiedsontwikkeling  
Taakstellende bijdrage VROM: € 54,5 mln.

### Politiek/bestuurlijk

- Het project bevat nog uit te voeren delen van VINEX-afspraken met betrekking tot Leidsche Rijn.
- Het project maakt deel uit van het Bereikbaarheidsoffensief Randstad.
- 2003: intentieovereenkomst tussen het rijk en de gemeente Utrecht over de samenwerking, uitgangspunten en ambities bij de verwezenlijking van het Project Utrecht Stationsgebied.
- 2004: uitvoeringsovereenkomst Utrecht Stationsgebied tussen de gemeente Utrecht, VROM en VenW over de voorwaarden waaronder de NSP-subsidie en MIT-subsidie worden verstrekt.
- 2007: raamovereenkomst tussen NS, Staat der Nederlanden, ProRail en NSP-gemeenten Arnhem, Breda, Den Haag, Rotterdam en Utrecht met afspraken over de (financiële) bijdrage van de NS en de uitvoering.

Moties: tijdens de Algemene Politieke Beschouwingen in september 2008 is de motie Van Geel c.s. (TK 31 700, nr 10) aangenomen, waarin aanvullend € 3,5 mln voor dit project wordt gereserveerd. Deze middelen worden ingezet voor de financiering van de aansluiting met trappen van de perrons op de Rabobrug.

**Uitvoering** Marktpartijen zijn betrokken bij de vastgoedexploitatie van het gebied en de OV-Terminal.

### Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning					•	
Financiën			•		•	
Pol./Best.						

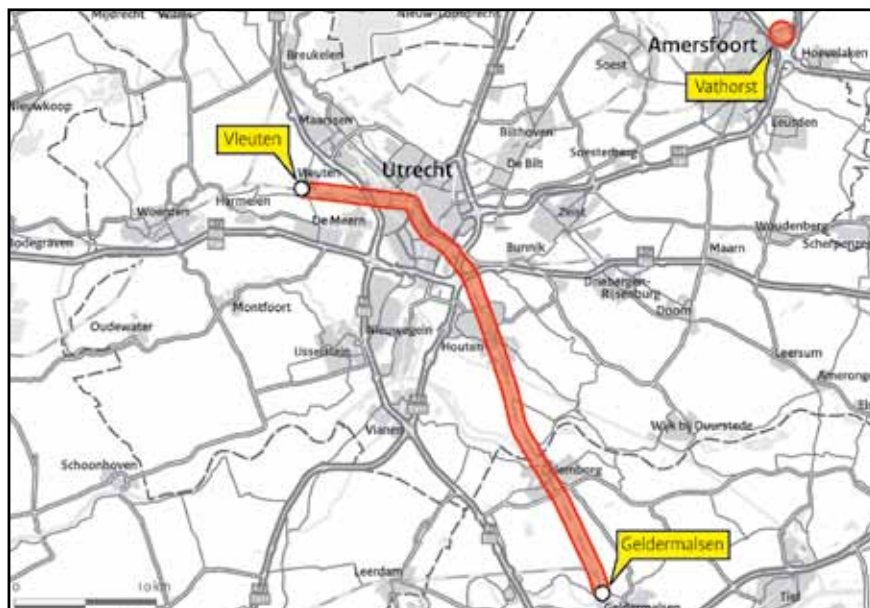
### Toelichting op de wijzigingen

**2008:** de taakstellende bijdrage VenW OV-Terminal is verhoogd met € 11,3 mln (€ 1,8 mln vanwege tekort op het treindeel en € 9,5 mln voor extra fietsstallingen conform de uitgangspunten basisstation) en inclusief BTW.

**2010:** de planologische procedure (aanvraag artikel 19) duurt door de complexiteit van het project langer dan verwacht. De oplevering van de terminal is hierdoor vertraagd. De taakstellende bijdrage van VenW is door de motie Van Geel c.s. verhoogd (€ 3,5 mln).

# Vleuten-Geldermalsen (inclusief Randstadspoor, fase 1)

<b>Gebied</b>	Utrecht
<b>Onderwerp</b>	Spoorwegen personen
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Realisatie



**Opgave** De bereikbaarheid van de regio Utrecht staat onder druk van de grote VINEX-locaties Leidsche Rijn, Houten Castellum en Amersfoort Vathorst en door maatschappelijke en economische ontwikkelingen. Een samenhangend pakket van maatregelen op het gebied van verkeer en vervoer is noodzakelijk om de bereikbaarheid van de regio te garanderen. Tot dit pakket behoren onder meer het Tweede Tactische Pakket-project Vleuten-Geldermalsen en het project Randstadspoor (RSS) 1e fase. Bovendien is de spooruitbreiding nodig voor de capaciteit en de betrouwbaarheid van het landelijk net.

**Oplissing** De oplossing wordt voorzien in:

- Vleuten-Utrecht CS: 4-sporig;
- Utrecht CS-Utrecht Lunetten: 6-sporig, inclusief 2 vrije kruisingen bij Lunetten;
- Utrecht Lunetten-Geldermalsen: 4-sporig tussen Houten en Houten Castellum/ARK;
- Aanleg haltes Utrecht Leidsche Rijn, Houten-Zuid/Castellum, Amersfoort Vathorst, Tiel Passewaaij, Utrecht Terwijde, Utrecht Vaartsche Rijn en Utrecht Zuilen.

## Planning

Tracébesluit: 2002

Start realisatie: vanaf 2003

Oplevering: vanaf 2005

**Financiën** Taakstellend budget: € 992 mln.

## Politiek/bestuurlijk

Toezeggingen: tijdens de MIT-behandeling december 2003 is door de minister toegezegd om middelen uit het project Az Oudenrijn-Deil via een kasschuif beschikbaar te stellen (€ 88 mln) waardoor de voorfinancieringslast van de regio wordt vermindert.

Convenanten:

1. Randstadspoor fase 1 en grote delen van fase 2 maken deel uit van het Bereikbaarheidsoffensief Randstad. (BOR-overeenkomst Utrecht, 15 juli 2001).
2. VINEX-uitvoeringscontracten.

## Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen	•			•	•	
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën	•	•	•		•	•
Pol./Best.						

## Toelichting op de wijzigingen

**2006:** voor Utrecht CS-Utrecht Lunetten, Utrecht Lunetten-Houten en de halte Tiel Passewaaij is een beschikking afgegeven. De projectkosten zijn aangepast vanwege aanbestedingsresultaten (- € 15 mln).

**2007:** projectkosten aangepast vanwege aanbestedingsresultaten (- € 17,5 mln).

**2008:** taakstellend budget is inclusief BTW.

**2009:** er zijn beschikkingen verleend voor een keurvoorziening Breeukelen en planstudie Woerden Molenvliet.

**2010:** de scope is uitgebreid met een planstudie doortrekking Randstadspoor naar Harderwijk met een frequentie van 4 x per uur. Daarnaast is een deel van het restbudget ingezet voor de ongelijkvloerse spoor kruising in Bilthoven (€ 21,4 mln) en is een aanbestedingsmeevaller verwerkt (€ 34,1 mln).

**2011:** het taakstellend budget is verlaagd met € 8,8 mln als gevolg van aanbestedingsmeevaller.

# Lekkanaal/ 3<sup>e</sup> kolk Beatrixsluis

**Gebied** Utrecht  
**Onderwerp** Hoofdvaarwegen  
**Ministerie** VenW  
**Fase** Planstudie



**Opgave** De Beatrixsluis vormt een knelpunt voor een vlotte en veilige verkeersafwikkeling. Recente vervoersgegevens laten een sterkere stijging van het goederenvervoer over het Lekkanaal zien dan verwacht, waardoor reeds in 2017 een knelpunt zal optreden in plaats van in 2020.

**Oplossing** In de studie wordt capaciteitsvergroting van de Beatrixsluis in combinatie met verbreding en verdieping van het Lekkanaal voor scheepsafmetingen tot CEMT-klasse VI onderzocht. Tevens wordt de bouw van een derde sluisolk onderzocht.

### Planning

Tracébesluit: 2011  
 Start realisatie: 2012  
 Oplevering: 2015

**Financiën** Taakstellend budget: € 206 mln (incl. BLD-bijdrage € 17 mln).

**Uitvoering** In 2010 wordt een PPC uitgevoerd.

### Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						•
Planning			•	•		
Financiën	•			•		
Pol./Best.						

### Toelichting op de wijzigingen

**2006:** de projectkosten zijn aangepast vanwege inpassing van de BLD-bijdrage (€ 15 mln).

**2008:** het taakstellend budget is niet voldoende voor bestudeerde oplossing, waardoor tracébesluit vertraagd is.

**2009:** vanwege de groter geworden urgentie van het knelpunt is besloten om het project weer op te pakken en o.a. de MER te actualiseren. Dit leidt tot vertraging die deels wordt gecompenseerd door het volgen van de verkorte Tracéwet procedure. Om het budgettekort te dekken, is het taakstellend budget verhoogd.

**2011:** bezien wordt of de aanleg van de derde sluisolk samen gevoegd wordt met het project Lekkanaal, verbreding kanaalzijde/uitbreiding ligplaatsen.

# Lekkanaal, verbreding kanaalzijde/ uitbreiding ligplaatsen

**Gebied** Utrecht  
**Onderwerp** Hoofdvaarwegen  
**Ministerie** VenW  
**Fase** Realisatie



**Opgave** Onveilige situaties door een tekort aan ligplaatsen, verkeerde ligging van de huidige ligplaatsen en hinderlijke waterbewegingen op het kanaal veroorzaakt door schepen op het Amsterdam-Rijnkanaal die door de zuiging vooral hinder geven aan afgemeerde schepen.

**Oplossing** Gedeeltelijke verbreding van het kanaal aan de noordzijde van de Prinses Beatrixsluizen ten behoeve van de uitbreiding van de ligplaatsen en het reduceren van de hinderlijke waterbeweging. Aan de rivierzijde van de Prinses Beatrixsluizen worden de ligplaatsen uitgebreid. De aansluiting van het Lekkanaal op de Lek wordt verbeterd. Het Lekkanaal wordt aan de noord- en zuidzijde van de Prinses Beatrixsluizen gedeeltelijk verdiept.

## Planning

Start realisatie 2<sup>e</sup> deel: 2011  
Oplevering: 2013

**Financiën** Taakstellend budget: € 19 mln (incl. BLD-bijdrage € 2 mln).

## Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						•
Planning		•	•	•		
Financiën	•					
Pol./Best.						

## Toelichting op de wijzigingen

**2006:** de projectkosten zijn aangepast vanwege inpassing van de BLD-bijdrage (€2 mln).

**2007:** uitspraak Raad van State leidt tot vertraging oplevering tot 2008.

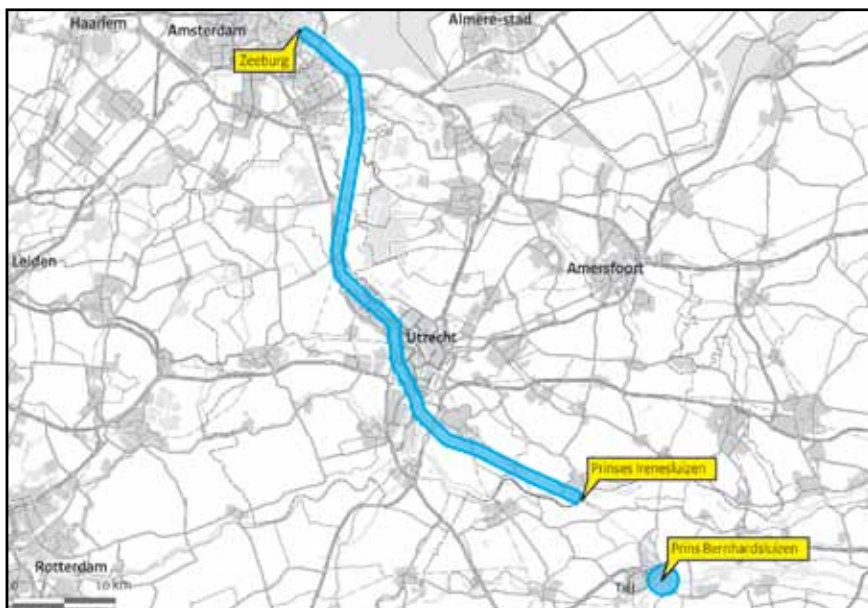
**2008:** uitbreiding ligplaatsen rivierzijde, aansluiting Lekkanaal op Lek en verdieping zuidzijde zijn gerealiseerd. Ruimtelijke Orderingsprocedure leidt tot vertraging tot 2009 voor werken noordzijde.

**2009:** de mogelijkheid wordt onderzocht of dit project gecombineerd kan worden met een ander project. Dit levert financieel voordeel op. Gevolg is wel dat de realisatie pas een jaar later kan starten.

**2011:** bezien wordt of dit project vanwege synergievoordelen samengevoegd wordt met Lekkanaal/ 3<sup>e</sup> kolk Beatrixsluis.

# Amsterdam-Rijnkanaal/Lek

<b>Gebied</b>	Utrecht
<b>Onderwerp</b>	Hoofdvaarwegen
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Beheer en onderhoud



**Opgave** Het Amsterdam-Rijnkanaal is de achterlandverbinding van het havengebied Amsterdam/Noordzeekanaal richting Duitsland en de havens van Rotterdam en Antwerpen (hoofdtransportas). Ter hoogte van Utrecht is het Amsterdam-Rijnkanaal via het Lekkanaal (hoofdvaarweg) verbonden met de Lek voor het transport richting havengebied van Rotterdam en Antwerpen. Er is achterstallig onderhoud bij diverse sluizen en de bodem en oevers van het Amsterdam-Rijnkanaal. Het gaat hierbij om bijvoorbeeld hefdeuren van sluizen, ondiepten waardoor beperkingen van vaardiepte en vaartijden noodzakelijk zijn en diverse oevers en meerplaatsen die niet meer aan technische en functionele eisen voldoen.

**Oplossing** De werkzaamheden bestaan uit onder andere:

- het baggeren van de belangrijkste ondiepten in het kanaal (o.a. voorhavens en kruising Amsterdam-Rijnkanaal en Lek) zodat beperkingen weer binnen acceptabele grenzen vallen;
- het aanpakken van de belangrijkste knelpunten in de oevers en meerplaatsen langs het Amsterdam-Rijnkanaal;
- vervangen van de hefdeuren en renovatie aanvaarconstructie van Prinses Irenesluizen en vervangen van de hefdeuren en renovatie van de aandrijving en besturingsinstallatie van de Bernhardsluizen;
- vervangen van 3 sifonbuizen bij Zeeburg inclusief bewegingswerken.

## Planning

Baggeren:

- start uitvoering: 2005
- opgeleverd: 2010

Oevers:

- start uitvoering: 2005
- oplevering: 2011

Sluizencomplexen:

- start uitvoering: 2005
- opgeleverd: 2009 (Irenesluis)/2010 (Bernhardsluis)

Sifon:

- start uitvoering: 2005
- oplevering: 2007

**Financiën** Raming totale kosten: € 1 25 mln.

## Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning			•	•	•	
Financiën		•	•			
Pol./Best.						

## Toelichting op de wijzigingen

**2008:** uit nadere inspectie bij uitvoering blijkt dat de sluisdeuren van de Irene- en Bernhardsluizen volledig vervangen moeten worden, waardoor vertraging optreedt van 1 jaar en de kosten stijgen met € 14 mln. Uit oogpunt van efficiënte uitvoering wordt een deel van de baggerwerkzaamheden afgestemd met de werkzaamheden aan het Noordzeekanaal, waardoor werkzaamheden aan het Amsterdam-Rijnkanaal uitlopen naar 2009. De belangrijkste knelpunten zijn reeds in 2005 en 2006 gebaggerd. Oevers: uitvoeringsperiode is verlengd tot medio 2009. Om voldoende de afmeermogelijkheden voor de scheepvaart te kunnen garanderen, kunnen maximaal 2 meerplaatsen tegelijkertijd worden aangepakt.

**2009:** baggerwerkzaamheden verder vertraagd naar 2010. Nader waterbodemonderzoek heeft uitgewezen dat er fors meer gebaggerd moet worden dan eerder is aangenomen. Daardoor is ook de raming van de kosten verhoogd.

**2010:** het project is vertraagd door de slechtere staat dan verwacht van de Bernhardsluis en de uitspraak van de Raad van arbitrage over de ontwerputgangspunten uit het contract.





# Zuidvleugel | 4

Visie

Thematische opgaven  
(Prioritaire) gebiedsopgaven

MIRT Onderzoeken

Kaart

Project- en programmabladen

## Visie

### Algemene ontwikkelrichting

De Zuidvleugel is een polycentrische regio met twee grote steden: Den Haag en Rotterdam. De steden zijn in de afgelopen decennia steeds meer naar elkaar toe gegroeid door nieuwe woningbouwlocaties en bedrijventerreinen. De ambitie van de Zuidvleugel is om de internationale concurrentiepositie te verbeteren, die in belangrijke mate wordt bepaald door de drie belangrijke economische pieken: het Haven Industrieel Complex, de Greenports en Den Haag internationale stad. Ook de uitbouw van het kennisnetwerk is relevant voor de economie. Noodzakelijke voorwaarden om dit gebied voor bedrijven en mensen aantrekkelijk te houden zijn, naast een sterke economie, een goede bereikbaarheid, een aantrekkelijk divers woonmilieu, klimaatbestendige inrichting en goede verbindingen tussen steden en groene gebieden eromheen.

De economische concurrentiepositie van de Zuidvleugel kan verder versterkt worden als de verschillende steden meer profiteren van elkaars nabijheid. Daarvoor moet de metropolitane ontwikkeling in het gebied tussen Leiden (As Leiden-Katwijk), via Den Haag, Delft en Rotterdam naar de Drechtsteden, worden voortgezet, zonder dat dit ten koste gaat van de kwaliteit en identiteit van deze steden. De Zuidvleugel zet in op een forse binnenstedelijke verdichting van woonlocaties. Ruimtelijke ontwikkelingen (wonen, economie en groen) in relatie tot bereikbaarheid moeten goed op elkaar worden afgestemd. Daarnaast is klimaatadaptatie een belangrijk thema voor de Zuidvleugel.

Naast de Zuidvleugel kennen ook andere gebieden in Zuid-Holland – het Groene Hart en de Zuidwestelijke Delta – belangrijke ontwikkelingen. Het Groene Hart kent de problematiek van de inklinkende veenweidegrond en bijbehorende wateropgaven, de transitie van de landbouw en de druk van diverse ruimtevragende functies op het open landschap. In de Zuidwestelijke Delta zijn waterveiligheid, waterkwaliteit en -kwantiteit, ecologisch veerkracht en economisch vitaliteit de belangrijkste opgaven.

## Thematische opgaven

Vanuit deze ontwikkelingsrichting zijn voor de Zuidvleugel vijf thematische opgaven benoemd: het bevorderen van de innovatieve economie, stedelijk intensiveren, het landschap dicht bij huis brengen, de bereikbaarheid verbeteren en de water- en energiekansen benutten.

### Innovatieve economie bevorderen

De Zuidvleugel zet in op verdere versterking van de drie economische 'pieken' in de Zuidvleugel: Haven Industrieel Complex, Greenports (glas)tuinbouw (inclusief handel, logistiek en kennis) en Den Haag Internationaal (recht, vrede, veiligheid en ontwikkeling). Tegelijkertijd is differentiatie van belang. Daarom stimuleert de regio ook opkomende clusters zoals Life & Health Sciences, deltatechnologie en energietransitie en kansrijke sectoren zoals doorbraaktechnologieën, toerisme en de creatieve sector.

### Stedelijk intensiveren

In de Zuidvleugel ligt de nadruk op bouwen binnen het bestaand stedelijk gebied. Er ligt een woningbouwopgave van 115.000 huizen netto (bruto: 175.000 huizen inclusief 60.000 vervanging) tot 2020 (waarbij de regionale ambitie 80% binnenstedelijke verdichting is). Ook de zwakkere wijken in grote steden zullen de nodige aandacht vragen. Door de snelle suburbanisatie zijn deze wijken extra kwetsbaar geworden. Er wordt ingezet op scholing, woningbouw en economische ontwikkeling om dit deel van de steden een impuls te geven. Het voorzieningenniveau en de relatie met de landschappen blijven aandachtspunten.

### Landschap dicht bij huis brengen

Vanwege de verdichting van het stedelijk gebied gaan de landschappen rondom de steden aan betekenis toenemen en een landschapelijk netwerk vormen. Deze Groenstructuur bestaat uit zes grote provinciale landschappen, verschillende regioparken en stadsparken en groenblauwe verbindingen die het stedelijke gebied en de verschillende onderdelen met elkaar verbinden. Gelet op de ligging direct tegen de grote steden moeten vooral de gebieden met groenblauwe topkwaliteit (Duin, Horst en Weide, Hof van Delfland en IJsselmonde/Deltapoort) goed bereikbaar zijn en voldoende

recreatiemogelijkheden bieden. Dit is van belang voor de stadsbewoners (recreatie), voor natuurbehoud (biodiversiteit) en economie (landbouw en vestigingsklimaat). Dit betekent intensivering van de activiteiten in deze gebieden.

### Bereikbaarheid verbeteren

De laatste decennia is de druk op de verkeer- en vervoernetwerken in de Zuidvleugel toegenomen. Daarom is er al flink geïnvesteerd in de Zuidvleugel. Voorbeelden hiervan zijn de Sleutelprojecten Den Haag CS en Rotterdam CS, uitbreiding van het hoofdwegennet (spitsstroken, A4, A12, A13, N14) en diverse investeringen in het tram- en metronetwerk. Voor de periode tot 2020 staan ook forse investeringen gepland, waaronder PHS, de A4 Delft-Schiedam, de A15 Maasvlakte-Vaanplein, de A13/16 en het Actieprogramma Regionaal Openbaar Vervoer. Desondanks zijn aanvullende investeringen nodig om de doelstellingen uit de Nota Mobiliteit en de Mobiliteitsaanpak te realiseren. In de Zuidvleugel lopen op dit moment vier MIRT Verkenningen, die de mogelijkheden tot verbetering van de bereikbaarheid in kaart brengen (Rotterdam VooRuit, Haaglanden, Integrale Benadering Holland-Rijnland en Rotterdam-Antwerpen).

### Water- en energiekansen benutten

Vanwege de ligging zijn de wateropgaven een belangrijk punt. Het gaat om het verkleinen van overstromingsrisico's door het versterken van waterkeringen en het creëren van waterberging, aandacht voor waterkwaliteitsproblemen, verzilting en zoetwatervoorziening. Oplossingen voor deze opgaven zullen ook eisen stellen aan ruimtelijke ontwikkelingen. De toenemende verstedelijking in combinatie met de klimaatverandering vraagt om een duurzame inrichting van de ruimte. De opgave is om klimaatbestendig en robuust te bouwen in de Delta. Dit biedt kansen om én de steden aantrekkelijker te maken én tegelijkertijd te innoveren. De opgave voor de energietransitie is extra groot omdat de Rotterdamse haven een knooppunt is voor fossiele brandstoffen, een groot petrochemisch complex en energiecentrales heeft.

### (Prioritaire) gebiedsopgaven

In het nog op te stellen deel B van de gebiedsagenda, dat in het najaar van 2010 gereed is, zal worden ingaan op de verdere benoeming en programmering van de gebiedsopgaven en de daaraan gekoppelde uitvoering. Met de huidige MIRT Verkenningen Integrale Benadering Holland Rijnland (IBHR), Rotterdam VooRuit, Haaglanden en de Verkenning Antwerpen Rotterdam (VAR) zijn al vier belangrijke gebiedsopgaven benoemd. De ontwikkeling bij de Grevelingen, als onderdeel van het Deltagebied, is de vijfde belangrijke opgave.

In de gebiedsgerichte opgaven wordt gekeken naar bereikbaarheid in relatie tot ruimtelijke ordening, verstedelijking, groen en economische ontwikkeling.





### Holland Rijnland

Voor Holland Rijnland hebben rijk en regio gezamenlijk een regionale ruimtelijk economische ontwikkelingsvisie opgesteld. Het gaat hier om het creëren van extra arbeidsplaatsen, de ontwikkeling van woningbouwlocatie Valkenburg (5000 huizen) en het verbeteren van de bereikbaarheid over de weg en met het openbaar vervoer. In Holland-Rijnland komen in totaal 23.000 huizen. De verbetering van de bereikbaarheid over de weg betreft met name de oost-west relatie. Daarnaast zal de Rijn-Gouwelijn oost gaan functioneren als drager van de OV-relaties tussen Gouda en Leiden. De Rijn-Gouwelijn west is een aansluitende verbinding naar Katwijk/Estec en Noordwijk. Relevant in dit verband is ook de verbetering van de bereikbaarheid en herstructurering van de greenport Duin- en Bollenstreek. Daarnaast is het versterken van Bioscience in Leiden een speerpunt.

### Rotterdam-Rijnmond

De opgave in Rotterdam-Rijnmond betreft het versterken van de economie, binnenstedelijk verdichten en Rotterdam versterken als woonstad voor midden- en hoge inkomens en het verbeteren van de bereikbaarheid van met name het centrum en de haven. Bovendien is er een opgave om de haven op klimatologisch gebied te verbeteren. De bereikbaarheidsproblematiek op de zogenoemde Ruit van Rotterdam (A4, A20, A16, A15) is de aanleiding geweest voor de start van de MIRT Verkenning Rotterdam VooRuit. Ook de majeure opgaven in Rotterdam-Zuid worden meegenomen in de studie: de binnenstedelijke verdichtingsopgave in onder andere Stadshavens, het wegwerken van de sociale en economische achterstanden en de verbetering van de bereikbaarheid per

openbaar vervoer. Daarnaast is de groenblauwe kwaliteit van het omliggende gebied een aandachtspunt. De focus voor wat betreft de bereikbaarheid ligt op de Beneluxcorridor (Nieuwe Westelijke Oeververbinding), de Brienoordcorridor, de A20 Nieuwerkerk aan de IJssel-Gouda, de A15 Papendrecht-Gorinchem en het OV op Rotterdam-Zuid. Een pakket quick wins is inmiddels vastgesteld als eerste maatregelenpakket.

### Haaglanden

De opgave in Haaglanden is versterking van de interne bereikbaarheid en goede verbindingen de stad in en een binnenstedelijke bouwopgave van 40.000 huizen tot 2020 waarvan een flink deel in de Centrale Zone (Scheveningen-World Forumgebied-Centrum-Binckhorst) zal worden gerealiseerd. Het gebied de Binckhorst wordt geherstructureerd. Er loopt een MIRT Verkenning Haaglanden 2020-2040. Hierin wordt geanalyseerd welke ruimtelijke en mobiliteitsvraagstukken op de langere termijn aan de orde zijn en welke oplossingsrichtingen er in beeld komen. De focus ligt op de A4-passage Den Haag (Leidschendam-Harnaschknoop), de toegangswegen tot de stad Den Haag ('poorten en inprikkers') en de OV-bereikbaarheid van de Internationale Zone, Scheveningen en de Binckhorst. Ook hier wordt een pakket quick wins voorbereid.

### Corridor Rotterdam-Antwerpen

De belangrijkste opgaven op de corridor Rotterdam-Antwerpen liggen op het gebied van natuur en water, logistiek, bereikbaarheid, landschap, verstedelijking en de ontwikkeling van de Mainports Rotterdam en Antwerpen. De druk op ruimte, infrastructuur en leefbaarheid (milieu, externe veiligheid) is aanzienlijk, mede door

de functie van het gebied voor de economische ontwikkelingen in de omgeving (havens, daarmee verbonden logistiek en bedrijventerreinen, glastuinbouw, energie en dergelijke). De verwachte toename van de wereldhandel in de komende decennia leidt tot een forse toename van internationale goederenstromen naar en door het gezamenlijke achterland en toename van ruimtegebruik. Dit vraagt om keuzes waardoor ook de kwaliteiten van leefomgeving en landschap behouden blijven en zo mogelijk verbeterd worden. In de Verkenning Antwerpen Rotterdam werken regionale en rijkspartijen samen aan een integrale visie op de langetermijntoewijding van het VAR-gebied. Insteek van die samenwerking is het behoud en de versterking van de ruimtelijke kwaliteit en op basis daarvan het identificeren van langetermijnopgaven.

### Grevelingen

De gebiedsopgave Grevelingen bestaat uit het verbeteren van de waterkwaliteit, het bijdragen aan de waterveiligheid, het versterken van de toeristisch-recreatieve structuur, het verbeteren van de ecologische kwaliteit en het benutten van mogelijkheden voor duurzame energie. Daartoe is een MIRT Verkenning gestart, die nauw samenhangt met andere projecten in de Zuidwestelijke Delta. Het project heeft ook gevolgen voor Zuid-Holland. Naast deze MIRT Verkenning wordt in samenwerking met het programma Ruimte voor de Rivier onderzocht wat een doorlaatmiddel tussen het Volkerak en de Grevelingen toevoegt aan de capaciteit en mogelijkheden voor waterberging.

## MIRT Onderzoeken

Naam	Aanleiding en doel	Planning	Betrokkenen
Deltaprogramma Rijnmond-Drechtsteden	In verband met de verwachting van hogere zeespiegel en toenemende extreme rivierafvoeren ontwikkelen langetermijn oplossingsrichtingen voor waterveiligheid en zoetwatervoorziening in synergie met een duurzame en vitale ruimtelijke ontwikkeling van het gebied.	Voorstel gereed in 2014, besluitvorming in 2 <sup>e</sup> Nationaal Waterplan	VenW, VROM, LNV, EZ, provincies, gemeenten, waterschappen, deltacommissaris, bedrijfsleven, maatschappelijke organisaties, burgers en wetenschappelijke instellingen
Gebiedsontwikkeling Den Haag, De Binckhorst	In het kader van 'onorthodoxe maatregelen' wordt onderzocht welke mogelijkheden er zijn om de gebiedsontwikkeling financieel (toch) uitvoerbaar te maken.	Uitkomst: tussenstand bestuurlijk overleg MIRT najaar 2010	Gemeente Den Haag (trekker)  WWI (rijks-coördinatie)
Gebiedsontwikkeling Rotterdam, Kop van Feijenoord	In het kader van 'onorthodoxe maatregelen' wordt onderzocht welke mogelijkheden er zijn om de gebiedsontwikkeling financieel (toch) uitvoerbaar te maken.	Uitkomst: tussenstand bestuurlijk overleg MIRT najaar 2010	Gemeente Rotterdam (trekker)  WWI (rijks-coördinatie)



## Haaglanden

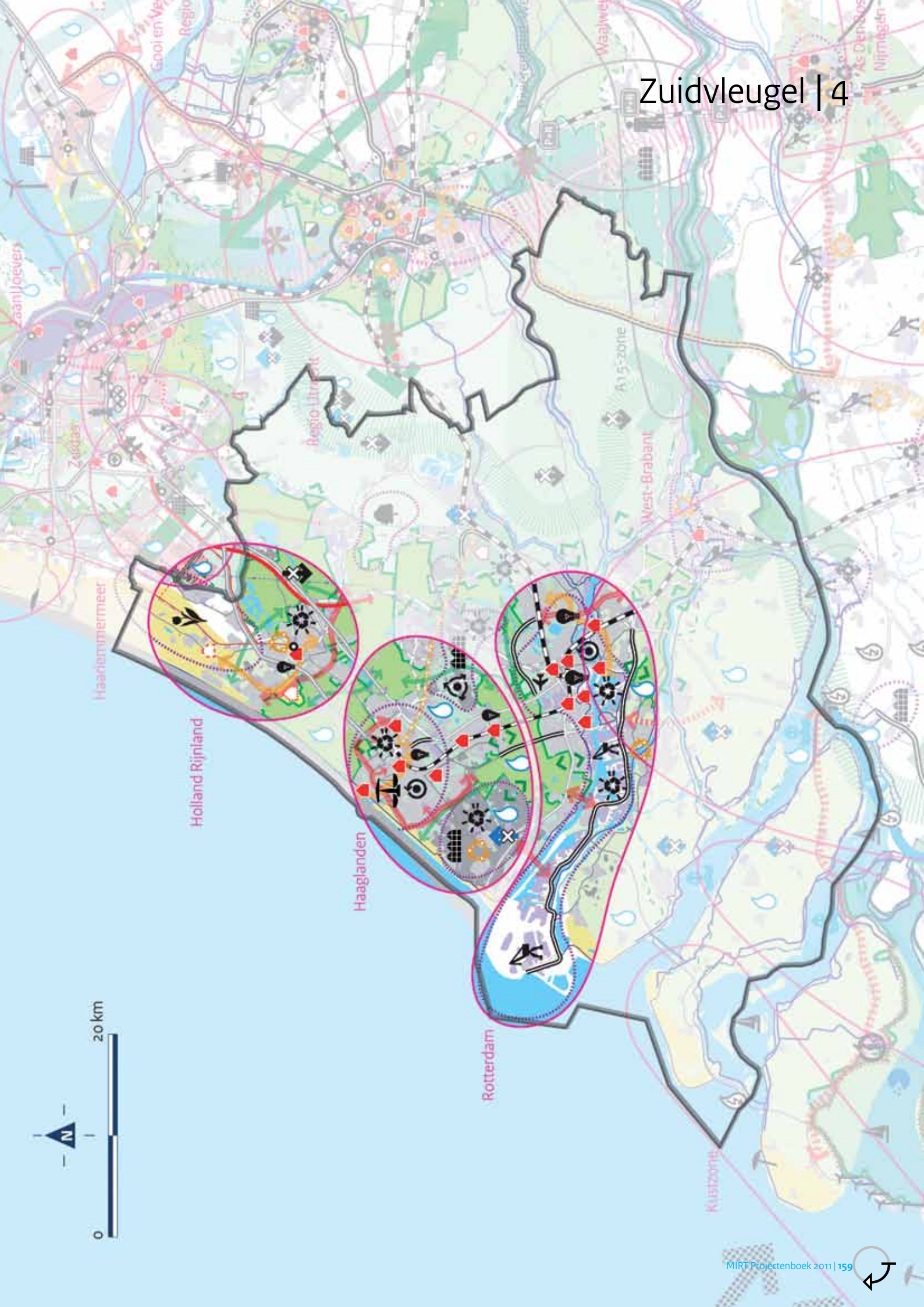
- Economie**
- Economisch cluster**
- Legal Capital Den Haag** > Den Haag Internationale Stad
- Greenport** > Westland en Oostland
- Versterking kennis en innovatie** > TUD Technopolis en Laakhaven
- Woningbouw tot 2020**
- Intensivering/ Transformatie** > Laakhaven, Binckhorst, Scheveningen
- Bereikbaarheid**
- Planstudie: Hoofdspoor** > PHS Den Haag-Rotterdam
- Planstudie: Hoofd- en regionaal wegennet** > Rotterdamsebaan
- Verkenning: HOV** > Binckhorst-Den Haag World Forum-Scheveningen
- Verkenning: Hoofd- en regionaal wegennet** > A4 Den Haag, Den Haag Poorten en Inprikkers
- Agenderend: Hoofdspoor/ HOV** > Den Haag-Utrecht
- Agenderend: Verbeteren verbindingen met omgeving** > auto-fiets-OV Tussengebied
- Agenderend: Samenhangend OV-netwerk** > Zuidvleugelnet OV
- Agenderend: Verbeteren interne bereikbaarheid** > Den Haag
- Natuur & Landschap**
- Verhoging kernkwaliteiten** > Kust
- Versterken natuur- en recreatiekwaliteit: Gebieden met groenblauwe topkwaliteit** > Duin, Horst en Heide, Hof van Delfland, Wijk en Wouden
- Groenverbindingen** > Versterken EHS
- Groenverbindingen** > Stad-land verbindingen
- Duurzaamheid & Klimaat**
- Wateroverlast** > Bergingsgebieden
- Waterveiligheid** > Waarborgen primaire veiligheid
- Watertekort** > Tegengaan van verzilting
- Energiemaatregelen** > Gebruik restwarmte

## Rotterdam

- Economie**
- Economisch cluster**
- World Port Rotterdam**
- Versterking kennis en innovatie** > EMC/EUR, Brainparken, Stadshavens
- Luchthavenontwikkeling** > Versterking Rotterdam-The Hague Airport als zakenluchthaven
- Woningbouw tot 2020**
- Intensivering/ Transformatie** > Rotterdam Central District, Stadshavens, Stadionpark, Zestienhoven, Vijfsluizen, Schieveste
- Bereikbaarheid**
- Planstudie: Hoofdspoor- optimaliseren** > PHS Den Haag-Rotterdam
- Planstudie: Hoofdwegennet** > A4 Delft-Schiedam, A13/A16/A20 Rotterdam
- Verkenning: HOV** > OV op Zuid
- Verkenning: Hoofd- en regionaal wegennet** > Brienenoordcorridor, Westelijke oeververbinding
- Agenderend: Hoofd- en regionaal wegennet** > A4-zuid / ontsluiting Spijkenisse
- Agenderend: Verbeteren interne bereikbaarheid** > Rotterdam
- Agenderend: Samenhangend OV-netwerk** > Zuidvleugelnet OV
- Natuur & Landschap**
- Verhoging kernkwaliteiten** > Delta
- Versterken natuur- en recreatiekwaliteit: Gebieden met groenblauwe topkwaliteit** > Hof van Delfland, IJsselmonde en Rottezoom
- Groenverbindingen** > Versterken EHS
- Groenverbindingen** > Stad-land verbindingen
- Duurzaamheid & Klimaat**
- Waterveiligheid** > Waarborgen primaire veiligheid
- Energiemaatregelen** > Gebruik restwarmte

## Holland Rijnland

- Economie**
- Economisch cluster**
- Greenport** > Duin- en Bollenstreek
- Versterking kennis en innovatie** > LUMC
- Woningbouw tot 2020**
- Intensivering/ Transformatie** > Leiden
- Uitleg** > Hoogwaardige uitleg Valkenburg
- Bereikbaarheid**
- Planstudie: HOV** > Rijn-Gouwelijn West
- Verkenning: Hoofd- en regionaal wegennet** > Rijnlandroute
- Agenderend: Samenhangend OV-netwerk** > Zuidvleugelnet OV
- Natuur & Landschap**
- Verhoging kernkwaliteiten** > Kust
- Verhoging kernkwaliteiten** > Groene Hart
- Versterken natuur- en recreatiekwaliteit: Gebieden met groenblauwe topkwaliteit** > Duin, Horst en Heide, Wijk en Wouden, Hollands Plassengebied
- Groenverbindingen** > Versterken EHS
- Groenverbindingen** > Stad-land verbindingen
- Duurzaamheid & Klimaat**
- Wateroverlast** > Bergingsgebieden
- Terugdringen bodemdaling** > Veenweidegebieden
- Energiemaatregelen** > Gebruik restwarmte



Haarlemmermeer

Holland Rijnland

Haaglanden

Rotterdam

West-Brabant

Kustzone

20 km



# Verkenning Antwerpen Rotterdam

<b>Gebied</b>	Zuidvleugel
<b>Onderwerp</b>	Integrale gebiedsopgaven
<b>Ministerie</b>	VROM
<b>Fase</b>	Verkenning



**Opgave** In het gebied Antwerpen Rotterdam bestaan vraagstukken op het gebied van natuur en water, logistiek, bereikbaarheid, landschap, verstedelijking en de ontwikkeling van de Mainports Rotterdam en Antwerpen. De druk op ruimte en infrastructuur (milieu, externe veiligheid) is aanzienlijk mede door de functie van het gebied voor de economische ontwikkeling in de omgeving. Hierbij gaat het om havens, daarmee verbonden logistiek en bedrijventerreinen, glastuinbouw, energie en dergelijke. De verwachte toename van de wereldhandel in de komende decennia kan leiden tot een forse toename van internationale goederenstromen naar en door het gezamenlijke achterland en toename van ruimtegebruik. Dit vraagt om keuzes zodat met deze ontwikkelingen de kwaliteiten van leefomgeving en landschap behouden blijven en zo mogelijk verbeterd worden.

**Planning** Het Plan van Aanpak is vastgesteld in het bestuurlijk overleg MIRT najaar 2008. In het voorjaar van 2009 is een inhoudelijk Raamwerk vastgesteld en zijn in het najaar de zogeheten 'Hoeken van het speelveld' vastgelegd. In juni 2010 is de opdracht aangescherpt. De lopende verkenning wordt op relatief korte termijn (einde 2010) afgerond. De verkenning leidt tot een brede samenhangende visie op positionering en te ontwikkelen ruimtelijke structuur van het gebied. Daarnaast worden voor vijf sleutelkwesties – havengerelateerde bedrijvigheid, duurzame bereikbaarheid, leefbaarheid in

stadskernen rond transportstromen, groenblauwe structuur en energietransitie – beleidsopties verkend en een set bestuurlijke afspraken gemaakt over de verdere uitwerking van deze thema's voor de periode 2020-2040. De besluitvorming wordt in het eerste kwartaal van 2011 afgerond.

**Betrokkenen** Het rijk (met als deelnemende departementen VROM, EZ, VenW en LNV) voert deze verkenning uit in samenwerking met de drie provincies Zuid-Holland, Noord-Brabant en Zeeland, de Stadsregio Rotterdam, het samenwerkingsverband Drechtsteden en de Westbrabantse vergadering. De verkenning wordt afgestemd met de Verkenning Rotterdam Vooruit, de Verkenning Haaglanden, en het Uitvoeringsprogramma Zuidwestelijke Delta.



# As Leiden-Katwijk (Integrale Benadering Holland Rijnland)

<b>Gebied</b>	Zuidvleugel
<b>Onderwerp</b>	Integrale gebiedsopgaven
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Verkenning



**Opgave** De Tweede Kamer heeft de regering eind 2007 tijdens de behandeling van het MIRT-2008, verzocht om in samenwerking tussen de departementen VenW, VROM, EZ, LNV en Financiën, en in overleg met de regio, het geheel van projecten in de regio Holland Rijnland (Rijnlandroute, Rijn-Gouwelijn, Valkenburg, Greenport Duin- en Bollenstreek en Bioscience Park Leiden) als één project op te nemen in het MIRT Projectenboek. Enerzijds, omdat de bovengenoemde projecten bijdragen aan de doelstelling van het rijk en de regio om in het gebied Leiden-Katwijk een internationaal vestigingsmilieu te creëren voor kennisintensieve bedrijvigheid en hoogwaardig wonen (Nota Ruimte, PRSV), anderzijds, omdat bovengenoemde projecten met elkaar samenhangen. Er is een gezamenlijk en integraal beeld van de ontwikkeling van de regio, inclusief de effecten op het netwerk van wegen verkre- gen. Op basis van dit beeld is eind 2009 een gezamenlijk voorkeursbesluit genomen over het te kiezen oplossingscluster, Zoeken naar Balans. Hierbij zijn ook de (financiële) bijdrage van het rijk en regio daarvoor toegezegd. De gezamenlijke bijdragen blijken echter nog onvoldoende om de benodigde maatregelen uit het oplossingscluster in één keer uit te voeren. Momenteel loopt nog het onderzoek naar een gefaseerde realisatie.

**Planning** In het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2010 is afgesproken dat een definitief voorstel voor een gefaseerde realisatie van Zoeken naar Balans op 1 december 2010 gereed moet zijn, zodat nog in 2010 een besluit hierover kan worden genomen.

**Betrokkenen** In het projectteam van de verkenning zijn vertegenwoordigd: de ministeries van VenW en VROM, provincie Zuid-Holland en het samenwerkingsverband van de betrokken gemeente, Holland Rijnland. Naast deze partijen zijn ook de ministeries van LNV en EZ in de regiegroep vertegenwoordigd. De minister van VenW en de gedeputeerde van de provincie Zuid-Holland zijn eindver- antwoordelijk voor de Integrale Benadering Holland Rijnland.

# Rotterdam Vooruit

<b>Gebied</b>	Zuidvleugel
<b>Onderwerp</b>	Integrale gebiedsopgaven
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Verkenning



**Opgave** Het doel van de MIRT Verkenning Regio Rotterdam en Haven Duurzaam Bereikbaar is te komen tot:

- Een gedragen beeld van de problematiek, de belangrijkste opgaven en de oplossingsrichtingen voor de bereikbaarheid van de Rotterdamse regio in de periode tot 2040. Uitgangspunten hierbij zijn multimodaliteit (auto, OV en fiets), integraliteit, duurzaamheid en ruimtelijke kwaliteit.
- Een beeld van de kosten en de (maatschappelijke) baten van de oplossingen, inclusief mogelijkheden van publiek-private samenwerking.
- Een beeld van de belangrijkste milieueffecten, opgesteld in een plan-MER.
- De voorbereiding van aansluitende planuitwerking- en besluitvormingstrajecten.

Binnen de verkenning worden zes deelprojecten onderscheiden:

1. Nieuwe Westelijke Oeververbinding (NWO)
2. Kwaliteitssprong OV op Zuid
3. Herontwerp Brienoordcorridor
4. A20-Oost
5. A15 Papendrecht-Gorinchem
6. Quick wins knooppunten en versterking netwerken

## Planning

1. Nieuwe Westelijke Oeververbinding: als tot een bestuurlijke voorkeursrichting wordt gekomen, dan wordt deze bekrachtigd in het Bestuurlijk Overleg MIRT najaar 2010.

2. Kwaliteitssprong OV op Zuid: gepland is om in het Bestuurlijk Overleg MIRT voorjaar 2011 een voorkeursbeslissing te nemen voor de oplossingsrichting.
3. Herontwerp Brienoordcorridor: in het Bestuurlijk Overleg MIRT najaar 2010 kan worden besloten of een planuitwerking 'Brienoordcorridor' kan worden gestart.
4. A20-Oost: voor het Bestuurlijk Overleg MIRT najaar 2010 wordt een voorkeursbeslissing voor de A20-oost voorbereid.
5. A15 Papendrecht-Gorinchem: de verkeerskundige studie zal worden gestart na gereedkomen van het nieuwe NRM model.
6. Quick wins knooppunten en versterking netwerken: door rijk en regio is ingestemd met een maatregelenpakket van € 35 mln (incl. BTW), waarmee op korte termijn knelpunten aangepakt worden.

**Betrokkenen** Opdrachtgevers voor de verkenning zijn de ministeries van VenW, VROM, de provincie Zuid-Holland, de gemeente Rotterdam en de Stadsregio Rotterdam. Het betreft een integrale gebiedsgerichte verkenning binnen een omvangrijk studiegebied, bestaande uit de Stadsregio Rotterdam, het Westland en de Hoeksche Waard. Daarnaast is er een sterke relatie met Haaglanden en Drechtsteden, die ook in de studie worden betrokken.

**File Top 50** Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 3, 16, 17, 36, 37, 40 en 41 uit de File Top 50.

# Verkenning Haaglanden

<b>Gebied</b>	Zuidvleugel
<b>Onderwerp</b>	Integrale gebiedsopgaven
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Verkenning



**Opgave** Uit een aantal studies, waaronder de verkeersstudie Prins Clausplein, blijkt dat er verkeersknelpunten in de regio Haaglanden na 2020 blijven bestaan. De gesignaleerde knelpunten vragen om een integrale en multimodale aanpak, waarbij ook de economische en ruimtelijke ontwikkeling van de regio Haaglanden dient te worden betrokken.

In de studie wordt de afwikkeling van het verkeer op de A4 op het traject Harnaschknoop-Ypenburg-Prins Clausplein-Leidschendam in samenhang te bezien met het functioneren van de toeleidende wegen en het onderliggend (stedelijk) wegennet, de ruimtelijke opgaven en het openbaar vervoer. Het studiegebied van de verkenning betreft globaal gezien het Stadsgewest Haaglanden. De MIRT-Verkenning zal eind 2010 resulteren in een visie op de ontwikkeling van de Haagse regio, een programma van projecten voor het gebied, met mogelijke voorkeursvariant(en), in lijn met het advies van de Commissie Elverding.

**Planning** De verkenning bestaat uit twee fasen, te weten:

Fase A: Analyse van ruimtelijke en mobiliteitsvraagstukken waarvoor het gebied Haaglanden op de langere termijn gesteld zal staan. Fase A is afgerond in oktober 2009.

Fase B: Aandragen van oplossingen voor de geselecteerde vraagstukken die bijdragen aan het waarmaken van de ambities om het gebied Haaglanden leefbaar en bereikbaar te houden. In Fase B worden voor de wegvraagstukken 'Doorstroming A4 passage' en 'Poorten & Inprikkers Den Haag' en het OV-vraagstuk 'Verbetering ontsluiting Centrale Zone Den Haag' verschillende alternatieven in kaart gebracht en op hun effecten beoordeeld. Op basis van verkregen beslisinformatie wordt een bestuurlijke voorkeur uitgesproken. Fase B loopt tot medio 2011.

**Betrokkenen** In deze verkenning wordt samengewerkt door de ministeries van VenW en VROM, de provincie Zuid-Holland en het Stadsgewest Haaglanden (inclusief achterliggende gemeenten). Naast deze overheden wordt het publiek – o.a. ondernemers, belangenbehartigers, wetenschappers en inwoners – uitgenodigd om hun kennis en ervaring in te zetten op weg naar een bestuurlijke voorkeur. De Verkenning maakt onderdeel uit van het programma Randstad Urgent.

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

# Oude Rijnzone

<b>Gebied</b>	Zuidvleugel
<b>Onderwerp</b>	Integrale gebiedsopgaven
<b>Ministerie</b>	VROM
<b>Fase</b>	Realisatie



**Opgave** De Oude Rijnzone is het gebied tussen Leiden en Woerden. In dit gebied bevinden zich verouderde bedrijventerreinen met bedrijven uit de nijverheidssector. Verrommeling is op enkele plekken al aanwezig en dreigt toe te nemen. Groen staat onder druk. Herstructurering, ontsluiting, inpassing en transformatie zijn nodig om de kwaliteit van het Groene Hart te versterken, verouderde bedrijventerreinen te benutten, verrommeling tegen te gaan en te voorzien in de ruimtelijke behoefte in dit deel van de Randstad.

**Oplossing** Het project Oude Rijnzone is een integraal ruimtelijk project van de provincie Zuid-Holland, zes gemeenten en het Hoogheemraadschap. Het project omvat de realisatie van rond de 2400 woningen, met daarbij maximaal 650 woningen op transformatielocaties, 166 ha zware herstructurering, 75 ha nieuwe uitleg, voor een deel na 2020, ca 120 ha groen voor inpassing en groene vensters, een ongelijkvloerse kruising bij de N11 en een nieuwe oeververbinding ten behoeve van de herstructurering (Maximabrug). Het grootste gedeelte van het programma wordt vóór 2015 gerealiseerd. Op basis van de Bedrijventerreinenstrategie Oude Rijnzone wordt tot 2015 115 ha herstructurering en 19-23 ha nieuwe uitleg gerealiseerd. Werkzaamheden zijn dan gestart voor de realisatie van woningbouw en groen en van ontsluitende infrastructuur zoals de extra

oeververbinding en de ongelijkvloerse kruising bij de N11-Groenendijk. Er zal een beperkt gedeelte nieuwe uitleg worden gerealiseerd tot 2015 en het grootste deel daarna of eventueel na 2020, als dat op basis van de SER ladder blijkt.

## Planning

Start realisatie: 2009  
Oplevering: 2020

**Financiën** Taakstellende rijksbijdrage: € 30 mln (waarvan € 17,5 mln uit het Nota Ruimtebudget en € 12,5 mln uit middelen van de Motie Van Heugten).

**Politiek/bestuurlijk** Moties: in de motie Van Heugten (TK 31700 XI, nr 16 herdruk) wordt € 12,5 mln beschikbaar gesteld voor de Integrale Gebiedsontwikkeling Oude Rijnzone Alphen a/d Rijn. Convenanten: voor het project worden uitvoeringsafspraken over de projectonderdelen gemaakt en in 2010 wordt een gemeenschappelijke regeling voor de regio ingesteld met verplichtende bevoegdheden voor uitvoering, verevening en kwaliteit van het project.

**Uitvoering** Provincie Zuid-Holland als trekker van de Stuurgroep Oude Rijnzone, gemeenten Leiden, Leiderdorp, Zoeterwoude, Rijnwoude, Alphen aan den Rijn, Bodegraven en Hoogheemraadschap Rijnland.

## Projecthistorie

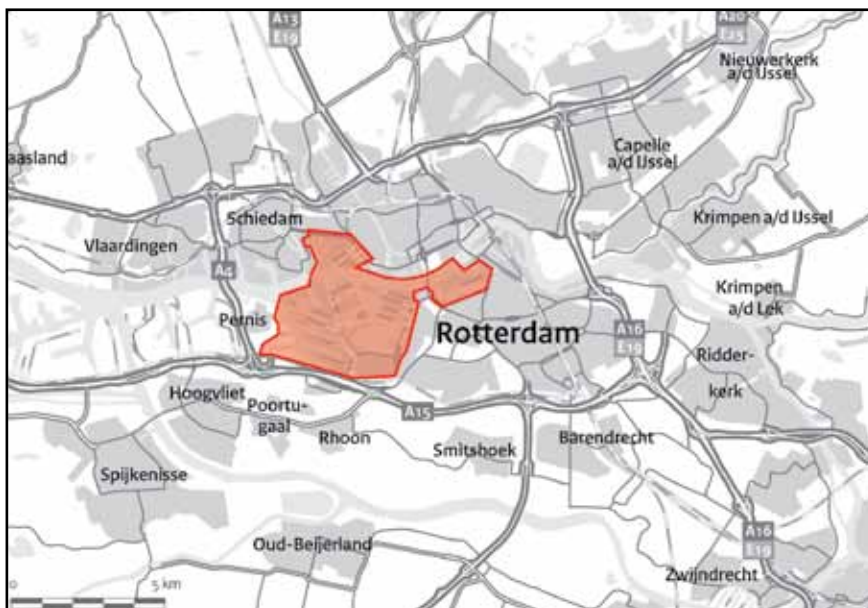
	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen						
MIRT fase					•	
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën					•	
Pol./Best.					•	

## Toelichting op de wijzigingen

**2010:** het project is in januari 2009 van de verkenningsfase overgegaan naar de planstudiefase. Tijdens de begrotingsbehandeling van VROM is middels de motie Van Heugten € 12,5 mln beschikbaar gesteld voor dit project. In juni 2009 is de aanvullende taakstellende rijksbijdrage voor het project vastgesteld, waarmee het project van de planstudiefase is overgegaan naar de realisatiefase.

# Stadshavens Rotterdam

<b>Gebied</b>	Zuidvleugel
<b>Onderwerp</b>	Integrale gebiedsopgaven
<b>Ministerie</b>	VROM
<b>Fase</b>	Realisatie



**Opgave** Het behoud van de Mainport als vitaal economisch vestigingsgebied is cruciaal voor Nederland. Zonder duurzame transitie is de haven op korte termijn slecht bereikbaar, biedt deze onvoldoende ruimte voor nieuwe bedrijvigheid en werkgelegenheid, blijven verouderde bedrijventerreinen achter, stagneert woningbouw en worden haven en stad door wateroverlast bedreigd.

**Oplossing** Door de herstructurering en transformatie van het stadshavengebied (1.600 ha, waarvan circa 1.100 ha droog) krijgen haven en stad een versterking van de economische structuur en aantrekkelijke en hoogwaardige woon- en werkmilieus. Er worden ca. 10.000 woningen gebouwd. De beoogde kwaliteitsslag van het woon- en werkmilieu straalt ook uit op de bestaande stedelijke omgeving waardoor het sociaal-economische klimaat van de stad en het vestigingsklimaat voor bedrijven verbetert. De kwaliteiten van het Groene Hart blijven mede gespaard door deze binnenstedelijke verdichting. Er wordt ingespeeld op de klimaatverandering. Het project versterkt de positie van de mainport Rotterdam en daarmee de internationale concurrentiepositie.

## Planning

Start realisatie: 2010  
Oplevering: 2017

**Financiën** Taakstellende rijksbijdrage: € 31 mln uit het Nota Ruimtebudget

**Politiek/bestuurlijk** In november 2009 hebben rijk en gemeente, als vervolg op de vaststelling van de rijksbijdrage, in het Randstad Urgent contract afspraken over de samenwerking vastgelegd. Voor onderdelen van het Uitvoeringsprogramma krijgt de gemeente een bijdrage uit het Nota Ruimtebudget. Het betreft de eerste fase van het Randstad Urgent project Stadshavens, de inrichting van de openbare ruimte in de deelgebieden Vierhavens, RDM-terrein, Rondje Rijnhaven en Sluisjesdijk / Waalhavenboulevard.

In april 2010 hebben de minister-president en vertegenwoordigers van de regio en het bedrijfsleven een intentieverklaring over stadshavens ondertekend waarin de urgentie en de noodzaak van betrokkenheid van het rijk worden onderstreept. In het verlengde hiervan zijn afspraken gemaakt over de toepassing van de Crisis- en Herstelwet.

**Uitvoering** Het project wordt door de gemeente Rotterdam en het Havenbedrijf uitgevoerd in samenwerking met in en buiten het havengebied gevestigde private partijen. Hiervoor worden allianties gesloten, waaronder het initiatief Clean Tech Delta (voorheen Rotterdam Climate Campus). De gemeente Rotterdam is verantwoordelijk voor het project.

## Projecthistorie

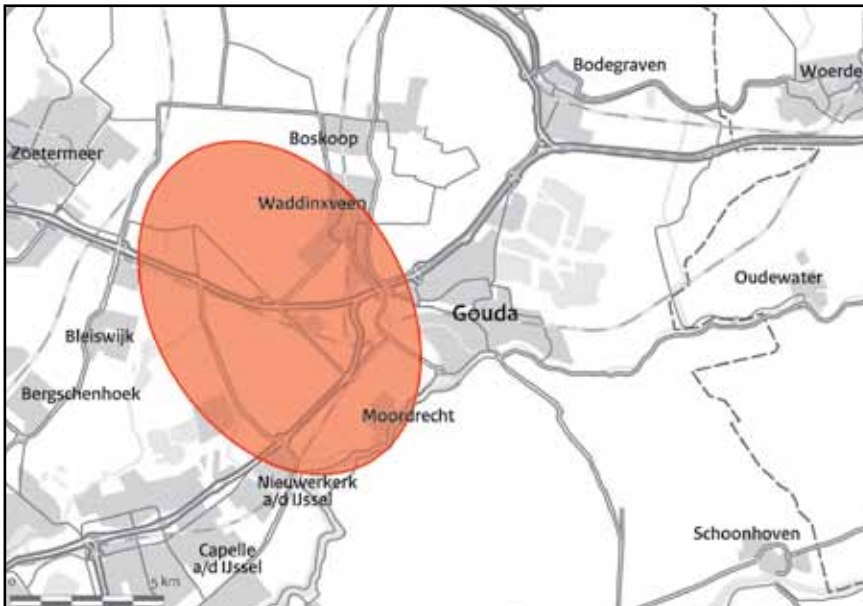
	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen						
MIRT fase						●
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						●
Pol./Best.						

## Toelichting op de wijzigingen

**2011:** in oktober 2009 is de taakstellende rijksbijdrage voor dit project vastgesteld, waarmee het project is overgegaan naar de realisatiefase.

# Zuidplaspolder

<b>Gebied</b>	Zuidvleugel
<b>Onderwerp</b>	Integrale gebiedsopgaven
<b>Ministerie</b>	VROM
<b>Fase</b>	Realisatie



**Opgave** De Zuidplaspolder tussen Rotterdam, Zoetermeer en Gouda verrommelt door een gebrek aan afgestemde planvorming en een onduidelijke ontwikkelingsrichting. De Zuidvleugel heeft een tekort aan attractieve, landelijke woonmilieus, (recreatief) groen en schuifruimte voor duurzame herstructurering van glastuinbouw en bedrijven.

**Oplossing** Regio en rijk werken samen aan een planmatige en integrale verstedelijkingsopgave van de Zuidplaspolder. Bouwen in diepe polders in West-Nederland vraagt om innovatieve en duurzame oplossingen met het oog op een klimaatbestendige ontwikkeling. De regio heeft via een integrale benadering een programma voor de periode 2010-2020 ontwikkeld bestaande uit 7.000 woningen, 110 ha bedrijventerrein, 280 ha glas, 400 ha natuur (inclusief waterberging) en een adequate ontsluiting. De ontwikkeling van de Zuidplaspolder is afgestemd op het ruimtelijk programma in de omgeving. De uitvoering vindt gefaseerd plaats, mede in relatie tot de actuele marktomstandigheden. Een rijksbijdrage is van grote betekenis voor de duurzame ontwikkeling van de Zuidplas. Over de ontsluiting en de oplossing van de bereikbaarheidsproblematiek rond de Gouweknoop zijn tussen rijk en regio separate afspraken gemaakt in het kader van het project A1 2/A20 Parallelstructuur Gouweknoop (zie desbetreffende projectblad).

## Planning

Start realisatie: 2009  
Oplevering: 2020

**Financiën** Taakstellende rijksbijdrage: € 24 mln uit het Nota Ruimtebudget. De bijdrage is bedoeld voor een versnelde aanleg van het groen (Restveen en Groene Waterparel), duurzame glastuinbouw (Energieweb, CO<sub>2</sub> en waterketensluiting) en klimaatbestendige en ~neutrale woningbouw.

**Politiek/bestuurlijk** Op 29 oktober 2007 is in het kader van Randstad Urgent een afsprakenkader vastgesteld tussen rijk en regio met te behalen mijlpalen en te nemen besluiten in de periode 2007-2009.

**Uitvoering** De regio heeft een gemeenschappelijke regeling Regionale Ontwikkelingsorganisatie Zuidplas (ROZ) gevormd voor de ontwikkeling, programmering van en de financiële verevening tussen de verschillende planonderdelen. Voor de uitvoering worden per planonderdeel arrangementen gesloten met de markt. Het tempo van uitvoering is mede afhankelijk van de marktomstandigheden. De gemeenten, de provincie en de Regionale Ontwikkelingsorganisatie Zuidplas zijn verantwoordelijk.

## Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen						
MIRT fase					•	
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën					•	
Pol./Best.						

## Toelichting op de wijzigingen

**2010:** het project is in het najaar van 2008 van de verkenningsfase overgegaan naar de planstudiefase. In het voorjaar van 2009 is de taakstellende rijksbijdrage voor het project vastgesteld, waarmee het project van de planstudiefase is overgegaan naar de realisatiefase.

# Den Haag Internationale Stad (onderdelen Scheveningen Boulevard en World Forumgebied)

<b>Gebied</b>	Zuidvleugel
<b>Onderwerp</b>	Integrale gebiedsopgaven
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Realisatie



**Opgave** De gemeente Den Haag richt zich met het project Den Haag Internationale Stad op het creëren van een aansprekend vestigingsmilieu voor internationale organisaties van recht, vrede en bestuur. Er zijn twee Nota Ruimteprojecten: Scheveningen Boulevard en World Forumgebied. Voor Scheveningen Boulevard is een kwaliteitsverbetering nodig en moet de zeewering worden versterkt. Het World Forumgebied moet een aantrekkelijke locatie worden voor het internationale vestigingsklimaat.

**Oplossing** De herstructurering van Scheveningen Boulevard wordt gecombineerd aangepakt met de kustverdediging (Prioritaire Zwakke Schakel). De nieuwe dijk wordt weggewerkt in de boulevard en er wordt zand op het strand aangebracht, waardoor de dijk minder hoog hoeft te worden. Door de nieuwe vormgeving wordt het een aantrekkelijk woon- en verblijfsgebied. Dat is essentieel voor de leefbaarheid en het toerisme in Scheveningen. Het project World Forumgebied betreft de fysieke ingrepen die het gebied geschikt maken voor de vestiging van internationale instellingen en vernieuwing van de (internationale) congresfunctie: infrastructurele aanpassing van de Johan de Wittlaan, aanpassen van het profiel van de Eisenhowerlaan en verhoging van de ruimtelijke kwaliteit van de openbare ruimte en het groen in het gebied.

## Planning

*Boulevard Scheveningen*

Start realisatie: 2009

Oplevering: 2013

*World Forumgebied*

Start realisatie: 2013

Oplevering: 2015

## Financiën

Taakstellende rijksbijdrage Scheveningen boulevard: € 10,8 mln uit het Nota Ruimtebudget. Rijksbijdrage aan kustverdediging ca. € 66 mln.

Taakstellende rijksbijdrage World Forumgebied: € 21,8 mln uit het Nota Ruimtebudget.

**Politiek/bestuurlijk** De rijksbijdrage voor het World Forumgebied is toegekend op basis van de plannen voor de maaiveldvariant. Indien de gemeente Den Haag kiest voor de ondertunneling Johan de Wittlaan dient de gemeente een sluitende businesscase voor de tunnelvariant op te stellen en is de gemeente verantwoordelijk voor de aanvullende financiering en risico's.

**Uitvoering** De gemeente Den Haag is verantwoordelijk voor de uitvoering van de kwaliteitsverbetering van Scheveningen Boulevard en de integrale uitvoering van het World Forumgebied. Het hoogheemraadschap Delfland is verantwoordelijk voor de verbetering van de kustbescherming.

## Projecthistorie

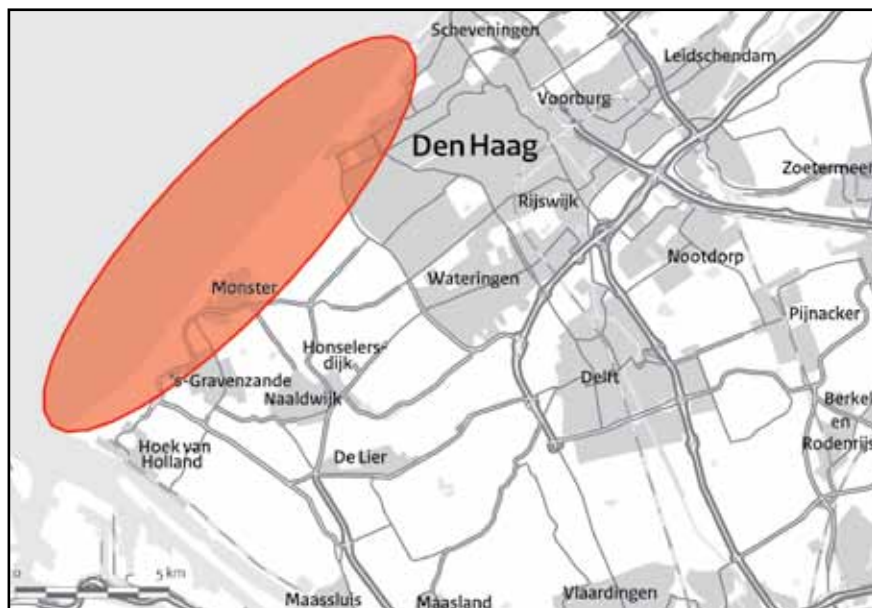
	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen						
MIRT fase						●
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						●
Pol./Best.						

## Toelichting op de wijzigingen

**2011:** in november 2009 is voor het World Forumgebied de taakstellende rijksbijdrage vastgesteld, waarmee het project is overgegaan naar de realisatiefase. De taakstellende rijksbijdrage voor Scheveningen Boulevard was reeds in 2008 vastgesteld.

# Pilot Zandmotor Delflandse kust

<b>Gebied</b>	Zuidvleugel
<b>Onderwerp</b>	Waterkeren
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Realisatie



**Opgave** De klimaatverandering vraagt om innovaties op het gebied van kustonderhoud en kustversterking. Onderzoek heeft bovendien aangetoond dat er in de Zuidvleugel van de Randstad dringend behoefte is aan groen en recreatieruimte. In de pilot Zandmotor wordt onderzocht hoe beide aspecten op een duurzame manier kunnen worden gecombineerd en gerealiseerd.

**Oplossing** Onder de Zandmotor wordt verstaan het toevoegen van een overmaat aan zand, ter grootte van 20 miljoen m<sup>3</sup> zand, aan het kuststelsel van Delfland, dat vervolgens door natuurlijke stromingsprocessen wordt herverdeeld en leidt tot kustuitbreiding. De Zandmotor is geen reguliere zandsuppletie (een reactieve ingreep gericht op herstel en onderhoud); het gaat om een pro-actieve ingreep waarbij een overmaat aan zand wordt aangebracht om een substantiële kustaanwinst te realiseren. De zandmotor wordt gerealiseerd in de vorm van een haak aan de kust tussen Ter Heijde en Kijkduin, voor het natuurgebied Solleveld. Het project zal gefaseerd worden aangelegd: 18,5 mln m<sup>3</sup> in 2010/2011/2012 en 1,5 mln m<sup>3</sup> als maatwerk om mogelijke erosie tegen te gaan in de jaren daarna.

## Planning

Projectbesluit: medio 2010  
Start realisatie: 2010  
Oplevering: 2012

**Financiën** De projectraming bedraagt € 83 mln (incl. BTW) betaald door VenW (€ 69 mln incl. BTW) en provincie Zuid-Holland (€ 14 mln incl. BTW). Daarvan is € 60 mln beschikbaar voor de aanleg van 18,5 miljoen m<sup>3</sup> zand. De resterende € 23 mln is onder meer bestemd voor het bovengenoemd maatwerk, voor monitoren en voor beheer.

**Politiek/bestuurlijk** Het project is een samenwerkingsproject van rijk, provincie Zuid-Holland, Hoogheemraadschap Delfland, de gemeenten Den Haag en Westland. De Zuid-Hollandse Milieufederatie heeft geparticipeerd in de planfase. De provincie Zuid-Holland heeft als initiatiefnemer in de ontwikkelingsfase van de Zandmotor opgetreden. In de uitvoeringsfase heeft RWS de rol van initiatiefnemer. Vervolgens zal de provincie in de beheerfase weer de regie hebben.

**Uitvoering** De € 60 mln is een plafondbedrag. Indien er geen enkele aannemer voor dit bedrag 18,5 mln m<sup>3</sup> zand kan leveren, gaat het project niet door.

## Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen						
MIRT fase				•	•	
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						

## Toelichting op de wijzigingen

**2009:** project is nieuw in planstudiefase.

**2011:** het project is overgegaan naar de realisatiefase.



# Masterplan Haringvliet (conservering staal/ elektronica bewegingswerken)

<b>Gebied</b>	Zuidvleugel
<b>Onderwerp</b>	Waterbeheren
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Beheer en onderhoud



**Opgave** Met uitzondering van het in 1995 geplaatste noodstroomaggregaat, zijn de elektrotechnische installaties 35 jaar oud. De technische levensduur van de materialen is ten einde en de beschikbaarheid van reservematerialen is minimaal. In 1998 is aangetoond dat de kering niet meer aan de gestelde (wettelijke) eis voldoet. Bij falen van de kering zal het maatgevend hoogwater op het bekken van het Haringvliet worden overschreden. De reden van het falen kan geheel worden toegeschreven aan de (verouderde) elektrische installatie. De huidige staat van de conservering van de Haringvlietschuiven is op de kritieke punten van de schuif, zoals de overgang van de armen naar de schuif ongewenst. Op andere plaatsen op de schuif is de staat van de conservering ook onvoldoende of te weinig.

**Oplossing** Om de veiligheid te kunnen garanderen worden de elektrotechnische installatie van de spuisluizen, de besturingsinstallatie van de Haringvlietsluizen en de Goereese sluis vervangen. Tevens worden de 34 vizerschuiven van het Haringvlietsluizencomplex geconserveerd. Hiermee wordt het groot conserveringsonderhoud met 10 jaar uitgesteld, alsook de bijbehorende kosten ca. € 2 mln per schuif. Hierdoor wordt voorkomen dat op korte termijn grote conserveringskosten optreden.

## Planning

Start uitvoering: Haringvlietsluizen/conservering 34 vizerschuiven: 2006/2005  
Oplevering: 2010/2011

**Financiën** Raming kosten: € 45 mln (2004-2011).

**Uitvoering** Het project wordt nu gezamenlijk met het groot variabel onderhoud aan de Volkeraksluizen als Design & Construct contract aanbesteed.

## Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning		•				
Financiën		•				
Pol./Best.						

## Toelichting op de wijzigingen

**2007:** tijdschema is aangepast als gevolg van de vertraging in de voorbereiding door de innovatieve marktbenadering en samenvoeging met het masterplan Volkerak. Als gevolg van te betalen ontwerpvergoeding is de raming naar boven bijgesteld.

# A4 Delft-Schiedam

<b>Gebied</b>	Zuidvleugel
<b>Onderwerp</b>	Hoofdwegen
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Planstudie



**Opgave** Door capaciteitsproblemen op de A13 neemt de bereikbaarheid van Rotterdam en Den Haag af. Daarnaast is de leefbaarheid bij Overschie onvoldoende en is er veel sluipverkeer op het onderliggend wegennet.

**Oplossing** In september 2009 hebben de minister van VenW en de minister van VROM het Standpunt ingenomen voor een nieuwe snelweg A4 tussen Delft en Schiedam (variant 1B uit de Trajectnota-MER, in het OTB verder te optimaliseren). 18 maart 2010 is het OTB voor deze geoptimaliseerde variant 1B hiervoor getekend. Het TB staat gepland voor eind 2010. De voorbereidingen voor de marktbenadering lopen en de start van de realisatie staat gepland in 2011.

## Planning

Trajectnota/MER: 2009  
Tracébesluit: 2010  
Start realisatie: 2011  
Oplevering: 2015

**Financiën** Taakstellend budget: € 898 mln (incl. 8 jaar onderhoud tunneltechnische installaties, BLD-bijdrage € 37 mln en bijdrage van derden € 60 mln, indien gekozen wordt voor een alternatief A4 conform het IODS-convenant). Besloten is dat tol niet wordt meegenomen in de planstudie A4 Delft-Schiedam (TK 30615, nr 6).

**Politiek/bestuurlijk** In lijn met de afspraken over de kwaliteitsprojecten in de IODS-

convenant van 2006, en het OTB voor de A4, wordt een bestuurlijke overeenkomst opgesteld. In deze overeenkomst worden uitvoeringsafspraken voor de kwaliteitsprojecten en de A4 Delft-Schiedam vastgelegd. Convenanten: op 23 juni 2006 is het IODS-convenant ondertekend (TK 30561, nr 3). Hierin is een concrete inpassingsvariant van de A4 beschreven en de hieraan gekoppelde gebiedsgerichte kwaliteitsprojecten. Moties: motie Dijsselbloem (TK 28000 A, nr 16) verzoekt de regering de tracéwetprocedure te herstarten, het plan-Norder maatgevend te laten zijn voor de startnotitie en de Stuurgroep Norder het kwaliteitsprogramma verder te laten uitwerken. Motie Giskes (TK 28600 A, nr 31) draagt de regering op de Veilingroute met of zonder Oranjetunnel bij de Tracé/MER-studie te betrekken. Motie Leers (TK 26800, nr 11) vraagt de regering de mogelijkheden voor PPS bij specifieke projecten te onderzoeken.

**Uitvoering** Voor de A4 Delft - Schiedam is een PPC uitgevoerd. Op basis van de uitkomsten van deze analyse en de karakteristieken van het project heeft de minister van VenW in november 2008 besloten dat het project wordt uitgevoerd met een D&C-contract. De marktbenadering is in de tijd parallel geschakeld aan de OTB-fase.

**File Top 50** Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 6 en 28 uit de File Top 50.

## Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen						•
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing		•				
Planning	•	•	•	•		
Financiën	•	•				•
Pol./Best.		•				

## Toelichting op de wijzigingen

**2006:** er is vertraging in de procedure opgetreden door de noodzakelijke aanpassingen als gevolg van de luchtkwaliteitsproblematiek. De projectkosten zijn aangepast vanwege inpassing van de BLD-bijdrage (€ 34 mln).

**2007:** op 23 juni 2006 is het IODS-convenant ondertekend. Het budget is verhoogd van € 511 mln naar € 641 mln, waarvan € 60 mln van de regionale overheden. Conform bestuurlijk overleg over het MIT 2006 is een gezamenlijke haalbaarheidsstudie tol uitgevoerd.

**2008:** de voorgenomen versnelling van het proces naar Tracébesluit, wordt niet gerealiseerd als gevolg van de omissie Ypenburg (in de eerste stap Trajectnota/MER, december 2005) en besluitvorming in het kabinet.

**2009:** planning is aangepast conform afspraken Randstad Urgent (oktober 2007).

**2011:** standpunt is in 2009 door de minister(s) ingenomen. Op basis hiervan is het taakstellend budget verhoogd. Op 2 september 2010 is het Tracébesluit vastgesteld.

# A12 Bypass Nootdorp

<b>Gebied</b>	Zuidvleugel
<b>Onderwerp</b>	Hoofdwegen
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Planstudie



**Opgave** Op deze verbinding doen zich verkeers- en veiligheidsproblemen voor waardoor de bereikbaarheid verslechtert en de verkeersveiligheid in het geding is. De oorzaak van de problemen is gelegen in het feit dat de aansluiting Nootdorp uitkomt in een weefvak waar de uitwisseling van verkeer naar de Utrechtsebaan (A12) en de A4 richting Amsterdam en Rotterdam plaatsvindt.

**Oplossing** De oplossing voorziet in het ontvlechten van de huidige toerit Nootdorp in een toerit naar de A4 en een toerit naar de Utrechtsebaan. Om dit mogelijk te maken wordt een parallelverbinding langs de A12 aangelegd; deze parallelverbinding gaat onder de verbinding, die de verbinding vormt tussen de A12 en de A4 door om vervolgens in het Prins Clausplein op de A12 middels een invoegstrook te eindigen. Halverwege deze parallelverbinding wordt een aftakking/toerit naar de A4 aangelegd.

## Planning

Tracébesluit: 2011  
Start realisatie: 2011  
Oplevering: 2012

**Financiën** Taakstellend budget: nog niet bepaald.

**Politiek/bestuurlijk** Project komt voort uit de mobiliteitsaanpak gericht op de aanpak van flessenhalzen en ontvlechten van verkeersstromen op het hoofdwegenet.

## Projecthistorie

'06 '07 '08 '09 '10 '11

Algemeen

MIRT fase

Opgave

Oplossing

Planning

Financiën

Pol./Best.

## Toelichting op de wijzigingen

**2011:** het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

# A12 Zoetermeer- Zoetermeer centrum (noordbaan)

<b>Gebied</b>	Zuidvleugel
<b>Onderwerp</b>	Hoofdwegen
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Planstudie



**Opgave** Op deze verbinding doen zich verkeersafwikkelingproblemen voor waardoor de bereikbaarheid verslechtert.

**Oplossing** In de huidige situatie heeft de A12 tussen de aansluiting Zoetermeer en de aansluiting Zoetermeer centrum richting Den Haag 2 rijstroken voor alle verkeer, een busbaan en een vluchtstrook. De oplossing voorziet in een herinrichting van het dwarsprofiel waarbij de busbaan wordt omgevormd naar een reguliere rijstrook en het busverkeer via de vluchtstrook plaatsvindt. Aan de binnenbermzijde van het profiel wordt een spitsstrook ingericht die aansluit op de spitsstrook tussen knooppunt Gouwe en de aansluiting Zoetermeer. De aanpassing vindt plaats tussen km 15,8 en km 11,8 op de noordbaan van de A12.

#### Planning

Tracébesluit: 2011

Start realisatie: 2011

Oplevering: 2011

**Financiën** Taakstellend budget: nog niet bepaald.

**Politiek/bestuurlijk** Project komt voort uit de mobiliteitsaanpak gericht op de aanpak van flessenhalzen en ontvlechten van verkeersstromen op het hoofdwegenet.

#### Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen						•
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						

#### Toelichting op de wijzigingen

**2011:** het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

# A13/A16/A20 Rotterdam

**Gebied** Zuidvleugel  
**Onderwerp** Hoofdwegen  
**Ministerie** VenW  
**Fase** Planstudie



**Opgave** Door capaciteitsproblemen op de A20 tussen het Terbregseplein en het Kleinpolderplein is de bereikbaarheid op dit wegvak onvoldoende. Daarnaast zijn er problemen met de kwaliteit van de leefomgeving langs de A13 en A20 en doen zich problemen voor met de verkeersafwikkeling op het onderliggend wegennet.

**Oplossing** Een nieuwe rijksweg tussen A13 (aansluiting Berkel en Rodenrijs) en het Terbregseplein (A16) wordt onderzocht. Het tracé loopt vanaf de A13 parallel met de N209 en buigt ter hoogte van de Ankie Verbeek-Ohrlaan af, via het Bergse Bos naar het Terbregseplein. In de planstudie zijn varianten van de A13/A16 Rotterdam vergeleken. In de planstudie A13/A16/A20 Rotterdam is het uitgangspunt dat de A4 Delft-Schiedam zal worden gerealiseerd.

## Planning

De planning wordt vastgesteld in het bestuurlijk overleg MIRT van najaar 2010.

**Financiën** Taakstellend budget: nog niet bepaald.

**Politiek/bestuurlijk** In het bestuurlijk overleg MIRT najaar 2009 is besloten een nadere inpassingstudie voor twee tracédelen uit te voeren. De planning zal hierop in overleg met de regio worden aangepast. In juni 2010 is deze inpassingstudie aangeboden aan de gemeente Rotterdam. De gemeente werkt aan het bestemmingsvoorstel van de regio, zoals afgesproken in het bestuurlijk overleg MIRT van najaar 2009.

**Uitvoering** In 2010 wordt een PPC uitgevoerd.

**File Top 50** Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 3, 6, 17, 36 en 40 uit de File Top 50.

## Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen	•					
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing		•				
Planning			•		•	
Financiën		•				
Pol./Best.			•			•

## Toelichting op de wijzigingen

**2006:** onderzocht wordt welke varianten van de A13/A16 Rotterdam in de planstudie onderzocht zullen worden en of voor een vervroegde start van de realisatie (in de periode 2011-2014) financiële dekking geregeld kan worden. Daarbij zullen ook de mogelijkheden voor een eventuele bijdrage, conform het advies van het platform Anders Betalen voor Mobiliteit of voor tol worden meegenomen.

**2007:** conform afspraak bestuurlijk overleg over het MIT 2006 is een gezamenlijke haalbaarheidsstudie tot uitgevoerd.

**2008:** nadere afstemming met A4 Delft-Schiedam heeft ertoe geleid dat het Tracébesluit 1 jaar later gepland is.

**2011:** de planning van het Tracébesluit zal worden aangepast conform besluitvorming bestuurlijk overleg MIRT van najaar 2010.

# N11 Leiden/Zoeterwoude- Alphen a/d Rijn

**Gebied** Zuidvleugel  
**Onderwerp** Hoofdwegen  
**Ministerie** VenW  
**Fase** Planstudie



**Opgave** De N11 tussen Zoeterwoude en Alphen a/d Rijn is in januari 2000 opgesteld voor het autoverkeer als autoweg met twee, in plaats van één rijstrook per richting. Hier voor dient alsnog de wettelijk vereiste besluitvorming middels een Tracé/MER-procedure te worden doorlopen. Onderzocht wordt of aanvullende (milieu-) maatregelen noodzakelijk zijn.

**Oplossing** De bestaande 2x2 autoweg is reeds gerealiseerd. Onderzocht wordt of aanvullende (milieu-)maatregelen noodzakelijk zijn.

## Planning

Tracébesluit: 2011

**Financiën** Taakstellend budget: nog niet bepaald.

**Politiek/bestuurlijk** Toezeggingen: in overleg met de regio is besloten de weg niet langer als 2x1 autoweg, maar als 2x2 autoweg open te stellen. Afgesproken is dat de noodzakelijke procedures daarvoor worden doorlopen.

## Projecthistorie

'06 '07 '08 '09 '10 '11

Algemeen

MIRT fase

Opgave

Oplossing

Planning

Financiën

Pol./Best.

## Toelichting op de wijzigingen

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

# A4 Burgerveen-Leiden

<b>Gebied</b>	Zuidvleugel
<b>Onderwerp</b>	Hoofdwegen
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Realisatie



**Opgave** De groei van het verkeer leidt tot verkeersafwikkelingsproblemen op deze verbinding. Daarnaast is de vormgeving van de weg niet in overeenstemming met de eisen die vanuit verkeersveiligheid worden gesteld.

**Oplossing** De huidige autosnelweg 2x2 rijstroken wordt over een lengte van circa 20 km verbreed tot 2x3 rijstroken. Tussen de aansluiting N11 Oost en Zoeterwoude wordt een hoofd- en parallelbanenstelsel aangelegd.

**Inpassing** Voor de kruising met de Oude Rijn is gekozen voor een lage ligging met een aquaduct in plaats van een hoge brug. Het aquaduct zorgt voor minder geluidsgelinderden en minder barrièrewerking. Voor de aanpassing van de HSL-Zuid aan de A4 is gekozen voor een verdiepte ligging van de A4 en de HSL nagenoeg op maaiveld.

## Planning

Tracébesluit: 1998 en voor Leiden-Leiderdorp 2009

Start realisatie: 2002

Openstelling:

2006: het middendeel tussen de Ringvaart en Leiderdorp, de bundeling (A4 met HSL)

2011: het noordelijk deel (knooppunt Burgerveen tot en met de Ringvaart).

2014: het zuidelijk deel.

**Financiën** Taakstellend budget: € 687 mln (incl. BLD-bijdrage € 104 mln). Bijdrage van derden: € 33,5 mln, conform de W4-overeenkomst.

## Politiek/bestuurlijk

Toezeggingen: tijdens bestuurlijk overleg in november 2003 is afgesproken dat er € 37 mln wordt toegevoegd aan dit project. Convenanten: er is een convenant gesloten tussen VenW, VROM, de provincie Zuid-Holland en de gemeenten Leiden, Leiderdorp en Zoeterwoude over de koppeling van de A4 Burgerveen-Leiden aan een integrale gebiedsontwikkeling (W4-overeenkomst). Volgens deze overeenkomst, die in 2009 is aangepast, draagt de regio € 32,5 mln. (prijspeil 2008) bij aan de meerkosten voor een langere verdiepte ligging. Het project maakt onderdeel uit van de Spoedaanpak Wegen.

**File Top 50** Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 1, 21 en 29 uit de File Top 50.

## Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen						
MIRT fase					•	
Opgave						
Oplossing						
Planning	•		•	•		
Financiën	•					
Pol./Best.						

## Toelichting op de wijzigingen

**2006:** onderdelen van de A4 worden versneld. Financiële dekking komt uit de (VenW-brede) aanbestedingsmeevaller voor de periode tot en met 2010 van € 270 mln. De projectkosten zijn aangepast vanwege inpassing van de BLD-bijdrage (€ 105 mln) en verwachte aanbestedingsresultaten (€ -4 mln).

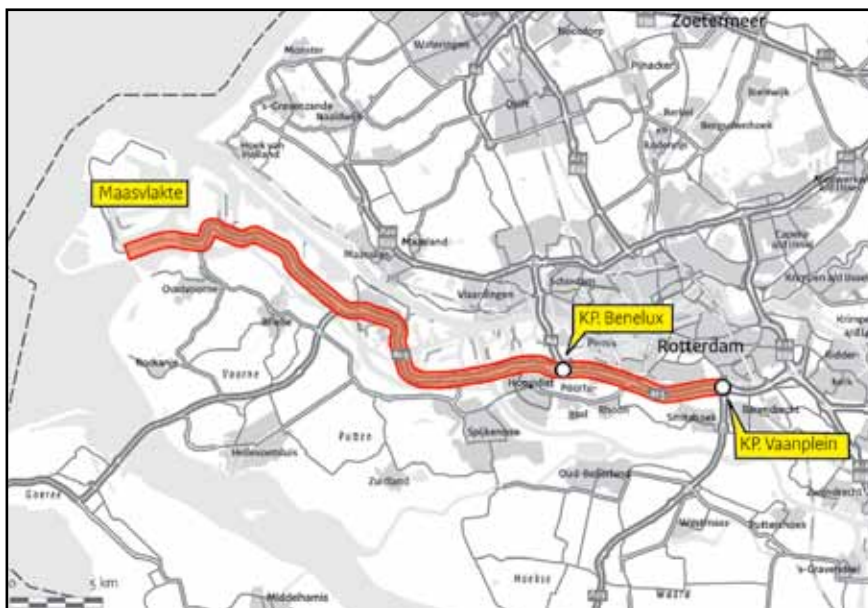
**2008:** op 20 december 2006 is de uitvoering van het werk gegund. De Raad van State heeft het tracébesluit voor het zuidelijke deel vernietigd.

**2009:** vanwege de vernietiging van het Tracébesluit in 2007 is een nieuw besluit voor het zuidelijk deel (Leiden-Leiderdorp) genomen. Hierdoor is ook de W4-overeenkomst aangepast.

**2010:** het project maakt deel uit van de Spoedaanpak Wegen.

# A15 Maasvlakte-Vaanplein

<b>Gebied</b>	Zuidvleugel
<b>Onderwerp</b>	Hoofdwegen
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Realisatie



**Opgave** De autonome groei van het verkeer en de groei van de mainport Rotterdam leiden in de toekomst tot problemen met de verkeersafwikkeling. Tevens is de huidige Botlekbrug een onderdeel van het nautisch knelpunt Oude Maas.

**Oplossing** Op het traject A15 Maasvlakte-Vaanplein (MaVa) wordt het gedeelte Beneluxplein-Vaanplein, conform het standpunt van de minister (2001), uitgebreid van 2x3 rijstroken naar 2x3 + 2x2 rijstroken, inclusief het ombouwen van het Vaanplein en het Beneluxplein. Hiermee kan een scheiding in verkeerssoorten worden aangebracht: per richting een baan met 3 rijstroken voor doorgaand verkeer en verkeer van/naar havengebieden, alsmede een baan met 2 rijstroken voor overig (lokaal) verkeer. De aanleg van een nieuwe brug over de Oude Maas lost een deel van het eerder genoemde nautisch knelpunt op.

De autonome groei van het verkeer maakt een vierde rijstrook op de westelijke rijbaan van de A29 tussen het Vaanplein en de aansluiting Barendrecht noodzakelijk. Het betreft een extra rijstrook van ca. 500 meter die het invoegen van het verkeer vanaf de A15 richting het zuiden via de A29 vlotter en veiliger zal laten verlopen. Deze rijstrook wordt meegenomen met de realisatie van dit project. Hiervoor is een afzonderlijke verkorte procedure van de Tracéwet gestart.

## Planning

Tracébesluit: 2010  
Start realisatie: 2011  
Oplevering: 2015

**Financiën** Taakstellend budget: € 1.428 mln (incl. BLD-bijdrage € 118 mln en bijdragen derden).

**Politiek/bestuurlijk** Toezeggingen: voor de A15 Maasvlakte-Vaanplein worden in het MIRT middelen gereserveerd om zowel het wegprobleem als het nautisch knelpunt ter hoogte van de Botlekbrug op te lossen. Begin 2007 heeft de minister het rapport 'IJsselmondse knoop ontrafeld' vastgesteld. Hiermee is een budget van € 4 mln gereserveerd voor aanpassingen aan het hoofdwegennet tussen Vaanplein en Ridderster. Het Ontwerp Tracébesluit is conform het oorspronkelijke standpunt (een nieuwe Botlekbrug) uitgevoerd.

**Uitvoering** De 'Public Private Comparator' (PPC) geeft aan dat Design Build Finance and Maintain (DBFM) verwachtte meerwaarde heeft voor dit project. In november 2008 is de aanbestedingsfase gestart.

**File Top 50** Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van knelpunt 16 uit de File Top 50.

## Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen						
MIRT fase						•
Opgave						
Oplossing	•					
Planning				•	•	
Financiën	•				•	
Pol./Best.						

## Toelichting op de wijzigingen

**2006:** door het rijk is € 640 mln extra budget gereserveerd. Het Ontwerp Tracébesluit wordt conform oorspronkelijk standpunt (een nieuwe Botlekbrug) uitgevoerd. De projectkosten zijn aangepast vanwege inpassing van de BLD-bijdrage (€ 210 mln) en verwachte aanbestedingsresultaten (€ -2 mln).

**2009:** door landelijke problemen rond luchtkwaliteit is TB 1 jaar vertraagd.

**2010:** het budget is opgehoogd met € 42 mln. De BLD-bijdrage is in overeenstemming gebracht met de gekozen wijze van marktbenadering. De start van de realisatie is een half jaar vertraagd als gevolg van de luchtproblematiek.

**2011:** het Tracébesluit is vastgesteld in maart 2010. De inschrijvingsfase van de aanbesteding (DBFM-contract) is ingegaan. Het project is overgegaan naar de realisatiefase.



# Den Haag CS (t.b.v. Nieuw Sleutelproject)

<b>Gebied</b>	Zuidvleugel
<b>Onderwerp</b>	Spoorwegen personen
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Realisatie



**Opgave** Knelpunten op Den Haag CS betreffen de beperkte capaciteit en de onoverzichtelijkheid van het station. Door de HSL-Zuid en RandstadRail groeit het aantal reizigers naar 350.000 per dag in 2020. Tevens is de omgeving van onvoldoende stedelijk niveau. Dit project is door het rijk aangewezen als NSP. Naast het station zelf behoort ook de stedelijke stationsomgeving tot het project.

**Oplossing** De gemeente ontwikkelt het stationsgebied tot een toplocatie voor werken, wonen en winkelen. Station en stad worden met pleinen ruimtelijk tot een eenheid gesmeed. De nieuwe OV-terminal krijgt een verhoogd glazen dak, waardoor de huidige winkels onderdeel van de hal worden. De sporen worden diagonaal ingekort zodat de stationshal wordt vergroot en aan de Rijnstraat een royale nieuwe entree ontstaat, naast de andere entrees en het overkapte busplatform. Alle vervoersmodaliteiten zijn vanuit de hal optimaal zichtbaar en bereikbaar. Winkels en commerciële functies verlevendigen het nieuwe station zonder afbreuk te doen aan de overzichtelijkheid en de transfermogelijkheden.

### Planning

Projectbesluit: 2003  
Start realisatie: 2005  
Oplevering: 2013  
Start realisatie gebied: 2005  
Oplevering gebied: 2019

### Financiën

- OV-Terminal  
Taakstellende bijdrage VenW: € 115 mln.
- Gebiedsontwikkeling  
Taakstellende bijdrage VROM: € 49 mln.

### Politiek/bestuurlijk

- 2001: Intentieovereenkomst tussen gemeente Den Haag en de Staat der Nederlanden.
- 2003: bestuurlijke overeenkomst 'Uitvoering Den Haag Nieuw Centraal' tussen gemeente Den Haag en de Staat der Nederlanden.
- 2007: raamovereenkomst tussen NS, VenW, VROM, ProRail en NSP-gemeenten Arnhem, Breda, Den Haag, Rotterdam en Utrecht, met afspraken over de (financiële) bijdrage van de NS en de uitvoering.

**Uitvoering** Marktpartijen zijn betrokken bij de vastgoedexploitatie van het gebied. De aanbestedingsprocedure van de tweede fase van OV-Terminal middels Engineering en Construct is als gevolg van wezenlijke scopeaanpassing en gebrek aan marktwerking zonder positief resultaat beëindigd. De aanbestedingsprocedure is in 2009 hervat op basis van een traditionele aanbesteding. Deze aanbesteding is in 2010 succesvol afgerond, waarna de gemeente de Business Case van de Integrale OV-terminal heeft gesloten en de tweede fase van de nieuwbouw van de OV-terminal is gegund.

### Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning			•		•	•
Financiën			•		•	•
Pol./Best.						

### Toelichting op de wijzigingen

**2008:** taakstellende bijdrage VenW is met € 3,65 mln verhoogd en inclusief BTW. Door onderhandelingen tussen partijen rond de Business Case, de uitwerking van het voorlopig ontwerp in een integraal ontwerp van de OV-terminal en Stichtage en een gewijzigde bouwfasering is de oplevering van de OV-terminal met 2 jaar vertraagd.

**2010:** het beëindigen van de aanbesteding leidt naar verwachting tot een vertraging in de oplevering van de OV Terminal met een half jaar.

**2011:** als gevolg van de langere aanbestedingsprocedure is de oplevering van de OV-terminal met één jaar vertraagd. Tevens is door de langere doorlooptijd het taakstellende budget met € 7 mln verhoogd.

# Den Haag CS, perronsporen 11 en 12

<b>Gebied</b>	Zuidvleugel
<b>Onderwerp</b>	Spoorwegen personen
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Realisatie



**Opgave** De tijdelijk aan RandstadRail in gebruik gegeven perronsporen 11 en 12 zijn weer benodigd voor de zware rail.

**Oplossing** De perronsporen 11 en 12 worden door ProRail weer aangesloten op het emplacement Den Haag CS. Het Stads­gewest en de gemeente Den Haag hebben 16 december 2008 besloten om de Erasmuslijn van RandstadRail te laten aanlanden boven het busplatform, op +2 niveau. Dit plan impliceert dat er een metroviaduct tussen de sporen van het emplacement gebouwd zal worden. De discussie over en de noodzakelijke planuitwerking van het metroviaduct leiden tot een verdere vertraging in de teruggave van de perronsporen 11 en 12.

### Planning

Start realisatie: 2011  
Oplevering: 2013

**Financiën** Taakstellend budget: € 30 mln.

**Politiek/bestuurlijk** Door het heroverwegen van de voorkeursvariant voor de definitieve aanlanding van de Erasmuslijn (HSE, Haags Startstation Erasmuslijn) is door het Stads­gewest afgeweken van de projectplan­ning. Het Stads­gewest kan door die vertraging haar verplichting van het tijdig teruggeven van de sporen 11 en 12, zoals vastgelegd in de nadere Overeenkomst RandstadRail van mei 2006, niet meer nakomen. Vanwege gewijzigde planning en oplossing zal het Stads­gewest moeten verzoeken om afgifte van een wijzigingsbeschikking voor de HSE. Inmiddels is in overleg met ProRail, het Stads­gewest en de gemeente een geoptimali­seerde en geïntegreerde planning overeenge­komen voor de projecten HSE en heraansluiting sporen 11 en 12. Deze planning is vastgelegd in een Allonge bij de Nadere Overeenkomst RandstadRail van 29 mei 2006. Volgens de geoptimaliseerde planning komen de sporen 11 en 12 met ingang van dienstregelingsjaar 2013 weer in gebruik bij de NS.

### Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen						
MIRT fase		•				
Opgave						
Oplossing				•	•	
Planning					•	
Financiën			•			•
Pol./Best.						

### Toelichting op de wijzigingen

**2007:** het project is nieuw in de realisatiefase.

**2008:** het taakstellend budget is inclusief BTW.

**2009:** het Stads­gewest Haaglanden is teruggekomen op haar voorkeursvariant voor de definitieve aanlanding in een tunnel onder de sporen 11/12. Het Stads­gewest onderzoekt nu een defini­tieve aanlanding van de Erasmuslijn op het busplatform van Den Haag CS. De sporen 11/12 hoeven daardoor niet eerst weggehaald te worden om vervolgens weer teruggelegd te worden. Doordat heraansluiten volstaat, is de doorlooptijd van het emplacementsproject verkort.

**2010:** door de wijziging van de voorkeurs­variant door het Stads­gewest en de gemeente Den Haag, is het project ver­traagd.

**2011:** aan het taakstellend budget is € 6,3 mln toegevoegd, op grond van het Voorlopig Ontwerp en de daarin verdis­conteerde functionele eisen zoals vastgelegd in de nota voorkeursvariant van ProRail.

# Rijswijk-Schiedam (inclusief spoorcorridor Delft)

<b>Gebied</b>	Zuidvleugel
<b>Onderwerp</b>	Spoorwegen personen
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Realisatie



**Opgave** Het spoorviaduct door de stedelijke bebouwing in Delft veroorzaakt leefbaarheid-problemen. Tevens wordt het viaduct door de gemeente ervaren als een obstakel in het stedelijk weefsel.

**Oplossing** Als oplossing voor de leefbaarheidsproblemen te Delft wordt een spoortunnel van 2.300 meter lengte aangelegd. Op deze manier ontstaat de mogelijkheid tot stedelijke herontwikkeling van de binnenstad van Delft en worden de leefbaarheidproblemen weggenomen. De spoortunnel wordt 2-sporig ingericht. Naar verwachting is op termijn (partiële) uitbreiding van de spoorcapaciteit op het traject Den Haag-Rotterdam nodig om de groeiende vervoersvraag te kunnen voldoen. In dat verband wordt de spoortunnel 4-sporig uitgegraven. Dit voorkomt dat de stad opnieuw moet worden opgebroken, wanneer tot 4-sporig gebruik van de spoortunnel wordt besloten.

## Planning

Aanbesteding: 2007  
Gunning 4-sporige ruwbouw tunnel: 2008  
Start bouw tunnel: 2009  
Oplevering en indienststelling 2-sporige tunnel: 2014  
Oplevering 4-sporig uitgegraven en 2-sporig ingerichte tunnel: 2017

**Financiën** Taakstellend budget: € 452 mln (incl. BTW) vanuit VenW; € 78 mln (vaste bijdrage) vanuit VROM.

Bijdrage van derden: bijdragen vanuit provincie Zuid-Holland, Stadsregio Rotterdam, Stadsgebied Haaglanden en Gemeente Delft.

**Politiek/bestuurlijk** Convenanten: het project maakt deel uit van het Bereikbaarheidsoffensief Randstad. Tussen de diverse bij de spoortunnel betrokken publieke partijen is op 20 februari 2002 een procesovereenkomst voor het eerste deel van de planstudiefase afgesloten. Het planstudiebesluit is in 2005 genomen.

In 2005 is tussen Delft en het rijk (VROM en VenW) een Bestuurlijke Uitvoeringsovereenkomst gesloten, waarin de aanleg van een lange tunnel is overeengekomen, waarbij het risico is neergelegd bij Gemeente Delft.

In 2008 is de Bestuurlijke Uitvoeringsovereenkomst gewijzigd, waarbij is besloten tot de aanleg van een 4-sporig uitgegraven en 2-sporig ingerichte tunnel met een toekomst-vaste ligging bij het DSM-terrein en de Kampveldweg. De financiële bijdragen van partijen is daartoe verhoogd. Bovendien is op verzoek van Delft de verantwoordelijkheid over het treinendeel van het project Spoorzone Delft door het rijk teruggenomen. Moties: motie Van Heemst/Giskes, 98/99, 26 263 nr 39, motie Mastwijk c.s., 03/04, 29 200 XII, nr 88.

## Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen			•			
MIRT fase		•				
Opgave						
Oplossing						
Planning						•
Financiën			•	•	•	
Pol./Best.				•		

## Toelichting op de wijzigingen

**2007:** project gaat over van planstudiefase naar realisatiefase.

**2008:** in 2007 aanbesteding ruwbouw spoortunnel; aanbesteding wordt verlengd door tussentijdse scope-aanpassing.

**2009:** besluit tot 4-sporige uitgegraven en 2-sporige ingerichte tunnel, extra financiering vanuit rijk en regio, alsmede wijziging in verantwoordelijkheden en risicoverdeling.

**2010:** in 2008 is uit een externe audit op het project Spoorzone Delft/spoortunnel gebleken dat het project een tekort kent. Dit tekort bestaat uit directe kosten en uit extra risicoreservering. Voor de dekking van het tekort bij de directe kosten is in 2008 een oplossing gevonden, onder meer door additionele bijdragen van provincie Zuid-Holland en Delft. Op het moment van gunning in juli 2008 is de spoortunnel als regulier MIRT aanlegproject op verzoek van Delft teruggenomen van Delft, waarbij is afgesproken dat VenW zorg draagt voor de € 53 mln extra risicoreservering uit de externe audit.

**2011:** als gevolg van scopewijzigingen en de uitloop van voorbereidende werkzaamheden is de oplevering van de spoortunnel met ruim één jaar vertraagd.

# Rotterdam Centraal (t.b.v. Nieuw Sleutelproject)

<b>Gebied</b>	Zuidvleugel
<b>Onderwerp</b>	Spoorwegen personen
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Realisatie



**Opgave** Het belangrijkste knelpunt op station Rotterdam Centraal betreft de transfercapaciteit en de aansluiting op de stedelijke structuur. Door een toename van het aantal (trein)reizigers, onder andere als gevolg van de autonome treinreizigersgroei en de verwachte groei van het aantal (trein)reizigers door de in gebruikname van RandstadRail en de HSL-Zuid, biedt de huidige voetgangers-tunnel (inclusief trappen) te weinig ruimte voor een snelle en veilige transfer van reizigers. Naast het station behoort ook de stedelijke stationsomgeving tot het project. Dit project is door het rijk aangewezen als NSP.

**Oplossing** Om genoemde problemen op te lossen wordt onder meer de voetgangerstunnel substantieel verbreed, komt er een derde trappartij en lift bij, worden de kappen op de perrons vervangen door een integrale sporenkap en wordt de stationshal verruimd. Er komt een ondergrondse fietsenstalling voor 5.350 fietsen en een bovengrondse fietsenstalling voor 1.450 fietsen (totaal 6.800). Dit alles volgens de eisen zoals gesteld in de Nota Basisstations. Op het voorplein worden de trams naar de zijkant verlegd. Het voorplein wordt hiermee als het ware leeggemaakt. Op het voorplein wordt een constructie (dak/hal) ontworpen, waarmee de overstap van en naar de verschillende modaliteiten (fiets, tram, bus, RandstadRail, taxi, kiss & ride) wordt gefaciliteerd. Het autoverkeer op het Weena wordt

ondergronds gebracht. Voetgangers kunnen hierdoor zonder belemmeringen de stad inwandelen.

## Planning

Projectbesluit: 2006 (o.b.v. Voorlopig ontwerp)  
Start realisatie: 2007/2008  
Oplevering: 2012

## Financiën

- OV-Terminal  
Taakstellende bijdrage VenW: € 267 mln.
- Gebiedsontwikkeling  
Taakstellende bijdrage VROM: € 54,5 mln.

## Politiek/bestuurlijk

- 2005: overeenstemming over extra bijdrage van Rotterdam van € 32 mln.
- 2006: uitvoeringsovereenkomst tussen Rotterdam, VROM en VenW met de voorwaarden voor financiering en uitvoering.
- 2007: raamovereenkomst tussen NS, VenW, VROM, ProRail en NSP-gemeenten Arnhem, Breda, Den Haag, Rotterdam en Utrecht, met afspraken over de (financiële) bijdrage van de NS en de uitvoering.
- 2009: in 2008 ondertekening beschikking VenW aan ProRail voor de realisatie van het spoorse deel van de OV-terminal (tijdelijke situatie Rotterdam CS reeds gerealiseerd).
- 2010: in juli 2009 is het werk van het spoorse deel van de OV-terminal gegund.

## Projecthistorie

'06 '07 '08 '09 '10 '11

Algemeen

MIRT fase

Opgave

Oplossing

Planning

Financiën



Pol./Best.

## Toelichting op de wijzigingen

**2008:** taakstellende bijdrage VenW budget is inclusief BTW.

**2009:** het budget voor het NSP Rotterdam is bijgesteld van € 191 mln naar € 247 mln. Tijdens de fase waarin het Voorlopig Ontwerp van de OV-terminal is uitgewerkt tot een Definitief Ontwerp, is gebleken dat er sprake is van een fors verschil tussen het beschikbare budget en de geraamde kosten van dit ontwerp. Het verschil is weggenomen door een extra bijdrage van € 44,6 mln van VenW. Daarnaast is besloten om de dekkinggaranties van het rijk en de gemeente Rotterdam van beide € 11,9 mln, zoals vastgelegd in de Uitvoeringsovereenkomst, in te zetten als budget voor het NSP Rotterdam. De dekkinggaranties waren destijds bedoeld als extra buffer in het geval van een aanbestedingstegenvaller.

**2010:** taakstellende bijdrage is verhoogd met € 12 mln. Het budget is daarmee in overeenstemming gebracht met het aanbestedingsresultaat. Het project is inmiddels gegund en in uitvoering.



# Spooraansluitingen Tweede Maasvlakte

<b>Gebied</b>	Zuidvleugel
<b>Onderwerp</b>	Spoorwegen goederen
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Verkenning



**Opgave** Het vervoer per spoor vanuit en naar de haven van Rotterdam groeit jaarlijks, en na ingebruikneming van de Tweede Maasvlakte (vanaf 2013) wordt een doorgaande groei verwacht. De huidige spoorcapaciteit van de Rotterdamse Havenspoorlijn en de bijbehorende openbare spooremlacements is onvoldoende om de verwachte groei op langere termijn te kunnen opvangen. Om dit te probleem op te lossen zijn zowel verbeteringen van het vervoersproces (logistiek) als uitbreidingen van de spoorinfrastructuur noodzakelijk.

De 'Integrale Verkenning Rotterdams havengebied', uitgevoerd door ProRail en het Havenbedrijf Rotterdam, is medio 2009 afgerond. Belangrijkste conclusies zijn dat, om de capaciteit van de Havenspoorlijn en de bijbehorende openbare spooremlacements op orde te houden in relatie tot de verwachte vervoersgroei, op korte termijn de volgende maatregelen urgent zijn (prioriteitsfase 1, 2011-2020):

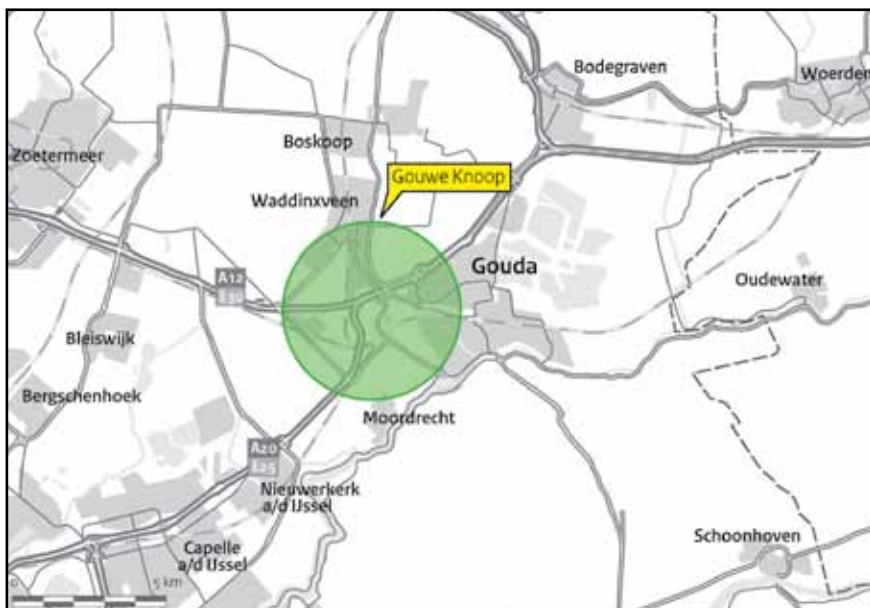
- emplacement Maasvlakte West: uitbreiding van het emplacement met 16 sporen
- emplacement Waalhaven Zuid: herinrichting met 18 langere sporen (ingeval vergaande procesverbeteringen worden getroffen kan tot 2020 worden volstaan met 14 sporen)
- procesverbeteringen: verkorten proces- en verblijftijden op de emplacements en maatregelen openingsregime Calandbrug

**Planning** De Verkenningsstudie is gereed. Zodra voldoende financiële middelen beschikbaar komen zal ProRail starten met de planstudies voor de deelprojecten a) en b). Op verzoek van VenW werkt Keyrail (infrabeheerder Havenspoorlijn) momenteel een plan van aanpak uit voor deelproject c): 'procesverbeteringen'.

**Betrokkenen** ProRail, Keyrail, Havenbedrijf Rotterdam, Verkeer en Waterstaat.

# A12/A20 Parallelstructuur Gouweknoop

<b>Gebied</b>	Zuidvleugel
<b>Onderwerp</b>	Regionale/lokale infrastructuur
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Planstudie



**Opgave** De doorstroming en veiligheid op de A12 en de A20 ter hoogte van het Gouweaquaduct (knooppunt Gouwe A12/A20) dient te worden verbeterd. Daarnaast zal in het kader van het project 'Zuidplaspolder' het gebied westelijk van dit knooppunt integraal worden ontwikkeld. De in samenwerking met het rijk opgestelde verkenning heeft uitgewezen dat de Parallelstructuur Gouweknoop hiervoor een goede oplossing is. Hiermee wordt enerzijds de Zuidplaspolder ontsloten en anderzijds het knelpunt op het hoofdwegennet verminderd en een veiligere situatie gerealiseerd voor met name het verkeer uit Den Haag dat zich richting Gouda begeeft (vice versa).

## Oplissing

Het project bestaat uit 3 onderdelen:

1. het realiseren van een Parallelstructuur op niveau van onderliggend wegennet langs de A12 nabij het knooppunt Gouwe;
2. het realiseren van een nieuwe 2x2-wegverbinding op niveau van onderliggend wegennet tussen het knooppunt Moordrecht/A20 en de A12 nabij Waddinxveen ('OWN-Moordrechtboog');
3. het realiseren van een nieuwe wegverbinding op niveau van onderliggend wegennet van Waddinxveen richting Bleiswijk, grotendeels parallel aan de A12 ('Verlengde Veilingroute').

## Planning

Projectbesluit: 2010  
Start realisatie: 2011/2012  
Oplevering: 2015

**Financiën** De taakstellende rijksbijdrage is € 104 mln.

**Politiek/bestuurlijk** In het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2008 is afgesproken een planstudie voor de Parallelstructuur Gouweknoop te starten. Afgesproken is een 50%-50% financiering door regio en rijk, met een maximum rijksbijdrage van € 100 mln. Provincie Zuid-Holland voert de planstudie uit die moet leiden tot een uitvoeringsconvenant. In het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2010 is afgesproken dat de bijdragen van de regio en VenW in gelijke mate worden geïndexeerd. Verder heeft de provincie haar bijdrage verhoogd met € 55 mln. VenW verhoogt de bijdrage met € 1 mln ten behoeve van de meerkosten van de ruimere Moordrechtboog in verband met de ruimtereservering voor een eventuele spoorverbreding Den Haag-Utrecht.

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

## Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen						
MIRT fase				•		
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën					•	•
Pol./Best.				•		

## Toelichting op de wijzigingen

**2009:** in het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2008 is afgesproken een planstudie voor de Parallelstructuur Gouweknoop te starten. Afgesproken is een 50%-50% financiering door regio en rijk, met een maximum rijksbijdrage van € 100 mln.

**2010:** besluitvorming in het FES-kader is afgerond. De middelen worden overgeboekt naar de begroting van VenW.

**2011:** op basis van bestuurlijk overleg van voorjaar 2010 zijn de bijdragen van de provincie Zuid-Holland en VenW verhoogd.

# Haaglanden/Den Haag, Rotterdamsebaan

<b>Gebied</b>	Zuidvleugel
<b>Onderwerp</b>	Regionale/lokale infrastructuur
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Planstudie



**Opgave** De huidige ontsluiting van Den Haag via de A12/Utrechtsebaan en de aansluiting Voorburg heeft onvoldoende capaciteit om de verkeersgroei op te vangen. Daarnaast wil Den Haag het bedrijventerrein de Binckhorst omvormen tot een hoogwaardige leef-, woon- en kantooromgeving dicht bij het centrum. De bereikbaarheid dient hiervoor te worden verbeterd.

**Oplossing** De Rotterdamsebaan (voorheen: Trekvliettracé) behelst een nieuwe verbinding tussen het knooppunt Ypenburg (HWN) en de Neherkade in Den Haag (OWN). Het project bestaat uit drie onderdelen: het aanpassen van de Neherkade, een boortunnel tussen de Centrumring en Ypenburg en de aansluiting van de Rotterdamsebaan op de rijksweg bij het knooppunt Ypenburg.

**Planning** Overeenstemming over vormgeving aansluiting Rotterdamsebaan bij Knooppunt Ypenburg: 2010  
Subsidieaanvraag en beschikking: 2011  
Start realisatie: 2014  
Oplevering: 2018

**Financiën** De taakstellende rijksbijdrage is vastgesteld op maximaal € 225 mln (incl. BTW).

**Politiek/bestuurlijk** In het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2008 heeft het rijk in principe € 225 mln (incl. BTW) beschikbaar stelt voor het project Rotterdamsebaan. De regionale

partners reserveren ook € 225 mln (incl. BTW). De projectdelen boortunnel en aansluiting Ypenburg van het Trekvliettracé zijn in de planstudietabel regionale/lokale infrastructuur van het MIRT opgenomen. In het bestuurlijk overleg MIRT van najaar 2008 zijn de voorwaarden voor medefinanciering van het rijk besproken en eind december 2008 zijn deze afspraken schriftelijk vastgelegd. In het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2009 zijn deze afspraken nader uitgewerkt, met name voor wat betreft de samenhang van (het besluitvormingsproces van) dit project met de A4 Delft-Schiedam. De Rotterdamsebaan maakt deel uit van het project 'Den Haag Internationale Stad' (zie desbetreffende projectblad).

**Uitvoering** De gemeente Den Haag en Stadsgewest Haaglanden zijn verantwoordelijk voor de uitvoering van dit project. De gemeente Den Haag en het Stadsgewest Haaglanden staan garant voor de realisatie en de financiering van de Neherkade.

## Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen						
MIRT fase				•		
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën				•		
Pol./Best.						•

## Toelichting op de wijzigingen

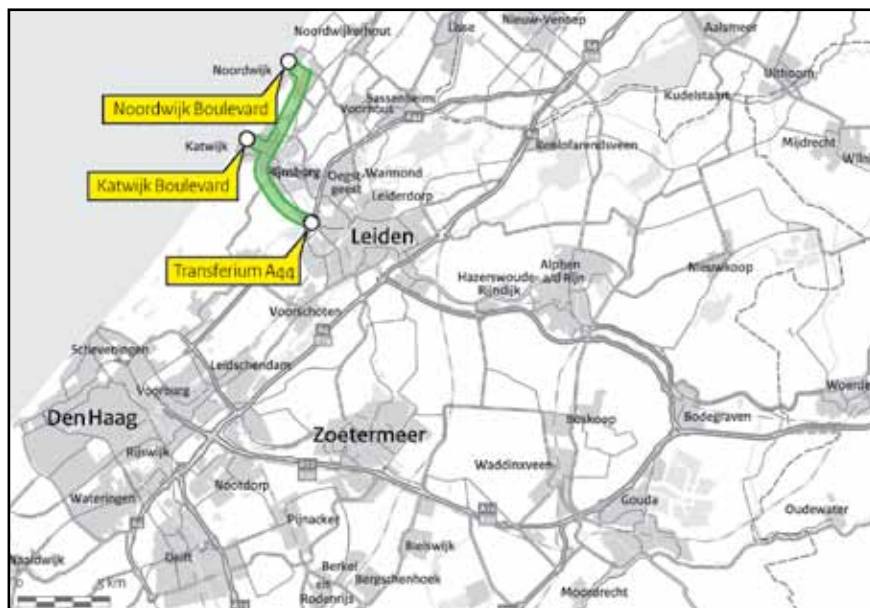
**2009:** het project is nieuw in de planstudiefase. In het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2008 is de taakstellende maximale rijksbijdrage vastgesteld.

**2010:** in de bestuurlijke overleggen MIRT najaar 2008 en voorjaar 2009 zijn de bestuurlijke afspraken nader uitgewerkt.



# Rijn-Gouwelijn West

<b>Gebied</b>	Zuidvleugel
<b>Onderwerp</b>	Regionale/lokale infrastructuur
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Planstudie



**Opgave** De kwaliteit van het openbaar vervoer (attractiviteit, structurerende werking en kostendekkingsgraad) in het gebied tussen Leiden, Katwijk en Noordwijk is onvoldoende om de aanwezige en geplande woon- en werklocaties (o.a. Nieuw Valkenburg) op een kwalitatief hoogwaardige manier te ontsluiten. De RGL-West sluit bij het transferium bij de A44 aan op de RGL-Oost. (Zie ook het projectblad RGL-Oost).

**Oplossing** In studie is een lightrail-verbinding op de corridor tussen Leiden en Katwijk/Noordwijk, die aansluit op de lightrail RGL-Oost (Gouda-Alphen a/d Rijn-Leiden) en zo één doorgaande OV-verbinding vormt. RGL-West wordt apart beoordeeld in relatie tot de bouwopgave in het kader van de Nota Ruimte.

## Planning

Start realisatie: 2012  
Oplevering: 2015

**Financiën** Voor RGL-West is een rijksbijdrage van € 45 mln gereserveerd.

**Uitvoering** Provincie Zuid-Holland en gemeenten zijn verantwoordelijk voor de uitvoering van dit project.

## Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen						•
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						

## Toelichting op de wijzigingen

**2011:** het project is nieuw opgenomen in het MIRT. Aanleg van de RGL-Oost is voorwaarde voor aanleg van de RGL-West.

# Randstadrail, fase 1

<b>Gebied</b>	Zuidvleugel
<b>Onderwerp</b>	Regionale/lokale infrastructuur
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Realisatie



**Opgave** Door de ontwikkeling van een groot aantal woningbouwlocaties en de voorgenomen overheidsplannen op het gebied van de ruimtelijke ordening zal de bestaande voorziening voor het openbaar vervoer in de driehoek Rotterdam, Den Haag en Zoetermeer ontoereikend zijn om het gebied op een goede manier te ontsluiten.

**Oplossing** Er wordt een hoogwaardige lightrail-ov-verbinding tussen Rotterdam, Den Haag en Zoetermeer met een fysieke koppeling aan de bestaande stedelijke railnetten gerealiseerd. Tussen Zoetermeer en Rotterdam (Rodenrijs) wordt een hoogwaardige busverbinding aangelegd. In augustus 2010 is de aansluiting op Rotterdam Centraal in gebruik genomen.

## Planning

Start realisatie: 2002

Oplevering:

2006: Randstadrail op bestaande Hofpleinlijn en Zoetermeerlijn, inclusief koppeling Haagse tramnet.

2010: doorrijden Rotterdam Centraal in boortunnel.

2011: doorkoppeling aan Rotterdamse metronet.

2012: aanleg hoogwaardige busverbinding tussen Zoetermeer en Rodenrijs (ZORO).

2013: aanlanding metro op Den Haag CS.

**Financiën** Taakstellend budget: € 888 mln (rijksbijdrage).

**Politiek/bestuurlijk** Toezeggingen: in het kader van het Bereikbaarheidsoffensief Randstad zijn er extra middelen gereserveerd. Convenanten:

1. Procesovereenkomst tussen VenW en SRR/ Haaglanden.
2. Op 6 december 2001 is een bestuursovereenkomst Randstadrail getekend, waarin is besloten tot herallocatie van middelen binnen de regio's Rotterdam en Haaglanden.
3. Op 11 december 2002 zijn de beschikkingen afgegeven aan SRR en Haaglanden en is een beheersovereenkomst getekend.
4. Op 30 mei 2006 is door alle partijen een nadere overeenkomst Randstadrail getekend. Hierin is onder andere een ondergrondse aanlanding van Randstadrail op Den Haag CS opgenomen, waarvoor de minister van VenW een subsidie op € 38 mln vastgesteld heeft. Ook is in de overeenkomst opgenomen dat alle risico's (bekend en onbekend) voor rekening komen van de regio's en dat de overdracht van het beheer van het rijk naar de regio's is geregeld.

**Uitvoering** De stadsregio Rotterdam, stadsgewest Haaglanden zijn verantwoordelijk voor de uitvoering van dit project.

## Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen			•			
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing				•	•	
Planning	•			•		
Financiën						
Pol./Best.		•				

## Toelichting op de wijzigingen

**2007:** door de voortvarende uitvoering is Randstadrail in 2006 op de Zoetermeerlijn en Hofpleinlijn in dienst genomen. Er is op 30 mei 2006 door alle partijen een nadere overeenkomst Randstadrail getekend, inzake de aanlanding van Randstadrail op Den Haag CS.

**2008:** na een ernstige aanrijding in november 2006 is Randstadrail tijdelijk buiten dienst gesteld; na uitgebreide testen is Randstadrail in mei 2007 weer gaan rijden.

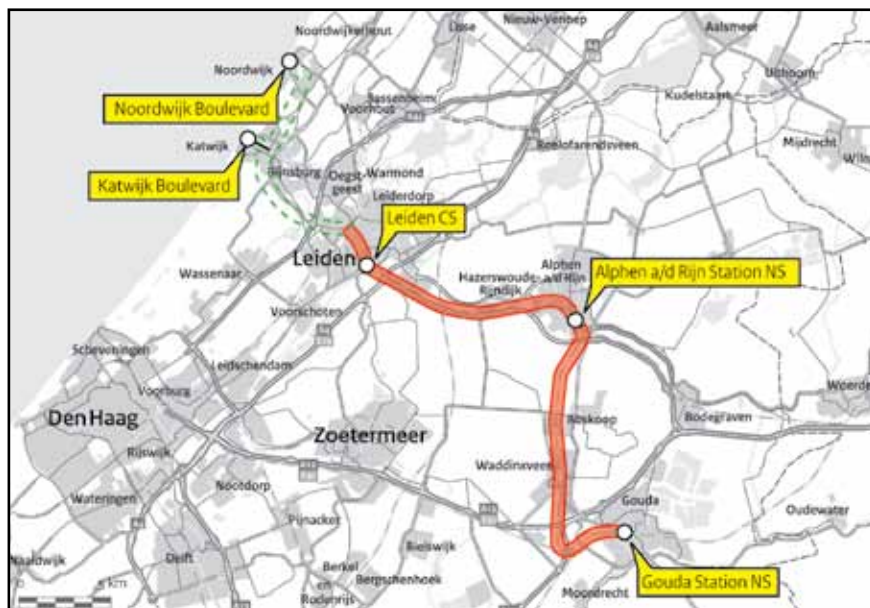
**2009:** aansluiting op Rotterdam Centraal via de boortunnel is verwaagd door samenhang met sleutelproject Rotterdam Centraal. Den Haag onderzoekt de mogelijkheden van een andere (bovengrondse) aanlanding op Den Haag CS, omdat de ondergrondse oplossing technisch en financieel niet haalbaar is gebleken.

**2010:** aanleg ZORO busbaan is verwaagd vanwege aankoop van gronden. Voor de aanlanding van Randstadrail op Den Haag Centraal is gekozen voor een aanlanding op +2 niveau boven het busstation. Planning van de uitvoering wordt in overleg met ProRail uitgewerkt.

**2011:** aansluiting op Rotterdam Centraal gerealiseerd in 2010, doorkoppeling op metronet in 2011.

# Rijn-Gouwelijn Oost

<b>Gebied</b>	Zuidvleugel
<b>Onderwerp</b>	Regionale/lokale infrastructuur
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Realisatie



**Opgave** De kwaliteit van het openbaar vervoer (attractiviteit, structurerende werking en kostendekkingsgraad) in de Rijn-Gouwe-corridor en de leefbaarheid van de binnenstad van Leiden zijn onvoldoende.

**Oplossing** Een lightrail-verbinding op de corridor Gouda-Alphen a/d Rijn-Leiden-Katwijk-Noordwijk. Het project is gesplitst in twee delen, te weten RGL Oost en RGL West. Voor het project RGL Oost (Gouda-Alphen a/d Rijn-Leiden) is inmiddels een subsidieaanvraag ingediend. RGL West (Leiden-Katwijk-Noordwijk) wordt beoordeeld in relatie tot de bouwopgave in het kader van Nota Ruimte (zie projectblad Rijn-Gouwelijn West).

## Planning

Start realisatie: 2009

Oplevering: 2015

**Financiën** Voor RGL-Oost is een rijksbijdrage van € 149 mln gereserveerd (bedrag basisjaar € 140 mln).

**Politiek/bestuurlijk** In 2009 hadden de provincie en Leiden overeenstemming bereikt over het tracé in Leiden (via Hooigracht/Langegracht); hiervoor is een bestuursovereenkomst getekend. Het nieuwe college van Leiden wil niet meewerken aan een tram door het centrum en onderzoekt alternatieven. De provincie maakt een inpassingsplan voor het eerder afgesproken tracé. VenW en de provincie hebben afgesproken dat de extra B&I kosten voor het spoor tussen Alphen a/d Rijn en Leiden A4 door ProRail/VenW worden gedragen.

**Uitvoering** Door de provincie Zuid-Holland wordt voor de exploitatie een concurrentiegericht dialoog voor de aanbesteding gevolgd voor de gehele Rijn-Gouwelijn (RGL Oost en RGL West). De provincie en betrokken gemeenten zijn verantwoordelijk voor de uitvoering van dit project.

## Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen					•	
MIRT fase		•				
Opgave						
Oplossing						•
Planning			•			
Financiën						
Pol./Best.						•

## Toelichting op de wijzigingen

**2007:** het project is overgegaan van de planstudiefase naar de realisatiefase.

**2009:** door de discussie in Leiden over het tracé door de binnenstad heeft het project vertraging opgelopen. De oplevering is nu voorzien voor 2015, waarbij oost en west gelijktijdig in gebruik worden genomen.

**2010:** er is overeenstemming over het tracé in Leiden (via Hooigracht/Langegracht). Provincie en ProRail maken afspraken over zowel de aanlegkosten (door ProRail uitgevoerd) als over de verdeling van de extra kosten van beheer en onderhoud door de aanleg van de Rijn-Gouwelijn Oost op het spoor tussen Alphen en Hazerswoude. Subsidieaanvraag moet door provincie worden ingediend.

**2011:** VenW en de provincie hebben afgesproken dat de B&I kosten voor het spoor tussen Alphen en Leiden A4 door ProRail/VenW worden gedragen. Het nieuwe college van Leiden wil niet meewerken aan een tram door het centrum; de provincie maakt een inpassingsplan.

# Verbreding Maasgeul

<b>Gebied</b>	Zuidvleugel
<b>Onderwerp</b>	Hoofdvaarwegen
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Verkenning



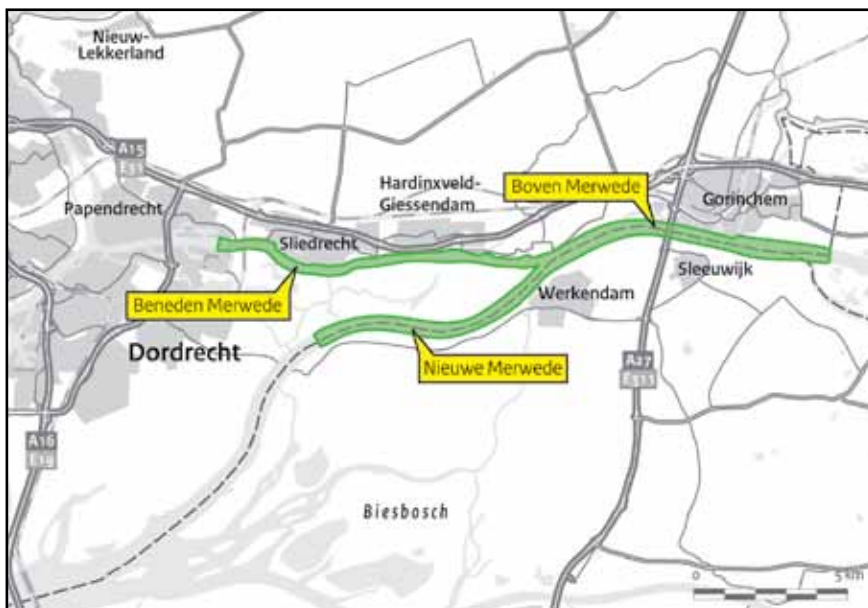
**Opgave** De haven van Rotterdam is een belangrijke mainport. In de nota Zeehavens; ankers van de economie staat dat het rijk bij zal dragen in de maritieme toegang van de mainport Rotterdam. De minister van Verkeer en Waterstaat is verantwoordelijk voor de veilige en vlotte scheepvaart naar de havens. Het Havenbedrijf Rotterdam heeft aangegeven dat er op korte termijn problemen zijn te verwachten met de veilige en vlotte vaart van geulgebonden schepen die de haven van Rotterdam willen aandoen. Er komen steeds grotere en dieper stekende schepen naar de haven. De hoeveelheid schepen die gebruik moeten maken van de Maasgeul wordt zo groot dat er congestieproblemen kunnen gaan ontstaan. Het congestieprobleem ontstaat al voordat de Maasvlakte 2 zal zijn gerealiseerd.

**Oplossing** Mogelijk kan door verbreding van de Maasgeul een veilige en vlotte toegang tot de haven van Rotterdam worden geborgd. De verkenning is in 2010 afgerond, waarna een planstudiebesluit kan worden genomen.

**Betrokkenen** Gemeente Rotterdam, Havenbedrijf Rotterdam

# Capaciteitsuitbreiding overnachtingsplaatsen Merwedees

**Gebied** Zuidvleugel  
**Onderwerp** Hoofdvaarwegen  
**Ministerie** VenW  
**Fase** Planstudie



**Opgave** Mede door het afstoten van ligplaatsen door gemeenten, is er een tekort van 38 overnachtingsplaatsen op de Beneden-, Boven- en Nieuwe Merwede. Het gebrek aan ligplaatsen bemoeilijkt een goede logistieke planning voor de binnenvaart in verband met de internationale wet- en regelgeving op het gebied van vaar- en rusttijden. De ontoereikende ligplaatscapaciteit vergroot de kans op mogelijk onveilig vaargedrag. Naast veiligheid voor de scheepvaart in het algemeen gaat het tevens om voldoende overnachtingsplaatsen voor schepen met gevaarlijke stoffen. De verkenning is in 2009 afgerond.

**Oplossing** In het zoekgebied van de Merwedees zijn 4 potentiële locaties voor overnachtingsplaatsen langs de Merwedees naar voren gekomen. De planstudie richt zich nu op het bepalen en uitwerken van de meest haalbare (of de combinatie van) locatie(s) voor de realisatie van overnachtingsplaatsen. Hierdoor wordt invulling gegeven aan het verhogen van de verkeersveiligheid scheepvaart op de hoofdtransportassen Beneden-, Boven- en Nieuwe Merwede. In de planuitwerkingsfase wordt het voorkeursalternatief bepaald om te komen tot een voorkeursbeslissing.

## Planning

Projectbesluit: 2013  
Start Realisatie: 2015  
Oplevering: 2017

**Financiën** Taakstellend budget: € 40 mln (incl. BLD-bijdrage € 8 mln).

## Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen						
MIRT fase						•
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						

## Toelichting op de wijzigingen

**2011:** het project is overgegaan naar de planstudiefase.

# Verkeerssituatie Splitsing Hollandsch Diep-Dordtsche Kil

<b>Gebied</b>	Zuidvleugel
<b>Onderwerp</b>	Hoofdvaarwegen
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Planstudie



**Opgave** Er is op deze drukke vaarwegen ter hoogte van de splitsing sprake van een onoverzichtelijke verkeerssituatie voor de scheepvaart met een verhoogd risico.

**Oplissing** De in de planstudie onderzochte alternatieven zijn:

- Nul-plus-alternatief: uitvoering van maatregelen ter plaatse. De kruising wordt overzichtelijker ingericht, waardoor de veiligheid verbetert. RWS heeft een aantal van deze maatregelen inmiddels uitgevoerd, als onderdeel van no-regret nautisch beheer;
- Marifoon-alternatief: nul-plus-alternatief plus het verscherpt controleren en zonodig handhaven van de uitluisterplicht door de schippers van de marifoon;
- Verkeersbegeleiding: het nul-plus-alternatief plus het onder radardekking brengen van de kruising bij de verkeerspost Dordrecht.

De noodzaak van verkeersbegeleiding is op dit moment niet evident, omdat de positieve effecten op de veiligheid van recent reeds uitgevoerde maatregelen nog niet kunnen worden beoordeeld. Hiervoor is een monitoringprogramma nodig. Daarom is gekozen voor het marifoon-alternatief: versterkte handhaving van en communicatie inzake het marifoongebruik, in combinatie met een 3-jarig monitoringprogramma gericht op de veiligheidssituatie. RWS zal in de reguliere taakuitvoering in de regio pro-actief

aandacht besteden aan de marifoon uitluisterplicht en daarbij zo nodig corrigerend optreden. RWS zal de vaarweggebruikers tevens actief instrueren over het gewenste vaar- en communicatiegedrag.

De uitkomst van de monitoring kan zijn dat de veiligheidssituatie toch verbetering behoeft. Daarom zal de financiële reservering voor verkeersbegeleiding in het MIRT vooralsnog gehandhaafd worden.

## Planning

Projectbesluit: 2010

Start uitvoering monitoring: 2010

Oplevering: afhankelijk van monitoring

**Financiën** Taakstellend budget: € 10 mln (incl. BLD-bijdrage € 1 mln).

## Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen						
MIRT fase			•			
Opgave						
Oplissing						•
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						

## Toelichting op de wijzigingen

**2008:** het project is overgegaan van de verkenningfase naar de planstudiefase.

**2011:** projectbesluit met keuze voor marifoon-alternatief in combinatie met monitoring is in 2010 genomen.

# Capaciteit Julianasluis Gouda

<b>Gebied</b>	Zuidvleugel
<b>Onderwerp</b>	Hoofdvaarwegen
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Realisatie



**Opgave** De Julianasluis (uit 1936) te Gouda ligt in de hoofdvaarweg De Gouwe en is in beheer van de Provincie Zuid-Holland. De huidige sluis functioneert nog in de huidige nautische omgeving, maar het is de vraag of dit in de toekomst ook zo zal zijn. Onder andere als gevolg van de openstelling van de containerterminal in Alphen aan de Rijn en de daarmee te verwachten groei van het vervoer van goederen over water, zal de behoefte aan een betrouwbaardere en grotere sluis toenemen. De sluis is opgenomen als potentieel knelpunt in de Nota Mobiliteit.

**Oplossing** De provincie Zuid-Holland heeft de verkenning in 2008 afgerond. De huidige sluis zal om verschillende redenen niet meer voldoen. Er is behoefte aan een betrouwbaardere en grotere sluis met een diepere kolk. De Provincie gaat een tweede kolk realiseren naast de bestaande sluis kolk.

### Planning

Uitvoeringsbesluit: 2009  
Start realisatie: 2012  
Oplevering: 2013

### Financiën

Taakstellende rijksbijdrage: € 2,7 mln.

**Politiek/bestuurlijk** De Provincie Zuid-Holland heeft in 2009 twee convenanten ondertekend: met de gemeente Gouda over de voorbereiding van de aanleg en met Royal Van Lent Shipyard BV over een bijdrage van € 2,5 miljoen.

Het rijk draagt op verzoek van de provincie Zuid-Holland € 2,7 miljoen bij op basis van de verkenning en vanuit haar belang bij een bereikbare mainport Rotterdam en een goed ontsloten Greenport (A4 over water) aan de aanleg van de tweede kolk. De Julianasluis inclusief de tweede kolk blijft in eigendom en beheer bij de provincie.

**Uitvoering** De aanleg van de tweede kolk gebeurt voor rekening en risico van de provincie Zuid-Holland.

## Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen						
MIRT fase						●
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						●
Pol./Best.						

## Toelichting op de wijzigingen

**2011:** het project is in 2010 overgegaan naar de realisatiefase.

# Project Mainportontwikkeling Rotterdam

<b>Gebied</b>	Zuidvleugel
<b>Onderwerp</b>	Groot project
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Realisatie



**Opgave** De mainport Rotterdam vervult binnen Europa een belangrijke functie als knooppunt voor internationale goederenstromen en als vestigingsplaats van groot-schalige industrie en logistieke dienstverlening. De mainport is daarmee één van de belangrijkste dragers van de Nederlandse economie. Ruimte om de groei van intercontinentale handelsstromen en de daaraan verbonden havenactiviteiten onder te brengen is daarbij een cruciale factor. Zonder aanleg van een nieuw haven terrein in zee krijgen de sectoren deepsea containers, de daarmee verbonden distributie en de chemische industrie op korte termijn te maken met een ruimtetekort in de haven van Rotterdam. Dit heeft directe gevolgen voor de kwaliteit en de concurrentiepositie van de haven en daarmee ook voor de regionale en nationale economie. Bovendien vraagt de kwaliteit van de leefomgeving rond de haven dringend om aandacht.

**Oplossing** Om op beide terreinen verbeteringen te realiseren is door het kabinet een positief besluit genomen m.b.t. ruimtelijke reservering/realisatie van het project PMR. PMR is een project met een dubbele doelstelling: versterking van de positie van de mainport en het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving in de regio Rijnmond. De doelstelling wordt door de volgende deelprojecten gerealiseerd: 1. Landaanwinning incl. verplichte natuurcompensatie; 2. 750 ha natuur- en recreatiege-

bied; 3. Bestaand Rotterdams Gebied (BRG) uiteenvallend in leefbaarheidsprojecten en intensivering ruimtegebruik.

**Planning** Eerste fase landaanwinning gereed in 2013, BRG en 750 ha gereed in 2021, terreinen Maasvlakte 2 vóór 2040 volledig uitgegeven.

**Financiën** Bijdrage VenW € 1.165 mln. Andere rijksbijdrage € 135 mln.

**Politiek/bestuurlijk** Het planologische kader op rijksniveau ligt besloten in de Planologische Kern Beslissing PMR (2006). Verder is de uitvoering van het project vastgelegd in het Bestuursakkoord (2004) en Uitwerkingsovereenkomsten (2005). De verdere besluitvorming van het project vindt plaats in het kader van de vervolgprocedures (bestemmingsplannen, vergunningen/ontheffingen).

**Uitvoering** PMR is een bijdrageproject, waarbij de verantwoordelijkheid en risico's voor de uitvoering bij diverse partijen zijn neergelegd (Havenbedrijf, Provincie Zuid-Holland, gemeente Rotterdam en Stadsregio Rotterdam). Binnen het rijk dragen VenW (coördinerend ministerie), EZ, FIN, VROM en LNV verantwoordelijkheid voor specifieke projectonderdelen. De natuurcompensatie bij de landaanwinning wordt onder verantwoordelijkheid van het rijk (VenW, in samenwerking met LNV en de provincie Zuid-Holland) uitgevoerd.

## Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen			●			
MIRT fase				●		
Opgave						
Oplossing						
Planning	●					
Financiën	●					
Pol./Best.	●	●				

## Toelichting op de wijzigingen

**2006:** RvS (2005) vernietigt de PKB. Partijen leggen verantwoordelijkheden en financiering vast in bestuursakkoord en uitwerkingsovereenkomsten.

**2007:** kamer stemt in najaar 2006 in met herstellende PKB en UWV's en BA.

**2008:** PKB in werking, vervolgprocedures zijn gestart.

**2009:** alle besluiten voor het deelproject landaanwinning zijn genomen en het project is in september 2008 overgegaan naar de realisatiefase.



# Bijdrage Container Transferium Alblasserdam

<b>Gebied</b>	Zuidvleugel
<b>Onderwerp</b>	Multi- en intermodaal vervoer
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Realisatie



**Opgave** Om de bereikbaarheid en duurzaamheid van de Mainport Rotterdam te verbeteren is een privaat consortium onder leiding van het Havenbedrijf Rotterdam voornemens om een Container Transferium te ontwikkelen. Hiermee zal een concurrerend innovatief binnenvaartalternatief voor een deel van het havengerelateerde wegvervoer worden gecreëerd dat nu nog gebruik maakt van de A15. Haalbaarheidsstudies hebben uitgewezen dat er slechts één locatie voldoet om dit Container Transferiumconcept privaat te kunnen ontwikkelen, te weten polder Nieuwland te Alblasserdam. Het Container Transferium zal aan een relatief smal gedeelte van de hoofdtransportas (de rivier 'De Noord') worden ontwikkeld die tevens onderdeel uitmaakt van de belangrijkste Europese binnenvaartcorridor Rijn/Maas-Main-Donau. Er dienen derhalve extra investeringen voor het Container Transferium te worden gemaakt welke noodzakelijk zijn vanwege de eisen die de vaarwegbeheerder (Rijkswaterstaat) op het gebied van vlotheid en veiligheid heeft gesteld zodat de betrouwbaarheid van deze corridor kan worden gegarandeerd.

Zouden deze additionele kosten volledig voor rekening komen van de private initiatiefnemers, dan zou dat echter tot gevolg hebben dat de overslagtarieven te hoog zouden worden om te kunnen concurreren met de tarieven van het wegvervoer. Daardoor zou het project geen doorgang meer kunnen vinden.

**Oplissing** Om de private bereidheid voor de ontwikkeling van het Container Transferium te behouden en vanwege het unieke karakter van het Container Transferiumconcept hebben het ministerie van Verkeer en Waterstaat en de provincie Zuid-Holland zich voor dit specifieke project bereid verklaard om (een deel van) de extra investeringen te financieren.

Als ontbindende voorwaarde voor de bijdrage aan dit specifieke project is opgenomen dat deze toekenning pas definitief wordt indien de Europese Commissie, die reeds op de hoogte is gesteld van het project, akkoord is gegaan met deze publieke bijdragen en het te wijzigen bestemmingsplan onherroepelijk is geworden.

#### Planning

Start uitvoering: 2010/2011

Oplevering: 2013

#### Financiën

Taakstellende rijksbijdrage: € 6 mln.

Bijdrage provincie Zuid-Holland: € 2,3 mln.

**Uitvoering** De planning en oplevering van het Container Transferium is een verantwoordelijkheid van de private initiatiefnemers.

## Projecthistorie

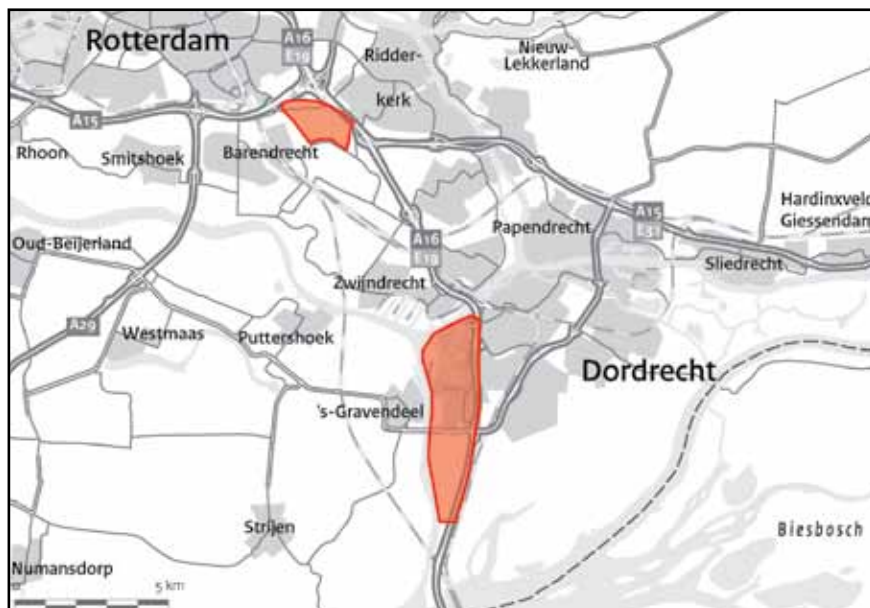
	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen						•
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						

## Toelichting op de wijzigingen

**2011:** het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

# Bedrijventerreinen Nieuw Reijerwaard & De Westelijke Dordtse Oever

<b>Gebied</b>	Zuidvleugel
<b>Onderwerp</b>	Integrale gebiedsopgaven
<b>Ministerie</b>	EZ
<b>Fase</b>	Realisatie



**Opgave** Voor het versterken van de Mainport Rotterdam is de ontwikkeling van bedrijventerreinen voor havengerelateerde activiteiten noodzakelijk.

**Oplossing** Voor het op korte termijn beschikbaar krijgen van bedrijventerreinen in de nabijheid van de Rotterdamse haven (in plaats van de locatie Hoeksche Waard), heeft het kabinet in samenwerking met de regio, businesscases laten maken voor de locaties Nieuw Reijerwaard (Ridderkerk) en Westelijke Dordtse Oever (Dordrecht). Het project Nieuw Reijerwaard (gemeente Ridderkerk) en de Westelijke Dordtse Oever (gemeente Dordrecht) betreft de situering en aanleg van twee nieuwe bovenregionale en havengerelateerde bedrijventerreinen van in totaal 120 ha.

### Planning

Start realisatie: uiterlijk 2014  
Oplevering: uiterlijk 2020

**Financiën** Taakstellende rijksbijdrage: € 25 mln uit het Nota Ruimtebudget, waarvan € 14 mln voor de Westelijke Dordtse Oever en € 11 mln voor Nieuw Reijerwaard. Daarnaast is er voor de Westelijke Dordtse Oever een bijdrage toegekend van € 3 mln ten behoeve van de infrastructuur.

### Politiek/bestuurlijk

Moties: motie van Bochove (TK 29435, nr 182), motie Duyvendak (TK 30800, nr 40)

om geen ontwikkeling van het bedrijventerrein toe te laten zolang nut en noodzaak niet zijn aangetoond; motie Van Heugten c.s. (TK 29435, nr 212) over snelle besluitvorming, eind 2008, over Nota Ruimtebudget met betrekking tot project alternatieven Hoeksche Waard.

Bestuurlijke afspraken: op 20 april 2009 is de bestuurlijke overeenkomst De Westelijke Dordtse Oever getekend door de minister van EZ, mede namens de minister van VenW en de minister van VROM en door de bestuurlijke vertegenwoordigers van de gemeente Dordrecht, het Havenbedrijf Rotterdam en de provincie Zuid-Holland. Op 12 november 2009 is de bestuurlijke overeenkomst Nieuw Reijerwaard getekend door de minister van EZ, mede namens de minister van VenW en de minister van VROM en door de bestuurlijke vertegenwoordigers van de gemeenten Rotterdam, Ridderkerk en Barendrecht en de provincie Zuid-Holland.

**Uitvoering** Het rijk stimuleert de realisatie van bovenregionale bedrijventerreinen met het oog op de gewenste versterking van de Mainport. De provincie is verantwoordelijk voor het beschikbaar stellen van provinciale middelen en planologische inpassing. De gemeente is verantwoordelijk voor het beschikbaar stellen van gemeentelijke middelen en de bestemmingsplanprocedure en de realisatie van de bedrijventerreinen.

### Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen			•	•		
MIRT fase					•	
Opgave						
Oplossing						
Planning				•		
Financiën					•	
Pol./Best.					•	

### Toelichting op de wijzigingen

**2008:** het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

**2009:** de keuze voor het wijzigen van het project Hoeksche Waard naar twee alternatieve locaties, heeft ertoe geleid dat de projectnaam is gewijzigd en de start van de realisatie van het project is vertraagd naar uiterlijk 2014.

**2010:** in april 2009 (De Westelijke Dordtse Oever) en november 2009 (Nieuw Reijerwaard) zijn middels twee bestuurlijke overeenkomsten de taakstellende rijksbijdragen vastgesteld, waarmee het project is overgegaan naar de realisatiefase.

# Sterke regio's: Zuidvleugel

<b>Gebied</b>	Zuidvleugel
<b>Onderwerp</b>	Integrale gebiedsopgaven
<b>Ministerie</b>	EZ
<b>Fase</b>	Realisatie



**Opgave** Enkele regio's en sectoren zijn economisch sterk ontwikkeld, maar extra inspanningen zijn nodig om de (internationale) concurrentiekracht van deze sterke regio's te verstevigen. Het rijk, samen met regionale partijen, zet met het programma Pieken in de Delta in op clusters van nationaal belang. Met een gebundelde inzet van instrumenten (Pieken in de Delta, Sterke regio's en Structuurfondsen) worden knelpunten opgelost en gebiedsgerichte kansen benut om zo het Nederlandse vestigingsklimaat te versterken.

**Oplossing** Vanuit Sterke regio's wordt in vier toonaangevende regio's geïnvesteerd in ambitieuze projecten op het gebied van fysieke of kennisinfrastructuur, die het internationale vestigingsklimaat versterken. De vier regio's zijn de Randstad, Brainport Zuidoost-Nederland, het energieknooppunt Groningen en Oost-Nederland (Wageningen-Nijmegen-Twente).

**Financiën** In de coalitieakkoordenvolpde Regionaal Economisch Beleid is tot en met 2011 € 125 mln gereserveerd voor Sterke regio's. Er is inmiddels aan negen projecten een subsidie toegekend (in totaal € 108,75 mln). Hiervan zijn er twee projecten in de Randstad Zuidvleugel:

- Leiden Bio Science Park (€ 10 mln). Met meer dan 50 life science bedrijven is het Bio Science Park het grootste life sciences cluster van Nederland. Met dit project

worden knelpunten in de verkeersafwikkeling van en naar het park opgelost, waardoor uitbreiding van bestaande en vestiging van nieuwe life science bedrijven op het park mogelijk wordt.

- Institute for Global Justice (IGJ) (€ 17,45 mln). Het op te richten IGJ wil een innovatief kennisinstituut van wereldformaat worden op het gebied van (complexe internationale vraagstukken op het snijvlak van) recht, vrede, veiligheid en ontwikkeling. Dat wil het bereiken door bundeling van nationale en internationale kennis en expertise. Het instituut wordt in Den Haag gevestigd en sluit aan bij het concept 'The Hague legal capital'.

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

**Uitvoering** In samenwerking met publieke en private partijen in de regio worden investeringsprojecten opgesteld, opgestart en uitgevoerd. Het ministerie van EZ en de regionale partners zijn hiervoor verantwoordelijk.

## Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen					•	•
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën					•	•
Pol./Best.						

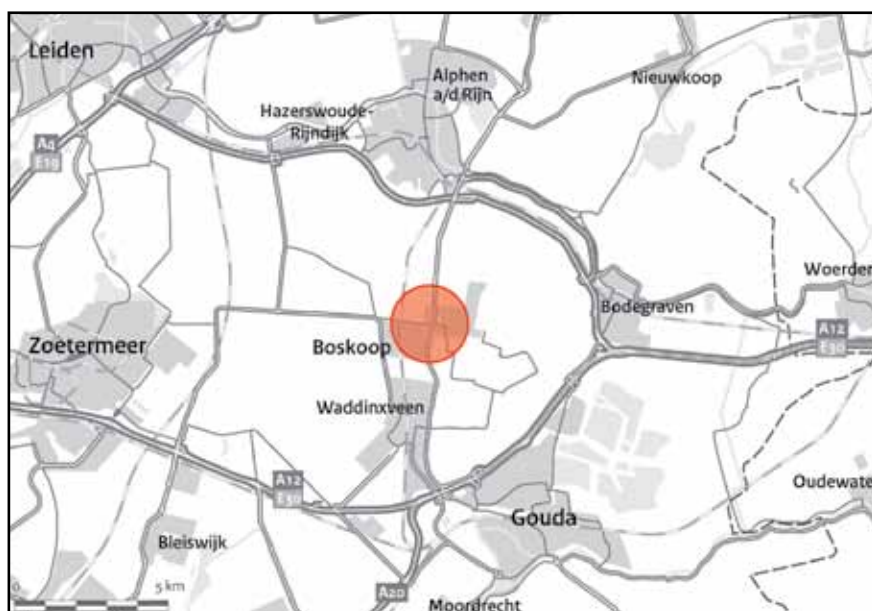
## Toelichting op de wijzigingen

**2010:** het programma is nieuw opgenomen in het MIRT. Er is aan vier projecten een subsidie toegekend (€ 35,6 mln), waarvan één in de Zuidvleugel (Leiden Bioscience Park).

**2011:** vanwege de nieuwe opzet van het MIRT Projectenboek zijn de projecten van het programma Sterke regio's per gebied opgenomen. Er is aan vijf nieuwe projecten een subsidie toegekend (€ 73,15 mln), waarvan één in de Zuidvleugel (Institute for Global Justice).

# Greenport Boskoop

<b>Gebied</b>	Zuidvleugel
<b>Onderwerp</b>	Integrale gebiedsopgaven
<b>Ministerie</b>	LNV
<b>Fase</b>	Realisatie



**Opgave** De Greenport Boskoop is een compleet agribusinesscomplex van internationale schaal, met een relatief groot belang voor de werkgelegenheid.

De ligging in het Groene Hart stelt enerzijds stringente eisen aan infrastructuur, bereikbaarheid en waterbeheer, anderzijds biedt de strategische ligging nabij andere greenports, de mainport Schiphol en achterlandverbindingen grote kansen voor versterking van dit sierteeltcentrum. De veranderende markt, het belang van een meer duurzame productie en de toenemende ruimtedruk noodzaken tot herstructurering van het boomteeltcluster in de regio Boskoop.

De bereikbaarheid van het internationale handels- en productiecentrum is van groot belang. Sluipverkeer en zwaar vrachtverkeer op de smalle wegen belemmeren het huidige functioneren van de boomkwekerijbedrijven. De bewoners ondervinden tevens last van de verkeersproblematiek.

**Oplossing** Om de sterke productie- en handelsstructuur te handhaven is het vasthouden van groeiende handelskwekerijen noodzakelijk. Ruimte en bereikbaarheid zijn daarbij sterk bepalend. Daarom wordt ingezet op herstructurering van het gebied inclusief de aanleg van een ontsluitingsweg. Dit alles leidt tot een betere ontsluiting/bereikbaarheid, tot extra ruimte voor groeiende handelskwekerijen en tot een meer efficiënte bedrijfsvoering van deze bedrijven. Tevens wordt de landschappelijke kwaliteit verbe-

terd. Wanneer het vrachttransport niet meer door de kern Boskoop hoeft, maar er omheen geleid wordt, zal de leefbaarheid en de verkeersveiligheid in de regio sterk verbeteren.

## Planning

Start realisatie: 2008

Oplevering: 2010

**Financiën** Taakstellende rijksbijdrage: € 10 mln (waarvan € 4 mln uit het Nota Ruimtebudget en € 6 mln uit de motie Koopmans voor de ontsluitingsweg in Boskoop Oost).

Deze middelen worden beschikbaar gesteld via de bestuursovereenkomst ILG.

**Politiek/bestuurlijk** Er is een greenportvisie, waar gemeente en sector zich achter geschaard hebben.

Moties: tijdens de begrotingsbehandeling van VenW is de motie Koopmans/Koppejan aangenomen (TK 31 700 XII, nr 22), welke aanvullend € 6 mln beschikbaar stelt voor de ontsluitingsweg in Boskoop Oost.

**Uitvoering** De overheid schept randvoorwaarden voor herstructurering (infrastructuur, faciliteren procesregie). Het bedrijfsleven is verantwoordelijk voor de herstructurering van de bedrijven. LNV is beleidsverantwoordelijk voor de greenports. Voorts ligt de regie voor de totale aanpak van de herstructurering bij de gemeente.

## Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen			•			
MIRT fase				•		
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën				•	•	
Pol./Best.						

## Toelichting op de wijzigingen

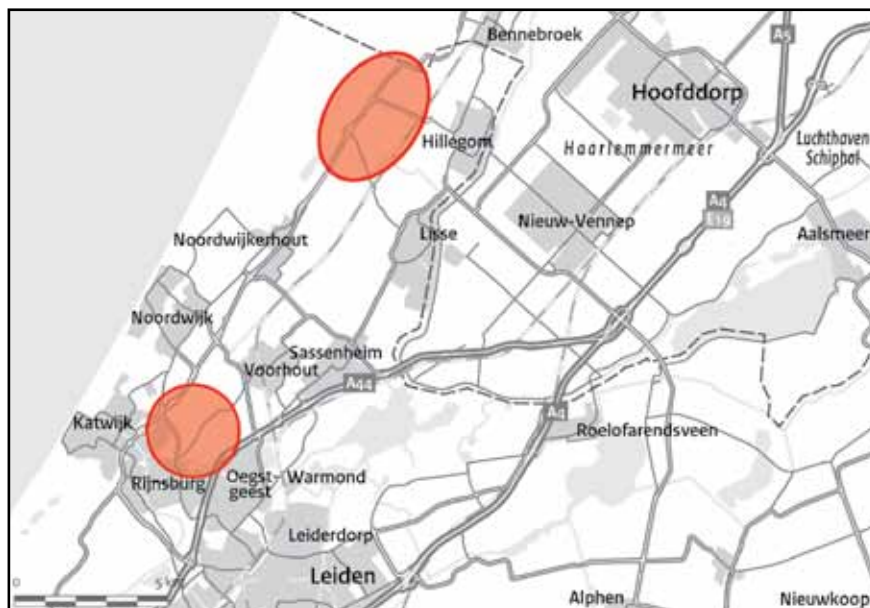
**2008:** het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

**2009:** de taakstellende rijksbijdrage voor het project is vastgesteld. Hiermee is het project van de planstudiefase overgegaan naar de realisatiefase.

**2010:** de taakstellende rijksbijdrage is met € 6 mln verhoogd ten behoeve van de ontsluitingsweg in Boskoop Oost.

# Greenport Duin- en Bollenstreek

<b>Gebied</b>	Zuidvleugel
<b>Onderwerp</b>	Integrale gebiedsopgaven
<b>Ministerie</b>	LNV
<b>Fase</b>	Realisatie



**Opgave** De schaarse ruimte in de Greenport Duin- en Bollenstreek staat onder druk. Er zijn ruimteclaims voor onder meer woningbouw, bedrijventerreinen, natuurontwikkeling en landschapontwikkeling. Tuinbouwbedrijven hebben slechts beperkt ruimte, hetgeen de economische ontwikkelingsmogelijkheden onder druk zet. Door versnippering en verrommeling komt het open landschap in het gedrang. De interne ontsluiting in een aantal deelgebieden laat te wensen over, met name in oost-west richting en naar de A4. Door het toenemende vrachtverkeer ontstaat een grote druk op de woon/leefomgeving.

**Oplossing** Een integrale herstructurering van de duinrand/bollengebieden van Voorburg tot Bennebroek is nodig voor de vele ruimtelijke opgaven in dit gebied. Door herstructurering en uitbreiding van het glasgebied Trappenberg/Kloosterschuur komt er ruimte om verspreide glasbedrijven te bundelen. Door realisatie van het agrobodembedrijventerrein Delfweg kunnen bedrijfsloodsen verplaatst worden. De landschappelijke kwaliteit/toeristische waarde wordt zo sterk verbeterd, de greenport versterkt, de betekenis als woongebied vergroot en de waterhuishouding verbeterd. De integrale herstructurering van de Duin- en Bollenstreek maakt deel uit van de verkenning Integrale Benadering Holland-Rijnland, waarin o.a. de mogelijkheden voor realisatie van de Rijnlandroute verkend worden.

## Planning

Start realisatie versnellingsprojecten:

2008/2010

Oplevering: 2014

Start realisatie integrale herstructurering: de Greenport Ontwikkelingsmaatschappij (GOM) zal medio 2010 haar meerjaren werkprogramma vaststellen.

**Financiën** Taakstellende rijksbijdrage: € 6,8 mln uit het Nota Ruimtebudget; deze middelen worden beschikbaar gesteld via de Bestuursovereenkomst ILG.

**Politiek/bestuurlijk** In juli 2008 is bestuurlijke overeenstemming bereikt over de structuurvisie voor het gebied en over een uitvoeringsagenda van projecten. De Intergemeentelijke Structuurvisie (ISV) is in december 2009 door alle gemeenteraden vastgesteld.

**Uitvoering** Per februari 2010 is de Greenport Ontwikkelingsmaatschappij (GOM) voor de Duin- en Bollenstreek statutair opgericht door de gemeenten. Deze zal projectmatig aan de slag gaan; in de businesscases van de projecten zal ook het bedrijfsleven deelnemen. Beleidsverantwoordelijkheid voor de greenports ligt bij LNV. De 6 gemeenten, samenwerkend in het verband Holland Rijnland voeren de regie over de ontwikkeling. Het bedrijfsleven is verantwoordelijk voor de herstructurering van bedrijven.

## Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen			•			
MIRT fase				•		
Opgave						
Oplossing						
Planning						•
Financiën			•			
Pol./Best.						

## Toelichting op de wijzigingen

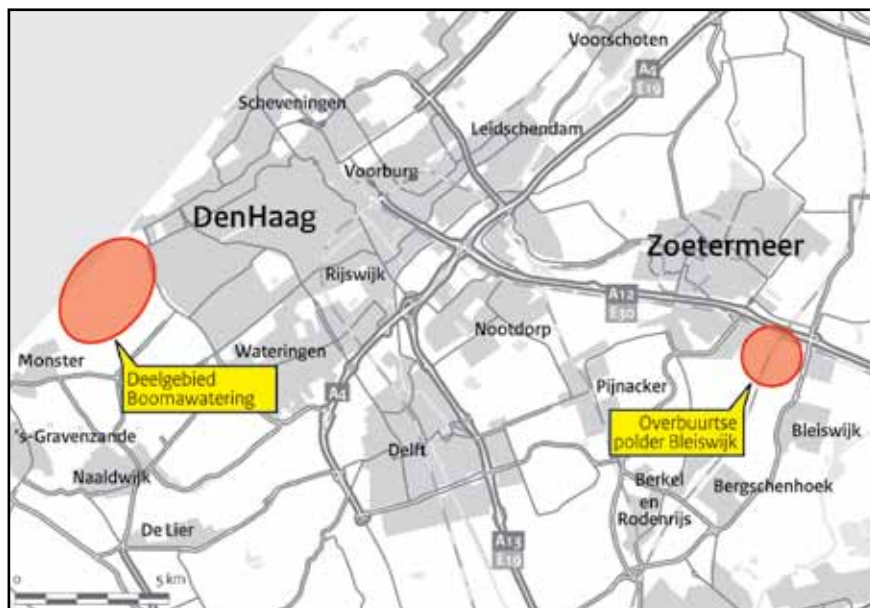
**2008:** het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

**2009:** de taakstellende rijksbijdrage voor het project is vastgesteld. Hiermee is het project van de planstudiefase overgegaan naar de realisatiefase.

**2011:** op 5 juli 2010 is voor de projecten in de Duin- en Bollenstreek een langere realisatietermijn tot december 2014 afgesproken.

# Greenport Zuid-Hollands Glasdistrict (Westland-Oostland)

<b>Gebied</b>	Zuidvleugel
<b>Onderwerp</b>	Integrale gebiedsopgaven
<b>Ministerie</b>	LNV
<b>Fase</b>	Realisatie



**Opgave** De ligging van greenport Zuid-Hollands Glasdistrict nabij grote steden zorgt voor grote ruimtedruk, die verdere ontwikkeling bemoeilijkt. De ruimtelijke structuur voldoet niet aan de eisen van deze tijd: grote vrachtauto's versus ontsluiting via polderwegen, laag gelegen en volgebouwd versus noodzakelijke waterbergingscapaciteit, oude verkaveling met kleine bedrijven (< 1 ha) versus schaalvergroting, monofunctionele ontwikkelingskracht versus multifunctionele maatschappelijke behoefte voor werken, wonen en recreëren. Ook de bereikbaarheid staat onder druk. In relatie hiermee worden verkenningen en planstudies uitgevoerd, waaronder de verkenning Rotterdam Vooruit en de planstudie A4 Delft-Schiedam.

**Oplossing** Voor behoud en versterking van de concurrentiekracht is herstructurering en modernisering noodzakelijk. De herstructurering in Westland en Oostland wordt via integrale gebiedsbenadering opgepakt. De projecten 'Boomawatering', 'Waalblok/4B waterproject' en 'Overbuurtsepolder' zijn geselecteerd vanwege snelle uitvoerbaarheid. Het gaat hierbij om verbetering van de (weg) infrastructuur, (piek-)waterberging, waterkwaliteit, groene/landschappelijke inpassing en herstructurering op bedrijfsniveau.

## Planning

Start realisatie: 2008/2010

Oplevering: 2011/2014

**Financiën** Taakstellende rijksbijdrage: € 25,3 mln (waarvan € 13,3 mln uit het Nota Ruimtebudget en € 12 mln uit de motie Koopmans/Koppejan voor de regionale infrastructuur). Deze middelen worden beschikbaar gesteld via het ILG.

**Politiek/bestuurlijk** Moties: tijdens de begrotingsbehandeling van VenW is de motie Koopmans/Koppejan aangenomen (TK 31 700 XII, nr 22), welke aanvullend € 12 mln beschikbaar stelt voor de verlengde Veilingroute en aanpak infra Trade Park III in de Greenport Westland (€ 6 mln) en voor de ontsluiting van het glastuinbouwgebied Wateringseveldse polder (€ 6 mln).

**Uitvoering** Voor de Overbuurtsepolder is een PPS-ontwikkelingsmaatschappij operationeel. In het project Waalblok/4B waterproject werkt de gemeente Westland nauw samen met de gevestigde tuinbouwondernemers, wat uiteindelijk zal leiden tot een gietwaterbedrijf. Beleidsverantwoordelijkheid voor de greenports ligt bij LNV. Voor de uitvoering ligt de verantwoordelijkheid bij provincie, gemeenten en andere betrokkenen.

## Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen			•			
MIRT fase				•		
Opgave						
Oplossing						
Planning					•	
Financiën			•	•		
Pol./Best.						

## Toelichting op de wijzigingen

**2008:** het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

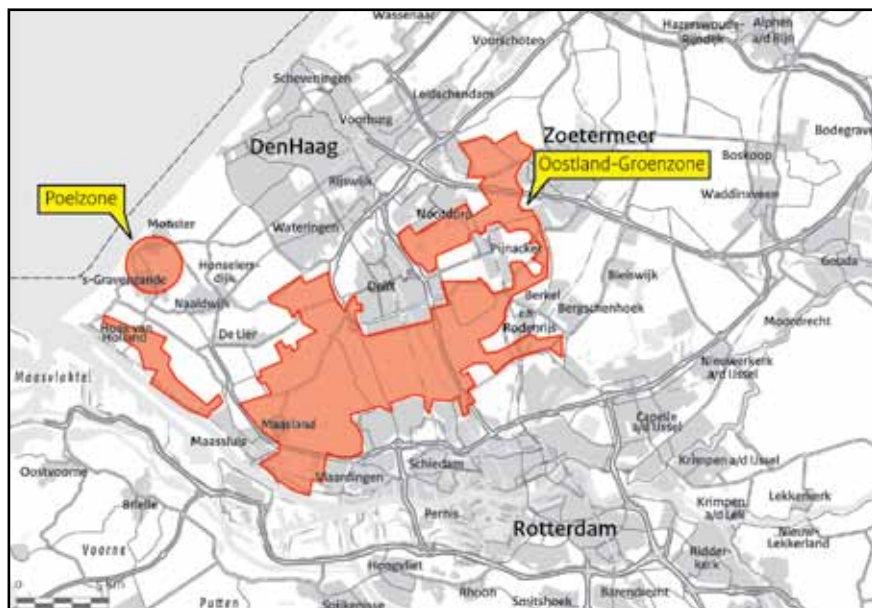
**2009:** de taakstellende rijksbijdrage voor het project is vastgesteld. Hiermee is het project van de planstudiefase overgegaan naar de realisatiefase.

**2010:** de taakstellende rijksbijdrage is met € 12 mln verhoogd ten behoeve van de regionale infrastructuur binnen deze greenport.

**2011:** op 5 juli 2010 is voor het project Boomawatering een langere realisatietermijn tot december 2014 afgesproken.

# Mooi en Vitaal Delfland

<b>Gebied</b>	Zuidvleugel
<b>Onderwerp</b>	Integrale gebiedsopgaven
<b>Ministerie</b>	LNV
<b>Fase</b>	Realisatie



**Opgave** In de Zuidvleugel van de Randstad is een tekort aan robuuste groenstructuren. Tussen Rotterdam en Den Haag is Midden Delfland een belangrijk groen kerngebied, maar de groene verbindingen naar de kust en naar het Groene Hart ontbreken nog. In de verouderde glastuinbouwgebieden in Westland en Oostland zijn bedrijven individueel met herstructurering bezig. Gebiedsregie is nodig om in dit proces tot een optimale gebiedsinrichting te komen, zijnde efficiënt ruimtegebruik waar ook andere functies ingepast worden en een inrichting met collectieve infrastructuur ten behoeve van de duurzaamheid van de sector glastuinbouw.

**Oplossing** Integrale gebiedsontwikkeling in twee deelprojecten, Poelzone (Westland) en Oostland-Groenzone. In deze gebieden worden met overheidsregie de gewenste groene-blauwe verbindingen gerealiseerd; door optimalere gebiedsinrichting wordt de benodigde ruimte vrijgemaakt terwijl ook de tuinbouw optimaler en duurzamer kan produceren en het gebied beter ontsloten wordt.

## Planning

Start realisatie: 2010  
Oplevering: 2014-2015

**Financiën** Taakstellende rijksbijdrage: € 34,9 mln uit het Nota Ruimtebudget (waarvan € 18,0 mln voor het deelgebied Westland-

Poelzone en € 16,9 mln voor het deelgebied Oostland-Groenzone).

**Politiek/bestuurlijk** Het project Mooi en Vitaal Delfland is een van de projecten de minister van VROM als Nota Ruimte verkenningproject heeft genoemd in haar brief daarover aan de Tweede Kamer (TK 29435, nr 192). Mooi en Vitaal Delfland is eveneens onderdeel van twee Randstad Urgent projecten, te weten Mooi en Vitaal Delfland en Transitie Greenports; de gebiedsopgaven van deze Randstad Urgent projecten overlappen elkaar en hebben elkaar nodig om tot een succesvol gebiedsproject te komen. In de ingestelde Hof van Delfland Raad (RU Mooi en Vitaal Delfland) heeft de minister van LNV namens het rijk met de andere overheden de groene verbindingen/uitlopers van het Midden Delfland gebied als essentieel voor het kunnen functioneren van het groengebied in dit deel van de Randstad benoemd.

**Uitvoering** Het tuinbouwbedrijfsleven alsook PPS-organisaties als het Nieuwe Westland participeren in het project. Woningbouw alsook Ruimte-voor-ruimte maken onderdeel uit van het project; de markt heeft daar dus invloed op het tempo en de hoogte van een deel van het beschikbaar komen financiële middelen. Voor Poelzone: gemeente Westland. Voor Oostland-Groenzone: de gemeenten Lansingerland en Pijnacker-Nootdorp en de provincie Zuid-Holland (Groenzone).

## Projecthistorie

'06 '07 '08 '09 '10 '11

Algemeen

MIRT fase

Opgave

Oplossing

Planning

Financiën

Pol./Best.

## Toelichting op de wijzigingen

**2010:** het project is in maart 2009 overgegaan van de verkenningfase naar de planstudiefase.

**2011:** in oktober 2009 is de taakstellende rijksbijdrage voor dit project vastgesteld, waarmee het project is overgegaan naar de realisatiefase.





# Zuidwestelijke Delta | 5

Visie

(Prioritaire) gebiedsopgaven

MIRT Onderzoeken

Kaart

Project- en programmabladen

## Visie

### Algemene ontwikkelrichting

Redenerend vanuit de duurzaamheidsdriehoek (people, planet, profit) is duidelijk wat de kapitalen van Zeeland zijn: grote ecologische waarden, economische potenties door enerzijds diep vaarwater, anderzijds toeristische aantrekkingskracht door stranden, cultuur en cultuurhistorie. Tenslotte biedt Zeeland een prettig woon- en leefmilieu voor de mensen die er wonen, werken en recreëren. Tegelijkertijd staan deze kapitalen onder druk. Voor de gehele Zuidwestelijke Delta ligt er een grote klimaatopgave: het garanderen van de veiligheid – ook voor de Randstad! – in relatie tot de zeespiegelstijging. De natte natuurwaarden staan onder druk door een gebrek aan estuariene (getijden)dynamiek.

Binnen Zeeland staan de landschappelijke waarden onder druk door de dreiging van doorgaand noord-zuid georiënteerd (vracht)verkeer over de weg. De effecten daarvan zijn breder dan alleen de directe omgeving van de infrastructuur: de belevingswaarde – ook voor toeristen – van Zeeland wordt daarmee aangetast. De havens liggen strategisch en aan diep vaarwater, maar de spoorverbinding naar het zuiden is niet optimaal en in de sluiscomplexen voor de binnenvaart tekenen zich problemen af. Tenslotte zullen de gevolgen van bevolkingskrimp en de veranderende bevolkingssamenstelling duidelijk gaan worden voor Zeeland, met vraagstukken rond het draagvlak voor voorzieningen, ontwikkelingen op de arbeidsmarkt en op de woningmarkt. Rijk en provincie kiezen daarom voor een Zeeuwse aanpak aan de hand van vijf thema's: een duurzame en veilige Delta, havens en bedrijvigheid, verstedelijking en demografie, recreatie, toerisme en cultuur en natuur en landschap. In de

gebiedsagenda worden deze thema's en opgaven doorvertaald naar meer concrete projecten. Zeer veel onderdelen daarvan zijn al in gang gezet in goede samenwerking tussen rijk en provincie. Ook bij de verdere uitwerking en doorvertaling van de opgaven zal vanuit de principes van het duurzaamheidsdenken gewerkt worden: voorkomen dat ontwikkelingen in het ene kapitaal ten koste gaan van de andere kapitalen en zoeken naar synergie.

## (Prioritaire) gebiedsopgaven

In Zeeland spelen de belangrijkste gebiedsopgaven in een drietal 'integrale' deelgebieden, te weten Deltawateren, Kustzone en Westerscheldehavens / Stedennetwerk Zeeland.

### Deltawateren

De belangrijkste opgave in dit gebied is het garanderen van een veilige, veerkrachtige en vitale Delta. Het gaat hier immers om de veiligheid van een groot deel van Nederland, inclusief het zuidelijke deel van de Randstad. Concreet vertaalt dit zich in een voldoende bescherming tegen overstromingen ook in relatie tot klimaatverandering (veilig), een gezond watermilieu en ruimte voor herstel van de estuariene dynamiek (veerkrachtig) en aan de wateropgave gekoppelde gebiedsontwikkeling (vitaal). Bij de Ooster- en Westerschelde spelen spanningen tussen recreatie en toerisme, natuurwaarden, estuariene dynamiek en veiligheid, terwijl de wateren ook als transportroute worden gebruikt door de zee- en binnenvaart. De Deltawateren kennen ook opgaven op het gebied van natuur en landschap, zoals herstel van de bestaande natuur



(Natura 2000), ontwikkelen van nieuwe natuur en behoud en ontwikkeling van het Nationale Park Oosterschelde. Voor de Westerschelde geldt een natuurherstelopgave. Bij dit alles moet er ook ruimte zijn voor recreatievaart en binnenvaart; bij de sluiscomplexen van Volkerak, Krammer en Kreekrak vallen opgaven vanuit de wateropgave samen met dreigende belemmeringen voor de binnenvaart vanwege capaciteit.

### Kustzone

De opgaven voor de Kustzone zijn kwaliteitsverbetering van de kustrecreatie, het verbreden van het toeristisch perspectief en het versterken van cultuurhistorische elementen. Het strand en de duinen zijn in de eerste plaats een natuurlijke verdediging tegen overstromingen. Om het veiligheidsniveau op orde te houden is er voor gekozen om de zandige kust te laten meegroeien met de zee door middel van zandsuppleties. De aaneenschakeling van duinen en dijken vormt in combinatie met het strand en de zee een reliëfrijk landschap met een weids karakter. Waterkeringen zijn niet alleen belangrijk als kustverdediging, maar hebben ook grote ecologische en recreatieve waarde. Cultuurhistorische elementen, zoals paalhoofden, nollen en havens geven de waterkering een specifiek karakter. Kustplaatsen hebben ieder een eigen karakter. Recreatie en toerisme in de kustzone vormen een belangrijke pijler onder de Zeeuwse economie. De provincie Zeeland streeft naar groei van deze sector. Bereikbaarheid is daarvoor een belangrijke voorwaarde. Bij de ruimtelijke ontwikkeling in de kustzone moet nu al rekening worden gehouden met klimaatveranderingen die naar verwachting op een termijn van 200 jaar kunnen optreden; de zeekering moet op sterkte worden gehouden. Een integrale

benadering levert kansen voor synergie tussen kustversterking, toeristische kwaliteit, economische kwaliteit en natuurversterking, die verloren kunnen gaan bij een sectorale benadering. Gebieden waar deze opgaven samenlopen zijn bijvoorbeeld de kust van Walcheren en Zeeuws-Vlaanderen.

### Westerscheldehavens en Stedennetwerk Zeeland














De aan de Westerschelde gesitueerde havens van Terneuzen en Vlissingen zijn in de Nota Ruimte benoemd als economisch kerngebied. Een optimale toegang, zowel vanuit zee als land is en blijft van groot belang. Naast optimale achterlandverbindingen zijn een duurzaam bedrijventerreinbeleid en stimulering van de binnenvaart de opgaven voor de Westerscheldehavens. In datzelfde gebied liggen de stedelijke regio's van Zeeland (Goes, Middelburg, Terneuzen, Vlissingen) waar aantrekkelijk en duurzaam wonen voor alle Zeeuwen wordt nagestreefd. Zeeland wil concentratie van verstedelijking in het Stedennetwerk Zeeland, dat fungeert als sociaal economische motor voor de gehele provincie. Hier zal dan ook het accent van de verstedelijkingsopgave en de daaraan gekoppelde voorzieningen en werkgelegenheid worden gelegd. Bij deze verstedelijkingsopgave is nadrukkelijk een relatie gelegd met de demografische ontwikkelingen; zowel ten aanzien van woningen als bedrijven wordt de SER-ladder uitgeschoven. Herstructurering krijgt de nodige aandacht terwijl nieuwe uitleglocaties geen automatisme meer zijn. De grootste opgave ligt in het stadsgewest Middelburg-Vlissingen, waar spanningen ontstaan tussen de ontwikkeling van woningbouw en bedrijventerreinen tegenover het landschap. Tenslotte zal Zeeland moeten anticiperen op demografische veranderingen (krimp) in Zeeuws Vlaanderen.













## MIRT Onderzoeken

Naam	Aanleiding en doel	Planning	Betrokkenen
Deltaprogramma Zuidwestelijke Delta	In verband met verwachting van hogere zeespiegel en toenemende extremen (hoog en laag) in rivierafvoeren ontwikkelen van een langetermijnstrategie voor de Zuidwestelijke Delta om een veilig, veerkrachtig en vitaal gebied te blijven ontwikkelen.	Voorstel gereed in 2014, besluitvorming in 2 <sup>e</sup> Nationaal Waterplan	VenW, VROM, LNV, provincies, gemeenten, waterschappen, maatschappelijke organisaties, deltacommissaris
Integrale gebiedsontwikkeling zuidwestkust Walcheren	Anticiperen op gevolgen klimaatverandering voor de veiligheid en de kansen voor de ruimtelijke kwaliteit in het gebied. Inzicht krijgen in integrale combinaties voor ruimtelijke ontwikkelingen en toekomstige kustversterking in het gebied tussen Westkapelle en Vlissingen.	Plan van aanpak in bestuurlijk overleg MIRT najaar 2010.  Tussenresultaat najaar 2011, onderzoek gereed najaar 2012	Provincie Zeeland (trekker)  VROM, VenW, gemeenten Veere en Vlissingen












## Stedennetwerk Zeeland

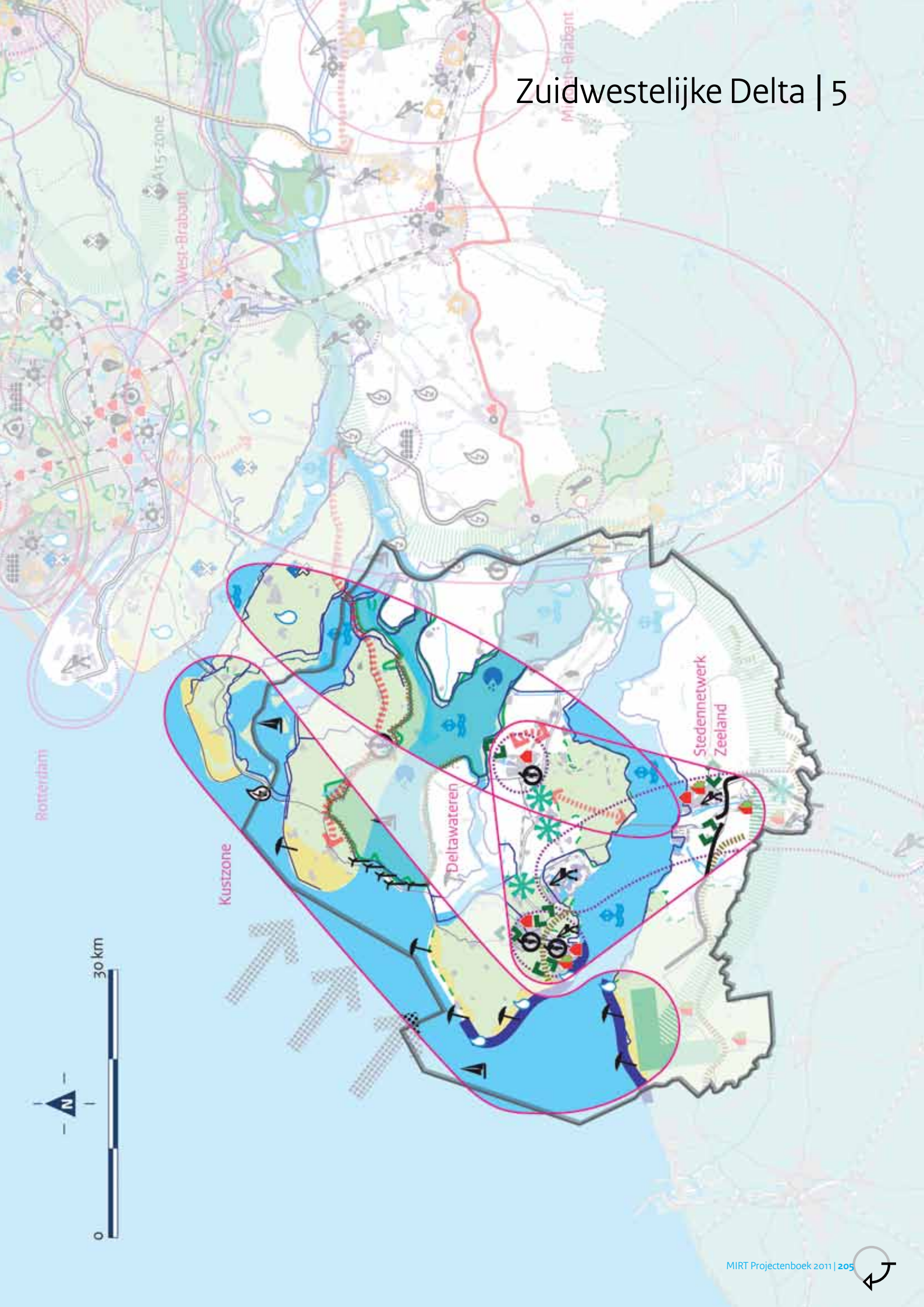
- Economie**
-  **Economisch cluster**
-  **Havenontwikkeling en overslag** > Buitenhaven Vlissingen, Sloegebied, Kanaalzone
-  **Herstructurering en transformatie bedrijvigheid** > Middelburg, Vlissingen, Goes
- Woningbouw tot 2020**
-  **Intensivering / Transformatie** > Goese Schans, Terneuzen Axelseedam, Middelburg
-  **Extensivering** > Sluiskil, Terneuzen, Vlissingen
- Bereikbaarheid**
-  **Planstudie: Hoofd- en onderliggend wegennet** > N61 Hoek-Schoondijke, N62 Kanaalkruising Sluiskil
-  **Agenderend: Hoofd- en onderliggend wegennet** > A58 aansluiting Goes-Zuid
- Natuur & Landschap**
-  **Nationale landschappen** > Zuidwest-Zeeland
-  **Snelwegpanorama's** > A58 Arnhemuiden, A58 Poelgebied, N62 Sloeweg, N62 Westdorpe
-  **Versterken cultuurhistorische elementen** > o.a. Staats Spaanse Linies, Landfront Vlissingen
-  **Groenverbindingen** > Verbetering stad-land verbinding
- Duurzaamheid & Klimaat**
-  **Waterrelateerde gebiedsontwikkeling** > Zuidwest-Walcheren
-  **Waterveiligheid** > Zwakke schakels Zuidwest-Walcheren en West-Zeeuwsch-Vlaanderen
-  **Waterveiligheid** > Waarborgen primaire veiligheid
-  **Peilbeheer en waterkwaliteit** > Estuariene Dynamiek

## Kustzone

- Economie**
-  **Recreatie en toerisme** > Versterken duik- en watersportsector
-  **Recreatie en toerisme** > Versterken kustzone
- Natuur & Landschap**
-  **Nationale landschappen** > Zuidwest-Zeeland
-  **Groenblauwe assen** > Natte as Biesbosch-Zwin
- Duurzaamheid & Klimaat**
-  **Duurzame energie** > Windenergie
-  **Energiemaatregelen** > Zoekgebieden duurzame energieproductie
-  **Waterrelateerde gebiedsontwikkeling** > Waterdunen, Zuidwest-Walcheren
-  **Waterveiligheid** > Zwakke schakels Zuidwest-Walcheren en West-Zeeuwsch-Vlaanderen
-  **Waterveiligheid** > Waarborgen primaire veiligheid
-  **Zeewaartse waterveiligheid** > Innovatief kustbeheer De Banjaard

## Deltawateren

- Economie**
-  **Recreatie en toerisme** > Versterken duik- en watersportsector
-  **Bereikbaarheid**
-  **Agenderend: Hoofd- en onderliggend wegennet** > N57-A59 Burgh-Haamstede - Willemstad
- Natuur & Landschap**
-  **Nationale landschappen** > Zuidwest-Zeeland
-  **Nationale Parken** > Oosterschelde
-  **Versterken cultuurhistorische elementen** > o.a. Oosterschelddedijken
-  **Groenblauwe assen** > Natte as Biesbosch-Zwin
- Duurzaamheid & Klimaat**
-  **Waterveiligheid** > Waarborgen primaire veiligheid
-  **Waterveiligheid** > (Plek)afvoer groter rivieren
-  **Peilbeheer en waterkwaliteit** > Estuariene Dynamiek
-  **Duurzame energie** > Windenergie
-  **Zandhonger** > Oosterschelde
-  **Planstudie: Hoofdwatersystemen** > Volkerak-Zoommeer



# Waterdunen

<b>Gebied</b>	Zuidwestelijke Delta
<b>Onderwerp</b>	Integrale gebiedsopgaven
<b>Ministerie</b>	VROM
<b>Fase</b>	Realisatie



**Opgave** West Zeeuws-Vlaanderen wordt geconfronteerd met sociaal-economische problemen. De leefbaarheid van het gebied neemt af door onder andere bevolkingskrimp en vergrijzing, het wegvallen van de autoveerdienst en afnemende werkgelegenheid in landbouw, visserij en het bankwezen. Vanwege onvoldoende veiligheid zal de kust ter plaatse van het plangebied landwaarts worden versterkt (Prioritaire Zwakke Schakel), waardoor onder andere de bestaande camping moet worden verplaatst. De ruimtelijke kwaliteit van het gebied is onvoldoende.

**Oplossing** Er is een gebiedsplan opgesteld, waarmee weer perspectief aan het gebied moet worden gegeven. Kansen worden vooral gezien in vernieuwing en versterking van de dag- en verblijfsrecreatie, in combinatie met het versterken van de ruimtelijke kwaliteit van dit in een Nationaal Landschap gelegen gebied. De kustversterking wordt aangeprepen om het gebied een kwaliteitsimpuls te geven door de landwaartse duinversterking te combineren met de ontwikkeling van enkele honderden hectares unieke zoutwaternatuur/Wetland via een gereguleerd getij. Hierdoor wordt een hoogwaardig ecologisch milieu gecreëerd, waarbinnen een uniek recreatie-concept met (buitenlandse) toeristische aantrekkingskracht wordt gerealiseerd. Voor het 350 ha grote gebied is inmiddels een inrichtingsplan vastgesteld. Daarvan is 50 ha voor de kustversterking, circa 250 ha voor

zoutwaternatuur/Wetland en 50 ha voor het recreatiecomplex. Dit recreatiecomplex bevat 400 recreatiewoningen, een camping met 300 staanplaatsen en een hotel met circa 80 kamers. Het rijk is onder andere met het College van Rijksadviseurs betrokken geweest bij dit inrichtingsplan.

## Planning

Start realisatie: 2012

Oplevering: 2014

**Financiën** Taakstellende rijksbijdrage: € 18 mln uit het Nota Ruimtebudget. De projectkosten bedragen inclusief de kosten voor kustversterking ongeveer € 200 mln, waarvan ongeveer € 100 mln voor het door een private partij te realiseren recreatiecomplex.

**Politiek/bestuurlijk** Project is bij de Nota Ruimte als één van de voorbeeldprojecten voor ontwikkelingsplanologie aangewezen. In 2007 is het project als één van de Nota Ruimtebudget projecten geselecteerd. De realisatie van het project vindt plaats door middel van een provinciaal inpassingsplan. Het ontwerp hiervan is ter inzage gelegd. Vaststelling van het plan is voorzien in oktober 2010.

**Uitvoering** Het project wordt in een publiek-private samenwerking (PPS) van regionale overheidspartijen, een recreatieondernemer en een landschapsstichting uitgevoerd.

## Projecthistorie

'06 '07 '08 '09 '10 '11

Algemeen

MIRT fase

Opgave

Oplossing

Planning

Financiën

Pol./Best.

## Toelichting op de wijzigingen

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

**2010:** in februari 2009 is de taakstellende rijksbijdrage voor dit project vastgesteld, waarmee het project is overgegaan naar de realisatiefase.

# Zandhonger Oosterschelde

<b>Gebied</b>	Zuidwestelijke Delta
<b>Onderwerp</b>	Waterkeren
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Verkenning



**Opgave** Zoals destijds voorzien stroomt er sinds de aanleg van de Oosterscheldewerken minder water in en uit de Oosterschelde. Omdat de getijdengeulen te groot zijn voor de kleinere hoeveelheid water stroomt het langzamer dan voorheen en heeft onvoldoende kracht om sediment te verplaatsen van de geulen naar het intergetijdengebied. De afbrekende krachten werken nog wel, maar de opbouwende krachten niet. Dit proces staat bekend als ‘zandhonger’ en heeft een negatieve invloed op de waterveiligheid, op gebruiksfuncties en op de natuurwaarden van dit als Natura 2000 aangewezen gebied. De erosie van de platen, slikken en schorren heeft effect op de golfaanval op de dijken en daarmee op de levensduur ervan.

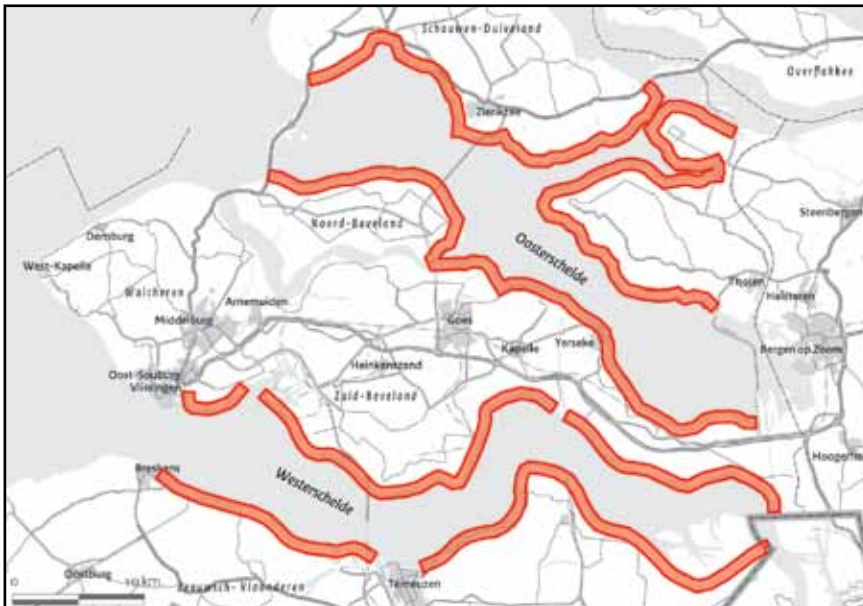
Momenteel erodeert zo’n 50 hectare intergetijdengebied per jaar. De verwachting is dat dit verdubbelt tot 100 hectare per jaar, met als gevolg dat rond 2050 nog maar de helft is overgebleven van de huidige 10.000 hectare intergetijdengebied en in 2100 nog maar 1500 hectare. Deze erosie heeft negatieve gevolgen voor de getijdennatuur, terwijl de stormvloedkering in de Oosterschelde juist was bedoeld ter behoud van deze natuur.

**Planning** VenW en LNV zijn in 2007 gestart met een verkenning om inzicht te krijgen in de effecten van handhaving huidig beleid (= niets doen) en welke beheersmaatregelen mogelijk zijn. Onderdeel van de verkenning is het doen van proeven (o.a. een proefsuppletie) om te testen of de maatregelen effectief zijn. In 2009 is een onderzoek gestart naar bandbreedte van de ingrijpmogelijkheden door een aantal toekomstbeelden te ontwikkelen met verschillende ambities, variërend van ‘maximaal ingrijpen’ (zandhonger stillen) tot ‘niets doen’. Van deze toekomstbeelden worden de vereiste investeringen en baten (in termen van veiligheid en natuurbehoud) berekend. De verwachting is dat de verkenningfase in 2013 zal zijn afgerond.

**Betrokkenen** VenW voert de verkenning samen met LNV uit, met betrokkenheid van onder meer de stuurgroep Zuidwestelijke Delta en het Nationaal Park Oosterschelde.

# Herstel steenbekledingen Oosterschelde en Westerschelde

**Gebied** Zuidwestelijke Delta  
**Onderwerp** Waterkeren  
**Ministerie** VenW  
**Fase** Realisatie



**Opgave** In 1996 werd, op grond van nieuwe inzichten, geconstateerd dat een groot deel van de dijkbekledingen van gezette steen niet voldoet aan de in de Wet op de waterkering gestelde veiligheidsnormen. Dit bleek na uitvoering van een globale landelijke inventarisatie van dijkbekledingen van gezette steen.

**Oplossing** Naar aanleiding van het besluit van de Minister om zo snel mogelijk te starten is het projectbureau Zeeweringen opgericht, dat sinds 1997 werkt aan verbetering van de meest onveilige vakken in Zeeland. Er is begonnen in de Westerschelde, waarbij gaande het project meer inzicht is verkregen in de problematiek. Een nadere inventarisatie heeft plaatsgevonden aan de hand van de uitkomst van de (vijfjaarlijkse) toetsing op grond van de Wet op de waterkering in 2001. Hierover is in februari 2003 aan de Tweede Kamer gerapporteerd. Op basis van deze rapportage is een inventarisatie van de uit te voeren werken in de Oosterschelde gemaakt. Hieruit is gebleken dat circa 173 km steenbekleding in de Oosterschelde verbeterd moet worden. Totaal wordt ca. 315 km hersteld langs de Ooster- en Westerschelde.

**Planning** Oplevering: 2015

**Financiën** Taakstellend budget: € 92,3 mln (incl. BLD-bijdrage € 4,3 mln). Dit budget is opgenomen onder 'Dijkversterking en Herstel steenbekleding'.

**Politiek/bestuurlijk** Convenanten: de volgorde van de verbeteringswerken is vastgesteld volgens IBOS (Integrale Beoordeling Oosterschelde). Dit is gerelateerd aan de evenredige verdeling van de natuurbelasting. Dit is gebeurd in overleg met betrokken waterschappen en provincies. Hierbij spelen ook andere criteria een rol, dan de in dit project spelende technische criteria. Gedacht kan worden aan financiële, organisatorische en bestuurlijke aspecten. Ook het feit dat de Oosterschelde aangewezen is als 'Nationaal Park' zal invloed hebben op de uitvoering van deze werken.

## Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen		•				
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën	•	•				•
Pol./Best.						

## Toelichting op de wijzigingen

**2006:** de projectkosten Oosterschelde en Westerschelde zijn aangepast vanwege aanbestedingsresultaten (respectievelijk € -2 mln en € -3 mln).

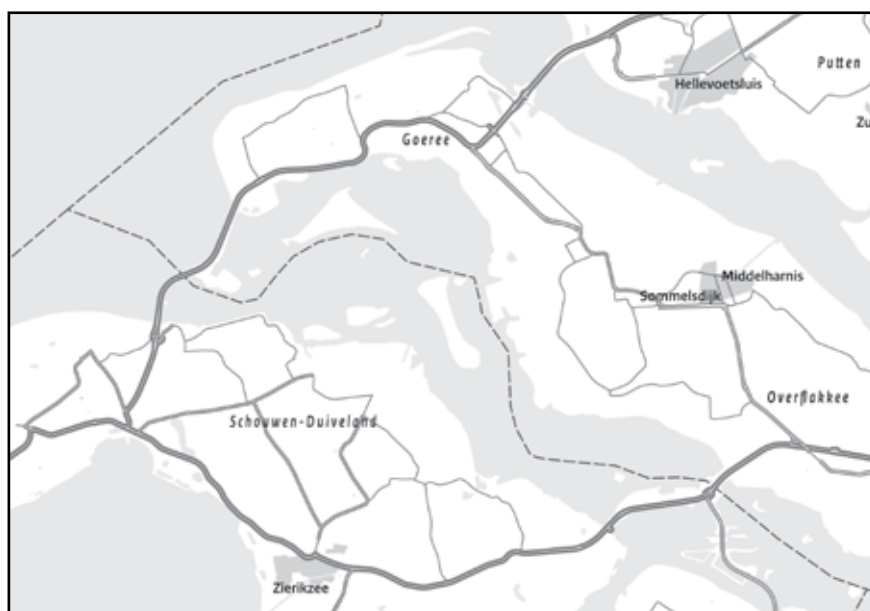
**2007:** de projecten 'Herstel steenbekledingen Oosterschelde' en 'Herstel steenbekledingen Westerschelde' bevinden zich allebei in de realisatiefase. Deze zijn derhalve samengevoegd. De projectkosten zijn aangepast vanwege aanbestedingsresultaten (€ -2 mln).

**2011:** projectraming is neerwaarts bijgesteld op basis van gerealiseerde en verwachte aanbestedingsresultaten (€ -73 mln).



# Verkenning Grevelingen

<b>Gebied</b>	Zuidwestelijke Delta
<b>Onderwerp</b>	Waterbeheren
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Verkenning



**Opgave** De ecologische toestand van het Grevelingenmeer is de laatste decennia verder achteruit gegaan. Zo is er onder andere sprake van zuurstofloosheid, afname van vogels, verdwenen zeegras, overmatige algenbloei, afstervende zeesla (stankoverlast), afname van mossels en oesters en verruiging van de oevers.

In de eerste fase van de verkenning is conform de SNIP systematiek onderzocht op welke wijze de waterkwaliteit van de Grevelingen zou kunnen worden verbeterd en welke mogelijkheden dat zou bieden voor waterberging, duurzame energie en de realisatie van een schutsluis. Op basis van de conclusies van deze eerste fase is besloten om de verkenning voort te zetten conform de MIRT systematiek.

Oplossingen die worden betrokken bij de verkenning zijn onder andere het vergroten van de uitwisseling met de Noordzee door middel van een nieuw doorlaatmiddel in de Brouwersdam. Dit nieuwe doorlaatmiddel, met herstel van beperkt getij, biedt daarbij kansen voor klimaatveiligheid, waterkwaliteit, duurzame energie, innovatie, regionaal-economische (toeristische) gebiedsontwikkeling en getijdennatuur. Er is een mogelijkheid om de doorlaat te combineren met een getijdencentrale, waardoor op een innovatieve wijze duurzame energie opgewekt kan worden. Ook wordt onderzocht of deze centrale omgekeerd als pomp gebruikt kan worden, indien het uit oogpunt van veiligheid

(Rijnmond-Drechtsteden) nodig is om rivierwater tijdelijk te bergen op het Volkerak-Zoommeer en de Grevelingen.

**Planning** Startbeslissing MIRT Verkenning Grevelingen: 11 november 2009.  
Voorkeursbesluit: 2011.

**Betrokkenen** Op grond van de conclusie van de eerste fase van de verkenning hebben rijksoverheid, provincies, gemeenten, het Schap de Grevelingen, marktpartijen en maatschappelijke organisaties zich verenigd in de Alliantie Grevelingen. Deze Alliantie heeft zich tot doel gesteld om via deze verkenning de kansen voor kwaliteitsverbetering in, op en rond de Grevelingen nader te onderzoeken.

# Volkerak Zoommeer

<b>Gebied</b>	Zuidwestelijke Delta
<b>Onderwerp</b>	Waterbeheren
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Planstudie



**Opgave** Vanaf begin jaren '90 wordt in toenemende mate in de zomer blauwalgenbloei aangetroffen in het Volkerak Zoommeer (VZM). De oorzaak is een combinatie van hoge nutriëntenconcentraties en de lange verblijftijd daarvan in het water. Dit leidt tot veel overlast voor verschillende gebruiksfuncties. Vanuit de scheepvaartfunctie zijn de Volkeraksluizen een potentieel capaciteitsknelpunt (zie desbetreffende projectblad). Daarnaast loopt in het kader van Ruimte voor de Rivier een planstudie naar de verruiming van de waterberging in het VZM. Deze problemen worden zoveel mogelijk in samenhang bezien.

**Oplossing** In de periode 2005-2009 hebben het ministerie van VenW, de provincies Zeeland, Noord-Brabant en Zuid-Holland en drie waterschappen een planstudie/MER laten uitvoeren naar de verbetering van de waterkwaliteit (m.n. terugdringen van blauwalgenbloei). Er zijn twee alternatieven onderzocht: het zoete en het zoute alternatief. Uit de planstudie blijkt dat alleen het zoute alternatief op korte termijn effectief is. Hierbij wordt water uit de Oosterschelde gebruikt om door te spoelen, gecombineerd met beperkte getijdendynamiek op het meer. De zoutdoor-dringing door de sluisen naar aangrenzende zoete wateren zal d.m.v. innovatieve technieken zoveel mogelijk beperkt moeten worden, opdat extra voorzieningen voor zoet water op de Zuid-Hollandse eilanden tot een minimum beperkt kunnen worden.

**Planning**  
 Voorkeursbesluit: 2009  
 Projectbesluit: medio 2012  
 Start realisatie: 2012  
 Uitvoering gereed: 2015/2017

**Financiën** Een taakstellend budget is nog niet vastgesteld. In zijn maximale omvang omvat het project de financiering van een nieuw doorlaatmiddel, het voorkomen van zoutindringing in de Volkeraksluizen, maatregelen in het benedenrivierengebied en een alternatieve zoetwateraanvoer voor de land- en tuinbouw. Dit uitgaande van de situatie waarin het lukt om met innovatieve maatregelen de zoutlek door de Volkeraksluizen naar het Haringvliet-Hollandsch Diep afdoende terug te dringen. Op dit moment wordt een praktijkproef afgerond.

**Politiek/bestuurlijk** In juni 2009 heeft de stuurgroep Zuidwestelijke Delta een advies uitgebracht aan de staatssecretaris van VenW en de minister van LNV over hoe de zoetwatervoorziening bij een zout VZM zo goed mogelijk geregeld kan worden. Dit advies is voor een belangrijk deel overgenomen in het Nationaal Waterplan. De in het advies voorgestelde maatregelen worden in 2010 en 2011 verder door rijk, provincies en waterschappen uitgewerkt in een projectnota, die samen met het MER de onderbouwing vormt voor het projectbesluit en uiteindelijk de uitvoeringsbeslissing.

## Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen						
MIRT fase		•				
Opgave						
Oplossing						
Planning			•			
Financiën				•		
Pol./Best.						•

## Toelichting op de wijzigingen

**2006:** het project is nieuw in de planstudiefase.

**2008:** door mogelijk extra maatregelen in de infrastructuur wordt projectbesluit later genomen en vertragen start realisatie en oplevering.

**2009:** de maximale raming is verhoogd tot € 250 mln als gevolg van de meest duurzame oplossing (het zoute alternatief).

**2010:** de stuurgroep Zuidwestelijke Delta heeft advies uitgebracht. Een taakstellend budget is nog niet vastgesteld.

# Natuurcompensatie- project Perkpolder

<b>Gebied</b>	Zuidwestelijke Delta
<b>Onderwerp</b>	Waterbeheren
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Realisatie



**Opgave** Het natuurverlies ten gevolge van de tweede verruiming (1997/1998) van de vaargeul van de Westerschelde dient voldoende te worden gecompenseerd.

**Oplossing** Voor de uitvoering van natuurcompensatie is een programma opgesteld, dat zowel binnendijkse als buitendijkse projecten omvat. Een van de buitendijkse projecten betreft Perkpolder.

**Inpassing** De gebiedsontwikkeling Perkpolder combineert de natuurdoelstelling met een sociaaleconomische doelstelling. In het plangebied (500 ha) wordt 'wonen en recreatie' ontwikkeld, naast ontpoldering/natuurontwikkeling (75 ha). Van deze 75 ha natuurontwikkeling is 35 ha (aanvullend op het oorspronkelijke plan van 40 ha) opgenomen in het Natuurpakket Westerschelde. Ook etaleert de gebiedsontwikkeling klimaatadaptaties, ontwikkeld in het Europese project ComCoast, waarbij duurzame bescherming tegen overstroming wordt gecombineerd met meervoudig ruimtegebruik.

## Planning

Start realisatie: 2008

Oplevering: 2014

**Financiën** Voor dit project is € 32 mln gereserveerd (incl. BLD-bijdrage € 0,47 mln, incl. bijdrage provincie Zeeland € 3,3 mln, incl. bijdrage uit het Natuurpakket Westerschelde € 12 mln (ten laste van begroting van LNV)).

Voor de realisatie van het project is een projectrekening geopend bij het Groenfonds.

## Politiek/bestuurlijk

Convenanten:

1. Verdrag met het Vlaams Gewest inzake de 2<sup>e</sup> verruiming van de vaarweg in de Westerschelde (1995).
2. Bestuursovereenkomst inzake de uitvoering van het Natuurcompensatieprogramma Westerschelde met betrokken gemeenten, waterschappen, Provincie Zeeland, Dienst Landelijk Gebied en LNV (1998).
3. Intentieovereenkomst inzake de Gebiedsontwikkeling Perkpolder met Provincie Zeeland en gemeente Hulst (2004).
4. Bestuursovereenkomst tussen de publieke partijen inzake de ontwikkeling en realisatie van het project Perkpolder (2007).
5. Samenwerkingsovereenkomst Perkpolder tussen Provincie Zeeland, gemeente Hulst, AM Grondbedrijf en Bouwfonds Ontwikkeling (2008).
6. Samenwerkingsovereenkomst tussen Rijkswaterstaat en Dienst Landelijk Gebied betreffende de realisatie van het natuurcompensatieproject Perkpolder (2009).

**Uitvoering** Onder regie van Rijkswaterstaat heeft de Dienst Landelijk Gebied (DLG) de verantwoordelijkheid voor de realisatie. DLG zal het werk door middel van een E&C contract op de markt zetten.

## Projecthistorie

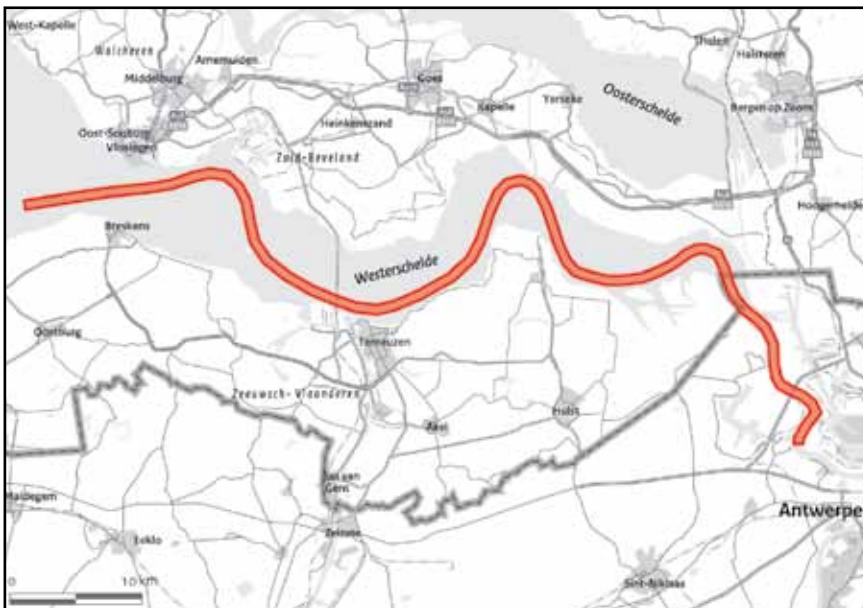
	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen			•			
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						

## Toelichting op de wijzigingen

**2008:** dit project is nieuw in de realisatiefase.

# Verruiming vaargeul Westerschelde

**Gebied** Zuidwestelijke Delta  
**Onderwerp** Waterbeheren  
**Ministerie** VenW  
**Fase** Realisatie



**Opgave** De vaarweg naar Antwerpen is onvoldoende diep voor de verwachte groei van containerschepen. Een derde verruiming van de vaargeul in het Schelde-estuarium zorgt ervoor dat schepen met een diepgang van 13,10 meter onafhankelijk van het getij van en naar de haven van Antwerpen kunnen varen. Hiervoor dienen twaalf ondiepe gedeeltes op Nederlands grondgebied en twee op Vlaams grondgebied te worden gebaggerd.

**Oplossing** De derde verruiming is onderdeel van de Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium. De verruiming van de vaargeul (zowel op Vlaams als Nederlands grondgebied) wordt uitgevoerd en gefinancierd door Vlaanderen. Voor verruiming van de vaargeul op Nederlands grondgebied is de Tracéwet-procedure gevolgd. Nederland financiert maximaal € 30 mln op Nederlands grondgebied voor bijkomende werkzaamheden zoals wrakkenberging, monitoring en eventuele bijsturing van de bagger- en stortwerkzaamheden, kabels- en leidingbescherming, geulwandverdediging en mogelijke herstelmaatregelen in de Westerschelde, waarbij niet duidelijk is dat de noodzaak tot herstel veroorzaakt wordt door de verruiming.

## Planning

Projectbesluit (Tracébesluit): 2008  
 Start realisatie (Uitvoeringsbesluit): 2010  
 Oplevering verruiming vaargeul, incl. wrakkenberging: 2010/2011

Uitvoering projectmonitoring: 2009-2020  
 Eerste evaluatie projectmonitoring: 2016

**Financiën** De uitvoeringskosten voor de verruiming van de vaargeul (raming € 240 mln) worden door de Vlaamse overheid gedragen. Tussen Nederland en Vlaanderen is afgesproken dat Nederland voor maximaal € 31 mln bijdraagt (inclusief BLD-bijdrage van € 3 mln).

**Politiek/bestuurlijk** Op 11 maart 2005 is door Vlaanderen en Nederland het derde Memorandum van Overeenstemming getekend, waarmee ook de Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium werd vastgesteld. Over uitvoering van de Ontwikkelingsschets is op 21 december 2005 in Middelburg door Vlaanderen en Nederland een verdrag ondertekend, als onderdeel van in totaal vier Scheldeverdragen. Deze verdragen zijn in februari 2007 door het Vlaamse Parlement goedgekeurd. De Tweede Kamer is eind 2007 akkoord gegaan met de verdragen en de Eerste Kamer in juli 2008. Het Tracébesluit voor de vaarwegverruiming is genomen nadat de Eerste Kamer haar akkoord heeft gegeven. In 2009 zijn de uitvoeringsbesluiten genomen. Tegen Tracébesluit en uitvoeringsbesluiten is beroep aangetekend bij de Raad van State. Op 13 januari 2010 is door de Raad van State uitspraak gedaan in de beroepsprocedure, waarbij alle beroepen zijn afgewezen. De realisatie is in februari 2010 van start gegaan.

## Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen						
MIRT fase		•	•			
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.					•	•

## Toelichting op de wijzigingen

**2006:** het project is overgegaan van de verkenningsfase naar de planstudiefase.

**2008:** het project is overgegaan van de planstudiefase naar de realisatiefase.

**2010:** in juli 2009 heeft de Raad van State in een voorlopige uitspraak geoordeeld dat met onvoldoende zekerheid is vastgesteld dat de natuurlijke kenmerken van het gebied niet zullen worden aangetast. Aangezien de Raad van State begin 2010 een definitieve uitspraak zal doen, is nog niet duidelijk of deze voorlopige uitspraak gevolgen heeft voor de mijlpalen.

**2011:** op 13 januari 2010 is door de Raad van State uitspraak gedaan in de beroepsprocedure, waarbij alle beroepen zijn afgewezen. Hiermee is de realisatie in februari 2010 van start gegaan.

# N61 Hoek-Schoondijke

<b>Gebied</b>	Zuidwestelijke Delta
<b>Onderwerp</b>	Hoofdwegen
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Planstudie



**Opgave** De verkeersveiligheid is op deze enkelbaansweg in het geding door de vele erfaansluitingen, het ontbreken van een scheiding van snel en langzaam verkeer, en het ontbreken van een fysieke middenscheiding. Daarnaast is er in de kern van Schoondijke sprake van een leefbaarheidsprobleem, omdat de N61 door de kern loopt.

**Oplossing** Er wordt uitgegaan van een 100 km/h weg met 2x2 rijstroken tussen Hoek en Biervliet, een 100 km/h weg met 2x1 rijstroken tussen Biervliet en Schoondijke, een halve omleiding bij Schoondijke, parallelwegen voor bestemmings- en landbouwverkeer aan beide zijden van de weg, en een vrijliggend fietspad ten noorden van de weg. Tussen de Braakman en Biervliet komen twee rotondes i.p.v. één en de 2x2 weg krijgt ter hoogte van de Braakmanpassage een 2x1-profiel.

## Planning

Tracébesluit: 2011

Start realisatie: 2012

Oplevering: 2014

**Financiën** Taakstellend budget: € 129 mln (incl. BLD-bijdrage € 22 mln en incl. € 3 mln MJPO-budget.)

**Politiek/bestuurlijk** Toezeggingen: eind 1998 is met de provincie Zeeland afgesproken dat de N61, als onderdeel van een groter pakket, zal worden gerealiseerd in de periode 2007-2010. In de afgelopen jaren heeft het project, met name als gevolg van procedurele problemen, vertraging opgelopen. Inmiddels is de N61 opgenomen in de Crisis- en Herstelwet.

## Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen						•
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning	•	•	•	•	•	
Financiën	•					
Pol./Best.						

## Toelichting op de wijzigingen

**2006:** door nader luchtonderzoek loopt project vertraging op van minimaal 1 jaar. De start van de realisatie is opgeschoven. De oplevering blijft gehandhaafd op 2010. De projectkosten zijn aangepast vanwege inpassing van de BLD-bijdrage (€ 22) en verwachte aanbestedingsresultaten (€ -1 mln).

**2007:** als gevolg van het nader luchtonderzoek wordt de oplevering met 1 jaar vertraagd.

**2008:** als gevolg van vertraging in het luchtonderzoek moesten verkeersprognoses geactualiseerd worden. Hierdoor wordt de oplevering met 1 jaar vertraagd.

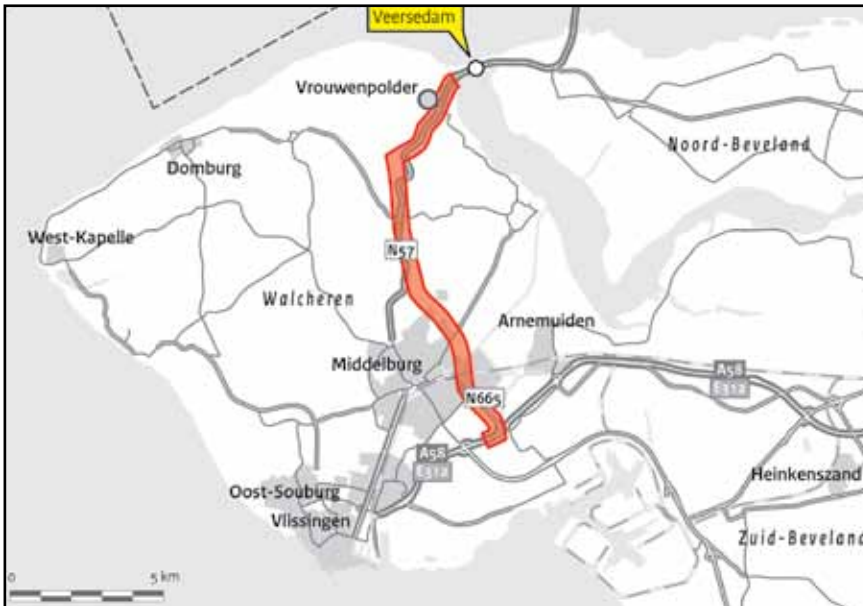
**2009:** als gevolg van nieuwe jurisprudentie is besloten een aanvullend MER te publiceren. Het project is tevens vertraagd als gevolg van landelijke luchtproblematiek.

**2010:** het opstellen van het aanvullende MER heeft geleid tot vertraging van de besluitvorming.

**2011:** herziening standpunt september 2009. Het OTB is in juni 2010 vastgesteld.

# N57 Veersedam-Middelburg

<b>Gebied</b>	Zuidwestelijke Delta
<b>Onderwerp</b>	Hoofdwegen
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Realisatie



**Opgave** Het doorgaande verkeer gaat nu nog door de bebouwde kom van Middelburg, hetgeen leefbaarheidsproblemen oplevert. Ten noorden van Middelburg is vooral de verkeersveiligheid onvoldoende.

**Oplossing** Om Middelburg heen wordt tot de A58 een nieuw tracé aangelegd (2x2 rijstroken: stroomweg 100 km/u) met een aquaduct onder het kanaal van Walcheren (ook 2x2 rijstroken). De huidige enkelbaansweg in Veere, ten noorden van Middelburg, wordt omgebouwd tot een duurzaam veilige gebiedsontsluitingsweg (2x1 strooks, 80 km/u) met een beperkt aantal aansluitingen. Waar nodig worden parallelwegen en fietspaden gerealiseerd.

## Planning

Tracébesluit: 1994

Start realisatie: 2007 (tracé Middelburg); 2009 (tracé Veere)

Oplevering: tracé Middelburg 2010; tracé Veere 2011.

**Financiën** Taakstellend budget: € 215 mln (incl. BLD-bijdrage € 25 mln en incl. bijdrage derden € 12 mln).

**Politiek/bestuurlijk** Toezeggingen: in 1991 is met de provincie Zeeland afgesproken dat het rijk het project zal realiseren. De provincie zou op haar beurt het kanaal door Walcheren onder haar verantwoordelijkheid nemen (dit is inmiddels gebeurd). Eind 1998 is met de provincie Zeeland afgesproken dat de N57, als onderdeel van een groter pakket, zal worden gerealiseerd in de periode 2006-2010. In 2007 kon het Middelburgse deel in uitvoering worden genomen, doordat zowel rijk als regio € 7,5 mln extra ter beschikking stelden. Het tracé Veere bleef vooralsnog in de planstudiefase. In 2009 hebben rijk en regio overeenstemming bereikt over de financiering van het tracé Veere. Dit mede naar aanleiding van de aangenomen Motie van Geel (TK 31700, nr 10) waarin voor de N57 tracé Veere € 15 mln is opgenomen.

**Uitvoering** De marktbenadering is op basis van een Europese aanbesteding met voorselectie. Realisatie is op basis van een geïntegreerd Design- en Construct-contract (D&C-contract).

## Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen						
MIRT fase			●			
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën	●		●		●	
Pol./Best.						

## Toelichting op de wijzigingen

**2006:** de projectkosten zijn aangepast vanwege inpassing van de BLD-bijdrage (€ 25 mln) en verwachte aanbestedingsresultaten (€ -1 mln).

**2008:** het projectbudget is opgehoogd met € 15 mln (€ 7,5 provincie, € 7,5 rijk). Over het onderdeel Veere worden nadere afspraken gemaakt. Project is voor het Middelburgse deel overgegaan van de planstudiefase naar de realisatiefase.

**2010:** het projectbudget is opgehoogd met € 15 mln (motie Van Geel) en € 12 mln (€ 4,4 mln regio, € 7,6 rijk)

# Sloelijn

<b>Gebied</b>	Zuidwestelijke Delta
<b>Onderwerp</b>	Spoorwegen goederen
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Realisatie



**Opgave** Het niet geëlektrificeerd zijn van de huidige Sloelijn levert een veiligheidsprobleem op in Roosendaal. Op dit moment moeten de treinen uit het Sloegebied van locomotief wisselen in Roosendaal, omdat de Sloelijn niet geëlektrificeerd is en de treinen verder met een e-locomotief gereden dienen te worden (onder andere vanwege de vereiste snelheid). Omdat een deel van de goederentreinen uit het Sloegebied lpg vervoert, is de risicocontour rondom het goederenemplacement in Roosendaal groot. Bovendien valt de contour over bestaande functies en over gebieden die Roosendaal graag wil ontwikkelen heen. Het huidige tracé voldoet verder niet aan de huidige milieu-eisen (geluid en stankoverlast).

**Oplossing** Uitgevoerd wordt een nieuwe Sloelijn, enkele kilometers naar het westen, conform alternatief 2 uit de trajectnota. Tevens worden er inpassingmaatregelen voor geluid op het traject Vlissingen-Roosendaal (Zeeuwse lijn) getroffen.

## Planning

Tracébesluit: 2004

Start realisatie: 2004

In gebruik: 2008

Oplevering: Sloelijn niet geëlektrificeerd: 2008

Elektrificatie Sloelijn: 2009

Geluidsmaatregelen Zeeuwse lijn: 2011

**Financiën** Taakstellend budget: € 83 mln  
Bijdrage van derden: € 12 mln (Zeeland Seaports en de N.V. Westerscheldetunnel)

**Politiek/bestuurlijk** Convenanten: overeenkomst tussen Zeeland Seaports, N.V. Westerscheldetunnel en Verkeer en Waterstaat.

**Uitvoering** De bouw van het deelproject Sloelijn is als een Design- en Constructiecontract (D&C-contract) op de markt gezet. De geluidsmaatregelen Zeeuwse lijn worden op onderdelen zowel traditioneel als via een D&C-contract aanbesteed. Het deelproject Sloelijn is in 2009 in gebruik genomen. Het deelproject geluidsmaatregelen Zeeuwse lijn is in uitvoering.

## Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning				•	•	•
Financiën	•		•		•	
Pol./Best.						

## Toelichting op de wijzigingen

**2006:** toename kosten vanwege duurdere geluidsmaatregelen op Zeeuwse lijn.

**2008:** door opruiming van explosieven bij kruising met de A58 heeft project enige vertraging opgelopen en zijn de kosten gestegen. Het taakstellend budget is inclusief BTW.

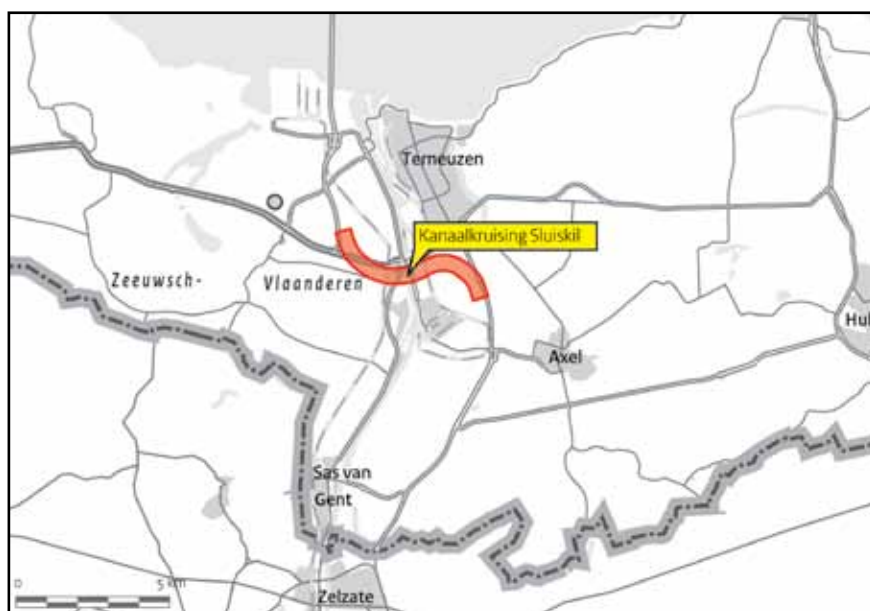
**2009:** indienststelling Sloelijn (nog niet geëlektrificeerd) op oktober 2008. Elektrificatie Sloelijn gereed in maart 2009.

**2010:** het budget is verlaagd als gevolg van het verwerken van een aanbestedingsmeevaller van € 1,7 mln voor de Zeeuwse Lijn. Door herberekening van de geluidsmaatregelen van de Zeeuwse Lijn en uitvoering van geluidsmaatregelen in de gemeente Goes is vertraging ontstaan.

**2011:** de aangepaste geluidsmaatregelen op de Zeeuwse lijn zijn op verzoek van de Raad van State opnieuw beoordeeld en berekend. De hieruit volgende aanvullende maatregelen zijn in het nieuwe saneringsprogramma opgenomen. De uitvoeringsperiode van dit deelproject is hierdoor verlengd.

# N62 Kanaalkruising Sluiskil

<b>Gebied</b>	Zuidwestelijke Delta
<b>Onderwerp</b>	Regionale/lokale infrastructuur
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Realisatie



**Opgave** De huidige brug over het kanaal Gent-Terneuzen staat vele malen per dag open ten behoeve van het scheepvaartverkeer. Dit leidt tot een slechte afwikkeling van het autoverkeer met als gevolg wachttijdverliezen, sluisverkeer en plaatselijke hinder. Na de openstelling van de Westerscheldetunnel is de druk van het autoverkeer op de brug verder toegenomen.

**Oplossing** Aanleg van een tunnel onder het kanaal, ten zuiden van de huidige brug Sluiskil.

## Planning

Gunning: 2010

Start realisatie: 2011

Openstelling tunnel: 2014

**Financiën** Taakstellende rijksbijdrage: € 140 mln. De middelen worden via het regionale Mobiliteitsfonds van de provincie Zeeland ter beschikking gesteld. In een intentieverklaring tussen het rijk en de provincie Zeeland is een rijksbijdrage vastgelegd. In 2008 zijn de totale kosten geraamd op € 275 mln. Tijdens het bestuurlijk overleg MIRT najaar 2008 is afgesproken dat VenW hieraan € 137,5 mln (prijspeil 2008) bijdraagt en de provincie Zeeland € 113,5 mln (prijspeil 2008). VenW draagt tevens zorg voor de inning van de bijdrage van het Vlaamse Gewest van € 24 mln (prijspeil 2006).

**Politiek/bestuurlijk** Convenanten: met de provincie is afgesproken dat de provincie de planstudie trekt.

In november 2006 is een intentieverklaring tussen de provincie Zeeland en het ministerie van VenW gesloten, waarin de voorgenomen financiering is opgenomen. In 2008 is afgesproken dat de provincie Zeeland de kanaalkruising zal gaan aanleggen en in mei 2009 is de financieringsovereenkomst getekend, waarin de bijdragen vanuit VenW en de provincie zijn vastgelegd. Eind 2009 is ingestemd met de keuze van de provincie om in de aanbestedingsprocedure uit te gaan van alleen een boortunnel.

## Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen						
MIRT fase						•
Opgave						
Oplossing			•			
Planning	•			•		
Financiën			•		•	
Pol./Best.						

## Toelichting op de wijzigingen

**2006:** door de besluitvorming ten aanzien van eventuele kanaalverruiming Kanaal van Terneuzen, loopt project vertraging op van minimaal 1 jaar.

**2008:** onderzocht wordt een tunnel onder het kanaal. Er is een intentieverklaring (november 2006) afgesloten waarin de voorgenomen financiering is opgenomen.

**2009:** planstudie is stilgelegd totdat de regio de financiering rond gekregen heeft.

**2010:** de tracéwetprocedure is beëindigd en de provincie Zeeland zal door middel van een bestemmingsplanprocedure de ruimtelijke inpassing van de Kanaalkruising Sluiskil overnemen. De financiering is rond en de provincie Zeeland zal de kanaalkruising gaan aanleggen.

**2011:** project is overgegaan van de planstudiefase naar de realisatiefase.



# Capaciteit Volkeraksluizen

<b>Gebied</b>	Zuidwestelijke Delta
<b>Onderwerp</b>	Hoofdvaarwegen
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Verkenning



**Opgave** In de Nota Mobiliteit (NoMo) zijn de Volkeraksluizen aangemerkt als potentieel benuttingsknelpunt voor de scheepvaart in de periode 2011-2020. De Volkeraksluizen zijn het drukste en grootste sluiscomplex van Europa. Ze zijn de schakel in de hoofdtransportassen die Rotterdam met de Scheldehavens verbinden, en de Scheldehavens met het Duitse achterland. Er is geen alternatieve route op de Rijn-Schelde corridor: alle binnenvaartschepen passeren de Volkeraksluizen. De MIRT Verkenning komt voort uit de Gebiedsagenda Zeeland 2010, met als opgave o.a. het creëren van optimale achterlandverbindingen en het stimuleren van de binnenvaart. De binnenvaartroutes dienen zo robuust te zijn, dat ook de verwachte toename van het aantal binnenvaartbewegingen volwaardig kan worden afgewikkeld. De opgave van de MIRT Verkenning is het formuleren van een voorkeursalternatief waarmee de Volkeraksluizen in de toekomst een veilige en vlotte afwikkeling van de beroepsvaart kunnen accommoderen. Deze opgave heeft raakvlakken met andere in het gebied voorgenomen ruimtelijke ontwikkelingen en inrichtingsmaatregelen.

Het is van belang de besluitvorming over toekomstige maatregelen voor de scheepvaart bij de Volkeraksluizen in de tijd zoveel mogelijk gelijk te schakelen met de besluitvorming over de waterkwaliteit en de waterberging (beide lopende MIRT Planstudies). Deze MIRT Verkenning zal

daarom goed aansluiten en rekening houden met andere relevante ontwikkelingen en lopende besluitvormingstrajecten in het gebied.

**Planning** Voorkeursbeslissing medio 2012.

**Betrokkenen** Het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2010 (Noord-Brabant) heeft ingestemd met het nemen van de startbeslissing voor deze MIRT Verkenning door het rijk. De Stuurgroep Zuid-Westelijke Delta zal fungeren als bestuurlijk platform.

# Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen in de Rijn/Scheldeverbinding

<b>Gebied</b>	Zuidwestelijke Delta
<b>Onderwerp</b>	Hoofdvaarwegen
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Verkenning



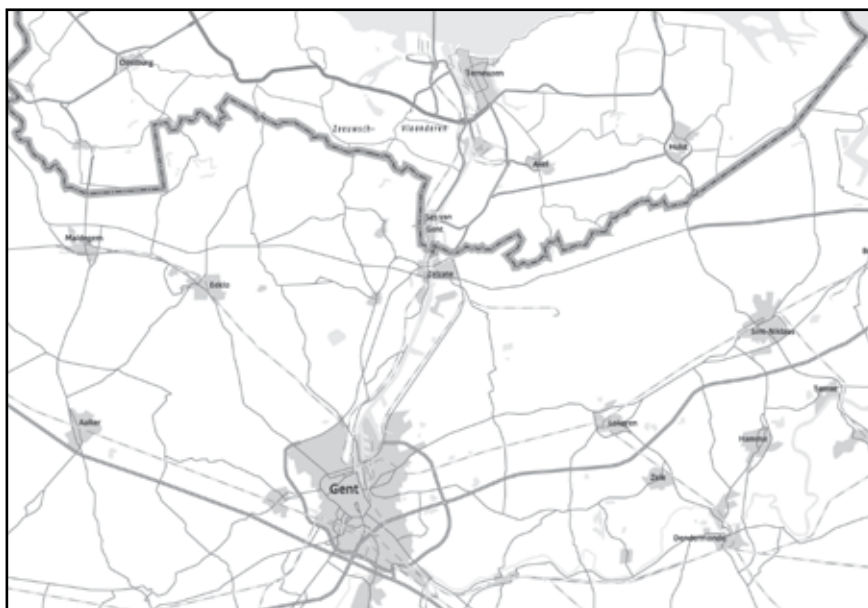
**Opgave** In het kader van de Nota Mobiliteit is gesignaleerd dat er sprake is van een potentieel knelpunt ten aanzien van het aantal ligplaatsen op de Rijn-Scheldeverbinding. Het gebrek aan ligplaatsen bemoeilijkt een goede logistieke planning voor de binnenvaartondernemer in verband met de internationale wet- en regelgeving op het gebied van vaar- en rusttijden. Daarnaast vergroot de ontoereikende ligplaatscapaciteit de kans op mogelijk onveilig vaargedrag. Naast veiligheid in het algemeen gaat het tevens om voldoende ligplaatsruimte voor schepen met gevaarlijke stoffen.

**Oplossing** In de verkenning wordt aandacht besteed aan de benutting van de bestaande ligplaatsen en overige knelpunten op de corridor, met name bij de sluiscomplexen Volkerak, Kreekrak, Krammer en Hansweert. De verkenning is in 2010 opgeleverd. Nadere besluitvorming over een planstudie zal plaatsvinden in 2010.

**Betrokkenen** Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

# Grensoverschrijdende verkenning Gent-Terneuzen

<b>Gebied</b>	Zuidwestelijke Delta
<b>Onderwerp</b>	Hoofdvaarwegen
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Verkenning



**Opgave** Op grond van het Derde Memorandum van Overeenstemming tussen Vlaanderen en Nederland van 11 maart 2005, is besloten tot het uitvoeren van een gezamenlijke Vlaams-Nederlandse grensoverschrijdende verkenning van de maritieme toegankelijkheid van de Kanaalzone Gent-Terneuzen, in het licht van de logistieke potentie van deze kanaalzone.

De Kanaalzone Gent-Terneuzen is een trekker van de regionale economie in het grensgebied. Door congestie ten gevolge van met name groei van de binnenvaart en de toekomstige ontwikkelingen met betrekking tot afmetingen van zeeschepen wordt het sluiscomplex in Terneuzen door de zeescheepvaart als steeds groter knelpunt ervaren. Dit punt is vooral van belang voor de haven van Gent.

Daarnaast komt, zoals aangegeven in de Nota Mobiliteit, de maximum capaciteit van de sluisen te Terneuzen voor de binnenvaart in zicht.

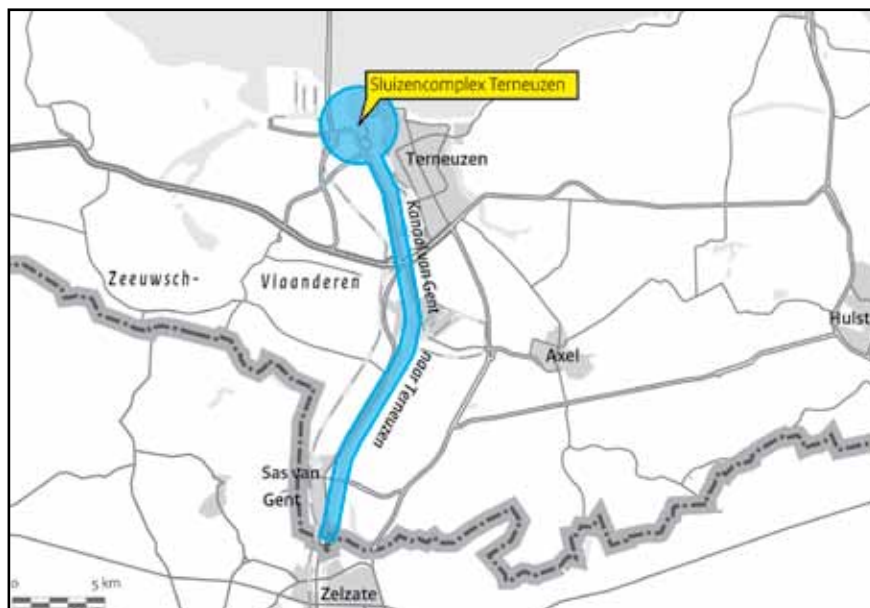
**Planning** In de verkenning, opgeleverd maart 2009, zijn onder meer de mogelijkheden voor een 2<sup>e</sup> zeesluis en alternatieven voor een nieuwe binnenvaartsluis onderzocht. De resultaten laten zien dat de combisluis (diepe binnenvaartsluis) en de kleine zeesluis het meest kansrijk zijn. Momenteel vinden nog aanvullende onderzoeken plaats om kennisleemtes aan te vullen. Daarnaast wordt een business case uitgevoerd ter ondersteuning van de onderhandelingen die zijn gestart

ter voorbereiding van een Vlaams-Nederlands planstudiebesluit. Eind 2010 (streefdatum) zal een planstudiebesluit worden genomen.

**Betrokkenen** Ministerie van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur (Vlaanderen) en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

# Kanaal Gent-Terneuzen (baggeren, oevers en sluizen)

<b>Gebied</b>	Zuidwestelijke Delta
<b>Onderwerp</b>	Hoofdvaarwegen
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Beheer en onderhoud



**Opgave** Nederland heeft op grond van internationale afspraken betreffende de verbetering van het kanaal Gent-Terneuzen de verplichting tegenover België voor het in goede staat onderhouden van het kanaal, het sluizencomplex en de bediening van de objecten. De gegarandeerde diepgang voor zeeschepen bedraagt 12,25 m, wat inhoudt dat de kanaalbodem moet worden gehandhaafd op 13,50 m - Kanaalpeil. Tevens is afgesproken dat de zoutbelasting vanuit de Westerschelde wordt tegen gegaan.

**Oplossing** Om de internationale afspraken na te kunnen komen is onderhoudsbaggerwerk noodzakelijk. De werkzaamheden bestaan uit het baggeren van het kanaal en renovatie van het sluizencomplex Terneuzen.

## Planning

Start uitvoering: baggeren/sluizencomplex: 2004/2007  
Oplevering: 2008/2011

**Financiën** Raming kosten: € 49 mln.

## Projecthistorie

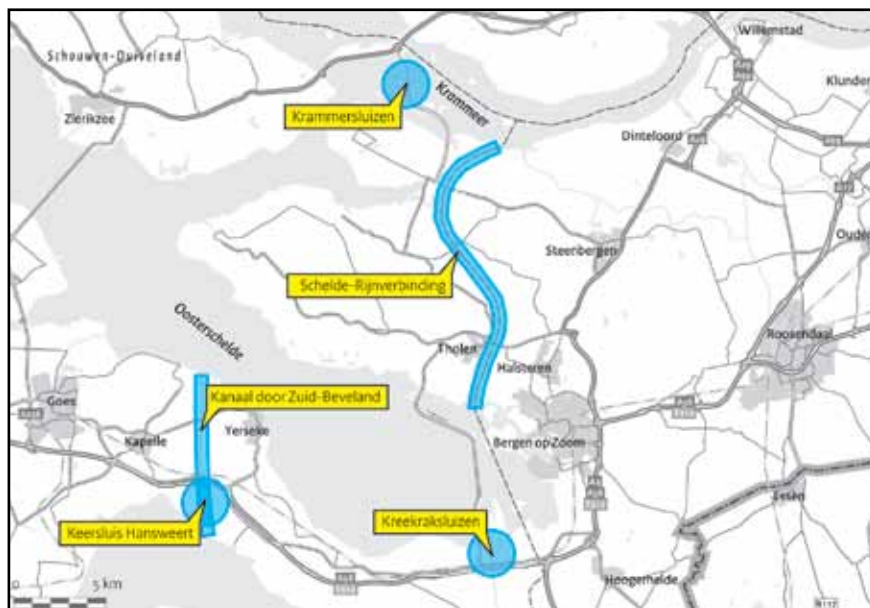
	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing					•	
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						

## Toelichting op de wijzigingen

**2010:** als gevolg van tegenvallers bij de aanbesteding van de renovatiewerkzaamheden aan het sluizencomplex is besloten de renovatie van de oevers uit te stellen. Dit wordt nu gezamenlijk met het na 2010 geplande deel aanbesteed, om zodoende synergievoordeel te kunnen behalen. Sluizencomplex: verwacht wordt dat de vereiste publieksvriendelijke uitvoering met zo min mogelijk hinder voor de scheepvaart, pas in 2011 afgerond kan worden.

# Rotterdam-België/Zeeland (renovatie o.a. Volkeraksluizen en baggeren)

<b>Gebied</b>	Zuidwestelijke Delta
<b>Onderwerp</b>	Hoofdvaarwegen
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Beheer en onderhoud



**Opgave** Momenteel is een vlotte en veilige doorstroming van het scheepvaartverkeer over de corridor Rotterdam-Gent/Antwerpen niet gegarandeerd. Dit wordt deels veroorzaakt doordat de bodems in deze hoofdtransportas niet op de gewenste diepte zijn. Op deze vaarroutes is de gegarandeerde scheepsdiepgang 4 meter, dit geldt voor de Schelde-Rijn verbinding (SRV) en voor de route via het Kanaal door Zuid-Beveland (KZB). Om dat te waarborgen dient de vaarwegbodem in de Oosterschelde, KZB en SRV op NAP- 7,00 m te blijven. Voor het zuidelijk kanaalpand van de SRV geldt een bodemdiepte van NAP- 3,40 m bij een Kanaalpeil van 1,85+ NAP.

Ook zijn deelinstallaties van de in deze vaarweg gelegen kunstwerken aan het eind van de technische levensduur. Hierdoor kunnen veelvuldig storingen optreden met mogelijk zelfs langdurig uitval van het complex.

**Oplossing** Om de doorstroming op de corridor Rotterdam-Gent/Antwerpen te kunnen garanderen moet onderhoudsbaggerwerk plaatsvinden. Daarnaast is de renovatie van de Volkeraksluizen noodzakelijk, inclusief het wisselen van de deuren, de renovatie van de Kreekraksluizen, inclusief deuraandrijvingen en de renovatie van de Krammersluizen en sluisen Hansweert. De renovaties van de sluiscomplexen omvatten de renovaties van de elektrotechnische en de werktuigbouwkundige installaties

en de bouw van een nieuw bedieningsgebouw. Het huidige bedieningsgebouw biedt namelijk niet voldoende ruimte voor de nieuwe elektrotechnische installaties. Daarnaast worden 12 sluisdeuren geconserveerd en gewisseld en worden de huidige mechanische deurschuifbewegingswerken vervangen door hydraulische bewegingswerken.

#### Planning

Start uitvoering: 2005

Oplevering: 2013

**Financiën** Raming kosten: € 105 mln.

#### Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning					•	•
Financiën		•				
Pol./Best.						

#### Toelichting op de wijzigingen

**2007:** als gevolg van indexering en een verhoging van het risicoprofiel ten aanzien van het masterplan Volkerak is de raming naar boven bijgesteld.

**2010:** om de hinder voor de vaarweggebruiker te minimaliseren, wordt het deelproject renovatie van de besturings-, elektrische en overige installaties van de sluiscomplexen Hansweert en Kreekrak, gecombineerd met de realisatie van de bediening op afstand op deze complexen. Dit deelproject wordt hierdoor naar verwachting medio 2011 afgerond.

**2011:** als gevolg van vertraging in het in uitvoering brengen van het project MOBZ (bediening op afstand) is de oplevering van dit project met twee jaar vertraagd.



# Brabant | 6

Visie

Gebiedsopgaven

Kaart

Project- en programmabladen

## Visie

Brabant is een economisch diverse regio, die goed presteert. De regio heeft veel kansen voor ontwikkeling benut, die het gevolg zijn van de centrale ligging tussen de Randstad Nederland, de Vlaamse Ruit en het Ruhrgebied in combinatie met de goede internationale verbindingen. Die kansen komen ook voort uit eigen kwaliteiten. Het stedelijk netwerk BrabantStad bestaande uit de steden Breda, Eindhoven, Helmond, 's-Hertogenbosch en Tilburg, is naar afmeting, inwoneraantal en economische prestaties het tweede stedelijk netwerk in Nederland. Karakteristiek voor Brabant is de verwevenheid van de steden met hun ommeland en de groene ruimte (Mozaïekmetropool). Daardoor biedt de regio een hoogwaardige kwaliteit van leven met aantrekkelijke en diverse woon- en vestigingsmilieus. De steden zijn krachtig en attractief en kennen elk een eigen culturele identiteit. Brabant is bovendien rijk aan groen- en natuurgebieden en waardevolle cultuurlandschappen. Door de fijnmazige vervlechting van stad en ommeland zijn (hoog)stedelijke voorzieningen voor iedereen binnen handbereik, maar is er tevens rust en ruimte op korte afstand beschikbaar. Het is wel van belang deze vervlechting in goede banen te leiden om 'vervlakking' van rood en groen tegen te gaan.

Rijk en regionale partners willen Brabant ontwikkelen tot een duurzame, op Europees niveau concurrerende, complete kennisregio met een diversiteit aan florierende economische clusters. In de Gebiedsagenda Brabant zijn vijf Brabant-brede thematische opgaven opgenomen. Dit zijn in willekeurige volgorde:

- Kenniseconomie: het versterken van diverse economische

(innovatieve) clusters en het creëren van een excellent (internationaal) vestigingsklimaat.

- Bereikbaarheid: het verbeteren van de (inter)nationale bereikbaarheid (weg, spoor, OV, water en lucht) in combinatie met het ontwikkelen van multimodale knooppunten.
- Quality of life: de ontwikkeling van sterke steden en vitale dorpen en het realiseren van een aantrekkelijk woon-, werk- en leefmilieu, mede in de vorm van hoogstedelijke zones en stedelijke knooppunten.
- Duurzaamheid en energie: het realiseren van een duurzame energievoorziening en het vergroten van waterveiligheid, waterbergend vermogen en voldoende zoet water (mede met het oog op de klimaatverandering).
- Natuur en landschap: het borgen en verder ontwikkelen van de rijkdom aan Brabantse landschappen en natuurgebieden.

Om aan de hand van de Gebiedsagenda afspraken te kunnen maken tussen rijk en regio en regio onderling (provincie met gemeenten) hebben de partners voor de eerstkomende jaren enkele prioritaire programma's en projecten bepaald. Deze prioriteiten, in willekeurige volgorde, zijn:

- Brainport-agenda: versterking kennisintensieve bedrijvigheid in de derde economische pijler van Nederland.
- (Inter)nationale bereikbaarheid: het verbeteren van de nationale en internationale bereikbaarheid over weg, spoor, regionaal OV, water en lucht, ook voor het functioneren van het 'daily urban system' van het stedelijk netwerk BrabantStad.
- Agrofoodcomplex Oost-Brabant: de agrofoodsector in Oost-Brabant (en Noord-Limburg) heeft een strategische positie in de





voedselvoorziening van een groot deel van de Europese Delta. Het rijk start samen met de provincies Noord-Brabant en Limburg een onderzoek naar de wijze waarop internationale ontwikkelingen in de landbouw, handel en productie vragen om een vitaal modern landelijk gebied met een toekomstbestendige werkgelegenheidsstructuur.

- Kennisclusters, hoogstedelijke zones en groen in en om de steden: het bieden van een aantrekkelijk vestigingsklimaat met nieuwe hoogstedelijke voorzieningen gekoppeld aan de ontwikkeling van voldoende en aantrekkelijk groen in en om de steden.
- Waterveiligheid en waterberging: het realiseren van een robuust watersysteem dat, mede in het licht van de klimaatverandering, de waterveiligheid garandeert, bijdraagt aan de kwaliteit van het landschap en zorgt voor voldoende zoet water voor de landbouw, de drinkwatervoorziening en de industrie.
- Az-Zone als 'kennisas': het ontwikkelen van een robuust ruimtelijk raamwerk dat de verstedelijking langs de A2 van Amsterdam tot Maastricht geleidt, economische samenhang bevordert, de bereikbaarheid versterkt en de groene (nationale) landschappen open houdt en met elkaar verbindt.

## Gebiedsopgaven

Rijk en regio onderscheiden zes gebieden waar de stapeling van sectorale en thematische opgaven op meerdere schaalniveaus leidt tot integrale en samenhangende gebiedsopgaven. Het gaat hier om complexe opgaven waar meerdere programma's en projecten elkaar raken en vaak afhankelijk zijn van elkaar.

### West-Brabant

In West-Brabant is de opgave om de economische groei (logistiek, glastuinbouw, maintenance), de krimpende bevolking, de landschappelijke kwaliteit en de ingrepen in het kader van de energietransitie en klimaatverandering integraal aan te pakken. In het bijzonder gaat daarbij aandacht uit naar de koppeling met het multimodale netwerk van infrastructuur. Er loopt een MIRT Verkenning Antwerpen Rotterdam, de A4 bij Steenberghe wordt gecompleteerd en ten zuiden van Breda wordt voor de A58, tussen de knooppunten Sint Annabosch en Galder, een verkenning gestart.

### Midden-Brabant

Midden-Brabant omschrijft zichzelf als 'Hart van Brabant', regio van social innovation, waarbij social innovation de manier is waarop je dingen organiseert. De aanpak van de integrale gebiedsopgave versterkt het verblijfs- en vestigingsklimaat van de regio. De opgave betreft een ruimtelijk economische ontwikkelingsopgave (wonen, werken, leren, leisure en toerisme/recreatie) in een landschappelijke context. Centraal staat de versterking van het landschappelijke netwerk (zoals het Groene Woud, ecologische verbindingzones, geleidingszone tussen Breda en Tilburg) in combinatie met het faciliteren van de ruimtelijk economische dynamiek langs bestaande infrastructuurassen (zoals de Spoorzones, A58, A59, N261). Kansen doen zich voor in het slim schakelen tussen

verschillende modaliteiten (weg, water, spoor). Ook duurzaamheid en energie staan hoog op de agenda van Midden Brabant.

### Az-zone 'kennisas'

De rijksweg A2 en de spoorlijn daarlangs verbinden een aantal stedelijke concentraties (Schiphol, Zuidas Amsterdam, Utrecht, 's-Hertogenbosch-Brainport Eindhoven, Maastricht). Het is één van de meest dynamische en kennisintensieve zones van Nederland. Rijk en regio starten voor deze Az-zone een onderzoek naar de meerwaarde van het maken van afspraken tussen betrokken overheden om de ontwikkelingen te structureren en de (beoogde) internationale topfuncties zo beter te benutten.

### As Waalwijk - 's-Hertogenbosch - Arnhem/Nijmegen

Deze corridor ligt op de grens van Gelderland en Brabant. Beide provincies bevatten nationale hotspots op het terrein van Food, Health en Pharma. Deze economische hotspots zijn, onderling en over de provinciegrens heen, sterk met elkaar verbonden.

De meervoudige gebiedsopgave bestaat uit het versterken van bestaande en nieuwe stedelijke knooppunten, het afstemmen van nieuwe woon- en werklocaties, het faciliteren en reguleren van de vervoersvraag (spoor, weg en water) en het versterken en verweven van de landschapsecologische zones. Daarnaast is sprake van een zelfstandige integrale wateropgave rond de Maas en de Waal met betrekking tot waterveiligheid in combinatie met kansen voor recreatie, havenontwikkeling, cultuurhistorie en natuurontwikkeling.

### Zuidoostvleugel BrabantStad/Brainport

Brainport is met zijn kennisintensieve bedrijvigheid en hoogwaardige maakindustrie, naast beide Mainports, de derde economische peiler van het land. De uitdaging voor Brainport is om een schaa sprong te maken in omvang, maar vooral ook in kwaliteit. Centraal staat het (door)ontwikkelen van Brainport en het versterken van het internationaal vestigingsklimaat. De synergie tussen de hoogstedelijke dynamiek en het omringende fijnmazige dorpsstedelijke netwerk in combinatie met een goede bereikbaarheid bepaalt het vestigingsklimaat van de Brainport. De resultaten van de pilot MIRT Verkenning Zuidoostvleugel BrabantStad/ Ruimtelijk Programma Brainport geven een beeld van de gewenste ruimtelijke ontwikkeling.

### Oost-Brabant

Oost-Brabant is een vitale landelijke regio en het agrofoodcomplex speelt binnen het internationale speelveld een sterke rol. Er is sprake van een forse concentratie aan food en -processingindustrie, primaire productie en dienstverlening. Nagegaan wordt wat dit betekent voor de ontwikkeling van de agrifoodbusiness en agrofoodlogistiek in Oost-Brabant en Noord-Limburg. De ontwikkelingen in de landbouw (schaalvergroting en internationalisering van handel en productie) vragen om een vernieuwd agrarisch landschap. De opgave is om daarbij de ruimtelijke kwaliteit en bereikbaarheid van de regio te borgen en op middellange termijn samen met het rijk na te denken over nieuwe intelligente agrologistieke en ruimtelijke concepten.

## West-Brabant

- Economie**
- Economisch cluster**
- Versterking kennis en innovatie** > Campus-ontwikkeling: Supply Chain Campus Breda
- Kennis en onderwijs** > NHTV Breda, Hogescholen
- Maintenance** (Aviolanda Woensdrecht)
- Glastuinbouw** > AFC Dinteloord
- Multimodale logistieke terminals** > Logistiek Park Moerdijk,
- Havenontwikkeling** > Haven Moerdijk

- Woningbouw tot 2020**
- Intensivering / Transformatie** > Spoorzone Roosendaal, Spoorzone Breda
- Uitleg** > Aviolanda Woensdrecht

- Bereikbaarheid**
- Planstudie: Spoor** > PHS Den Haag-Eindhoven
- Planstudie: Hoofdweg** > A4 Haag-Eindhoven
- Planstudie: Hoofdweg** > A4 Dinteloord-Bergen op Zoom, A27 Utrecht-Lunetten-Hoipolder
- Verkenning: Hoofdweg** > A58 Sint Annabosch-Galder

- Agenderend: Spoor** > Spoorlijn Utrecht-Breda
- Planstudie: Samenhangend OV-netwerk** > HOV-netwerk Tilburg-Breda
- Agenderend: Nieuwe stations** > Berkel-Enschot
- Knooppuntontwikkeling** > Tilburg
- Natuur & Landschap**
- Nationale landschappen** > Groene Woud
- Nationale Parken** > Loonse en Drunense Duinen

- Duurzaamheid & Klimaat**
- Wateroverlast** > Zoekgebieden Brabantse Wal
- Nationale Parken** > De Biesbosch

- Duurzaamheid & Klimaat**
- Wateroverlast** > Zoekgebieden Ruimte voor de Rivier
- Waterveiligheid** > Waarborgen primaire veiligheid
- Waterkwaliteit** > Herstelgradiënt van zoet naar zout
- Energiemaatregelen** > Maatregelen stedelijke centra B5-gemeenten
- Energiemaatregelen** > Zoekgebieden duurzame energieproductie
- Planstudie: Hoordwatersystemen** > Volkerak-Zoommeer

## Midden-Brabant

- Economie**
- Economisch cluster**
- Kennis en onderwijs** > Universiteit van Tilburg, Hogescholen
- Havenontwikkeling** > Waalwijk, Havens Midden-Brabant (Wilhelminakanalen Waas)
- Multimodale logistieke terminals** > Waalwijk

- Woningbouw tot 2020**
- Intensivering / Transformatie** > Spoorzone Tilburg

- Bereikbaarheid**
- Planstudie: Spoor** > PHS Den Haag-Eindhoven
- Planstudie: Onderliggend wegennet** > N261, Waalwijk-Tilburg
- Agenderend: Spoor** > Spoorlijn Utrecht-Breda
- Agenderend: Hoofd- en onderliggend wegennet** > Capaciteit A59 Hoopolder-Empel, opwaarderen N65
- Planstudie: Samenhangend OV-netwerk** > HOV-netwerk Tilburg-Breda

- Agenderend: Nieuwe stations** > Berkel-Enschot
- Knooppuntontwikkeling** > Tilburg
- Natuur & Landschap**
- Nationale landschappen** > Groene Woud
- Nationale Parken** > Loonse en Drunense Duinen

- Duurzaamheid & Klimaat**
- Wateroverlast** > Zoekgebieden Ruimte voor de Rivier
- Waterveiligheid** > Waarborgen primaire veiligheid
- Energiemaatregelen** > Maatregelen stedelijke centra B5-gemeenten

## As 's-Hertogenbosch-Nijmegen

- Economie**
- Economisch cluster**
- Versterking kennis en innovatie** > Avenuez
- Kennis en onderwijs** > Hogescholen, Radboud Universiteit Nijmegen
- Agrofood** > Oss
- Pharma** > Noordooost-Brabant
- Multimodale logistieke terminals** > Oss, 's-Hertogenbosch
- Havenontwikkeling** > Oss, 's-Hertogenbosch

- Woningbouw tot 2020**
- Intensivering / Transformatie** > Avenuez, 's-Hertogenbosch

- Bereikbaarheid**
- Planstudie: Spoor** > PHS Alkmaar-Eindhoven, PHS Den Haag-Eindhoven
- Planstudie: Hoofdwegennet** > A2 's-Hertogenbosch-Eindhoven (ZSM 2)
- Agenderend: Spoor** > Reactiveren goederenspoorlijn Boxtel-Veghel
- Verkenning: Spoor** > HST Connect Eindhoven-Heerlen-Aken
- MIRT Onderzoek: Hoofdwegennet** > A67

- Agenderend: Samenhangend OV-netwerk** > HOV-netwerk Noordooost-Brabant/'s-Hertogenbosch
- Agenderend: Nieuwe stations** > Maaspoort, Avenuez, Maasdonk, Berghem, Nijmegen-Goffert
- Knooppuntontwikkeling** > 's-Hertogenbosch, Oss
- Natuur & Landschap**
- Nationale landschappen** > Groene Woud
- Provinciale robuuste landschappen** > Groene Delta 's-Hertogenbosch, Maashorst

- Duurzaamheid & Klimaat**
- Wateroverlast** > Zoekgebieden Ruimte voor de Rivier
- Waterveiligheid** > Waarborgen primaire veiligheid
- Energiemaatregelen** > Maatregelen stedelijke centra B5-gemeenten

## As A2

- Economie**
- Economisch cluster**
- Versterking kennis en innovatie** > Campus-ontwikkeling: High Tech Campus, High Med Campus, Brainport Innovatieve Campus, Strip-5, Avenuez
- Kennis en onderwijs** > TU Eindhoven, Hogescholen

- Woningbouw tot 2020**
- Intensivering / Transformatie** > Avenuez, 's-Hertogenbosch, Strip-5 Eindhoven
- Uitleg** > Nieuwe Woud (i.r.t. natuurontwikkeling)

- Bereikbaarheid**
- Planstudie: Spoor** > PHS Alkmaar-Eindhoven, PHS Den Haag-Eindhoven
- Planstudie: Hoofdwegennet** > A2 's-Hertogenbosch-Eindhoven (ZSM 2)
- Agenderend: Spoor** > Reactiveren goederenspoorlijn Boxtel-Veghel
- Verkenning: Spoor** > HST Connect Eindhoven-Heerlen-Aken
- MIRT Onderzoek: Hoofdwegennet** > A67
- Agenderend: Samenhangend OV-netwerk** > HOV-netwerk Stadsregio Eindhoven, HOV-netwerk Noordooost-Brabant/'s-Hertogenbosch
- Agenderend: Nieuwe stations** > Maaspoort, Avenuez, Eindhoven Acht/Airport
- Knooppuntontwikkeling** > Eindhoven, 's-Hertogenbosch, Best

- Natuur & Landschap**
- Nationale landschappen** > Groene Woud
- Provinciale robuuste landschappen** > Groene Delta 's-Hertogenbosch, Middengebied Eindhoven-Helmond (RBZ)
- Duurzaamheid & Klimaat**
- Waterveiligheid** > Waarborgen primaire veiligheid
- Energiemaatregelen** > Maatregelen stedelijke centra B5-gemeenten

## Brainport Zuidoostvleugel

- Economie**
- Economisch cluster**
- Versterking kennis en innovatie** > Campus-ontwikkeling: Automotive Campus Helmond, High Tech Campus, High Med Campus, Brainport Innovatieve Campus, Strip-5
- Kennis en onderwijs** > TU Eindhoven, Hogescholen

- Woningbouw tot 2020**
- Intensivering / Transformatie** > Kanaalzone Helmond, Strip-5 Eindhoven
- Uitleg** > Nieuwe Woud (i.r.t. natuurontwikkeling)

- Bereikbaarheid**
- Planstudie: Spoor** > PHS Alkmaar-Eindhoven, PHS Den Haag-Eindhoven
- Planstudie: Hoofdwegennet** > A2 's-Hertogenbosch-Eindhoven (ZSM 2), afwaarderen A270 Eindhoven-Helmond
- Verkenning: Spoor** > HST Connect Eindhoven-Venlo-Duisburg, Goederen Eindhoven-Venlo-Duisburg, HST Connect Eindhoven-Heerlen-Aken
- MIRT Onderzoek: Hoofdwegennet** > A67
- Planstudie: Onderliggend wegennet** > N69 Grenscorridor, N279 's-Hertogenbosch-Veghel, N279 Veghel-Helmond, voltooiën Verkeersruit Eindhoven/Helmond
- Agenderend: Samenhangend OV-netwerk** > HOV-netwerk Stadsregio Eindhoven

- Agenderend: Nieuwe stations** > Eindhoven Acht/Airport
- Knooppuntontwikkeling** > Eindhoven, Helmond, Best
- Luchthavenontwikkeling** > Versterking Eindhoven Airport
- Natuur & Landschap**
- Nationale landschappen** > Groene Woud
- Provinciale robuuste landschappen** > Middengebied Eindhoven-Helmond (RBZ)
- Robuuste verbindingen** > De Beerze

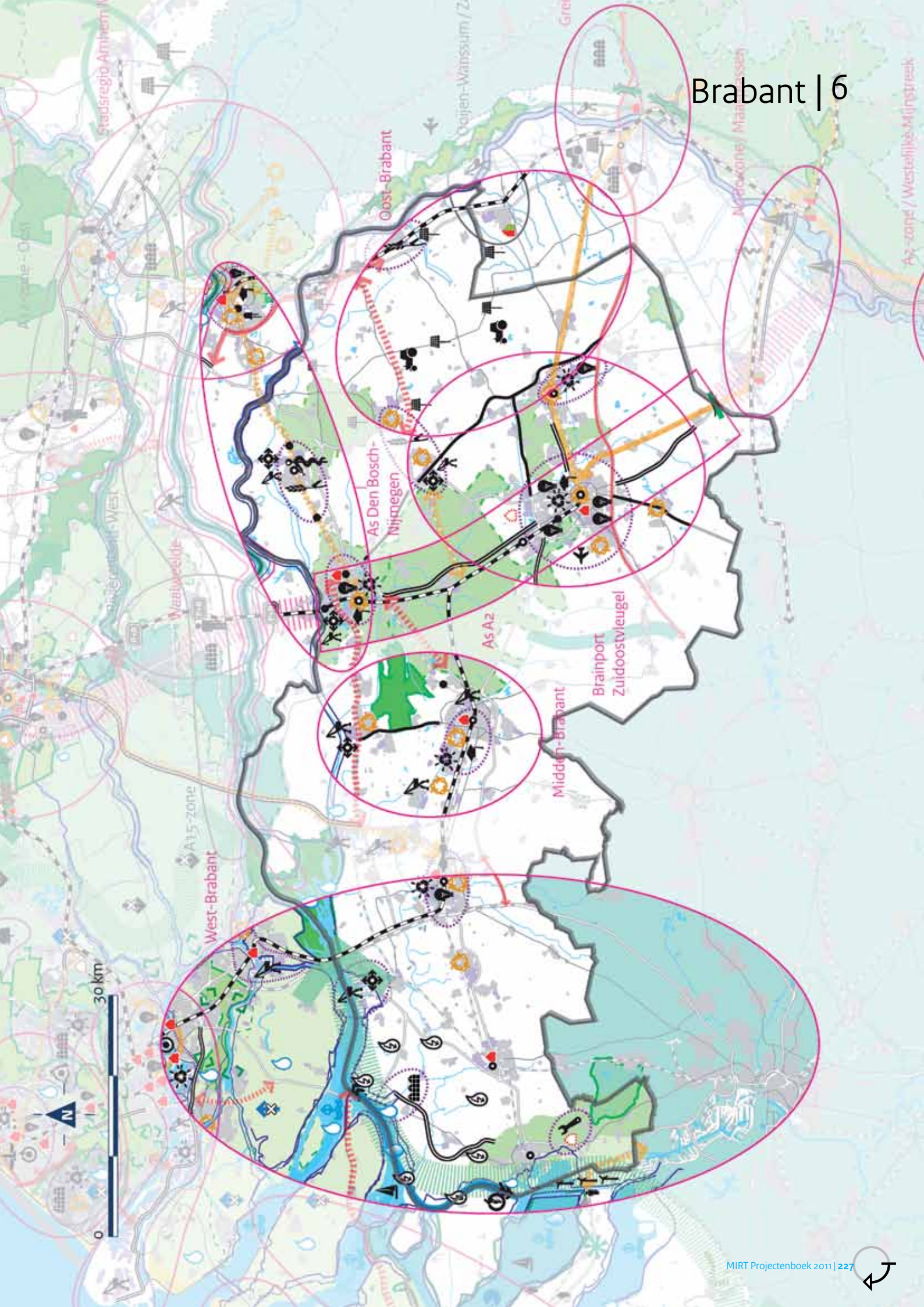
- Duurzaamheid & Klimaat**
- Energiemaatregelen** > Maatregelen stedelijke centra B5-gemeenten

## Oost-Brabant

- Economie**
- Economisch cluster**
- Agrofood** > Veghel-Uden, Boxmeer
- LOG** > Schaafveigroting landbouw Oost-Brabant
- Multimodale logistieke terminals** > Veghel, Cuijk
- Havenontwikkeling** > Veghel, Cuijk

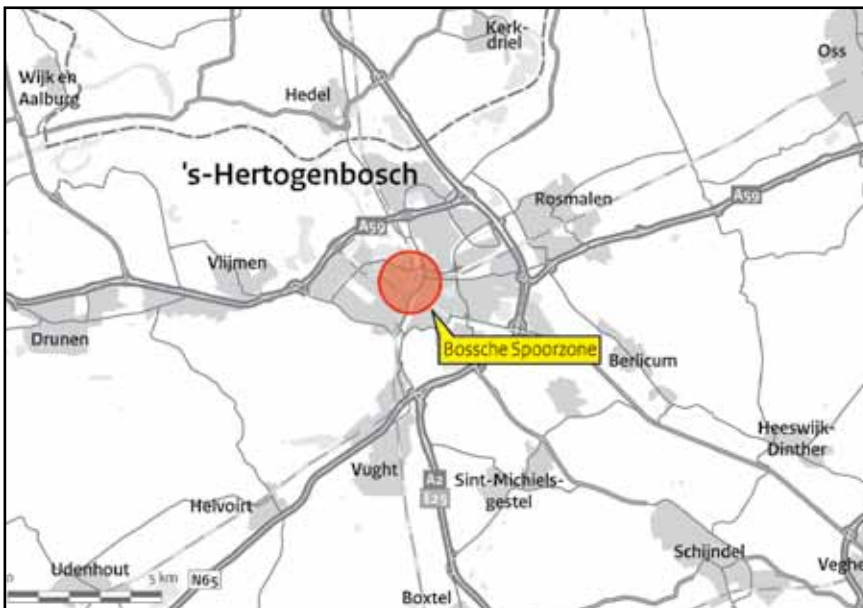
- Bereikbaarheid**
- Planstudie: Spoor** > Quicksan maatregelen Maasilijn (Nijmegen-Roermond)
- Planstudie: Onderliggend wegennet** > N279 's-Hertogenbosch-Veghel, N279 Veghel-Helmond, voltooiën Verkeersruit Eindhoven/Helmond
- Agenderend: Onderliggend wegennet** > verbinding Uden (A50)-Boxmeer
- Agenderend: Samenhangend OV-netwerk** > HOV-netwerk Noordooost-Brabant/'s-Hertogenbosch

- Natuur & Landschap**
- Provinciale robuuste landschappen** > Maashorst
- Nationale Parken** > Maasduinen
- Duurzaamheid & Klimaat**
- Wateroverlast** > Zoekgebieden Ruimte voor de Rivier
- Waterveiligheid** > Waarborgen primaire veiligheid
- Energiemaatregelen** > Zoekgebieden duurzame energieproductie



# 's-Hertogenbosch, Bossche Spoorzone

<b>Gebied</b>	Brabant
<b>Onderwerp</b>	Integrale gebiedsopgaven
<b>Ministerie</b>	VROM
<b>Fase</b>	Realisatie



**Opgave** Het project Bossche Spoorzone (200 ha) omvat de integrale gebiedsontwikkeling van een nieuw centrumstedelijk gebied ten westen van het spoor en de historische binnenstad van 's-Hertogenbosch. De zone is opgedeeld in meerdere deelprojecten en ondergaat een volledige metamorfose. De herontwikkeling is gestart met het Paleiskwartier, een ontwikkeling met publieksfuncties en woningen. Het deelproject dat nu aan de orde is omvat een tiental onderdelen waarvan de belangrijkste: de herontwikkeling van Kop van het Zand, het verbreden van de spoorbrug, het verbeteren van de verbinding tussen het westelijk stadsdeel, de Onderwijsboulevard en het zuidelijk deel van het Paleiskwartier (Ponte Palazzo), het doortrekken van de Parallelweg naar de A59 en maatregelen ter verbetering van de ontsluiting en het parkeren rond de Brabanthallen.

**Oplossing** Voor het plangebied Kop van 't Zand en Ponte Palazzo geldt dat het planologische kader wordt gevormd door de Ruimtelijke Structuurvisie en de Ontwikkelingsvisie Stadscentrum, beiden in 2003 vastgesteld. Omdat de herontwikkeling van dit gebied afhankelijk is van de uitplaatsing van een mengvoederbedrijf, is nog geen ontwerpbestemmingsplan opgesteld. Wel zijn voorstudies verricht naar de bebouwingsmogelijkheden en de exploitatie. Nu zekerheid is over de uitplaatsing van het mengvoederbedrijf, start de gemeente met de definitieve planvorming. De verwachting is dat het

mengvoederbedrijf in 2012 de productie daadwerkelijk overbrengt naar een andere locatie, de bedrijfspercelen beschikbaar komen voor herontwikkeling en in 2013 met de herontwikkeling gestart kan worden. Kop van 't Zand betreft de transformatie van bedrijventerrein naar een gemengd gebied met wonen en werken. Het totale plangebied beslaat 16 ha. Op een deel daarvan, de locatie Koudijs, wordt een programma met woningbouw (sociaal/middelduur/duur, in totaal 167 eenheden) en culturele/commerciële voorzieningen (4.000 m<sup>2</sup> bvo) geprojecteerd. Voor Ponte Palazzo geldt dat de verbinding tussen het centraal gelegen Paleiskwartier en de economisch sterke binnenstad kan leiden tot een hoogstedelijk gebied met functiemenging en hoge dichtheden.

## Planning

Start realisatie: 2008

Oplevering: 2017

**Financiën** Taakstellende rijksbijdrage: € 13 mln uit het Nota Ruimtebudget.

**Uitvoering** In september 2008 is door de gemeenteraad het Ruimtelijk Plan Paleiskwartier-Zuid vastgesteld. In het Ruimtelijk Plan zijn de randvoorwaarden voor de verdere uitwerking en realisatie van de Ponte Palazzo vastgelegd. Vervolgens heeft een meervoudige ontwerpdracht plaatsgevonden en is deze gegund. De gemeente 's-Hertogenbosch is verantwoordelijk voor dit project.

## Projecthistorie

'06 '07 '08 '09 '10 '11

Algemeen

MIRT fase

Opgave

Oplossing

Planning

Financiën

Pol./Best.

## Toelichting op de wijzigingen

**2009:** het project is in het voorjaar van 2008 van de verkenningsfase overgegaan naar de planstudiefase. In juni 2008 is het taakstellend budget voor het project vastgesteld, waarmee het project van de planstudiefase is overgegaan naar de realisatiefase.

# A58 Sint Annabosch-Galder

<b>Gebied</b>	Brabant
<b>Onderwerp</b>	Hoofdwegen
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Verkenning



**Opgave** De 100 km lange A58 verbindt een aantal grote Brabantse steden met elkaar. Ook is de A58 onderdeel van de verbindingen Rotterdam-Antwerpen en Rotterdam-Zuidoost Nederland (noord-zuid). Uit de Netwerkanalyse BrabantStad blijkt de A58 een knelpunt in de provincie Noord-Brabant. In de hoofdlijnen van de Nationale Markt en Capaciteitsanalyse (NMCA) wordt bevestigd dat in het stedelijk (wegen)netwerk BrabantStad in 2020 problemen ontstaan.

**Betrokkenen** De verkenning A58 Sint Annabosch-Galder wordt door het rijk gestart in samenwerking met de regio (provincie Noord-Brabant en gemeente Breda). Ook de besluitvorming over een pakket aan quick-wins op het traject Tilburg-Eindhoven wordt in samenwerking tussen rijk en regio voorbereid.

**Planning** Afspraken bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2010:

Op basis van de resultaten van de probleem-analyse voor de A58/N65 is besloten:

1. voor het traject A58 St. Annabosch-Galder een verkenning te starten;
2. voor het traject A58 Tilburg-Eindhoven gezamenlijk een pakket aan quick wins uit te werken. Over dit pakket, de verdeling van de kosten over de verschillende partijen en de financiële dekking vindt besluitvorming plaats in het bestuurlijk overleg MIRT najaar 2010.
3. voor de N65 een integrale gebiedsgerichte pilot te starten. Deze voert het rijk met de regio in het kader van de Mobiliteitsaanpak (ambitie N-wegen) uit. Hierin zal met name aandacht zijn voor sleutelkwesties zoals leefbaarheid en veiligheid (w.o. specifiek aandacht voor Vught).

# A4 Dinteloord- Bergen op Zoom

**Gebied** Brabant  
**Onderwerp** Hoofdwegen  
**Ministerie** VenW  
**Fase** Planstudie



**Opgave** Tussen Dinteloord en Bergen op Zoom ontbreekt een schakel in de A4. De vervangende weg, de N259, die door en langs een aantal woonkernen loopt, is onvoldoende ingericht om het groeiende verkeer op termijn goed te kunnen afwikkelen. Bovendien wordt door het ontbreken van een schakel in de A4 de A16 zwaarder belast dan nodig en gewenst is.

**Oplossing** In 1998 is een Tracébesluit vastgesteld dat uitgaat van een autosnelweg met 2x2 rijstroken tussen Dinteloord en Bergen op Zoom. In 2001 heeft de Raad van State het tracé ten oosten van Steenbergen vernietigd. Hierdoor is de oplossing in 2 delen geknipt. De omlegging Halsteren is reeds uitgevoerd; de A4 Steenbergen doorloopt opnieuw de procedure. In maart 2007 (TK 28196, nr 2) is in het standpunt gekozen voor een westelijke omlegging, in principe met een brug voor de Steenbergse haven. Aangezien uit de marktbenadering echter is gebleken dat een aquaduct binnen het budget (inclusief een bijdrage van € 5 mln van de gemeente Steenbergen) mogelijk is, is de keuze voor een aquaduct gemaakt.

## Planning

Tracébesluit: 2010

Start realisatie: 2011

Oplevering: Steenbergen 2013

**Financiën** Taakstellend budget: € 305 mln (incl. BLD-bijdrage € 48 mln en incl. bijdrage derden, Provincies Noord-Brabant en Zeeland en gemeenten Bergen op Zoom en Steenbergen € 63 mln).

**Politiek/bestuurlijk** Toezeggingen: de motie Mastwijk (TK 30300 A, nr 9) om met een financieringsplan te komen is uitgevoerd. Rijk en regio hebben in 2005 een overeenkomst gesloten over de financiering. Om te bezien of een aquaduct voor de Steenbergse haven binnen het budget mogelijk is, is met Steenbergen afgesproken dat een eventueel aanbestedingsoverschot hiervoor beschikbaar is, mits Steenbergen zelf ook € 5 mln inbrengt.

De toezegging in combinatie met de uitkomsten uit de marktbenadering heeft geresulteerd in de keuze voor een aquaduct. De regio heeft ermee ingestemd dat de start van de uitvoering verschuift naar medio 2011.

**Uitvoering** Medio 2008 is de markt benaderd middels een aanbesteding met een concurrentiegerichte dialoog. De gunning voor de uitvoering heeft in augustus 2009 plaats gevonden.

## Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen						•
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing					•	
Planning		•		•	•	
Financiën	•	•	•	•	•	
Pol./Best.		•	•			

## Toelichting op de wijzigingen

**2006:** eind 2004 is € 100 mln door het rijk beschikbaar gesteld voor project VERA. Projectkosten Halsteren aangepast vanwege inpassing BLD-bijdrage (€ 11 mln).

**2007:** eind 2005 is met de regio overeengekomen dat VenW en de regio elk € 15 mln extra bijdragen. Project is volledig gefinancierd en motie Mastwijk uitgevoerd. De uitvoering van de overige delen is versneld.

**2008:** aan de Tweede Kamer is medege-deeld dat een poging wordt gedaan een aquaduct binnen het budget te realiseren.

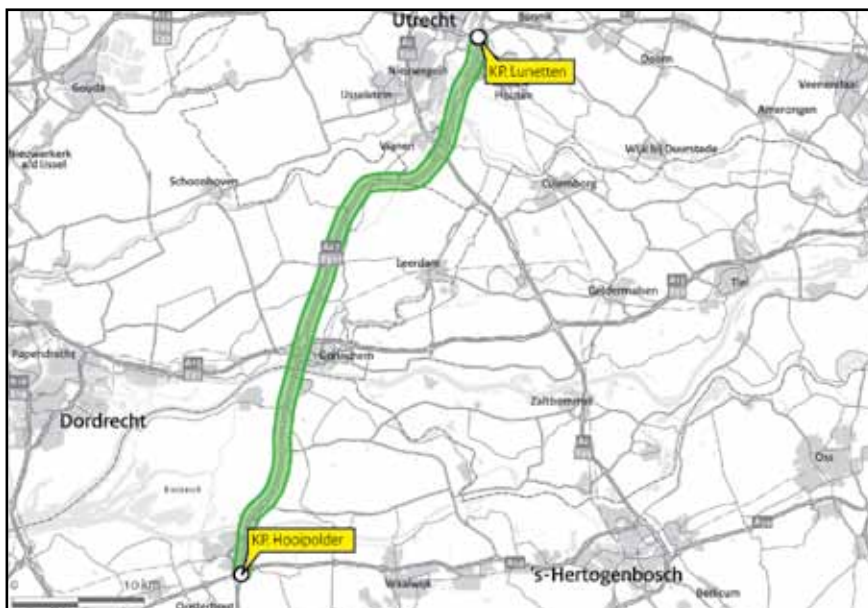
**2009:** zomer 2008 zijn afspraken gemaakt met de regio over aanvullende financiering. De regio draagt € 15 mln extra bij en het rijk € 60 mln (excl. BLD-bijdrage). De regio heeft ingestemd met een latere uitvoering dan 2010. Door financiële tekorten is de aanbestedingsprocedure tijdelijk opgeschort.

**2010:** budget is overgeheveld van Omlegging Halsteren naar A4 Steenbergen-Bergen op Zoom (€ 14 mln). Ten behoeve van de keuze voor een aquaduct is de bijdrage van derden met € 5 mln verhoogd.

**2011:** het OTB is in maart 2010 vastgesteld.

# A27 Utrecht-Lunetten-Hooipolder

**Gebied** Brabant  
**Onderwerp** Hoofdwegen  
**Ministerie** VenW  
**Fase** Planstudie



**Opgave** Op de A27 Breda-Utrecht neemt de omvang van de automobilitoe toe. De voorziene reistijden op het traject Lunetten bij Utrecht tot de A59 bij Hooipolder voldoen niet aan de in de Nota Mobiliteit voor 2020 geformuleerde streefwaarden. Prominent knelpunt is tevens de Merwedeburg bij Gorinchem waarvoor versnelde uitvoering gewenst is. Daarnaast is er sprake van veiligheids- en leefbaarheidsproblemen (geluidhinder, luchtkwaliteit en barrièrewerking), die samenhangen met de A27.

**Oplissing** Op basis van het standpunt worden in het trechteringstraject de volgende verbredingsalternatieven onderzocht:

- 2x3 rijstroken met regionale verbindingen
- deels 2x3, deels 2x4 rijstroken
- deels 2x3, deels 4x2 rijstroken

Naast deze verbredingsalternatieven wordt een innovatief snelwegconcept onderzocht, het HogeSnelweg Alternatief. Aanvullend op de alternatieven wordt een MMA-pakket uitgewerkt. Tolheffing wordt als variant meegenomen bij de alternatieven. Als variant op een brug over de Boven-Merwede bij Gorinchem wordt ook tunnelvariant onderzocht.

**Planning** Het knelpunt bij de brug bij Gorinchem zal als eerste worden aangepakt. Streefdatum voor start realisatie voor het deeltraject Scheiwijk-Werkendam is 2013. Na besluitvorming over de eerste fase MER wordt op basis van het beschikbare budget een

nieuwe planning opgesteld. De uitvoering van de andere deeltrajecten zal gefaseerd plaatsvinden.

**Financiën** Taakstellend budget: nog niet bepaald. Financiering en prioritering van de deeltrajecten wordt parallel aan de tweede fase MER uitgewerkt.

**Politiek/bestuurlijk** Gemeente Gorinchem heeft de wens voor een ontsluiting van bedrijventerrein Gorinchem-Noord. Toezegging van minister VenW tijdens MIT-behandeling 2005 (TK 30300, nr 50) over plan van aanpak realisatie knooppunt Gorinchem-Merwedeburg. Een bestuurlijke adviesgroep heeft in afstemming met een maatschappelijke adviesgroep op basis van de eerste fase geadviseerd welke alternatieven en varianten in de tweede fase van het MER uitgewerkt moeten worden.

**Uitvoering** Er wordt onderzocht op welke wijze marktpartijen kunnen worden betrokken.

**File Top 50** Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van knelpunt 8 uit de File Top 50.

## Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen						
MIRT fase		●				
Opgave						
Oplissing						
Planning			●		●	
Financiën						
Pol./Best.						

## Toelichting op de wijzigingen

**2006:** het project is overgegaan van de verkenningsfase (A27 Breda-Utrecht) naar de planstudiefase.

**2007:** in het bestuurlijk overleg MIT (eind 2005) heeft de minister van VenW aan de regio gemeld dat de uitvoeringsperiode van de A27 verkeerd in het MIT 2006 is opgenomen. Dit is gewijzigd in 2013-2018. De mogelijkheden voor versnelling van (delen van) het project worden onderzocht in samenhang met tol.

**2010:** gezien de complexiteit van het project is gekozen om te starten met een trechteringstraject en zo te komen tot één gedragen voorkeursalternatief. Dit is in lijn met de adviezen van commissie Elverding. Het tracébesluit vertraagt hierdoor. De start van de realisatie en de oplevering blijven ongewijzigd.

# Breda Centraal (t.b.v. Nieuw Sleutelproject)

<b>Gebied</b>	Brabant
<b>Onderwerp</b>	Spoorwegen personen
<b>Ministerie</b>	VenW en VROM
<b>Fase</b>	Realisatie



**Opgave** De huidige Euregionale positie van Breda kan uitgebouwd worden wanneer de stad via een shuttle is verbonden met de HSL-Zuid. Dit project is door het rijk aangewezen als NSP.

**Oplossing** Het station en het gebied worden integraal ontwikkeld tot toplocatie voor wonen, Euregionale ondernemingen en voorzieningen. Het nieuwe station wordt beter ontsloten en verweven in de stedelijke structuur. Wat betreft uitstraling en functionaliteit wordt het station op een hoger kwaliteitsniveau gebracht door een nieuwe stationshal, een brede voetgangerspassage, nieuwe uitgangen en een derde perron.

### Planning

- 2006: Start uitvoering derde perron met sporenlay-out
- 2008: Start bouw OV-Terminal en ontwikkeling gebied
- 2014: Oplevering OV-Terminal
- 2018: Oplevering gebied

### Financiën

- OV-Terminal  
Taakstellende bijdrage VenW: € 59 mln.  
Taakstellende bijdrage VROM € 9 mln.
- Gebiedsontwikkeling  
Taakstellende bijdrage VROM: € 15,9 mln.

### Politiek/bestuurlijk

- 2005: tussenovereenkomst tussen rijk, de gemeente Breda, Provincie Noord-

Brabant, ProRail B.V., NS Vastgoed B.V. en NS Stations over het opstellen van een Voorlopig Ontwerp OV-Terminal.

- 2005: het rijk en de spoorsector zijn een gezamenlijke financiering van het derde perron met bijbehorende sporenlay-out overeengekomen.
- 2006: bestuurlijke uitvoeringsovereenkomst tussen gemeente Breda, VROM en VenW over de voorwaarden waaronder de NSP-subsidie en MIT-subsidie worden verstrekt.
- 2007: raamovereenkomst tussen NS, VenW, VROM, ProRail en NSP-gemeenten Arnhem, Breda, Den Haag, Rotterdam en Utrecht met afspraken over de (financiële) bijdrage van de NS en de uitvoering.
- 2008: voldaan aan de voorwaarden voor het verstrekken van subsidies door VROM en VenW en voor besluit tot realisatie door de opdrachtgevers ProRail, Gemeente Breda, NS Ontwikkeling en NS Stations.
- 2010: bestuurlijk overeenstemming bereikt over bezuinigingen en plaanpassingen als gevolg van kostenstijgingen door uitloop van de planvoorbereiding zonder de NSP kwaliteit ter discussie te stellen

**Uitvoering** Marktpartijen zijn betrokken bij de vastgoedexploitatie van het gebied en de OV-Terminal. De aanbestedingsprocedure is in maart 2009 gestart.

### Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen			•	•		
MIRT fase	•					
Opgave						
Oplossing	•					
Planning						•
Financiën	•		•	•		•
Pol./Best.	•	•				

### Toelichting op de wijzigingen

**2006:** taakstellend budget is verhoogd van € 18 mln naar € 37,2 mln, gedekt uit meevallers aanbestedingsresultaten Betuweroute. Daarnaast is besloten om gezamenlijk met de spoorsector te investeren in een derde perron en een sobere uitbreiding van de sporenlay-out. Het project is overgegaan van de planstudiefase naar de realisatiefase.

**2007:** er is op 31 mei 2006 een bestuurlijke overeenkomst uitvoering gesloten.

**2008:** derde perron is gerealiseerd, inclusief uitbreiding sporenlay-out, 1<sup>e</sup> fase. Taakstellende bijdrage VenW is incl. BTW.

**2009:** bouw van de reizigers tunnel is in 2007 gestart. Uitbreiding sporenlay-out 2e fase is medio 2008 afgerond. Op verzoek van Breda is de bijdrage verhoogd voor de geluidsschermen om deze in het stationskwartier aan te laten sluiten op de reeds gerealiseerde schermen voor de HSL. De bijdrage is verhoogd om de planstudiekosten te dekken.

**2011:** als gevolg van het oprekken van de besteksfase en uitwerken van bezuinigingsopties is de oplevering van de OV-terminal met één jaar vertraagd. Vanwege de langere looptijd en complexiteit van het project is het taakstellend budget met € 6 mln verhoogd.



# Eindhoven/Helmond, voltooiing verkeersruit (T-structuur)

<b>Gebied</b>	Brabant
<b>Onderwerp</b>	Regionale/lokale infrastructuur
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Planstudie



**Opgave** De pilot MIRT-verkenning Zuidoostvleugel BrabantStad schetst een regionaal perspectief waarin ontwikkelingsassen aan de oost- en westzijde van het gebied centraal staan, gecombineerd met een groen en leefbaar middengebied. (Rijk van Dommel en Aa). Aan de westzijde gaat het om de A2 Ontwikkelingszone (zie desbetreffend projectblad), aan de oostzijde om de ontwikkelingsas langs de N279.

Om concentratie van werkgelegenheid aan de west- en oostzijde te kunnen realiseren en het middengebied te ontlasten is een verkeersruit om Eindhoven en Helmond van belang die de verschillende woon- en werklocaties in het gebied met elkaar verbindt. Het project is tevens één van de vijf prioriteiten uit de MobiliteitsAanpak, die onder meer een robuust wegennet tot doel heeft.

**Oplissing** Voor voltooiing van de verkeersruit wordt de aanleg van een zogenaamde T-structuur aan de oostzijde van Eindhoven nader onderzocht. Deze wegstructuur bestaat uit twee delen:

- de oost-westverbinding tussen de A58 boven Eindhoven en de N279 bij Helmond.
- de ombouw van de N279 tussen Veghel en Asten.

Het voltooien van de verkeersruit vergroot de bereikbaarheid en schept mogelijkheden voor gewenste ontwikkelingen op het gebied van ruimte, economie, natuur en landschap. Om

een integrale samenhang, niet alleen in de planning maar ook in de uitvoering te garanderen, hebben rijk en regio in februari 2010 een afsprakenkader voor de gebiedsuitwerking getekend. De T-structuur maakt hiervan onderdeel uit.

**Planning** Afhankelijk van de uit te voeren planstudie door de provincie Noord-Brabant.

**Financiën** De taakstellende rijksbijdrage voor de T-structuur is vastgesteld op maximaal € 255 mln (incl. BTW). De totale kosten van de meest kosteneffectieve variant worden op € 804 mln geraamd.

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

## Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen					•	
MIRT fase						
Opgave						
Oplissing						
Planning						
Financiën						•
Pol./Best.						

## Toelichting op de wijzigingen

**2010:** het project is nieuw opgenomen in het MIRT. Het is een nadere uitwerking van het vervallen project Eindhoven BOSE (Bereikbaarheid Oostzijde Stadsregio Eindhoven).

**2011:** de besluitvorming in het kader van het FES is afgerond. De middelen zijn overgeboekt naar de begroting van VenW.

# Tilburg Noordwesttangent

<b>Gebied</b>	Brabant
<b>Onderwerp</b>	Regionale/lokale infrastructuur
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Realisatie



**Opgave** Door de toenemende verkeersdruk worden de bestaande wegen in Tilburg ernstig overbelast en vindt filevorming en vertraging plaats. De bereikbaarheid en leefbaarheid van de stad komen daardoor ernstig in gevaar, terwijl de verkeersveiligheid afneemt. De huidige wegenstructuur kan het toenemende verkeersaanbod niet op een veilige en afdoende wijze verwerken.

**Oplossing** Oplossing is een regionale wegverbinding tussen de A58 bij afslag Gilze en de Midden-Brabantweg (N261) bij de aansluiting Tilburg Noord. Tevens worden hiermee de westelijke stadsuitbreiding Vinox-locatie Reeshof en diverse bedrijfstreinen aan de noordzijde van de stad ontsloten. In de planstudie van de Noordwesttangent is de noodzaak van deze nieuwe verbinding aangetoond. Bij de beoordeling is gebleken dat de kosten van de meest kosteneffectieve oplossing hoger zijn dan het grensbedrag van € 112,5 miljoen. Daarom is de Noordwesttangent als een apart project opgenomen.

## Planning

Projectbesluit: 2003  
Start realisatie: 2004  
Oplevering: 2010  
Gedeelte Midden-Brabantweg-Vossenber  
west is opgeleverd in 2005.  
Gedeelte Dalem zuid-Bredaseweg is  
opgeleverd in 2005.  
Gedeelte Bredaseweg-A58 Gilze is opgeleverd  
in 2008.  
Gedeelte Vossenber west-Dalem zuid:  
oplevering gepland in 2010.

**Financiën** Op basis van de meest kosten-effectieve oplossing is door het rijk een beschikking voor € 5 mln afgegeven. Deze bijdrage is in 2007 overgeboekt.

**Politiek/bestuurlijk** Op verzoek van de Tweede Kamer wordt geen financiële koppeling aangebracht met het project Wilhelminakanaal. De regio is verantwoordelijk voor de financiering en de aanleg van het project.

**Uitvoering** De gemeente Tilburg is verantwoordelijk voor de uitvoering van dit project.

## Projecthistorie

'06 '07 '08 '09 '10 '11

Algemeen

MIRT fase

Opgave

Oplossing

Planning

Financiën

Pol./Best.

## Toelichting op de wijzigingen

**2006:** het project is nieuw in de planstudiefase.

**2007:** het project is overgegaan van de planstudiefase naar de realisatiefase.

**2008:** eerste twee onderdelen zijn in 2005 in gebruik genomen; de volgende delen volgen in 2008 en 2010.

# Wilhelminakanaal Tilburg

<b>Gebied</b>	Brabant
<b>Onderwerp</b>	Hoofdvaarwegen
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Realisatie



**Opgave** De huidige dimensionering van het kanaal biedt onvoldoende mogelijkheden voor vervoer over water van/naar Tilburg.

**Oplossing** Het kanaal wordt tussen sluis II en sluis III verruimd tot klasse IV. Sluis II wordt verwijderd, sluis III wordt vervangen door een nieuwe klasse IV sluis.

### Planning

Projectbesluit: 2005  
Start realisatie: 2011  
Oplevering: 2015

**Financiën** Taakstellend budget: € 84 mln (incl. BLD-bijdrage € 10 mln en incl. bijdragen van derden van € 19,6 mln).

**Politiek/bestuurlijk** Toezeggingen: in 1995 is besloten een haalbaarheidsstudie uit te voeren. In juni 2005 is voor het Wilhelminakanaal een projectbesluit genomen, inhoudende de uitvoering van het nulplusalternatief. In overleg met de Tweede Kamer is in september 2005 besloten tot het uitvoeren van de zogenaamde 'Visievariant', in plaats van de nulplusvariant. De rijksbijdrage is gemaximeerd op € 52 mln (prijsspeil 2007), de gemeente Tilburg en de Provincie Noord-Brabant dragen ieder € 9,8 mln bij.

**Uitvoering** In 2010 is een PPC uitgevoerd op basis waarvan voor een DB-contract is gekozen.

## Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen						
MIRT fase					•	
Opgave						
Oplossing		•				
Planning			•		•	
Financiën	•		•			
Pol./Best.						

## Toelichting op de wijzigingen

**2006:** de projectkosten zijn aangepast vanwege inpassing van de BLD-bijdrage (€ 10 mln).

**2007:** in overleg met de Tweede Kamer is gekozen voor het uitvoeren van de Visievariant.

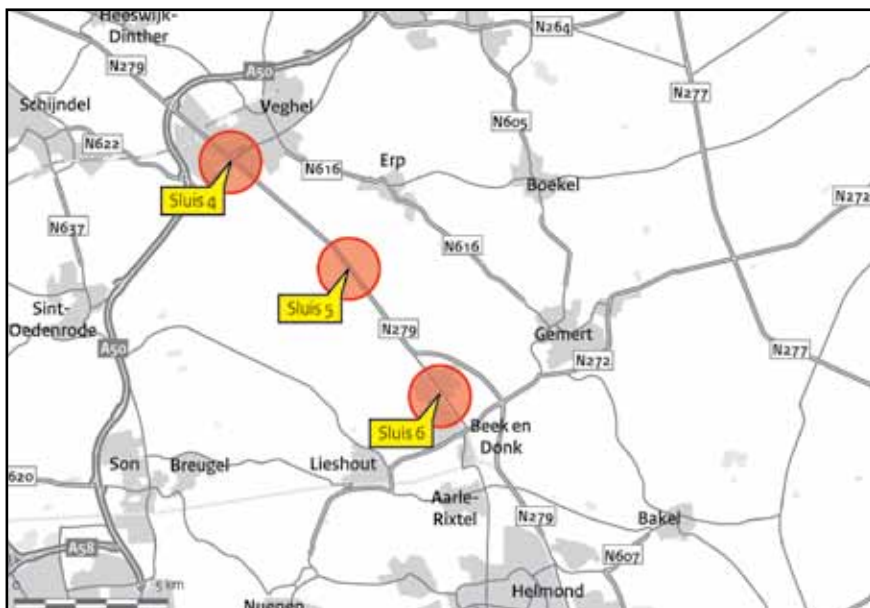
**2008:** door de duur van besprekingen over de regionale bijdragen zijn start realisatie en oplevering vertraagd.

**2009:** november 2007 is er overeenstemming bereikt over de financiële bijdragen van de regionale overheden. Het uitvoeringsbesluit is genomen en VenW heeft samen met de regionale overheden een stuurgroep ingesteld om de realisatie voor te bereiden en te begeleiden. Het project is overgegaan van de planstudiefase naar de realisatiefase.

**2010:** vanwege aanvullende onderzoeken en vertraging in de bestemmingsplanprocedure zijn mijlpalen vertraagd.

# Zuid-Willemsvaart (vervanging sluizen 4, 5 en 6)

**Gebied** Brabant  
**Onderwerp** Hoofdvaarwegen  
**Ministerie** VenW  
**Fase** Realisatie



**Opgave** Uit de verkenning BERZOB blijkt dat de vaarwegen in Zuidoost-Brabant worden gekenmerkt door een verouderde en deels in slechte staat verkerende infrastructuur. De in slechte onderhoudstoestand verkerende klasse-II sluizen 4, 5 en 6 zijn het meest urgent. De onderhoudstoestand van de sluizen 4, 5 en 6 brengt een grote kans op stremmingen met zich mee. Dit vormt een knelpunt voor een vlot en betrouwbaar vervoer over water.

**Oplossing** Vervanging van de sluizen 4, 5 en 6 tot klasse-IV-sluizen.

### Planning

Start realisatie: 2008

Oplevering: 2011

**Financiën** Taakstellend budget: € 83 mln (incl. BLD-bijdrage € 5 mln en incl. bijdrage van derden: € 50 mln).

**Politiek/bestuurlijk** In september 2006 is een bestuurlijke overeenkomst afgesloten met de regio. Hierbij is de volgende financiële verdeling afgesproken: het rijk € 30 mln, provincie Noord-Brabant € 30 mln en gemeenten/waterschap € 20 mln. De bijdrage van de provincie omvat tevens voorfinanciering van bijdrage van het bedrijfsleven. Deze wordt terugbetaald aan de provincie na realisatie van het project.

**Uitvoering** Het project wordt door middel van een Design en Construct contract uitgevoerd. In 2007 is een PPC uitgevoerd. Op basis daarvan is gekozen voor een DB-contract.

## Projecthistorie

'06 '07 '08 '09 '10 '11

Algemeen

MIRT fase

Opgave

Oplossing

Planning

Financiën

Pol./Best.

## Toelichting op de wijzigingen

**2006:** het project is (deels) overgegaan van de verkenningfase naar de planstudiefase.

**2008:** project is overgegaan van de planstudiefase naar de realisatiefase. Door bestuurlijke overeenkomst (september 2006) is de bijdrage van derden met € 10 mln naar beneden bijgesteld.

# Zuid-Willemsvaart, omleggen en opwaarderen (Maas-Veghel)

<b>Gebied</b>	Brabant
<b>Onderwerp</b>	Hoofdvaarwegen
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Realisatie



**Opgave** Onvoldoende bereikbaarheid over water van het gebied tussen 's-Hertogenbosch en Veghel.

**Oplossing** In studie is de omlegging van de Zuid-Willemsvaart om 's-Hertogenbosch met een profiel voor klasse IV-scheepvaart.

**Inpassing** Bij de aanleg wordt door de gemeente 's-Hertogenbosch een ecologische verbindingszone inclusief een Rosmalense Aa gerealiseerd.

## Planning

Tracébesluit: 2010

Start realisatie: 2010

Oplevering: 2015

**Financiën** Taakstellend budget: € 470 mln (incl. BLD-bijdrage van € 58 mln en incl. bijdrage van derden van € 53 mln).

**Politiek/bestuurlijk** Toezeggingen: kabinetsbesluit inzake afbreken realisatiegedeelte, d.d. 11 juli 1997.

Kabinetsbesluit inzake omlegging van de Zuid-Willemsvaart tussen de Maas en Den Dungen conform de 'Regiovariant, d.d. 10 maart 2006.

Op verzoek van de Tweede Kamer is voor 2006 een bedrag van € 10 mln ter beschikking gesteld voor versnelde voorbereiding van de uitvoering.

De regiovariant is in 2006 uitgewerkt in een Ontwerp-Tracébesluit (OTB), welk in februari

2007 is vastgesteld. Er wordt een convenant met de regionale partners voorbereid. November 2007 is tussen betrokken overheden een bestuursovereenkomst getekend.

Het taakstellend budget is opgehoogd vanwege toevoeging van een aantal projectonderdelen als gevolg van de bestuursovereenkomst, het meenemen van een drietal werken uit de A2 rondweg Den Bosch en de implementatie van nieuwe en aangepaste regelgeving waardoor enkele projectonderdelen duurder zijn geworden. Het TB is juli 2008 ondertekend.

**Uitvoering** Voor dit project is een marktscan uitgevoerd. De mogelijkheid van PPS is onderzocht, maar wordt niet toegepast, omdat uit het onderzoek bleek dat DBFM geen meerwaarde had. In 2007 is een PPC uitgevoerd op basis waarvan voor een DB-contract is gekozen.

## Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen						•
MIRT fase					•	
Opgave						
Oplossing		•				
Planning		•	•		•	
Financiën	•	•	•	•		
Pol./Best.				•		

## Toelichting op de wijzigingen

**2006:** projectkosten zijn aangepast vanwege inpassing BLD-bijdrage (€ 52 mln) en verwachte aanbestedingsresultaten (-€ 2 mln).

**2007:** kabinetsbesluit tot omlegging Zuid-Willemsvaart conform de regiovariant, met een ecologische verbindingszone incl. een Rosmalense Aa. Op verzoek van de Kamer is versnelling in de vorm van anticiperende vastgoedverwerving ingezet met een omvang van € 10 mln.

**2008:** het OTB is in februari 2007 vastgesteld. De bijdrage van de regionale partijen is verhoogd vanwege het 'meenemen' van de ecologische verbindingszone en de N279 bij dit project. Op deze manier kan werk met werk gemaakt worden.

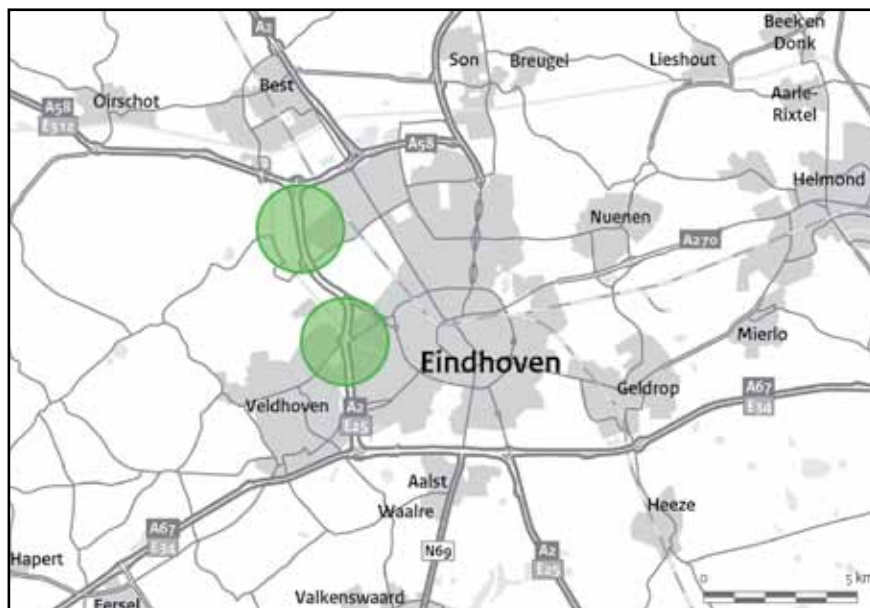
**2009:** de bestuursovereenkomst tussen overheden is november 2007 ondertekend.

**2010:** het uitvoeringsbesluit is in 2009 genomen met het voorbehoud dat het tracébesluit nog onherroepelijk moet worden. De mijlpaal oplevering is hierin – als gevolg van vertraging in de procedure tracéwet – gewijzigd van 2014 naar 2015.

**2011:** in 2010 heeft de Raad van State het tracébesluit onherroepelijk verklaard. Naar verwachting wordt in 2010 het hoofdcontract gegund.

# Eindhoven A2 zone

<b>Gebied</b>	Brabant
<b>Onderwerp</b>	Integrale gebiedsopgaven
<b>Ministerie</b>	EZ en VenW
<b>Fase</b>	Planstudie



**Opgave** Langs de A2 ten westen van Eindhoven vinden de komende jaren grote ruimtelijke ontwikkelingen plaats. Het gaat om integrale gebiedsontwikkeling, waarin bereikbaarheidsaspecten, economische perspectieven, groene verbindingen en milieuvraagstukken hand in hand gaan.

**Oplossing** Door de ombouw van de A2 tot 4x2 rijstroken wordt een belangrijke bijdrage geleverd aan de bereikbaarheid van de Brainport Eindhoven (zie desbetreffende projectblad) over de weg. Voor een optimale ontwikkeling van de A2-zone wordt ingezet op de realisatie van twee nieuwe aansluitingen op de A2 en op het aanpassen van de bestaande aansluiting Veldhoven. De nieuwe aansluitingen betreffen de aanleg van een nieuwe noordelijke aansluiting (ter hoogte van Eindhoven Airport) en een nieuwe zuidelijke aansluiting (Meerenakkerweg/Beemdstraat), beide inclusief aanpassing van het onderliggend wegennet (OWN). De aanpassing van de aansluiting Veldhoven bestaat uit het loskoppelen van de op- en afritten van de Noord-Brabantlaan.

## Planning

- Noordelijke aansluiting  
Start realisatie: 2014; Oplevering: 2016
- Zuidelijke aansluitingen
  - Aansluiting: Start realisatie: 2011;  
Oplevering: 2012.
  - OWN: Start realisatie: 2010;  
Oplevering: 2012

## Financiën

- Noordelijke aansluiting: projectkosten nog niet bepaald, de regio financiert dit project. Voor deze aansluiting is € 15 mln uit het Nota Ruimtebudget beschikbaar (onderdeel rijksbijdrage Brainport Avenue).
- Zuidelijke aansluitingen: taakstellend budget € 6,3 mln (incl. € 1,6 mln bijdrage derden, BLD-bijdrage reeds verwerkt in A2 Randweg Eindhoven).
- OWN Meerenakkerweg/Beemdstraat: taakstellend budget € 14,5 mln (€ 7,7 mln bijdrage derden en € 6,8 mln uit het Nota Ruimtebudget).

**Politiek/bestuurlijk** Rijk, provincie, Samenwerkingsverband Regio Eindhoven, gemeenten, bedrijfsleven en kennisinstellingen werken bestuurlijk samen bij de uitwerking van de Ontwikkelingsvisie 'de geniale Brainport locatie'. De gemeente Eindhoven heeft samen met VenW, het SRE en de gemeenten Best en Oirschot voor de noordelijke aansluiting (aansluiting A2/Airport-noord) een bereikbaarheidsplan gemaakt.

**Uitvoering** Marktpartijen zijn betrokken bij de uitwerking van het bereikbaarheidsplan. De gemeente Eindhoven, VenW en het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven zijn verantwoordelijk voor deze projecten.

## Projecthistorie

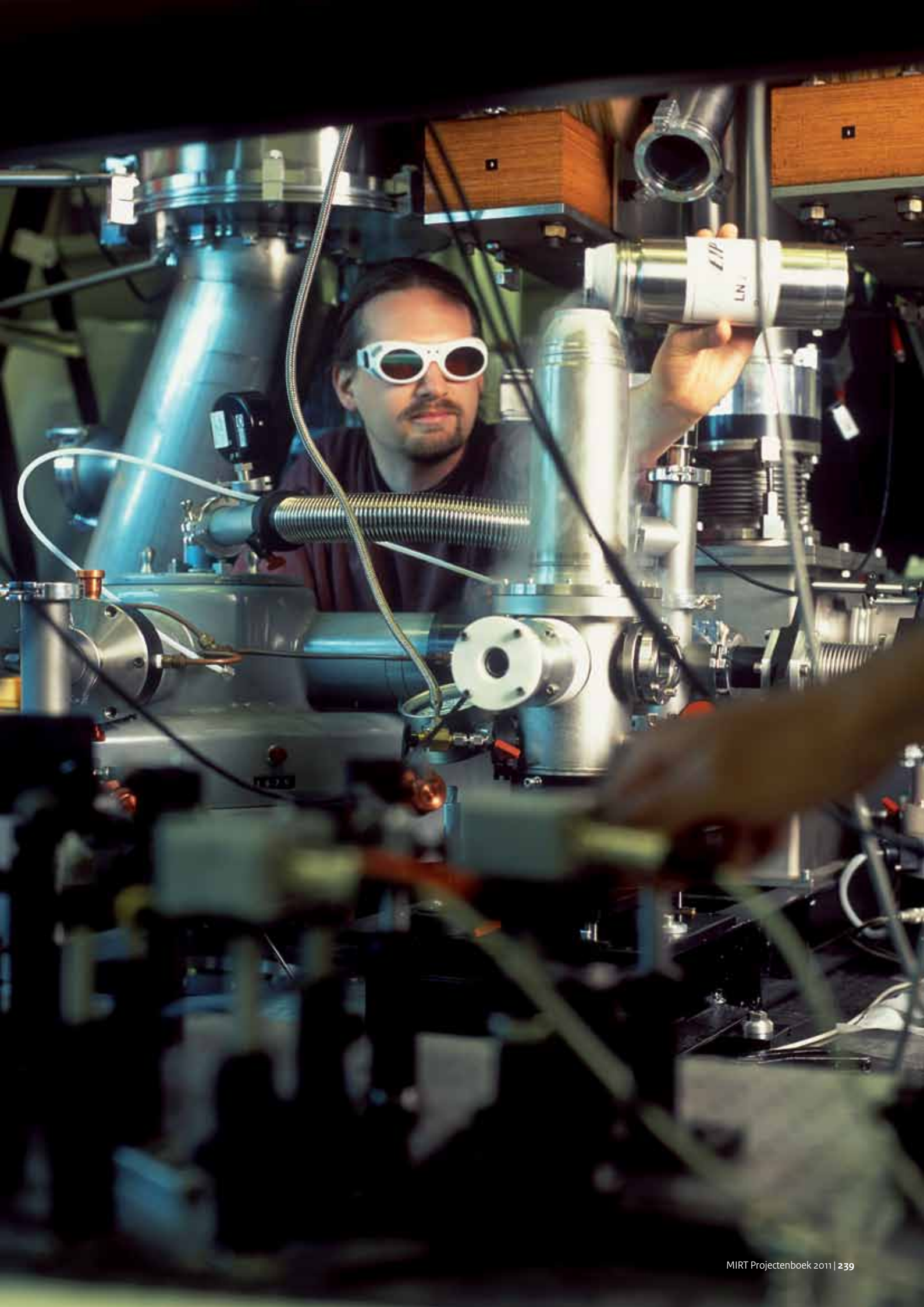
	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen			•		•	
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning					•	
Financiën					•	•
Pol./Best.						

## Toelichting op de wijzigingen

**2008:** het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

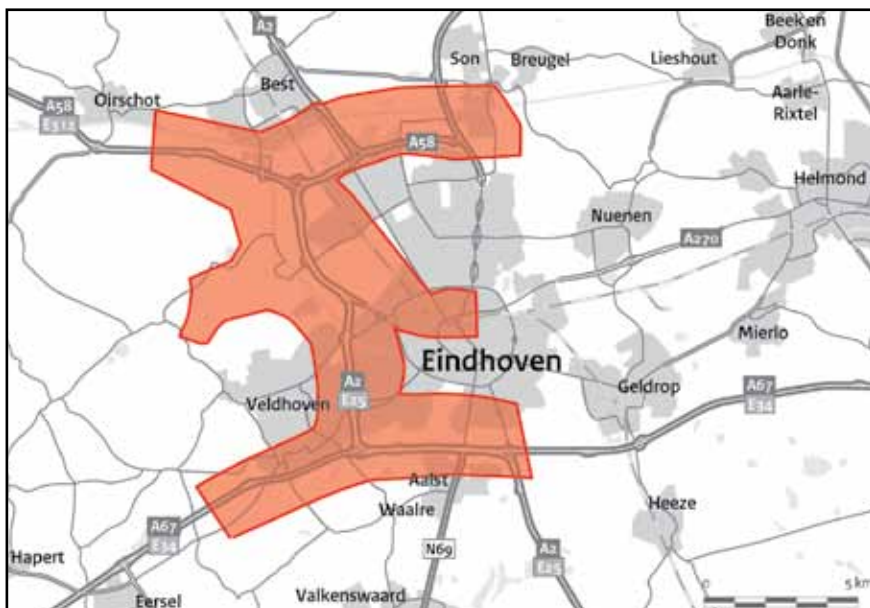
**2010:** het project is gesplitst in de zuidelijke aansluiting, waarvoor in november 2008 de rijksbijdrage is vastgesteld, en de noordelijke aansluiting, waarvoor de besluitvorming wordt betrokken bij het project Brainport Eindhoven. Als gevolg van onderzoek naar de verkeerstechnische gevolgen van de noordelijke aansluiting is besluitvorming hierover vertraagd.

**2011:** de financiering van de noordelijke aansluiting is vastgesteld.



# Brainport Eindhoven

<b>Gebied</b>	Brabant
<b>Onderwerp</b>	Integrale gebiedsopgaven
<b>Ministerie</b>	EZ
<b>Fase</b>	Realisatie



**Opgave** Het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven heeft een Ontwikkelingsvisie voor de gehele A2-zone vastgesteld. De A2-zone wordt getransformeerd tot 'Brainport Avenue', een hoogwaardig internationaal concurrerend vestigingsmilieu voor de hightech maak- en kennisindustrie. Hoewel Brainport Avenue een aaneengesloten integraal te ontwikkelen gebied is, worden binnen dit gebied een aantal prioritaire deelgebieden en kwaliteitsdragers onderscheiden als aanjager van de totaalontwikkeling. Concreet gaat het om maatregelen als aansluitende en verbindende infrastructuur, ontwikkeling en herstructurering van werklandschappen, impulsen in de openbare ruimte en groene verbindingen tussen stad en omliggende natuur en platteland (Nationaal Landschap Groene Woud). Hierbij hoort ook de herinrichting van de openbare ruimte in Strijp S en de transformatie van het stationsgebied Eindhoven tot een hoogstedelijk centrummilieu.

**Oplossing** De regio grijpt de ombouw van de snelweg A2 aan om het gebied er omheen te transformeren tot etalage van de Brainport met internationale uitstraling, waarbij aandacht is voor (internationale) bedrijvigheid, bereikbaarheid, duurzaamheid en natuur & recreatie. De bedoeling is om langs de snelweg de gehele keten van kennisinstellingen, onderzoekslaboratoria, designhuizen, toeleveranciers en maakindustrie in een hoogwaardige groene setting in te passen en

zichtbaar te maken. Tevens worden groene recreatieve verbindingen gerealiseerd tussen stad en ommeland. Het gebiedsontwikkelingsproject omvat de ontwikkeling van een internationaal hoogwaardig woon- en werkmilieu en de aansluiting daarvan op het Nationaal Landschap 't Groene Woud. Het beslaat circa 200 hectare werklandschap in combinatie met circa 200 hectare nieuwe natuur en aanleg van infrastructuur voor auto, HOV en fiets.

**Planning**  
Start realisatie: 2010  
Oplevering: uiterlijk 2021

**Financiën** Taakstellende rijksbijdrage: € 75 mln uit het Nota Ruimtebudget (incl. de noordelijke aansluiting op de A2 bij Eindhoven Airport).

**Uitvoering** Het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE) is verantwoordelijk voor het project. Naast het Samenwerkingsverband zijn rijk (inclusief het College van Rijksadviseurs), de provincie Noord-Brabant, gemeenten (Eindhoven, Veldhoven, Best, Son en Breugel en Waalre), kennisinstellingen en marktpartijen betrokken. Het SRE en betrokken gemeenten hebben diverse overeenkomsten gesloten (visie, programma, samenwerking en verplichtingen). Het SRE heeft een Programmabureau ingericht ten behoeve van de gebiedsontwikkeling.

## Projecthistorie

'06 '07 '08 '09 '10 '11

Algemeen

MIRT fase

Opgave

Oplossing

Planning

Financiën

Pol./Best.

## Toelichting op de wijzigingen

**2010:** het project is in juni 2009 overgegaan van de verkenningsfase naar de planstudiefase.

**2011:** in oktober 2009 is de taakstellende rijksbijdrage voor dit project vastgesteld, waarmee het project is overgegaan naar de realisatiefase.



# Sterke regio's: Brabant

<b>Gebied</b>	Brabant
<b>Onderwerp</b>	Integrale gebiedsopgaven
<b>Ministerie</b>	EZ
<b>Fase</b>	Realisatie



**Opgave** Enkele regio's en sectoren zijn economisch sterk ontwikkeld, maar extra inspanningen zijn nodig om de (internationale) concurrentiekracht van deze sterke regio's te verstevigen. Het rijk, samen met regionale partijen, zet met het programma Pieken in de Delta in op clusters van nationaal belang. Met een gebundelde inzet van instrumenten (Pieken in de Delta, Sterke regio's en Structuurfondsen) worden knelpunten opgelost en gebiedsgerichte kansen benut om zo het Nederlandse vestigingsklimaat te versterken.

**Oplossing** Vanuit Sterke regio's wordt in vier toonaangevende regio's geïnvesteerd in ambitieuze projecten op het gebied van fysieke of kennisinfrastructuur, die het internationale vestigingsklimaat versterken. De vier regio's zijn de Randstad, Brainport Zuidoost-Nederland, het energieknooppunt Groningen en Oost-Nederland (Wageningen-Nijmegen-Twente).

**Financiën** In de coalitieakkoordenvolp Regionaal Economisch Beleid is tot en met 2011 € 125 mln gereserveerd voor Sterke regio's. Er is inmiddels aan negen projecten een subsidie toegekend (in totaal € 108,75 mln). Hiervan zijn er twee projecten in Brainport Zuidoost-Nederland:

- Internationale school Eindhoven (€ 7 mln): het aantrekken van internationale kenniswerkers is noodzakelijk om de ambities voor de technologische topregio

Brainport waar te kunnen maken. Dit wordt gerealiseerd met huisvesting van de internationale school Eindhoven. Het geld is bestemd voor de internationale campus, voor buitenschoolse faciliteiten.

- Drie campussen Zuidoost Nederland (€ 24,8 mln): Bij de High Tech Campus Eindhoven wordt geïnvesteerd in gezamenlijke huisvesting en gezamenlijke laboratorium faciliteiten voor hightech mkb'ers. Bij de Chemelot Campus in Sittard-Geleen gaat het om gezamenlijke huisvestings- en laboratoriumfaciliteiten voor mkb'ers en conferentievoorzieningen. De High Tech Automotive Campus in Helmond investeert in laboratoria, werkplaatsen, kleinschalige onderzoeks- en testfaciliteiten en kantoren voor doorgroeiende innovatieve automotieve bedrijven.

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

**Uitvoering** In samenwerking met publieke en private partijen in de regio worden investeringsprojecten opgesteld, opgestart en uitgevoerd. Het ministerie van EZ en de regionale partners zijn hiervoor verantwoordelijk.

## Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen					•	•
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën					•	•
Pol./Best.						

## Toelichting op de wijzigingen

**2010:** het programma is nieuw opgenomen in het MIRT. Er is aan vier projecten een subsidie toegekend (€ 35,6 mln), waarvan één in Brabant (Internationale School Eindhoven).

**2011:** vanwege de nieuwe opzet van het MIRT Projectenboek zijn de projecten van het programma Sterke regio's per gebied opgenomen. Er is aan vijf nieuwe projecten een subsidie toegekend (€ 73,15 mln), waarvan één in Brabant (samen met Limburg) (Campussen Zuidoost-Nederland).



# Limburg | 7

Visie

Gebiedsopgaven

MIRT Onderzoeken

Kaart

Project- en programmabladen

## Visie

### Algemene ontwikkelrichting

De centrale ambitie van Limburg is het tot stand brengen van een goed vestigingsklimaat voor bedrijven en arbeidskrachten en een woonklimaat dat een goede kwaliteit van leven biedt met balans tussen werk en vrije tijd. Bij de uitwerking van deze ambitie legt Limburg drie bijzondere accenten.

### Grensligging: van belemmering naar kans

De internationale ligging van Limburg tussen stedelijke agglomeraties biedt kansen. In Noord-Limburg liggen er kansen voor verdere ontwikkeling van Greenport Venlo als logistiek knooppunt op een strategische internationale oost-westverbinding en als innovatief grensoverschrijdend agrofoodcluster. In Zuid-Limburg kan het Nationaal Stedelijk Netwerk uitgroeien tot een internationaal stedelijk netwerk door sterkere verknoping (economie, kennis, cultuur, natuur en landschap en multimodale infrastructuur inclusief openbaar vervoer) met natuur en landschap van de aangrenzende dichtbevolkte Belgische en Duitse stedelijke gebieden. Om de kansen van de ligging nog beter te benutten is het nodig om naast de fysiek ruimtelijke opgave ook op andere terreinen (o.m. regelgeving en taal) de grenzen te slechten.

### Demografische omslag: slim inspelen op bevolkingsdaling

De daling van het aantal inwoners speelt nu al in Zuid en Midden-Limburg en gaat zich op korte termijn ook voordoen in

Noord-Limburg. Deze bevolkingsdaling en verandering van bevolkingssamenstelling hebben ingrijpende gevolgen voor woningbouw, arbeidsmarkt en voorzieningen. De demografische ontwikkelingen vormen een integrale opgave, waarin het sociale, fysieke en economische domein verweven zijn en in synergie met elkaar moeten worden opgepakt. Het uitgebrachte advies door het Topteam Krimp (Mans, Dijkstal) en de resultaten van een MKBA vormen mede de basis voor een innovatieve, gezamenlijke aanpak van gemeenten, regio, provincie en rijksoverheid, waarbij Parkstad Limburg een proefregio is. Ook de rest van Limburg zal nu al slim moeten inspelen op de integrale demografische opgave. De veranderende bevolkingsopbouw biedt mogelijkheden voor silver economy, zorg en wellness.

### Doorontwikkelen en vermarkten van duurzame ontwikkeling / Cradle-to-Cradle

Limburg wil koploper zijn in de ontwikkeling van innovatieve duurzaamheidsconcepten als Cradle-to-Cradle (C2C), de toepassing daarvan in gebiedsontwikkeling en de transitie van de maakindustrie. Dit alles biedt kansen voor een impuls aan de regionale economie. Dit komt tot uiting in zes principes: 1) ons afval is ons voedsel; 2) de zon levert onze energie; 3) onze lucht, water en bodem zijn gezond; 4) wij zorgen voor 'genietbare' mobiliteit; 5) wij ontwerpen voor het welzijn van alle generaties; 6) wij zijn verbonden met onze omgeving. Een voorbeeld van gebiedsontwikkeling met duurzaamheid als uitgangspunt is Klavertje 4 Venlo, een voorbeeld van een project gericht op de duurzaamheidstransitie is de wijk van morgen op het Avantisterrein.



Naast de drie thematische opgaven onderscheidt de Gebiedsagenda vier sectorale opgaven, die de thema's ondersteunen.

- Groen-blauwe structuur: creëren van aaneengesloten (internationale) natuurgebieden, behoud en versterking kernkwaliteiten (nationaal) landschap, klimaatbestendiger maken van het watersysteem (Maasdal en beekdalen).
- Verbeteren (grensoverschrijdende) multimodale bereikbaarheid vooral door kwaliteitsslag spoorinfrastructuur, verhogen capaciteit wegverbindingen en in beperkte mate aanleg van nieuwe wegen en het benutten van waterwegen.
- Transitie industrie naar een internationaal gerichte kenniseconomie (onderdeel Technologische Topregio Eindhoven-Leuven-Aken) door stimuleren innovatie, campusontwikkeling en het binden van kenniswerkers.
- Verstedelijking: vraag en aanbod op de woningmarkt kwalitatief en kwantitatief in evenwicht brengen en houden door herstructurering met aandacht voor de Quality of Life.

## Gebiedsopgaven

De thematische en sectorale opgaven komen grotendeels samen in zes gebieden, in de vorm van integrale gebiedsontwikkelingen.

### Maastricht-Heuvelland

Maastricht is een stad van internationale allure met tal van internationale instituten en een hoogwaardige kennisinfrastructuur en is een belangrijke toeristenstad gericht op cultuur met een aantrekkelijk kernwinkelgebied. De stad is ingebed in het Nationaal

Landschap Zuid-Limburg. Het karakter van de stad is bepalend voor de strategische opgaven: verdere uitbouw als kenniscentrum op het snijvlak van life science en health care, verbetering van de culturele kwaliteit als voorschot op de aanmelding als Europese Culturele Hoofdstad 2018, het benutten van gebiedsgerichte kansen in relatie tot de aanleg van de A2-tunnel en de aanpak van de omliggende krachtwijken, toeristisch-recreatieve versterking, de revitalisering van de Landgoederenzone en verbetering van het grensoverschrijdend openbaar vervoer (inclusief het Maaskruisend verkeer). De realisatie van Belvédère vormt een krachtige integrale ontwikkeling.

### Parkstad Limburg

Parkstad Limburg is het grootste van de drie stedelijke gebieden van het Stedelijk Netwerk Zuid-Limburg. De kernopgave van Parkstad is het versterken van de economische structuur en het maken van een kwaliteitsslag op het gebied van woon- en leefomgeving en voorzieningen. De krimp is daarbij op alle fronten een complicerende factor die reactief, proactief en collectief aangepakt moet worden. Het Topteam Krimp zegt hierover dat meer aandacht is vereist voor het investeren in een aantrekkelijke leefomgeving, het ontwikkelen van een aantrekkelijk vestigingsklimaat, innovatie, een aansluitende arbeidsmarkt en goede bereikbaarheid met omliggende economische centra als Maastricht en Aken. De Open Campus Avantis is hierbij van groot belang voor de economische kracht van de regio. Parkstad wil daarbij aanhaken bij de campusontwikkeling aan de andere kant van de grens, waar de Rheinisch-Westfalische Technische Hochschule (RWTH) Aachen miljarden gaat investeren.

### A2-zone / Westelijke Mijnstreek

De Westelijke Mijnstreek is dé industrieregio van Limburg. Het chemiecluster is een belangrijke drager van de economie in dit gebied én Limburg als geheel. Bedrijven als DSM, Sabic en NedCar en de Chemelot Campus vormen een belangrijke voedingsbodem voor de verdere ontwikkeling van krachtige hoogtechnologische en innovatieve bedrijvigheid. Het gebied werkt daarnaast aan een rijke sportinfrastructuur met diverse (top)sportaccommodaties en een grote concentratie aan topsportactiviteiten en onderwijsinstellingen. Opgave is het uitbouwen van deze economische groeisectoren door een aantrekkelijk woon- en leefklimaat, een goede (inter)nationale bereikbaarheid en een goed functionerend logistiek knooppunt Zuid-Limburg. De regio zet in op een duurzame ontwikkeling volgens de C2C-principes, met het gebruik van duurzame energiebronnen, hergebruik van energie en energiebesparing als speerpunten.

### N280-zone / Maasplassen

Midden-Limburg heeft voor de omliggende regio's de functie van verblijfs- en woongebied. Het gebied richt zich daarom op het versterken van natuur, toerisme, zorg, infrastructuur en woonmilieus, waarbij ze gebruik maakt van de zaken die Midden-Limburg

onderscheiden van andere regio's. Een belangrijk onderdeel is de ontwikkeling van de Maasplassen waarbij naast infrastructuur en (uiteraard) toeristische en ecologische aspecten ook maatregelen ten behoeve van hoogwaterbescherming van belang zijn. De aanpak van de N280 vergroot de bereikbaarheid van het gebied en biedt kansen voor de economische ontwikkeling. Zo kan er een ontwikkelas ontstaan waarin waardeontwikkeling in de gespecialiseerde zorgsector wordt gecombineerd met o.m. ontwikkeling van landschap, economie en kennisinstututen.

### Greenport Venlo

Venlo ligt in het hart van een regio waarin binnen een straal van honderd kilometer ruim dertig miljoen consumenten wonen. Gecombineerd met de tuinbouw in de Duitse regio Niederrhein ligt hier één van de grootste kassengebieden van Europa. Hier bevindt zich onder de noemer Greenport Venlo een (inter)nationaal centrum van bedrijvigheid in de agrofoodsector. Dit is verder na Rotterdam en Amsterdam het derde logistieke knooppunt van Nederland, een gevolg van de uitstekende ligging aan snelwegen, water en spoorlijnen. De opgave is om, tegen de achtergrond van verdere mondialisering en schaalvergroting en mét de duurzaamheidsambitie van de regio, de logistieke hotspot en het



agrofoodcluster te versterken. Dat vraagt onder meer om de ontwikkeling van slimme agrologistieke en ruimtelijke concepten. De fysieke beleidsopgaven in dit gebied van 5.000 ha komen vooral tot uiting in een integrale gebiedsontwikkeling die onder meer de aanleg van nieuwe werkmilieus, uitbreiding van (multimodale) infrastructuur en versterking van de groen-blauwe structuur omvat.

### Maas (Ooijen-Wanssum)

De gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum (hoogwaterbescherming in combinatie met landschapontwikkeling, recreatie, economie en

wonen) is een speerpunt in het provinciale meerjarenplan Zandmaas 2 – 2009. Dit meerjarenplan biedt het kader om in het perspectief van de klimaatverandering (2050) de Maasvallei van Roosteren tot Mook met behulp van het gebiedsontwikkelingsinstrumentarium robuust veilig te maken en sociaal economisch duurzaam tot ontwikkeling te brengen met aandacht voor ecologie en landschap. De langetermijnopgave voor de Maas maakt deel uit van het Deltaprogramma Rivieren.

## MIRT Onderzoeken

Naam	Aanleiding en doel	Planning	Betrokkenen
A67	Er staan twee hoofdvragen centraal. 1. Op welk moment in de tijd zal, gelet op de ruimtelijke ontwikkelingen, de capaciteit (op delen) van de A67 onvoldoende zijn? 2. Welke duurzame oplossingsvarianten zijn denkbaar en wat kost dat?	Uitkomst: voorjaar 2011	VenW (trekker)  LNV, Stadsregio Eindhoven, provincies Limburg en Noord-Brabant
Gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum	Anticiperen op gevolgen van verwachte hogere rivierafvoeren voor de veiligheid en benutten van kansen voor de ruimtelijke kwaliteit door integrale gebiedsontwikkeling van de oude Maasarm. Inzicht krijgen in integrale combinaties voor ruimtelijke ontwikkelingen en veiligheid. Onderzoek naar mogelijkheden voor financiële uitvoerbaarheid van gebiedsontwikkeling.	Voortgang plan van aanpak in het bestuurlijk overleg MIRT najaar 2010	VenW, VROM, provincie Limburg, waterschappen, gemeenten, maatschappelijke organisaties, Deltaprogramma Rivieren
Parkstad Limburg-Onorthodoxe maatregelen	In het kader van 'onorthodoxe maatregelen' verstedelijking wordt onderzocht welke mogelijkheden er zijn om de krimpprognose met betrekking tot het wonen financieel beter uitvoerbaar te maken.	Voortgang: bestuurlijk overleg MIRT najaar 2010  Uitkomst: bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2011	Provincie Limburg en regio Parkstad Limburg (trekker)  WWI (rijkscoördinatie)



## Greenport Venlo

- Economie**
- Economisch cluster**
- Greenport** > Klaverij-4
- Zonne-energie** > Glas/Energy Campus Venlo
- Havenontwikkeling** > Venlo (Scheuten)
- Woningbouw tot 2020**
- Intensivering/Transformatie** > Emplacement Venlo
- Bereikbaarheid**
- Planstudie: Spoor** > Quicksan maatregelen Maaslijn (Nijmegen-Roermond)
- Planstudie: Hoofdwegennet** > A74 Venlo
- Planstudie: Regionaal Wegennet**
- Greenportlane**
- Verkenning: Spoor** > HST Connect Eindhoven-Venlo - Dusseldorf, Goederen Eindhoven-Venlo - Duisburg.
- Agenderend: Spoor** > Lighttrailverbinding Sittard-Maastricht, Luik-Maastricht-Heerlen-Aken
- MIRT Onderzoek: Hoofdwegennet** > A67
- Knooppuntontwikkeling** > Railterminal Venlo
- Vaarwegen** > Maasroute
- Natuur & Landschap**
- Verhoging kernkwaliteiten** > Natuurpark Maas Schwalm-Nette
- Groenverbindingen** > Versterken EHS
- Flora- en faunapassage** > Natuurbruggen Venlo (3x)
- Duurzaamheid & Klimaat**
- Zonne-energie** > Glas/Energy Campus Venlo
- Waterveiligheid** > Waarborgen primaire veiligheid Zandmaas
- Waterberging** > Bekensysteem Maas
- MIRT Onderzoek: Deltaprogramma** > Gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum

## N280 zone / Maasplassen

- Economie**
- As A2**
- Woningbouw tot 2020**
- Intensivering/Transformatie** > Centrum Weert, Centrum Roermond
- Bereikbaarheid**
- Verkenning: Spoor** > HST Connect Eindhoven-Heerlen-Aken
- Planstudie: Regionaal Wegennet** > N280 Weert-Roermond
- Planstudie: Spoor** > Goederenverbinding Antwerpen-Roermond (Izeren Rijn)
- Natuur & Landschap**
- Nationale parken** > De Meinweg
- Duurzaamheid & Klimaat**
- MIRT Onderzoek: Deltaprogramma** > Gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum
- Waterveiligheid** > Waarborgen primaire veiligheid Zandmaas
- Waterberging** > Bekensysteem Maas

## Az-zone / Westelijke Mijnstreek

- Economie**
- Economisch cluster**
- Olympische Spelen 2028** > Sportzone Westelijke Mijnstreek
- Versterking kennis en innovatie** > Chemelot Campus
- Havenontwikkeling** > Logistiek knooppunt Zuid-Limburg (Born, Stein, Chemelot)
- As A2**
- Woningbouw tot 2020**
- Stedelijke vernieuwing** > Zitterd Revisited
- Extensivering** > Sportzone Sittard-Zuid (incl. spoorzone en TA's)
- Bereikbaarheid**
- Planstudie: Hoofdwegennet** > A2 Maasbracht-Geleen
- Verkenning: Spoor** > HST Connect Eindhoven-Heerlen-Aken
- Agenderend: Spoor** > Lighttrailverbinding Sittard-Maastricht, Luik-Maastricht-Heerlen-Aken
- Agenderend: Spoor** > Born-NedCar
- Knooppuntontwikkeling** > Railterminal Zuidoansluiting Chemelot
- Vaarwegen** > Maasroute
- Natuur & Landschap**
- Verhoging kernkwaliteiten** > Nationaal Landschap Zuid-Limburg /Drielandenpark
- Versterken natuur- en recreatiekwaliteiten** > Groene Waarden Westelijke Mijnstreek
- Duurzaamheid & Klimaat**
- Energiemaatregelen** > OPAC en Groene Net
- Waterberging** > Bekensysteem Maas

## Maastricht-Heuvelland

- Economie**
- Economisch cluster**
- Versterking kennis en innovatie** > Life Sciences Campus Maastricht
- Zorg** > Maastricht Universitair MC
- Kennis en onderwijs** > UW/MC (United World College Maastricht), Maastricht University
- Luchthavenontwikkeling** > Maastricht Aachen Airport
- As A2**
- Woningbouw tot 2020**
- Intensivering/Transformatie** > Belvédère / Maastricht Noordoost
- Stedelijke vernieuwing** > Geusseltpark
- Extensivering** > Marienberg/Pottenberg
- Bereikbaarheid**
- Planstudie: HOV** > Tram Hasselt-Maastricht
- Agenderend: Spoor** > Lighttrailverbinding Sittard-Maastricht, Luik-Maastricht-Heerlen-Aken
- Planstudie: Hoofdwegennet** > A2 passage Maastricht
- Planstudie: Regionaal Wegennet** > Maaskruisendverkeer
- Vaarwegen** > Maasroute
- Natuur & Landschap**
- Verhoging kernkwaliteiten** > Nationaal Landschap Zuid-Limburg /Drielandenpark
- Groenverbindingen** > Versterken EHS
- Flora- en faunapassage** > Natuurbrug Maastricht
- Duurzaamheid & Klimaat**
- Waterveiligheid** > Waarborgen primaire veiligheid Grensmaas
- Waterberging** > Bekensysteem Maas

## Parkstad Limburg

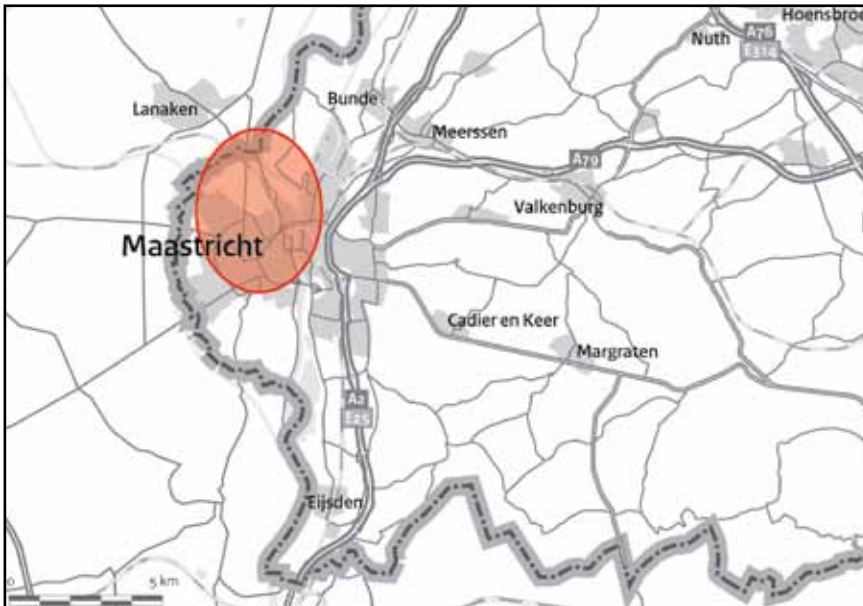
- Economie**
- Economisch cluster**
- Versterking kennis en innovatie** > Open Campus Avantis
- Zonne-energie** > Solar Academy /Solaris
- Zorg** > European Cardiovascular Centre, Universitairkliniek Aachen
- Woningbouw tot 2020**
- Intensivering/Transformatie** > Centrum Parkstad Incl. Maankwartier
- Extensivering** > Hoensbroek, Vrieheld, Brunssum Centrum, MSP-wijk Heerlen, Heiveld, Kerkrade West/Bleijerheide
- Bereikbaarheid**
- Planstudie: Spoor** > Heerlen-Grens Herzogenrath
- Planstudie: Hoofdwegennet** > A76 buitenring Parkstad
- Planstudie: Regionaal Wegennet** > Buitenring Parkstad
- Verkenning: Spoor** > HST Connect Eindhoven-Heerlen-Aken
- Natuur & Landschap**
- Verhoging kernkwaliteiten** > Nationaal Landschap Zuid-Limburg /Drielandenpark
- Versterken natuur- en recreatiekwaliteiten** > Groenagenda Parkstad Limburg
- Groenverbindingen** > Versterken EHS
- Flora- en faunapassage** > Natuurbrug Parkstad
- Duurzaamheid & Klimaat**
- Energiemaatregelen** > Mijwaterproject
- Zonne-energie** > Open Campus Avantis /Solar Academy /Solaris
- Waterberging** > Bekensysteem Maas





# Maastricht Belvédère

<b>Gebied</b>	Limburg
<b>Onderwerp</b>	Integrale gebiedsopgaven
<b>Ministerie</b>	VROM
<b>Fase</b>	Realisatie



**Opgave** Belvédère is een herstructureringsgebied van 280 ha aan de noord-westrand van Maastricht. Het gaat om een verouderd bedrijventerrein, dat wordt omgevormd tot een gemengd woon- en werkgebied. Dit vraagt om een integrale benadering. Het gaat in 25 jaar om 9.000 woningen, 150.000 m<sup>2</sup> kantooroppervlak en 40.000 m<sup>2</sup> winkelopervlak. Daarnaast gaat het om infrastructuur (bereikbaarheid) en een kwaliteitsimpuls voor de openbare ruimte inclusief waardevolle gebieden vanuit oogpunt van ecologie en cultuurhistorie. Het gebied wordt momenteel gekenmerkt door aantrekkelijke hoogteverschillen, veel water en groen. Een stukje daarvan ligt in een rijksbufferzone. Tegelijkertijd zijn er veel verwaarloosde plekken, is er een forse milieuoverlast en ligt er de aandachtswijk Boschpoort. Het Masterplan gaat uit van reductie van milieuoverlast en de instandhouding en uitbreiding van de natuurwaarden.

**Oplossing** Aangezien het een omvangrijk gebied is, is het project in twee fasen verdeeld. Voor de periode 2007- omstreeks 2011 gaat het om:

- ongeveer 1240 woningen waarvan 900 koopsector en 340 huur diverse koop-huurprijsegmenten, deels grondgebonden en deels gestapeld;
- 25.000 m<sup>2</sup> bedrijvigheid in ICT-boulevard, een cultuurfabriek met samenvoeging van verschillende cultuuronderdelen uit de stad;

- openbare ruimte (betreft aanpak deel hoofdinfrastructuur rondom Sphinx en openbare ruimte binnen plangebied);
- Bellevuepark zuid (betreft parkeergebied deels voor bewoners en deels ten behoeve van realisatie ecologische zone in het kader van de Flora en Faunawet);
- behoud cultureel erfgoed; Sphinxgebouw, Timmerfabriek en Brandweerkazerne.

De rijksbijdrage is gekoppeld aan deze eerste fase van het project en specifiek bestemd voor bovengenoemde onderdelen die een bijdrage leveren aan rijksdoelstellingen als mooi Nederland, zuinig ruimtegebruik, realiseren van sterke steden en behoud van cultureel erfgoed.

Voor deze fase is het Masterplan inmiddels vertaald in bestemmingsplannen en is de daadwerkelijke sloop en vervolgens bouw van start gegaan.

## Planning

Start realisatie: 2008

Oplevering: 2011 (fase 1)

**Financiën** Taakstellende rijksbijdrage: € 10 mln uit het Nota Ruimtebudget.

**Uitvoering** De gemeente Maastricht is verantwoordelijk voor de uitvoering van dit project.

## Projecthistorie

'06 '07 '08 '09 '10 '11

Algemeen

MIRT fase

Opgave

Oplossing

Planning

Financiën

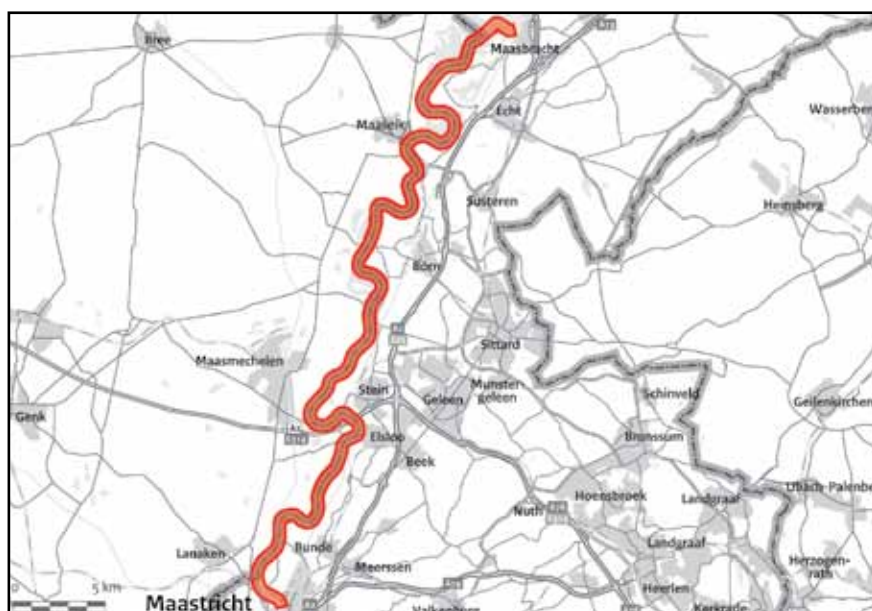
Pol./Best.

## Toelichting op de wijzigingen

**2010:** het project is in het najaar van 2008 van de verkenningsfase overgegaan naar de planstudiefase. In februari 2009 is de taakstellende rijksbijdrage voor het project vastgesteld, waarmee het project van de planstudiefase is overgegaan naar de realisatiefase.

# Grensmaas

<b>Gebied</b>	Limburg
<b>Onderwerp</b>	Waterkeren
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Realisatie



**Opgave** De hoogwaters op de Rijn en Maas in 1993 en 1995 leverden veel overlast en schade op. Na deze hoogwaters presenteerde het kabinet in februari 1995 het Deltaplan Grote Rivieren. Het Grensmaasproject, dat al in 1992 was gestart onder het motto ‘Groen voor Grind, een mooie ruil’, kreeg hiermee de doelstelling hoogwaterbescherming erbij. Het Deltaplan Grote Rivieren is de basis voor de planvorming van de Grensmaas.

**Oplissing** Reductie van de wateroverlast in de gebieden achter de kaden tot een beschermingsniveau van 1:250, via verlaging van de hoogwaterstanden in de Maas. Dit wordt bewerkstelligd door rivierverruimende maatregelen, waardoor tegelijkertijd natuurontwikkeling, ecologisch herstel en grindwinning plaatsvinden.

## Planning

Projectbesluit: 2003

Start realisatie: 2005

Oplevering:

2017 hoogwaterbescherming (met uitzondering van de sluitstukkaden: 2020)

2018 natuur

2022 grindwinning en oplevering

**Financiën** Taakstellend budget: € 147 mln (incl. BLD-bijdrage € 84 mln).

Bijdragen van derden nog bij te dragen: € 7 mln (convenantpartner LNV). Project maakt deel uit van het programma Maaswerken.

**Politiek/bestuurlijk** Convenanten: eindplan Grensmaas is december 2001 geaccordeerd door de betrokken partijen (Verkeer en Waterstaat, LNV en provincie Limburg). Het eindplan is met een bijbehorende concept uitvoeringsovereenkomst aangeboden aan het uitvoerende Consortium Grensmaas dat op basis daarvan een concept uitvoeringsplan heeft opgesteld. Met het consortium is daarvoor een intentieovereenkomst getekend. Op 1 juli 2005 is de uitvoeringsovereenkomst tussen overheden en consortium getekend en heeft de provincie Limburg het Provinciaal Omgevingsplan (POL) Grensmaas vastgesteld. In februari 2007 heeft de Raad van State alle tegen het POL Grensmaas ingestelde beroepen ongegrond verklaard. Daarmee is dit POL onherroepelijk geworden. De hoofdvergunningen zijn in december 2007 onherroepelijk geworden. In 2008 is het consortium op de eerste locaties gestart met uitvoerende werken.

**Uitvoering** Maaswerken is onderdeel van het Deltaprogramma met behoud van eigen sturing, organisatie en financiering.

## Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplissing						
Planning						•
Financiën	•			•		•
Pol./Best.	•		•	•		

## Toelichting op de wijzigingen

**2006:** op 1 juli 2005 is uitvoeringsovereenkomst tussen overheden en consortium getekend en is POL Grensmaas vastgesteld. Er is € 55 mln overgeheveld uit de risicoreserveringen en Noodoverloopgebieden.

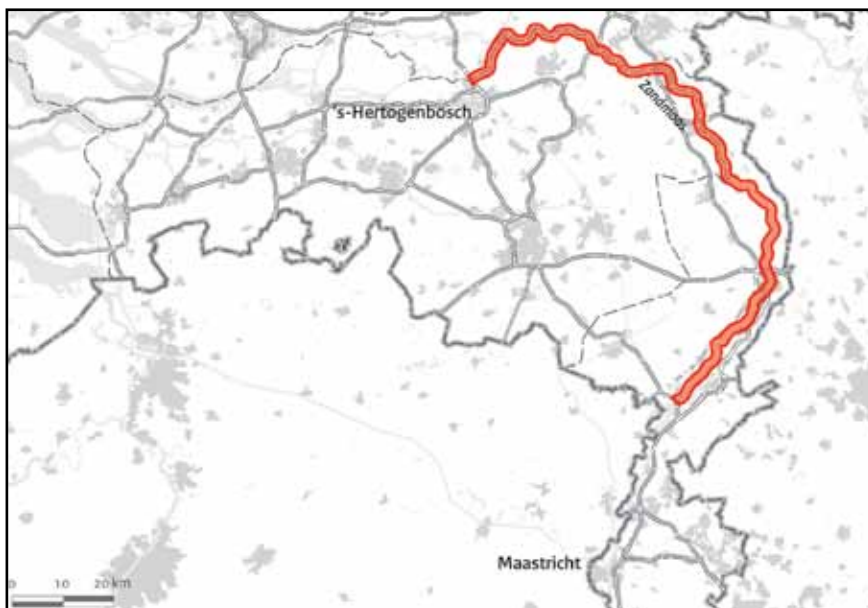
**2008:** POL Grensmaas is in februari 2007 onherroepelijk geworden.

**2009:** de hoofdvergunningen zijn in december 2007 onherroepelijk geworden. In 2008 is het consortium op de eerste locaties gestart met uitvoerende werken.

**2011:** binnen het Maaswerkenbudget is € 5,3 mln overgeheveld van Zandmaas naar Grensmaas, in verband met scopeuitbreiding Grensmaas. Daarnaast is de bijdrage van de provincie Limburg ontvangen. De gevoerde discussie rondom de sluitstukkaden zorgt ervoor dat de hoogwaterbescherming uiterlijk in 2020 gerealiseerd kan zijn.

# Zandmaas

<b>Gebied</b>	Limburg
<b>Onderwerp</b>	Waterkeren
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Realisatie



**Opgave** De hoogwaters op de Rijn en Maas in 1993 en 1995 leverden veel overlast en schade op. Na deze hoogwaters presenteerde het kabinet in februari 1995 het Deltaplan Grote Rivieren. Dit plan is de basis voor de planvorming van de Zandmaas.

**Oplossing** Het Zandmaastraject is 150 km lang en loopt van Linne tot Hedel. De maatregelen die plaatsvinden vinden, zijn vervat in het Tracébesluit Zandmaas/Maasroute en in het streekplan POL Zandmaas. Met de uitvoering van de maatregelen die onderdeel uitmaken van het project Zandmaas wordt in 2015 aan de bevolking achter de kaden van de Zandmaas een hoogwaterbescherming geboden van 1:250 en wordt beperkt natuur ontwikkeld. Maatregelen gericht op hoogwaterbescherming zijn verbreding, verdieping, retentie, hoogwatergeulen en kadeverhoging. Bij de Zandmaas, waarvoor door de convenantpartners middelen zijn gereserveerd, ligt het accent op het zo snel mogelijk realiseren van de hoogwaterbescherming (opdrachtgever VenW).

## Planning

Tracébesluit: 2002

Start realisatie: 2002

Oplevering: 2017 (met uitzondering van de

sluitstukkaden: 2020)

**Financiën** Taakstellend budget: € 534 mln (incl. BLD-bijdrage € 132 mln). Bijdragen van derden: € 8 mln (convenantpartners LNV en provincie Limburg). Project maakt deel uit van het programma Maaswerken.

**Politiek/bestuurlijk** Toezegging: de politieke toezegging is om voor 1 januari 2008 aan 70% van de bevolking achter de kades in de Zandmaas een hoogwaterbescherming te bieden van 1:250 per jaar.

**Uitvoering** Maaswerken is onderdeel van het Deltaprogramma met behoud van eigen sturing, organisatie en financiering.

## Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						•
Financiën	•		•		•	
Pol./Best.						

## Toelichting op de wijzigingen

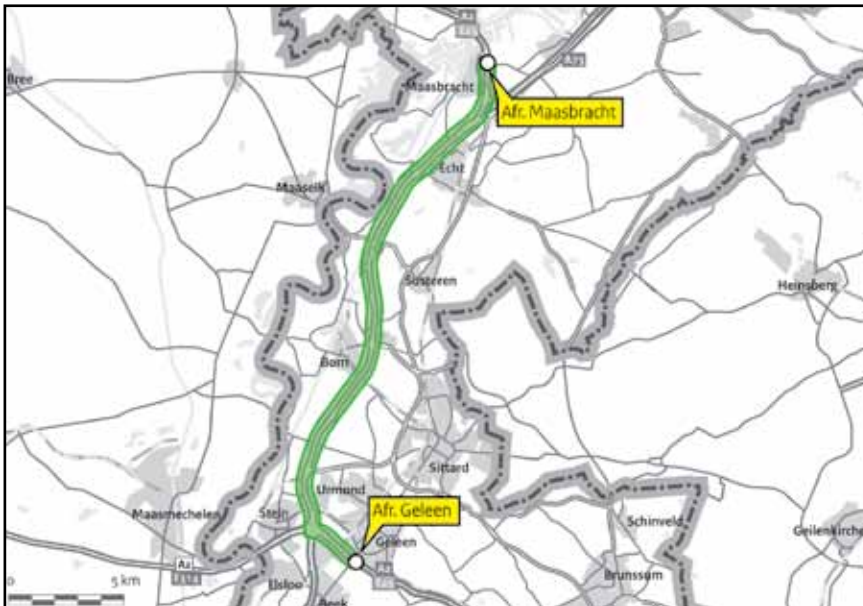
**2006:** er is € 51,5 mln overgeheveld uit de risicoreserveringen en Noodoverloopgebieden. De projectkosten zijn aangepast vanwege aanbestedingsresultaten (€ -12 mln).

**2009:** het budget is aangepast door extra ontvangsten van derden.

**2011:** binnen het Maaswerkenbudget is € 5,3 mln overgeheveld van Zandmaas naar Grensmaas in verband met scopeuitbreiding Grensmaas. De bijdrage van derden is aangepast in verband met grondaankopen LNV. De gevoerde discussie rondom de sluitstukkaden zorgt ervoor dat de hoogwaterbescherming uiterlijk in 2020 gerealiseerd kan zijn.

# A2 Maasbracht-Geleen

<b>Gebied</b>	Limburg
<b>Onderwerp</b>	Hoofdwegen
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Planstudie



**Opgave** De groei van het verkeer op dit traject leidt op termijn tot verkeersafwikkelingsproblemen.

**Oplossing** Het project betreft projectonderdelen in de corridor van noord naar zuid: A2 Maasbracht-A2 Urmond-knooppunt Kerensheide-A76 Geleen. Als onderdeel van A2/A76 Maatregelenpakket Limburg (zie desbetreffende projectblad) wordt op het traject A2 St Joost-Urmond in zuidelijke richting een spitsstrook aangelegd.

*Korte termijn:*

- Het project: Spitsstrook A2 Maasbracht-Geleen betreft:
  - een spitsstrook in noordelijke richting op het traject A2 St Joost-Urmond
  - een permanente rijstrook in twee richtingen tussen A2 Urmond en A76 Geleen
  - aanpassen van het knooppunt Kerensheide

*Langere termijn:*

- Het project A2 Maasbracht-Geleen betreft structureel verbreden van de A2 op het traject A2 St Joost-Urmond van 2x2 rijstroken. Hierbij zijn naast het nulalternatief en het meest milieuvriendelijke alternatief verschillende verbredingsalternatieven in studie.

## Planning

*Korte termijn:*

Spitsstrook Geleen-Maasbracht  
Wegaanpassingsbesluit: 2010

Start realisatie: 2011  
Oplevering: 2011-2013

*Langere termijn:*

Verbreiding Maasbracht-Geleen  
Tracébesluit: 2013  
Start realisatie: 2016  
Oplevering: 2018

**Financiën** Het taakstellend budget is € 185 mln (incl. € 22 mln BLD-bijdrage) voor de spitsstrook (spoedaanpak). Taakstellend budget voor de langere termijn is afhankelijk van besluitvorming over de definitieve verbreding.

**Politiek/bestuurlijk** In het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2008 zijn met de regio afspraken gemaakt om al eerder een spitsstrook in noordelijke richting te realiseren (naast de spitsstrook in zuidelijke richting uit het Maatregelenpakket Limburg) en de noodzaak van een definitieve oplossing tussen Maasbracht en Urmond opnieuw af te wegen voor de periode 2016-2018. In het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2009 zijn verdere afspraken gemaakt met de regio. Als de verkeersafwikkeling dat nodig maakt kan alsnog worden besloten tot de realisatie van de definitieve verbreding van het volledige traject van 2x2 naar 2x3. Inmiddels wordt met de spoedaanpak naast de spitsstrook in noordelijke richting het gedeelte Geleen-Urmond reeds in beide richtingen aangepakt.

## Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen	•		•			
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning	•	•	•	•		
Financiën						
Pol./Best.						•

## Toelichting op de wijzigingen

**2006:** het project vervangt de projecten A2 Grathem-Urmond en A2/A76 Urmond-Kerensheide-Hoensbroek. Start van de uitvoering tot en met 2014 is niet voorzien. Er zijn (bestuurlijk) afspraken gemaakt om (voorlopig) verder te studeren.

**2007:** conform afspraak uit het bestuurlijk overleg over het MIT 2006 worden de mogelijkheden van de versnelling van het project gezamenlijk onderzocht.

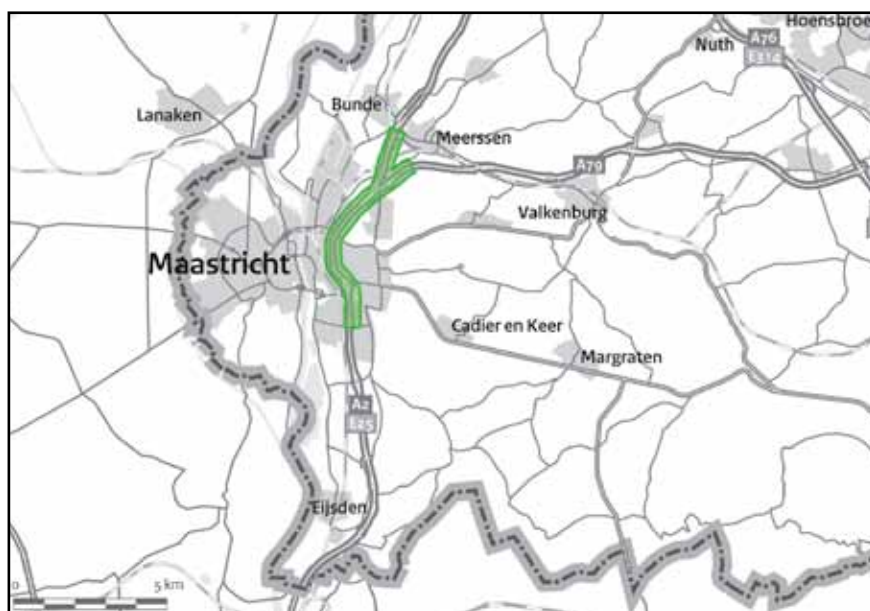
**2008:** de studie wordt voortgezet; de richtlijnen zijn verschenen in maart 2007.

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

**2010:** in de bestuurlijke overleggen MIRT najaar 2008 en voorjaar 2009 zijn afspraken gemaakt over de oplossingen en het tijdschema. Uitgangspunt blijft realisatie van de definitieve verbreding van het volledige traject van 2x2 naar 2x3 in 2016, als de verkeersafwikkeling dat nodig maakt. Het gedeelte Geleen-Urmond is onderdeel van de spoedaanpak en wordt reeds in beide richtingen structureel aangepakt.

# A2 Passage Maastricht

<b>Gebied</b>	Limburg
<b>Onderwerp</b>	Hoofdwegen
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Planstudie



**Opgave** Doordat de A2 de stad Maastricht doorkruist is een meervoudige problematiek van verkeersafwikkeling, bereikbaarheid, kwaliteit leefomgeving, veiligheid, barrièrewerking en stedelijk ruimtegebruik rond de A2 ontstaan.

**Oplossing** Het project A2 Maastricht is een integraal project, waarbij de gemeenten Maastricht en Meerssen, de provincie Limburg en het rijk samenwerken om een oplossing te bieden voor de meervoudige problematiek van doorstroming en bereikbaarheid van de stad en de regio en kwaliteit van de leefomgeving. Hierbij wordt ingezet op PPS (combinatie van infrastructuur en gebiedsontwikkeling).

### Planning

Tracébesluit: 2010  
Start realisatie: 2011  
Oplevering: 2016

**Financiën** De taakstellende bijdrage van het rijk aan het project bedraagt € 554 mln. De regio draagt € 150 mln bij aan het project, inclusief een vastgoedpotentie. Tevens wordt samenwerking gezocht met private partijen.

**Politiek/bestuurlijk** Convenanten: op 15 januari 2003 is een bestuursovereenkomst ondertekend. Op 7 december 2005 is de eerste aanvullende bestuursovereenkomst getekend, gevolgd door de tweede aanvullende bestuursovereenkomst op 22 februari

2006. Op 29 juni 2006 is de samenwerkingsovereenkomst getekend, is een trechteringsbesluit genomen en gekozen voor de nadere uitwerking van een tunnelalternatief onder het bestaande tracé. Op basis van de resultaten van de consultatie is door de bestuurlijke partijen bevestigd dat de eind 2008 door de marktpartijen aangeboden plannen binnen de vooraf vastgelegde bestuurlijke kaders passen.

**Uitvoering** Bij dit project worden integrale projectontwikkeling (gebied, vastgoed en infrastructuur), procedurele vervlechting (Tracéwet en Ruimtelijke ordening) en innovatieve aanbesteding (vroegtijdige inschakeling van de markt) toegepast. In 2006 is de PPC uitgevoerd. Op basis daarvan is gekozen voor een DB-contract. Op 25 juni 2009 is het project gegund. Het gegunde integrale plan wordt door het consortium nader uitgewerkt tot OTB- en Bestemmingsplan detailniveau. De uitvoering wordt voorbereid.

**File Top 50** Dit project levert een bijdrage aan het openstellen van knelpunt 43 uit de File Top 50.

### Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen						•
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning		•				
Financiën		•			•	
Pol./Best.		•				

### Toelichting op de wijzigingen

**2007:** de oplevering van het project is drie jaar vertraagd.

De oorzaken daarvan zijn:

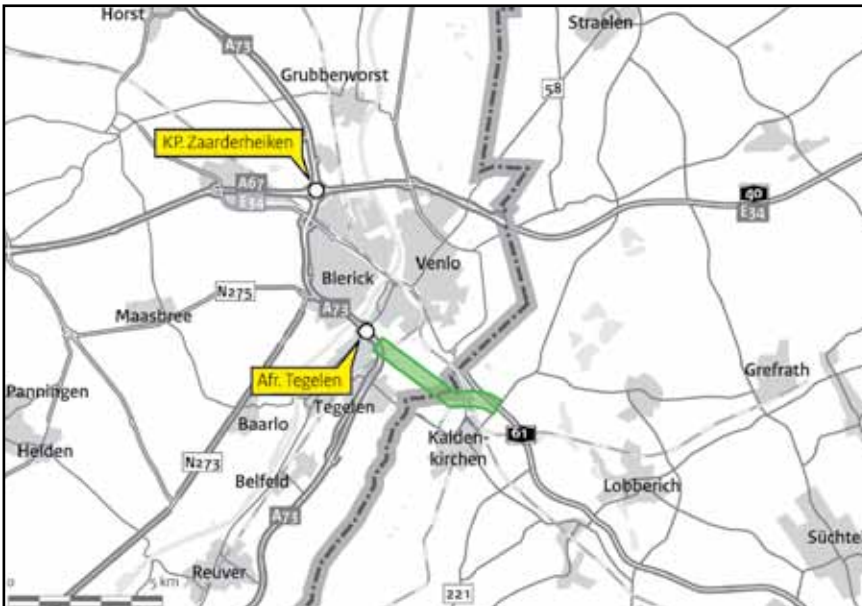
- Het besluit in 2005 om het MER in twee fasen op te stellen, waarbij trechtering van de alternatieven na de eerste fase plaats vindt, in plaats van volgens de richtlijnen voor het MER.
- Uitstel van de marktbenadering tot nadat bestuurlijke afspraken zijn gemaakt over een budgettaire tekort en het omgaan met risico's. Hiervoor waren aanvullende onderzoeken nodig. De afspraken zijn vastgelegd in een samenwerkingsovereenkomst die 29 juni 2006 is getekend. De budgetverhoging (€ 202 mln) is veroorzaakt door het toevoegen van het BTW component, de toevoeging van de planstudiekosten, een aanvullende risicovoorziening voor de problematiek ten aanzien van grondwater en lucht en een scopewijziging (van 2 x 2/weefstrook naar 2 x 3/weefstrook).

**2010:** de innovatieve aanpak vraagt om budgettaire kadering vooraf. In dat verband zijn de bijdragen van de partners vanaf peildatum april 2007 waarde vast gemaakt.

**2011:** het OTB is in juni 2010 vastgesteld.

# A74 Venlo

<b>Gebied</b>	Limburg
<b>Onderwerp</b>	Hoofdwegen
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Planstudie



**Opgave** Het betreft hier een ontbrekende schakel tussen het Nederlandse en het Duitse hoofdwegenet.

**Oplossing** In de huidige situatie wordt het verkeer naar (Zuid-)Duitsland afgewikkeld via de kern van Venlo. In 2002 is het volgende standpunt ingenomen: een weg met 2x2 rijstroken die de verbinding vormt tussen de A73 en de Duitse BAB61.

### Planning

Tracébesluit: 2010  
Start realisatie: 2010  
Oplevering: 2012

**Financiën** Taakstellend budget: € 132 mln (incl. BLD-bijdrage € 6,5 mln en incl. bijdragen aan Duitsland).

**Politiek/bestuurlijk** Convenanten: eind 1999 was met de provincie Limburg een overeenkomst gesloten voor een pakket van rijksprojecten en provinciale projecten. Hierin zijn afspraken over de financiering van de A74 opgenomen.

In 2005 is een verdrag met Duitsland afgesloten waarin afspraken zijn vastgelegd over de grensoverschrijdende aspecten van het project.

In 2010 zijn afspraken gemaakt over aanvullende mitigerende maatregelen. Dit is vastgelegd in het convenant 'bereikbaarheidsimpuls Limburg'.

### Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen						•
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning	•	•	•	•		
Financiën						
Pol./Best.						

### Toelichting op de wijzigingen

**2006:** door problematiek rond luchtkwaliteit is de planstudie vertraagd.

**2007:** door problematiek rond luchtkwaliteit is de oplevering van het project vertraagd.

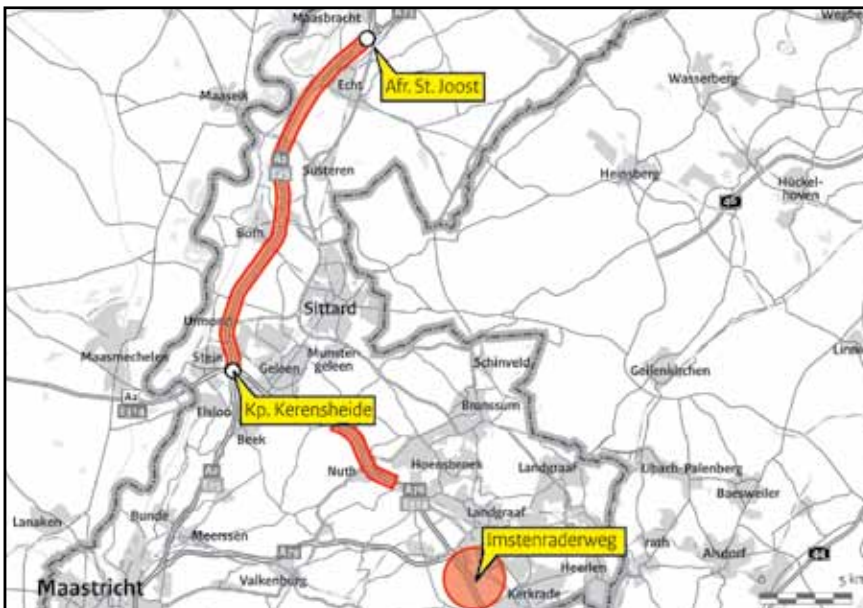
**2008:** het project heeft vertraging ondervonden als gevolg van optimalisaties en verbeteringen in de verkeersmodellen.

**2009:** de planstudie is als gevolg van onderzoek naar luchtkwaliteit vertraagd.

**2011:** de gunning van de realisatieovereenkomst heeft op 5 maart 2010 plaatsgevonden. Het Tracébesluit is op 9 augustus 2010 vastgesteld.

# A2/A76 Maatregelenpakket Limburg

<b>Gebied</b>	Limburg
<b>Onderwerp</b>	Hoofdwegen
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Realisatie



**Opgave** Sinds de openstelling van de A73 treedt er filevorming op de A2 en A73 door capaciteitsproblemen op de A2 tussen St. Joost en het knooppunt Kerensheide. Door de toekomstige aanleg van de buitenring Parkstad is de capaciteit van de aansluiting Nuth op de A76 te klein. De binnenring Parkstad is nog niet aangesloten op de A76.

**Oplossing** De maatregelen bestaan uit:

- Het aanleggen van een spitsstrook in zuidelijke richting op de A2 tussen de aansluiting St. Joost en de aansluiting Urmond.
- Het aanpassen van de aansluiting Nuth op de A76 tussen Nuth en Nuth-Oost.
- Het afsluiten van de aansluiting Schinnen op de A76. De nieuwe aansluiting zal bestaan uit een turborotonde, die wordt aangesloten op de Buitenring Parkstad.
- Het aanleggen van de aansluiting Imstenraderweg op de A76.

## Planning

Spitsstrook A2 St. Joost-Urmond:

Start realisatie: 2010

Oplevering: 2010

Aansluitingen A76 bij Imstenraderweg:

Projectbesluit: nader te bepalen

Start realisatie: nader te bepalen

Oplevering: nader te bepalen

Aansluiting A76 bij Nuth:

Start realisatie: 2012/2013

Oplevering: 2015

**Financiën** Het realisatiebudget voor dit pakket is € 114 mln (incl. € 5 mln BLD-bijdrage).

**Politiek/bestuurlijk** Over het project Aansluiting A76 bij Nuth zijn in 2010 bestuurlijke afspraken gemaakt. Deze zijn vastgelegd in het convenant: 'Bereikbaarheidsimpuls Limburg'. De regio realiseert dit project voor € 63,5 mln. In dit bedrag is rekening gehouden met alle voorbereidingskosten (incl. planstudiekosten).

**Uitvoering** In 2006 is een PPC uitgevoerd. De verschillende projectonderdelen worden afzonderlijk in de markt gezet, omdat de onderdelen in tijd, plaats en omvang van elkaar verschillen (DB-contract).

## Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing			•			
Planning		•		•	•	
Financiën			•			•
Pol./Best.						•

## Toelichting op de wijzigingen

**2007:** definitieve oplossing Maasbracht-Geleen zal versneld aangelegd worden met versnellingsprijs (2013).

**2008:** de gekozen oplossing voor de aansluiting van de Parkstad buitenring op de A76 bij Nuth is onvoldoende probleemoplossend gebleken. Ten behoeve van een oplossing wordt een Tracéwetprocedure gestart.

De regio zal € 10 mln bijdragen, afkomstig van gelden die in het kader van de motie Dijsselbloem ter beschikking zijn gesteld voor de verbetering van de aansluiting van het hoofdwegennet op het onderliggend wegennet.

**2009:** het project spitsstrook A2 en aansluitingen A76 bij Imstenraderweg is als gevolg van onderzoek naar luchtkwaliteit vertraagd.

**2010:** TB spitsstrook A2 vertraagd door overgang nieuwe wetgeving. Oplevering is versneld.

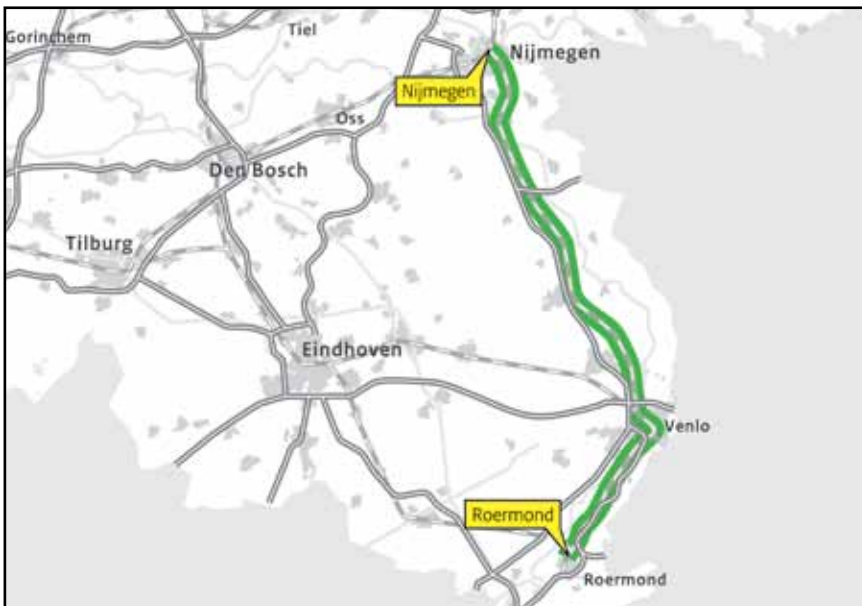
**2011:** de mijlpalen van het project Imstenraderweg zijn afhankelijk van bestuurlijke overeenstemming. Hierop is nog geen zicht. In 2010 is het budget met het convenant: 'Bereikbaarheidsimpuls Limburg' opgehoogd naar € 111,5 mln.





# Quickscan Decentraal Spoor: Nijmegen-Roermond

<b>Gebied</b>	Limburg
<b>Onderwerp</b>	Spoorwegen personen
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Planstudie



**Opgave** Op een aantal gedecentraliseerde spoorlijnen is sprake van sterke vervoersgroei en hebben enkele decentrale overheden meer ambitie met het gedecentraliseerde spoorvervoer voor reizigers dan mogelijk is met de beschikbare capaciteit. Mede naar aanleiding hiervan is in 2008 een quick scan naar de marktontwikkelingen in het personenvervoer op gedecentraliseerde spoorlijnen uitgevoerd. Uit deze quick scan bleek dat onder andere de punctualiteit op de lijn Roermond-Nijmegen onvoldoende is.

**Oplossing** ProRail heeft op basis van een effectiviteitsanalyse in beeld gebracht welke maatregelen nodig zijn ter verbetering van de punctualiteit. Voor de lijn Roermond-Nijmegen betreft dit:

- Snelheidsverhoging Blerick-Venray
- Sneller binnenrijden emplacement
- Snelheidsverhoging Venlo-Roermond
- Aanleg snelwissel bij Reuver
- Aanleg dubbelspoor bij Reuver

Op deze lijn worden ook in Gelderland maatregelen getroffen, zie hiervoor het projectblad Quickscan Decentraal Spoor: Oost-Nederland.

**Planning** Oplevering: divers, te realiseren tussen 2011-2013.

**Financiën** De taakstellende rijksbijdrage voor de Quickscan maatregelen is vastgesteld op in totaal € 54,4 mln (incl. BTW). Hiervan is € 17,65 mln (incl. € 1,65 mln voor het Gelderse deel van deze lijn) bestemd voor de maatregelen op de lijn Roermond-Nijmegen, welke via de BDU aan de provincie Limburg wordt beschikt.

De maatregelen worden voor 50% door de decentrale overheden betaald: provincie Limburg draagt €16 mln bij.

#### **Politiek/bestuurlijk**

Moties: de Tweede Kamer heeft eind 2007 verzocht tot de uitvoering van een quick scan naar de markt en capaciteit op de regionale spoorlijnen (Anker en Koopmans, TK 31200 XII, nr 55). In september 2008 is het eindrapport opgeleverd en aan de Tweede Kamer verstuurd (TK 31305 XII, nr 80 als onderdeel van de Mobiliteitsaanpak).

Amendement: Cramer ter verbetering van het regionale OV (TK 31474 XII, nr 10).

In de bestuurlijke overleggen MIRT voor- en najaar 2009 hebben rijk en regio afspraken gemaakt over de te nemen maatregelen en de gezamenlijke (50/50) financiering op basis van taakstellende budgetten.

#### Projecthistorie

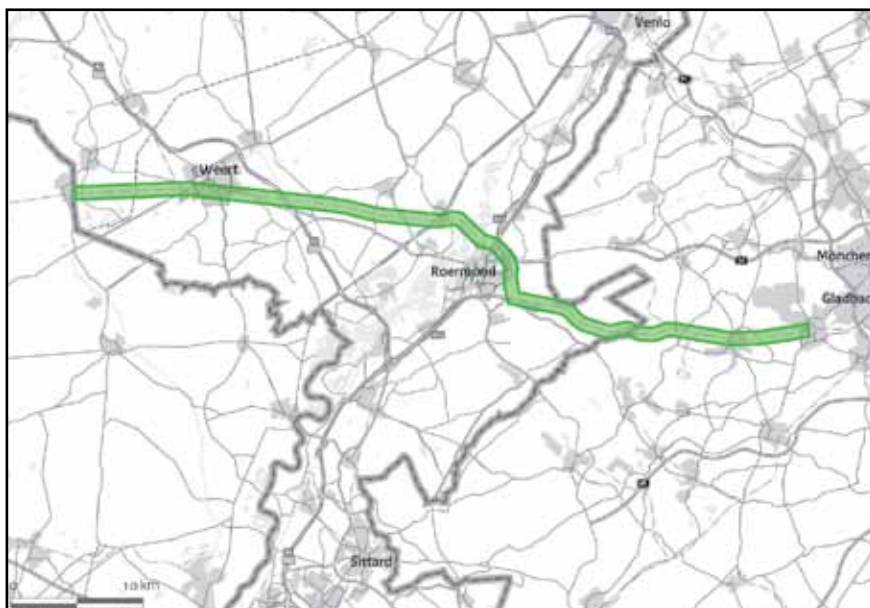
	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen						•
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						

#### Toelichting op de wijzigingen

**2011:** het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

# Goederenverbinding Antwerpen-Roergebied (IJzeren Rijn)

<b>Gebied</b>	Limburg
<b>Onderwerp</b>	Spoorwegen goederen
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Planstudie



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

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

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

## Planning

Tracébesluit: onbekend (wacht op besluit België en Nederland over reactivering)  
Start realisatie: onbekend  
Oplevering: streven naar 2020

## Financiën

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

## Politiek/bestuurlijk

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

Convenanten:

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

## Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing			•			
Planning	•					
Financiën	•					
Pol./Best.	•	•			•	

## Toelichting op de wijzigingen

**2006:** het Hof van Arbitrage heeft in mei 2005 uitspraak gedaan. Over vervolg is momenteel nog niets te zeggen.

**2007:** het overleg tussen Nederland en België is hervat.

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

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

# Ruimtelijk mobiliteitspakket Maastricht-Noord

<b>Gebied</b>	Limburg
<b>Onderwerp</b>	Regionale/lokale infrastructuur
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Planstudie



**Opgave** Voor de verdere ontwikkeling van Maastricht-Noord is een verbetering van de Maaskruisende bereikbaarheid en de daarmee samenhangende leefbaarheid van belang. De focus ligt hierbij op een versnelde verbetering van de Noorderbrug en het versterken van de alternatieve vervoerwijzen. Voor de ruimtelijke ontwikkeling van Maastricht-Noord is de afgelopen jaren een planvormingstraject doorlopen met de gebiedsontwikkeling Belvédère (zie hiervoor het desbetreffende projectblad). De privaat-publieke samenwerking is vormgegeven in de vorm van een Wijk in Ontwikkelingsmaatschappij (WOM Belvédère).

**Oplossing** De gemeente Maastricht heeft samen met de provincie Limburg en het rijk afgesproken meerdere opties uit te werken om te komen tot een keuze voor het meest kosteneffectieve maatregelenpakket. Deze optie wordt geplaatst in het bredere perspectief van de ruimtelijke ontwikkeling van Maastricht-Noord. De verbetering van het Noorderbrugtracé wordt gecombineerd met een pakket van maatregelen gericht op het stimuleren en versterken van het openbaar vervoer en het langzaam verkeer, geflankeerd door een sturend parkeerbeleid.

## Planning

Projectbesluit: 2010  
Start realisatie: 2014  
Oplevering: 2018

**Financiën** In het convenant 'Bereikbaarheidsimpuls Limburg' is overeengekomen dat het rijk in totaal € 94 mln reserveert. Hiervan is € 10 mln beschikbaar gesteld in het kader van het Nota Ruimtebudget (Belvédère, zie desbetreffende projectblad) en € 24 mln in het kader van het Actieprogramma Regionaal Openbaar Vervoer.

**Politiek/bestuurlijk** In de bestuurlijke overleggen MIRT voorjaar en najaar 2009 is afgesproken dat de onlosmakelijke samenhang tussen de deelprojecten van de benuttingsvariant moet worden aangetoond. In het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2010 zijn afspraken gemaakt over de te onderzoeken varianten en de financiering. Convenant: de afspraken uit het bestuurlijk overleg voorjaar 2010 zijn in juni 2010 vastgelegd in het convenant 'Bereikbaarheidsimpuls Limburg'.

**Uitvoering** In de voorbereiding wordt ook onderzocht of aanbesteding door middel van Design en Construct (D&C) of andere vormen van Publiek Private Samenwerking (PPS) mogelijk is. De gemeente Maastricht is verantwoordelijk voor dit project.

## Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning			•	•	•	
Financiën				•	•	
Pol./Best.					•	•

## Toelichting op de wijzigingen

**2008:** projectbesluit en andere mijlpalen zijn 1 jaar vertraagd omdat planstudie door de gemeente Maastricht later wordt opgeleverd.

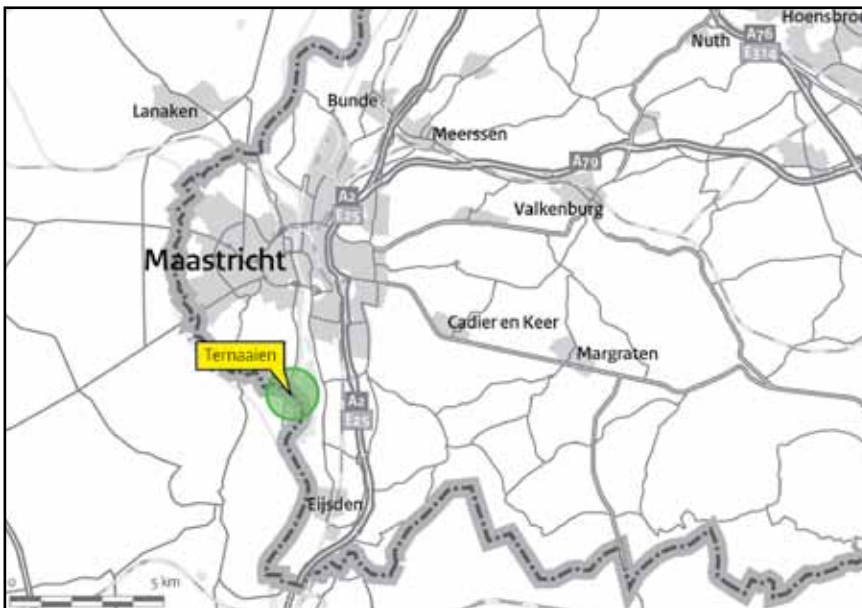
**2009:** projectbesluit en andere mijlpalen zijn 1 jaar vertraagd omdat het noodzakelijke bestuurlijke besluitvormingsproces nog niet is opgestart. Projectramingen zijn aangepast op basis van de concept-planstudie eerste kwartaal 2008. In het bestuurlijk overleg MIRT najaar 2009 zijn afspraken gemaakt over de uit te werken varianten.

**2010:** in het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2010 zijn afspraken gemaakt over het vervolgetraject.

**2011:** in juni 2010 zijn in het convenant 'Bereikbaarheidsimpuls Limburg' afspraken gemaakt over de rijksreservering voor het project.

# Bouw vierde sluiskolk Ternaaien

**Gebied** Limburg  
**Onderwerp** Hoofdvaarwegen  
**Ministerie** VenW  
**Fase** Planstudie



**Opgave** De scheepvaartverbinding tussen de Maasroute en het Albertkanaal (B), bestaande uit het sluiscomplex Ternaaien, heeft een te kleine schutcapaciteit, waardoor lange wachttijden voor de scheepvaart ontstaan. Bovendien is de betrouwbaarheid door één grote scheepvaartkolk kwetsbaar.

**Oplossing** Het vergroten van de schutcapaciteit door de bouw van een vierde sluiskolk met tegelijkertijd vergroting van de betrouwbaarheid.

## Planning

Uitvoeringsbesluit: 2010  
Start realisatie: 2011  
Oplevering: 2013

**Financiën** Het project zal door Nederland en België gezamenlijk worden gefinancierd. Bijdrage van Nederland aan de realisatie van de door België te bouwen vierde sluiskolk is € 9 mln plus 50% van de planstudiekosten zijnde € 2,5 mln. De Europese Commissie subsidieert de planstudie voor 50%. Er vindt gelijke verrekening plaats tussen Nederland en Wallonië van deze subsidie. Voor de uitvoering ontvangt de Waalse overheid een Europese subsidie van 30% van de aanlegkosten.

**Politiek/bestuurlijk** Toezeggingen: afspraken naar aanleiding van ministerieel overleg tussen Nederland en België d.d. 19 februari 2001 over de kolkbreedte en gelimiteerde Nederlandse bijdrage aan het project.

## Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning				•		•
Financiën	•				•	
Pol./Best.					•	

## Toelichting op de wijzigingen

**2006:** de Europese Commissie heeft een subsidie van 50% van de planstudiekosten toegekend.

**2009:** de MER is later dan verwacht opgeleverd door de Waalse projectleiding. In 2009 start het aanvragen van de benodigde Nederlandse vergunningen.

**2010:** project is vertraagd; naar verwachting zal Wallonië een besluit tot uitvoering nemen.

**2011:** uitvoeringsbesluit zal najaar 2010 worden genomen, waarna realisatie in 2011 start. In verband met Europese subsidie zal de aanleg worden versneld met als streefdatum voor oplevering december 2013.

# Maasroute, modernisering fase 2 (verbreding Julianakanaal (aanvulling III))

<b>Gebied</b>	Limburg
<b>Onderwerp</b>	Hoofdvaarwegen
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Planstudie



**Opgave** De groei van het goederenvervoer over water alsmede de schaalvergroting leiden tot lange wachttijden bij de sluisen. Tevens vormt het huidige vaarwegprofiel een knelpunt voor een efficiënte verkeersafwikkeling.

**Oplossing** Het project Maasroute (MoMaRo fase 2, verbreding Julianakanaal (aanvulling III)) heeft tot doel:

- Het aanleggen van twee passeervakken in het Julianakanaal tussen Limmel en Elsloo en het verruimen van de bocht bij Elsloo.
- Het invoeren van een verkeersmanagementvariant op het Julianakanaal.

### Planning

Tracébesluit: 2009  
Start realisatie: 2010  
Oplevering: 2017

**Financiën** Taakstellend budget: € 79 mln (incl. BLD-bijdrage € 14 mln).

**Politiek/bestuurlijk** De aanpassing van het Julianakanaal tussen Limmel en Elsloo, inclusief de bocht Elsloo, bevindt zich nog in de planstudiefase doordat het Tracébesluit Zandmaas/Maasroute voor dit deel was afgewezen door de Raad van State. De vaststelling van het Tracébesluit Zandmaas-Maasroute aanvulling III heeft plaatsgevonden in het najaar van 2009. Het besluit heeft ter inzage gelegen. In het najaar van 2010 wordt duidelijk of het Tracébesluit onherroepelijk is, zodat dit laatste onderdeel van het project Maasroute definitief de realisatiefase in kan. De aanpassing vormt een integraal deel van het project Maasroute en vormt de grensoverschrijdende component van het project die maakt dat Maasroute is aangewezen als Europees prioritair project.

**Uitvoering** Realisatie zal zijn op basis van een geïntegreerd Design- en Construct-contract (D&C-contract).

### Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen			•	•		
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning			•	•		
Financiën				•		
Pol./Best.						

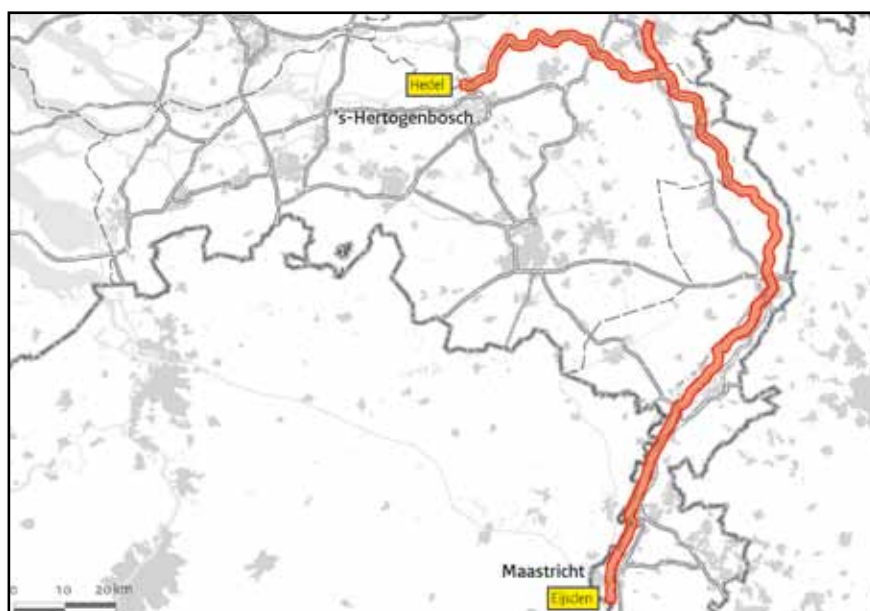
### Toelichting op de wijzigingen

**2008:** 'Maasroute, modernisering fase 2' is overgegaan naar de realisatiefase. Omdat een deel van het project is afgewezen door de Raad van State is dit deel in de planstudiefase gebleven.

**2009:** het Ontwerp Tracébesluit is in maart 2008 door de minister van VROM en de staatssecretaris van VenW ondertekend. In dit OTB is een scopewijziging ten behoeve van het inpassen van verkeersmanagement opgenomen. Daarom is het taakstellend budget opgehoogd. Oplevering is verschoven naar 2017 vanwege aanpassing planning aan planning Grensmaasproject.

# Maasroute, modernisering fase 2

<b>Gebied</b>	Limburg
<b>Onderwerp</b>	Hoofdvaarwegen
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Realisatie



**Opgave** De groei van het goederenvervoer over water alsmede de schaalvergroting leiden tot lange wachttijden bij de sluisen. Tevens vormt het huidige vaarwegprofiel een knelpunt voor een efficiënte verkeersafwikkeling.

**Oplossing** Het project Maasroute (MoMaRo fase 2) heeft tot doel:

- Het realiseren van een volwaardige klasse Vb vaarweg met een diepgang van 3,50 meter op de noord-zuidverbinding Weurt-Ternaaien. Dit ter accommodatie van de autonome groei van het transport over water, alsmede het accommoderen van de moderne scheepvaart.
- Het realiseren van een doorvaarthoogte op het traject Weurt-Born van 9,10 meter en een doorvaarthoogte van 7,00 meter op de trajecten Grave-Lith en Born-Ternaaien.
- Het bevorderen van betrouwbare reistijden door het verminderen van olopende wachttijden bij de sluisen door capaciteits-, beschikbaarheids- en/of verkeersmanagementmaatregelen, met name te Weurt, Heumen, Heel, Maasbracht en Born.

## Planning

Tracébesluit: 2002

Start realisatie: 2005

Oplevering: na 2012

**Financiën** Taakstellend budget: € 613 mln (incl. BLD-bijdrage € 81 mln).

**Uitvoering** Het project wordt in een aantal deelpakketten aanbesteed, het eerste pakket (Weurt) is in 2005 aanbesteed in E&C-vorm, de volgende pakketten worden aanbesteed in Design & Construct. In 2008 is een PPC uitgevoerd, maar er is nog geen besluit genomen over de contractvorm.

## Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen						
MIRT fase			•			
Opgave						
Oplossing			•			
Planning						
Financiën	•	•		•	•	•
Pol./Best.						

## Toelichting op de wijzigingen

**2006:** de projectkosten zijn aangepast vanwege inpassing van de BLD-bijdrage (€ 90 mln) en verwachte aanbestedingsresultaten (- € 5 mln).

**2007:** nadere uitwerking van de sluisaanpassingen bij Born, Maasbracht en Heel heeft aangetoond dat aanpassing van het technisch ontwerp noodzakelijk is. De projectkosten zijn aangepast vanwege aanbestedingsresultaten (- € 1 mln).

**2008:** project is, behalve aanvulling III (verbreding Julianakanaal), overgegaan naar de realisatiefase. Voor aanvulling III is een apart projectblad opgenomen.

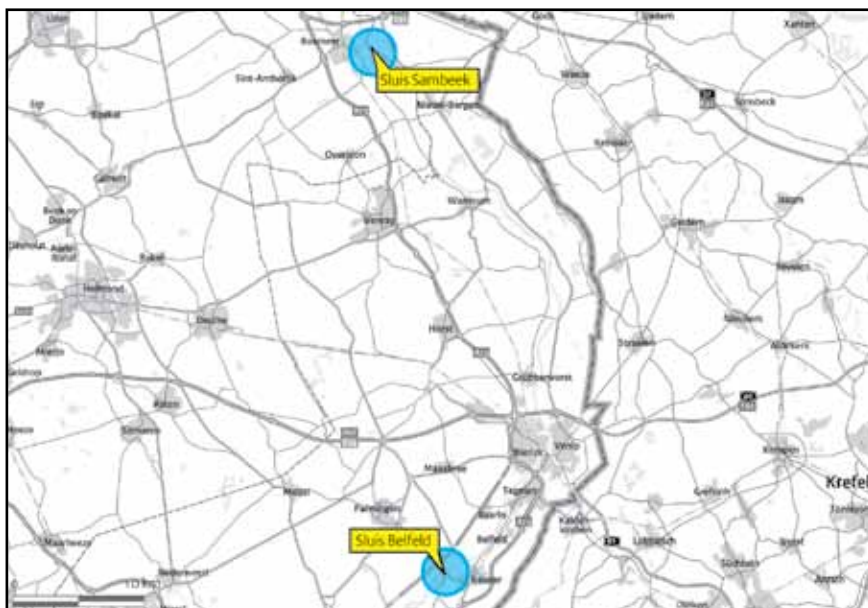
**2009:** als gevolg van een scopewijziging bij de planstudie Verbreding Julianakanaal is er budget overgeboekt van dit realisatieproject naar de planstudie Verbreding Julianakanaal. Tevens is een efficiency taakstelling van € 5 mln ingeboekt.

**2010:** november 2008 is de beschikking voor TEN-subsidie officieel ontvangen van de Europese Commissie (max. € 82 mln voor 2007-2013). Verder is t.b.v. efficiencyvoordelen besloten beheer en onderhoud mee te nemen bij de aanbesteding van een aantal maatregelen.

**2011:** van de TEN-subsidie is € 72 mln verwerkt in het taakstellend budget.

# Maas (baggeren en kunstwerken)

<b>Gebied</b>	Limburg
<b>Onderwerp</b>	Hoofdvaarwegen
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Beheer en onderhoud



**Opgave** Door grootschalige achterstand in het baggeronderhoud ontstonden in de voorhavens van de sluisen op de Maas en in de Maaskanalen nautische knelpunten in de vorm van onvoldoende vaardiepte en verminderde bevaarbaarheid. Ook diverse sluisen en stuwen waren door achterstallig onderhoud dringend aan renovatie toe. Onder andere kolken, deuren en hefinrichtingen, nivelleerinrichtingen, pompgemalen, besturing en bedieningsinstallaties moesten dringend worden aangepakt om de beschikbaarheid en bedrijfszekerheid op het vereiste niveau te brengen. Doordat de lange kolken van Belfeld en Sarnbeek als gevolg van achterstallig onderhoud buiten bedrijf waren gesteld, konden lange combinaties nu alleen na ontkoppeling door de sluisen.

**Oplossing** Het achterstallig baggeronderhoud op de Maas en de Maaskanalen wordt aangepakt zodat de meest urgente nautische problemen t.a.v. de vaardiepte zijn opgelost. Hiermee wordt de bereikbaarheid en de veiligheid van de Maasroute verbeterd, maar zal nog niet worden voldaan aan de functionele eisen. Daarnaast worden diverse sluisen en stuwen die in de Maas liggen gerenoveerd. De grote kolken van de sluisen in Belfeld en Sarnbeek zijn in 2004 weer in gebruik genomen.

## Planning

Start uitvoering: 2004  
Oplevering: 2010-2012

**Financiën** Raming kosten: € 59 mln.

## Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						●
Planning		●	●			
Financiën		●		●	●	●
Pol./Best.						

## Toelichting op de wijzigingen

**2007:** door clustering van de werkzaamheden aan diverse sluiscomplexen is opleverdatum met één jaar vervoegd. Als gevolg van tegenvallers ten aanzien van stabiliteit kolkwanden en kwaliteit deuraandrijvingen (Born en Maasbracht) is de raming naar boven bijgesteld.

**2008:** werkzaamheden aan de kolkwanden en deuraandrijvingen van de complexen Born en Maasbracht zijn gekoppeld aan de kolkverlenging. Door onderhoudswerkzaamheden bij deze complexen zullen deze pas in 2012 worden opgeleverd.

**2009:** de raming van de kosten is bijgesteld vanwege aanbestedingstegenvallers bij diverse renovaties van de sluisen.

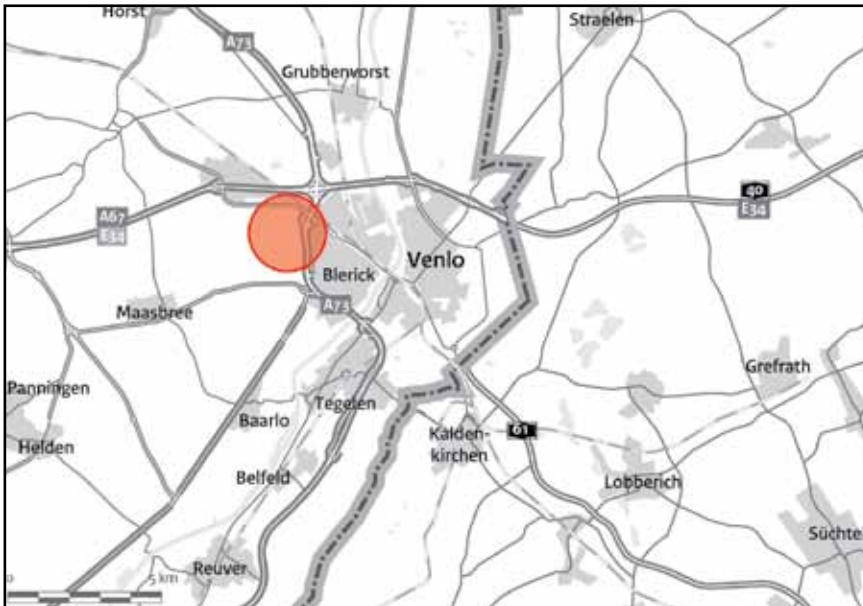
**2010:** de raming van de kosten is verlaagd in verband met het overhevelen van enkele projectonderdelen naar het project Maasroute, modernisering fase 2.

**2011:** raming van de kosten is verlaagd in verband met overhevelen van enkele projectonderdelen naar het project Maasroute, modernisering fase 2 en de meevallende kwaliteit van de sluisdeur van Weurt.



# Greenport Venlo (Klavertje 4)

<b>Gebied</b>	Limburg
<b>Onderwerp</b>	Integrale gebiedsopgaven
<b>Ministerie</b>	LNV
<b>Fase</b>	Realisatie



**Opgave** Greenport Venlo is in omvang het tweede kassengebied van Nederland. Door de strategische ligging op een infrastructureel knooppunt (water, weg en spoor) in de oost-west verbinding is het gebied economisch aantrekkelijk en groeit Venlo als logistieke draaischijf. De Floriade (Wereldtuinbouwtentoonstelling, 2012) genereert een extra impuls aan investeringen en dynamiek. Samenhangende oplossingen in onder meer bereikbaarheid, ruimtelijke kwaliteit en water/groenopgaven zijn nodig.

**Oplossing** Aan de westzijde van Venlo wordt een omvangrijk agro-industrieel en logistiek complex tot stand gebracht in aansluiting op bestaande en/of in uitvoering zijnde economische activiteiten (o.a. Tradeport, glastuinbouw, uitbreiding veiling). Het gaat onder andere om de duurzame inrichting van 400 ha gebundeld glas, in samenhang met versterking van groenstructuur (waaronder 375 ha nieuw natuur- en recreatiegebied), ruimtelijke kwaliteit en bereikbaarheid (aanleg Tangent A73/A67). De verantwoordelijkheid van de uitvoering is in handen van de gebiedsontwikkeling NV.

#### Planning

Start realisatie: 2009  
Oplevering: 2012 e.v.

**Financiën** Taakstellende rijksbijdrage: € 22,9 mln uit het Nota Ruimtebudget voor Klavertje 4 als geheel, alsmede € 3 mln specifiek voor

Deurne. Vanuit de motie Koopmans/Koppejan is aanvullend € 9 mln beschikbaar gesteld. Deze middelen worden beschikbaar gesteld via de bestuursovereenkomst ILG. Grondvererving: met de start van de uitvoering zijn de eerdere afspraken over (anticiperende) grondvererving herzien waarbij de rijksbijdrage (ad € 5 mln) is afgebouwd.

**Politiek/bestuurlijk** LNV is beleidsverantwoordelijk voor de greenports. Besloten is om als rijk niet risicodragend deel te nemen aan de gebieds NV (uitvoering), maar de betrokkenheid vorm te geven via een set bestuurlijke afspraken; dit afsprakenkader is in november 2009 ondertekend door rijk, provincie Limburg en regio Venlo. Moties: tijdens de begrotingsbehandeling van VenW is de motie Koopmans/Koppejan aangenomen (TK 31 700 XII, nr 22), welke aanvullend € 9 mln beschikbaar stelt voor de Greenportlane tussen A73 en A67.

**Uitvoering** Het bedrijfsleven zal zo veel als mogelijk bijdragen via de grondexploitatie. De provincie en de regiogemeenten zijn verantwoordelijk voor de grondexploitatie en de verevening.

#### Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen			•			
MIRT fase				•		
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën				•	•	
Pol./Best.					•	•

#### Toelichting op de wijzigingen

**2008:** het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

**2009:** de taakstellende rijksbijdrage voor het project is vastgesteld. Hiermee is het project van de planstudiefase overgegaan naar de realisatiefase.

**2010:** in april 2009 is de gebiedsontwikkelings NV opgericht. Met het rijk zijn bestuurlijke afspraken in voorbereiding. Ten behoeve van de Greenportlane zijn conform de motie Koopmans/Koppejan extra rijksmiddelen beschikbaar gesteld.

**2011:** tussen rijk, provincie en regio Venlo is in november 2009 een bestuurlijk afsprakenkader overeengekomen ter ondersteuning van de verdere uitvoering.



# Oost-Nederland | 8

## Visie

Gebiedsopgaven stedelijke netwerken

Overige opgaven

MIRT Onderzoeken

Kaart

Project- en programmabladen

## Visie

### Algemene ontwikkelrichting

Oost-Nederland bestaat uit Gelderland en Overijssel. Er wonen ongeveer 3,1 miljoen mensen, voor een belangrijk deel in de grote steden. Oost-Nederland produceert 16% van het Bruto Nationaal Product; de twee nationale stedelijke netwerken (Arnhem-Nijmegen en Twente) zijn daarbij de motoren (zie prioritaire gebiedsopgaven). Het is in Oost-Nederland ook flink groen: 40% van alle natuur ligt in Oost-Nederland en ook negen van de twintig nationale landschappen. Mede daardoor is Oost-Nederland aantrekkelijk om te wonen en neemt de druk vanuit de Randstad toe.

Oost-Nederland ligt strategisch in de lufte van de Randstad, het Ruhrgebied en de Vlaamse Ruit: op Europese schaal een superregio in de delta van Rijn en Maas met opgeteld ruim 30 miljoen inwoners. Oost-Nederland heeft kansrijke achterlandverbindingen en een eigen positie in de kennisnetwerken van Noordwest-Europa. De drie belangrijke kenniscentra Nijmegen, Enschede en Wageningen zetten in op health, technology, energy en food. Ze vormen de motor voor innovatie en nieuwe banen en een gezond en innovatief bedrijfsleven. Kennis en innovatie zijn dé stuwende krachten van de economie van Oost-Nederland, die van oudsher een brede basis heeft in maakindustrie, logistiek en landbouw. Door deze brede basis is Oost-Nederland minder gevoelig voor conjunctuur dan meer gespecialiseerde regio's.

Doordat Oost-Nederland veel natuur en mooie landschappen te bieden heeft – karakteristiek zijn de grote rivieren, aaneengesloten

natuurgebieden en het cultuurlandschap – is het een belangrijke bestemming voor binnenlandse vakanties en biedt het een aantrekkelijk vestigingsklimaat. Door de jaren heen is het bundelingsbeleid geslaagd en is de verstedelijking geconcentreerd, onder meer in Arnhem, Nijmegen, Twente, Stedendriehoek, Zwolle en Kampen. Langs de rivieren de Waal, de IJssel, de Rijn en de Vecht vindt als gevolg van een stapeling van opgaven op het gebied van waterveiligheid, natuurontwikkeling en vraag naar nieuwe woonmilieus integrale gebiedsontwikkeling plaats.

### Internationale verbindingen en corridors

Vanwege de strategische ligging tussen de Randstad en Duitsland loopt een aantal belangrijke internationale verbindingen door Oost Nederland. De kwaliteit van deze verbindingen is binnen het Trans Europese Netwerk (TEN) van groot belang. Dit geldt zowel voor verbindingen over de weg, als voor de rail en waterverbindingen. De corridors waar het in Oost Nederland om gaat zijn:

- de A1-corridor (inclusief de Berlijnlijn) die de Randstad verbindt met Hannover en Berlijn. Hiervoor is een samenhangend gebiedsontwikkelingsprogramma voor bereikbaarheid, economie en ruimtelijke kwaliteit mede in relatie tot de Stedendriehoek en Twente opgezet.
- de A12-corridor (inclusief ICE/Deltalijn) die de verbinding vormt tussen Randstad en Keulen / Frankfurt. In deze gebiedsontwikkeling wordt in samenhang de ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen tussen Veenendaal en de Duitse grens mede in relatie tot de opgaven van het middengebied van de Stadsgewest Arnhem-Nijmegen, Food Valley en het stapsgewijs verbeteren van de Deltalijn bekeken.



- de A15-corridor (inclusief Waal en Betuweroute) die de Rotterdamse haven verbindt met het Duitse achterland, mede in relatie tot de versterking van het middengebied van de Stadsregio Arnhem-Nijmegen.

Een goede, duurzame kwaliteit van deze verbindingen, rekening houdend met het unieke landschap, is cruciaal voor de economische en maatschappelijke ontwikkeling van de Randstad, maar dient vanzelfsprekend ook de belangen van Oost-Nederland. Daarnaast worden regionale luchthavens steeds belangrijker in het internationale verkeer. Zij zijn zeker voor de positie van de beide kennisregio's van groot belang.

## Gebiedsopgaven stedelijke netwerken

### Stadsregio Arnhem-Nijmegen

De Stadsregio Arnhem-Nijmegen omvat naast de centrumsteden Arnhem en Nijmegen, drie middelgrote kernen Wijchen, Elst en Zevenaar en een aantal kleinere kernen en heeft bij elkaar ruim 720.000 inwoners en 325.000 arbeidsplaatsen. De Stadsregio Arnhem-Nijmegen heeft sterke relaties met de Noordvleugel van de Randstad via het WERV-gebied, met de Zuidvleugel via de grote rivieren, de A15 en de Betuweroute en via de A50 met BrabantStad. De water-, weg- en railverbindingen tussen de Randstad-Stadsregio-Ruhrgebied-Frankfurt zijn belangrijk voor de internationale concurrentiepositie van de stadsregio én van Nederland.

De economische agenda van de stadsregio richt zich op de versterking van de regionale economie en focust op vijf groeisectoren: gezondheid, zorg en welzijn, milieu- en energietechnologie (inclusief innovatieve glastuinbouw), halfgeleiders en technologie, cultuurtoerisme en mode / vormgeving. Deze sectoren kennen elk hun eigen vestigingsmilieu en hebben veel belang bij een kennis- en innovatieprogramma. Goede bereikbaarheid van deze economische toplocaties is essentieel. Ambitie van de regio is het verder versterken van de internationale concurrentiepositie, waarbij de potenties van de stuwende bedrijvigheid worden vergroot en de (boven-) regionale bereikbaarheid verder wordt verbeterd, maar de groene en blauwe kwaliteiten behouden blijven.

De Stadsregio Arnhem-Nijmegen kent de komende decennia een groot aantal belangrijke opgaven op het gebied van herstructurering, transformatie, nieuwbouw van woningen, realisatie van nieuwe werklocaties, water, groen en infrastructuur. Enkele opgaven zijn al in uitvoering en de komende periode zal een aantal nieuwe opgaven van nationaal en regionaal belang van start gaan. De belangrijkste opgave van de Stadsregio Arnhem-Nijmegen is de versterking van het middengebied en daarin het realiseren van een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor werken en wonen, het verbeteren van de leefbaarheid en het verbeteren van de interne en externe bereikbaarheid (OV en weg). De uitkomst van de studies over de A15 en A12 corridor zijn voor het stadsgewest van groot belang; ook de verbinding van het stadsgewest met de regio Twente behoeft aandacht.

### Stadsregio Twente

De Stadsregio Twente omvat de centrumsteden Enschede, Hengelo en Almelo en daarnaast elf andere gemeenten en heeft in totaal 620.000 inwoners. De strategische ligging aan de internationale verbindingssas tussen de Randstad en Centraal- en Oost-Europa is een belangrijke kwaliteit van Twente en ook voor de Nederlandse kenniseconomie van groot belang. De Luchthaven Twente is een extra kans. Twente werkt in MONT-verband samen aan de ontwikkeling van een grensoverschrijdende regio; dit is een samenwerkingsverband tussen Münster, Osnabrück en Netwerkstad Twente. Twente transformeert naar een innovatieve kenniseconomie. De van oudsher aanwezige maakindustrie wordt steeds kennisintensiever en specialistischer. Universiteit Twente in Enschede is een van de hoekpunten van de Oost-Nederlandse kennisdriehoek ('triangle') met de focus op technologie. De grote uitdaging is kennisvalorisatie in de zogenaamde 'advanced technology' (micro- en nanotechnologie). Innovatieroute Twente richt zich onder meer op voedingstechnologie, gezondheid, veiligheid, bouwinnovaties en materiaaltechnologie. Ambitie van Twente is om het komende decennium te gaan behoren tot de top vijf van kennisregio's in Europa.



Dé belangrijkste opgave van de Regio Twente is daarom de versterking van het stedelijk kerngebied Twente met in het bijzonder de Innovatiedriehoek (bestaande uit Hart van Zuid in Hengelo – het Kennispark met de Universiteit in Enschede – gebiedsontwikkeling Luchthaven Twente). Randvoorwaarde is een goede interne en externe bereikbaarheid. Daarbij wordt gestreefd (zoals bij de gebiedsontwikkeling A1 zone) naar integrale ontwikkeling van ruimtelijke en infrastructurele opgaven, naar duurzaam en energiezuinig bouwen én naar ruimtelijke kwaliteit. Dat betekent in Twente onder meer aandacht voor duurzaam en hoogwaardig bouwen en op bereikbaarheid gerichte ruimtelijke ontwikkeling.

### Netwerkstad Zwolle - Kampen

In deze regio worden twee integrale gebiedsopgaven onderscheiden gericht op de versterking van de scharnierfunctie en bereikbaarheid van de Netwerkstad.

Omdat de vraag naar centrumlocaties voor stedelijke voorzieningen, woonmilieus en vervoersgebonden locaties toeneemt en de uitbreidingsmogelijkheden van het huidige centrumgebied van Zwolle beperkt zijn, wordt het centrumgebied uitgebreid tot de Ring buiten de Singelgracht met behoud van ruimtelijke- en monumentale kwaliteiten. Waar milieuregels echter de ontwikkelingen van vervoersgebonden woon- en werklocaties bemoeilijken, wordt ruimte gezocht in de Spoorzone en de A28-zone in Zwolle. Deze herontwikkeling en de ontwikkelingsvisie binnenstadsschil Zwolle, de doorontwikkeling van de Zuiderzeehaven in Kampen en de integrale gebiedsontwikkeling Vechtcorridor zijn relevante ruimtelijke opgaven die de netwerkstad moeten gaan versterken. Bereikbaarheidsopgaven hangen daar nauw mee samen.

Bij de integrale gebiedsontwikkeling IJsseldelta-Zuid zijn onder meer de volgende onderling samenhangende opgaven aan de orde: vergroten van de waterveiligheid (hoogwatergeul), het realiseren van nieuwe natuur, het toevoegen van een bijzonder en waterrijk woonmilieu dat bijdraagt aan het versterken van het vestigingsklimaat van dit gebied en tevens het nationaal landschap vrijwaart van bebouwing, de inpassing van de Hanzelijn en het verbeteren van de toeristisch recreatieve infrastructuur.

### Stedendriehoek

Gelet op het voorgaande is de opgave voor de bereikbaarheid van de Stedendriehoek vooral gerelateerd aan de capaciteit van de A1 en focussen opgaven voor wonen en werken zich op het binnenstedelijk gebied van Apeldoorn, Deventer en Zutphen. De belangrijkste gebiedsopgaven voor de ontwikkeling van de Stedendriehoek liggen in het invloedsgebied van de A1 en/of de IJssel. Dit zogenaamde Assenkruis van A1-zone en IJsselzone vormt de kern van de Stedendriehoek, maar verbindt de regio ook met de andere stedelijke netwerken in Oost-Nederland.

Andere belangrijke opgaven in de Stedendriehoek hebben betrekking op de verstedelijking van Apeldoorn, Deventer en Zutphen. Het gaat daarbij om woningbouw, herontwikkeling stationsomgevingen in alle drie de steden, herstructurering van bedrijventerreinen en oudere woonwijken. Tenslotte is het groen in

en om de stad een bijzondere kwaliteit van de Stedendriehoek en het versterken van de groene kwaliteiten dus een specifieke opgave. Een belangrijke groen-blauwe opgave in deze regio zal op termijn het realiseren van een klimaatbestendige IJsselvallei zijn.

## Overige opgaven

### Food Valley

Belangrijkste opgave in Food Valley is het uitbouwen van de internationale concurrentiepositie van het kennis- en innovatiecluster. De Wageningen Universiteit en Researchcentrum (WUR) is het hart van Food Valley en een van de hoekpunten van de zogenaamde kennis 'triangle' uit Pieken in de Delta. De opgave is om het gebied tot de top 5 te laten behoren van meest innovatieve regio's op het gebied van gezonde en duurzame voeding en leefomgeving. Dit vraagt om het realiseren van een aantrekkelijk en veilig woon- en werkklimaat en de realisatie van goede faciliteiten voor kennisontwikkeling en –valorisatie. Een goede ontsluiting is daarbij essentieel omdat het kennis- en innovatiecluster Food Valley sterk internationaal gericht is. Naast de met name kwalitatieve woningbouwopgave heeft de regio de opgave een robuuste ecologische verbinding tussen de Veluwe en de Utrechts Heuvelrug te realiseren en het overstromingsrisico voor het gebied tot en met Amersfoort te verlagen.

### Rivierenland

Rivierenland is een gebied met grote landschappelijke en cultuurhistorische waarden, met een grote verstedelijkingsdruk (wonen en bedrijvigheid) en is tevens knooppunt van (inter)nationale vervoersbundels. Het gaat over de corridor Rotterdam-Ruhrgebied (A15, Betuwelijn, Waal) en de as Amsterdam – Maastricht (A2, spoor). In het rivierengebied spelen de volgende opgaven:

*WaalWeelde* is een gebiedsontwikkelingsproject dat streeft naar bundeling van opgaven uit waterveiligheid (Ruimte voor de Rivier) Natura 2000, Kaderrichtlijn Water, NURG, Nota Mobiliteit, Nieuwe Hollandse Waterlinie en Nationale Landschappen. Daaraan gekoppeld is de ambitie om de economische ontwikkelkansen, waaronder scheepvaart van en langs de Waal, te benutten en tegelijk de ruimtelijke kwaliteit te versterken. Waalweelde betreft een integrale combinatie van kortetermijnprojecten met een langetermijnopgave.

*Bij de A2-zone* gaat het om het verbeteren van de bereikbaarheid (auto en OV) in combinatie met opvang van de verstedelijkingsdruk vanuit de Randstad en het versterken van de groene en cultuurhistorische kwaliteiten. Een bijzonder aandachtspunt is de kwetsbaarheid van het mobiliteitssysteem door de rivierovergangen.

## MIRT Onderzoeken

Naam	Aanleiding en doel	Planning	Betrokkenen
Gebiedsontwikkeling Waalweelde	Anticiperen op gevolgen van verwachte hogere rivierafvoeren voor veiligheid en benutten van kansen voor ruimtelijke kwaliteit door integrale gebiedsontwikkeling van de Waal. Inzicht krijgen in integrale combinaties van kortetermijnprojecten met een langetermijnopgave en het deltaprogramma rivieren. Onderzoek naar mogelijkheden voor financiële uitvoerbaarheid van gebiedsontwikkeling. Voor de kansrijke onderdelen met zicht op financiering zal een verkenning worden gestart. De langetermijnopgave van het rivierengebied maakt onderdeel uit van het Deltaprogramma Rivieren.	Voortgang: bestuurlijk overleg MIRT najaar 2010	VenW, VROM, LNV, provincie Gelderland, gemeenten, waterschappen, maatschappelijke organisaties, Deltaprogramma rivieren.



## Stadsregio Arnhem Nijmegen

- Economie**
- Economisch cluster**
- Glastuinbouw** > Stadsregio Arnhem-Nijmegen
- Versterking kennis en innovatie** > Milieu- en energie technologie Nijmegen, COZA, Health Valley
- Kennis en onderwijs** > Radboud Universiteit Nijmegen / Health Valley
- Mode en design**
- Halfgeleiders en technologie**

- Woningbouw tot 2020**
- Intensivering / Transformatie** > COZA (Centrale Ontwikkelings Zone Arnhem), Nijmegen omarmt de Waal
- Uitleg** > Nijmegen omarmt de Waal
- Bereikbaarheid**
- Planstudie: Spoor** > PHS Utrecht-Arnhem incl. ICE en goederen (Delta lijn), Quickscan maatregelen Arnhem-Doetinchem, Nijmegen-Roermond
- Planstudie: Hoofdwegen** > A12 Ede-Grijsoord, A12/A15 bereikbaarheidsregio Arnhem-Nijmegen, A50 Ewijk-Grijsoord
- Agenderend: Hoofdwegen** > A73 Ewijk-Rijkevoort
- Agenderend: HOV** > HOV Arnhem-Nijmegen
- Agenderend: Samenhangend OV netwerk** > Regionaal netwerk Arnhem-Nijmegen
- Agenderend: Nieuwe stations** > Nijmegen-Goffert

- Natuur & Landschap**
- Nationale landschappen** > Gelderse Poort
- Ecologische Bufferzone** > Park Lingezegen
- Groenverbindingen** > Versterken EHS

- Duurzaamheid & Klimaat**
- Wateroverlast** > Rivierverruiming Stadsregio Arnhem Nijmegen
- Waterveiligheid** > Waarborgen primaire veiligheid Waal en Nederrijn

## Regio Twente

- Economie**
- Economisch cluster**
- Bedrijvigheid** > Businesspark XL Almelo
- Luchthavenontwikkeling** > Luchthaven Twente
- Versterking kennis en innovatie** > Hart van Zuid-WTC Centraal Station Twente
- Kennis en onderwijs** > Kennispark Universiteit Twente

- Woningbouw tot 2020**
- Intensivering / Transformatie** > Hart van Zuid Hengelo, Revitalisering Spoorzone Enschede, Stadsassen en knooppunten Twente
- Bereikbaarheid**
- Verkenning: Hoofdwegen** > A1-zone, gebiedsgerichte verkenning
- Agenderend: Spoor** > Optimalisering Berijllijn
- Agenderend: Samenhangend OV netwerk** > Regionaal netwerk Twente
- Verkenning: Wegennet** > N35 Wierden-Nijverdal
- Luchthavenontwikkeling** > Luchthaven Twente
- Fietsnetwerk** > F35 Fietsnetweg
- Natuur & Landschap**
- Nationale landschappen** > Noordoost-Twente
- Versterken natuur- en recreatiekwaliteit** > Groene Poort
- Groenverbindingen** > Versterken EHS

## Netwerkstad Zwolle-Kampen

- Economie**
- Economisch cluster**
- Haven** > Doorontwikkelen Zuidzeehaven Kampen
- Glastuinbouw** > Koekoekspolder
- Bedrijvigheid** > Kampen-Zuid, A28-zone Zwolle
- Woningbouw tot 2020**
- Intensivering / Transformatie** > Spoorzone Zwolle, A28 zone Zwolle
- Uitleg** > IJsseldelta Kampen

- Bereikbaarheid**
- Planstudie: Spoor** > Quickscan maatregelen Zwolle-Kampen
- Planstudie: Wegennet** > N35 Zwolle-Wijthmen
- Agenderend: Wegennet** > N23/ N307 Kampen-Roggebotsluis
- Natuur & Landschap**
- Nationale landschappen** > IJsseldelta
- Groenverbindingen** > Versterken EHS
- Duurzaamheid & Klimaat**
- Waterveiligheid** > IJsseldelta Zuid, hoogwatergeul
- Waterveiligheid** > Waarborgen primaire veiligheid IJssel

## Stedendriehoek

- Economie**
- Economisch cluster**
- Glastuinbouw** > A1-zone Stedendriehoek
- Bedrijvigheid** > Regionale bedrijventerreinen A1-zone Stedendriehoek
- Woningbouw tot 2020**
- Intensivering / Transformatie** > Stadsassen en knooppunten IJsselprong Zutphen
- Bereikbaarheid**
- Verkenning: Hoofdwegen** > A1-zone, gebiedsgerichte verkenning
- Agenderend: Spoor** > Optimalisering Berijllijn
- Natuur & Landschap**
- Nationale Parken** > Veluwezoom
- Groenverbindingen** > Versterken EHS
- Ecologische Poorten** > Veluwe
- Duurzaamheid & Klimaat**
- Energiemaatregelen** > Warmte-koude opslag
- Waterveiligheid** > IJsselprong Zuid, hoogwatergeul
- Waterveiligheid** > Waarborgen primaire veiligheid IJssel

## WERV / Vallei-regio

- Economie**
- Economisch cluster**
- Bedrijvigheid** > Ruimte voor Food Valley
- Versterking kennis en innovatie** > Food Valley
- Kennis en onderwijs** > University Wageningen / Food Valley
- Bereikbaarheid**
- Planstudie: Hoofdwegen** > A12 Ede-Grijsoord
- Agenderend: Onderliggend wegennet** > N2,33 Ochten-Veenendaal
- Agenderend: Spoor** > Optimalisering Berijllijn
- P+R** > VERDER Via Veluwe (Barneveld-Noord)
- Natuur & Landschap**
- Nationale landschappen** > Verhoging kernkwaliteiten Veluwe
- Nationale Parken** > Utrechtse Heuvelrug
- Groenverbindingen** > Versterken EHS
- Duurzaamheid & Klimaat**
- Waterveiligheid** > Dijkverzwaring Grebbedijk (Wageningen - Rhenen)

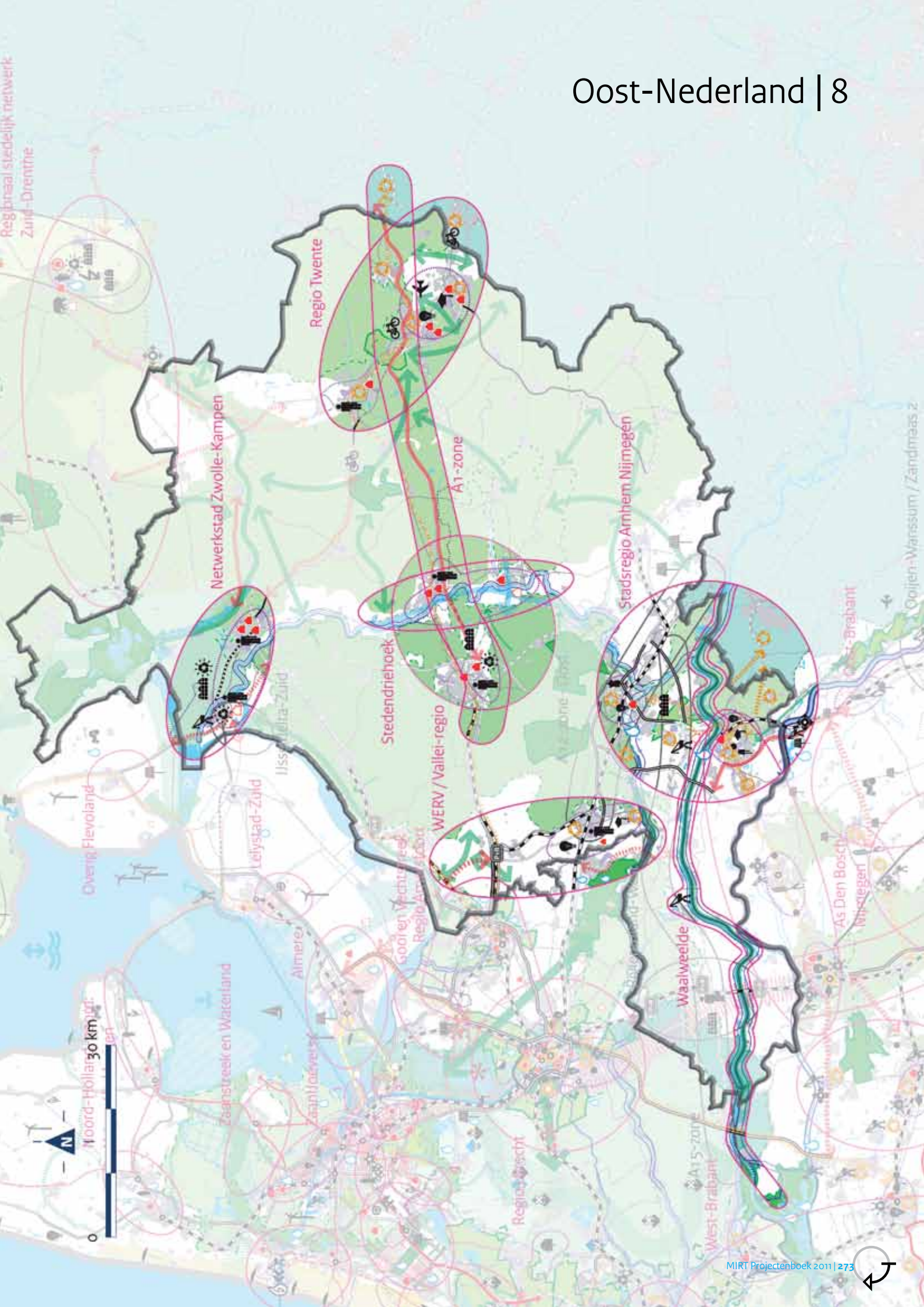
## Waalweelde

- Economie**
- Economisch cluster**
- Haven** > Haven van Tiel
- Woningbouw tot 2020**
- Intensivering / Transformatie** > Nijmegen omarmt de Waal
- Uitleg** > Nijmegen omarmt de Waal
- Bereikbaarheid**
- Vaanwegen** > Transportas Waal
- Natuur & Landschap**
- Nationale landschappen** > Gelderse Poort, Nieuwe Hollandse Waterlinie
- Groenverbindingen** > Versterken EHS
- Ecologische Bufferzone** > Park Lingezegen
- Duurzaamheid & Klimaat**
- Wateroverlast** > Rivierverruiming Stadsregio Arnhem Nijmegen
- Waterveiligheid** > Waarborgen primaire veiligheid Waal en Nederrijn

## A1-zone

- Economie**
- Economisch cluster**
- Glastuinbouw** > A1-zone Stedendriehoek
- Bedrijvigheid** > Regionaal bedrijventerreinen A1-zone Stedendriehoek, Businesspark XL Almelo
- Luchthavenontwikkeling** > Luchthaven Twente
- Versterking kennis en innovatie** > Hart van Zuid-WTC Centraal Station Twente
- Kennis en onderwijs** > Kennispark Universiteit Twente
- Woningbouw tot 2020**
- Intensivering / Transformatie** > Stadsassen en knooppunten Stedendriehoek en Twente
- Bereikbaarheid**
- Verkenning: Hoofdwegen** > A1-zone, gebiedsgerichte verkenning
- Agenderend: Samenhangend OV netwerk** > Regionaal netwerk Twente
- Luchthavenontwikkeling** > Luchthaven Twente
- Natuur & Landschap**
- Nationale landschappen** > Noordoost-Twente
- Versterken natuur- en recreatiekwaliteit** > Groene Poort
- Groenverbindingen** > Versterken EHS
- Ecologische Poorten** > Veluwe
- Duurzaamheid & Klimaat**
- Waterveiligheid** > IJsselprong
- Waterveiligheid** > Waarborgen primaire veiligheid IJssel





# IJsseldelta (Kampen)

<b>Gebied</b>	Oost-Nederland
<b>Onderwerp</b>	Integrale gebiedsopgaven
<b>Ministerie</b>	VROM
<b>Fase</b>	Planstudie



**Opgave** Vanuit de invalshoeken ruimtelijke ordening en duurzaamheid op lange termijn is de hoogwatergeul bij Kampen als alternatief voor zomerbedverdieping benoemd in de PKB Ruimte voor de Rivier. Begin 2009 is gebleken, dat het niet haalbaar is om de hoogwatergeul in plaats van zomerbedverdieping uit te voeren. Om in 2015 aan het vereiste veiligheidsniveau te voldoen wordt in ieder geval de zomerbedverdieping uitgevoerd. Vanwege de gewenste integrale gebiedsontwikkeling, synergievoordelen en de verwachte toename van rivierafvoeren wordt in het plan IJsseldelta voorgesteld de hoogwatergeul gecombineerd met de zomerbedverdieping uit te voeren. Deze gebiedsontwikkeling betreft onder andere woningbouw en infrastructuur. Hierbij is gekozen voor een integrale aanpak van de opgaven, waarbij voor natuur en recreatie kansen worden gecreëerd en rekening wordt gehouden met de agrarische functie en het IJssellandschap.

**Oplossing** Kern van de integrale gebiedsontwikkeling is, dat ten zuidwesten van Kampen een bevaarbare hoogwatergeul wordt voorgesteld in de vorm van een extra rivierarm in de IJsseldelta. De gebiedsontwikkeling voorziet in de aanleg van een waterrijke woonwijk van circa 1.100 woningen in en aan de hoogwatergeul met voorzieningen voor (water)recreatie, en in de aanleg van circa 350 ha nieuwe voornamelijk natte natuur, waarvan een gedeelte deltanatuur. In het

gebied wordt verder de Hanzelijn aangelegd (zie desbetreffende projectblad) met een station en vindt aanpassing van de wegeninfrastructuur plaats.

**Planning** Afronding planstudie IJsseldelta Zuid en zomerbedverlaging Ruimte voor de Rivier: eind 2010  
Investeringsbeslissing over toekenning van middelen uit het Infrastructuurfonds: 2011  
Start realisatie

- Recreatieve vaargeul en dijken van de hoogwatergeul: 2013
- Natuurontwikkeling: 2013
- Woningbouw: 2015
- Kunstwerken voor de hoogwatergeul: 2021

Oplevering

- Recreatieve vaargeul en dijken van de hoogwatergeul: 2015
- Woningbouw: 2030
- Kunstwerken voor de hoogwatergeul: 2023

**Financiën** Taakstellende rijksbijdrage: € 22,4 mln uit het Nota Ruimtebudget (deze bijdrage is bestemd voor de integrale gebiedsontwikkeling van IJsseldelta Zuid). Begin 2011 wordt de definitieve investeringsbeslissing genomen over de zomerbedverdieping (Ruimte voor de Rivier) en de investering voor de hoogwatergeul in het kader van IJsseldelta Zuid vanuit het Infrastructuurfonds.

**Uitvoering** De provincie Overijssel is verantwoordelijk voor het project IJsseldelta Zuid.

## Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen						
MIRT fase					•	
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						•
Pol./Best.						

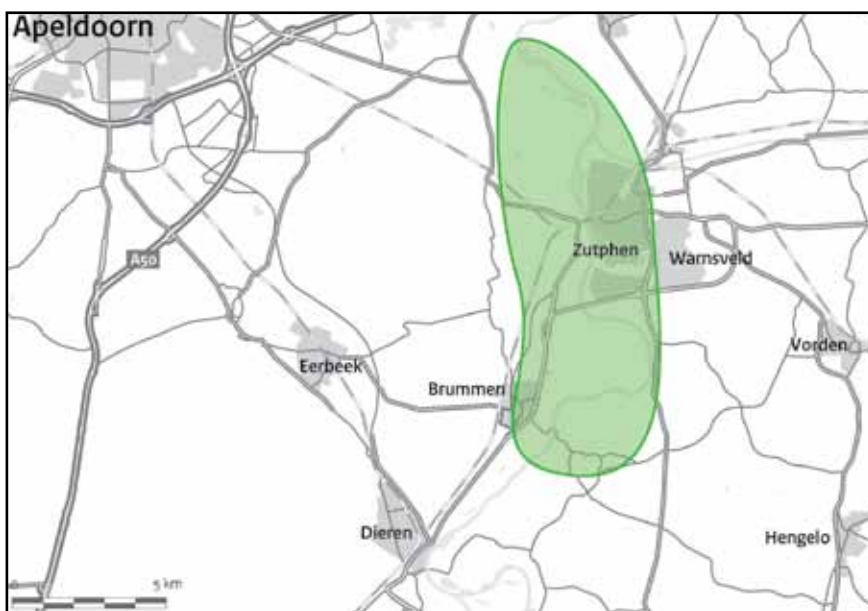
## Toelichting op de wijzigingen

**2010:** het project is in juni 2009 overgegaan van de verkenningsfase naar de planstudiefase.

**2011:** in september 2009 is de taakstellende rijksbijdrage uit het Nota Ruimtebudget voor de integrale gebiedsontwikkeling van de IJsseldelta Zuid vastgesteld. Na besluitvorming over de zomerbedverdieping en de hoogwatergeul kan de planstudiefase worden afgerond.

# Ijsselsprong (Zutphen)

<b>Gebied</b>	Oost-Nederland
<b>Onderwerp</b>	Integrale gebiedsopgaven
<b>Ministerie</b>	VROM, VenW en LNV
<b>Fase</b>	Planstudie



**Opgave** In de PKB Ruimte voor de Rivier zijn rond Zutphen twee dijkverleggingen opgenomen, die eind 2015 uitgevoerd moeten zijn en is voor de langetermijnopgave voor waterveiligheid een gebied gereserveerd voor een toekomstige binnendijks gelegen hoogwatergeul. Deze waterveiligheidsmaatregelen raken de ruimtelijke ontwikkeling van het gebied. Deze ontwikkeling betreft onder andere woningbouw en infrastructuur. Daarom is gekozen voor een integrale aanpak in het plan Ijsselsprong van de opgaven waarbij voor natuur kansen worden gecreëerd en rekening wordt gehouden met de agrarische functie en het Ijssellandschap. De plannen beogen ruimte te geven aan de gewenste ontwikkelingen om daarmee voor de lange én de korte termijn te voldoen aan waterveiligheid, duurzaamheid en ruimtelijke kwaliteit.

**Oplossing** In het plan Ijsselsprong wordt voorgesteld om de twee dijkverleggingen Cortenoever en Voorsterklei uit de PKB vóór eind 2015 te realiseren in combinatie met een geul bij Zutphen, buitendijks gelegen in het winterbed van de IJssel. Deze waterveiligheidsmaatregelen worden ontwikkeld in samenhang met de aanleg van een woningbouwlocatie met verschillende woonmilieus op de westelijke oever (ca. 3.000 woningen). De bereikbaarheid wordt verbeterd door de aanpak van de oude IJsselbrug en de aanleg van rondwegen. In het plan wordt een groene buffer als deel van de ecologische verbin-

dingszone Veluwe-Graafschap-Achterhoek ontwikkeld. Het plan bevat ook het verzoek om de ruimtelijke reservering voor de hoogwatergeul uit de PKB te schrappen, omdat deze over het plangebied van het plan Ijsselsprong ligt.

**Planning** Projectbeslissing (SNIP3) PKB-dijkverleggingen en buitendijkse geul: begin 2011  
Besluit schrappen ruimtelijke binnendijkse reservering uit PKB: begin 2011  
Start realisatie

- Hoogwatermaatregelen: 2013
- Natuurontwikkeling/infrastructuur: 2013
- Woningbouw: 2016

Oplevering: 2015-2030

**Financiën** Taakstellende rijksbijdrage: € 30 mln (incl. € 20 mln uit Nota Ruimtebudget) ten behoeve van de smalle geul.

**Politiek/bestuurlijk** De minister van VenW kan pas een besluit nemen over het schrappen van de ruimtelijke reservering van de hoogwatergeul uit de PKB, nadat een toets heeft plaatsgevonden op de robuustheid van de buitendijks gelegen geul voor de langetermijnopgave van waterveiligheid. Deze toets is eind 2010 klaar. Hierna volgt de projectbeslissing over de PKB-dijkverleggingen én de buitendijkse geul, evenals het besluit over het schrappen van de ruimtelijke reservering.

## Projecthistorie

'06 '07 '08 '09 '10 '11

Algemeen

MIRT fase

Opgave

Oplossing

Planning

Financiën

Pol./Best.

## Toelichting op de wijzigingen

**2010:** het project is in april 2009 overgegaan van de verkenningsfase naar de planstudiefase.

**2011:** in november 2009 is de rijksbijdrage uit het Nota Ruimtebudget vastgesteld.

# Centraal Station Twente/ Hart van Zuid Hengelo

<b>Gebied</b>	Oost-Nederland
<b>Onderwerp</b>	Integrale gebiedsopgaven
<b>Ministerie</b>	VROM
<b>Fase</b>	Realisatie



**Opgave** Het project Hengelo Hart van Zuid is een binnenstedelijk industrieterrein van 50 hectare gelegen tussen het station Hengelo en het Twentekanaal. Het beeld wordt op dit moment bepaald door grote oude fabriekscomplexen van onder andere Stork en Siemens. Daarnaast is de bereikbaarheid van het Centraal Station verre van optimaal, wat ook geldt voor de inrichting van de openbare ruimte.

**Oplossing** Voor het vestigingsklimaat in de regio is het belangrijk dat Netwerkstad Twente er in slaagt grootstedelijke woon- en werkmilieus verder tot ontwikkeling te brengen. Om hoger opgeleiden aan zich te binden, zal een samenhangend grootstedelijk aanbod van woningen en voorzieningen worden gerealiseerd. Bij de stedelijke ontwikkeling ligt de nadruk op hoogwaardige openbaar vervoerverbindingen, versterking van de onderscheidende profielen van de Twentse steden Almelo, Enschede en Hengelo, stedelijke herstructurering en duurzame ontwikkeling. De ontwikkeling van de stationsomgeving én de transformatie van 50 hectare binnenstedelijk industrieterrein in Hengelo is van groot belang. Het gebied wordt getransformeerd tot een attractief en dynamisch nieuw stadsdeel. Het station Hengelo ontwikkelt zich tot het centraal station van Twente met goede internationale verbindingen (Berlijn). Er wordt gestreefd naar een zakencentrum (incl. WTC vestiging) van internationale betekenis en een

regionaal voorzieningenniveau op het gebied van onderwijs, kunst en cultuur en congres- en hotelfaciliteiten. Het gaat om het creëren van stedelijkheid, bereikbaarheid, functie-menging, behoud van industrieel erfgoed en versterking van de ruimtelijke kwaliteit door onder andere 1100 woningen, 80.000 m<sup>2</sup> BVO kantoren, 31.000 m<sup>2</sup> BVO voorzieningen en 28.800 m<sup>2</sup> BVO bedrijven toe te voegen.

## Planning

Start realisatie: na 2010  
Oplevering fase 2: 2016  
Oplevering fase 3: 2018

**Financiën** Taakstellende rijksbijdrage: € 14,5 uit het Nota Ruimtebudget.

**Politiek/bestuurlijk** In 2002 is het masterplan gepresenteerd, waarin de visie, de ambitie en de uitgangspunten zijn vastgelegd. Het eerste deel van het project heeft middelen vanuit het BIRK gekregen. De tweede fase van het project (na 2010) komt in aanmerking voor een bijdrage uit het Nota Ruimtebudget. De derde fase bevindt zich nog in de voorbereiding (planvorming). De planning van het totale project loopt tot 2018.

**Uitvoering** Voor de planvorming en realisatie is het projectbureau Hart van Zuid opgericht, waarin de gemeente Hengelo samen met marktpartijen participeert. De gemeente Hengelo is verantwoordelijk.

## Projecthistorie

'06 '07 '08 '09 '10 '11

Algemeen

MIRT fase

Opgave

Oplossing

Planning

Financiën

Pol./Best.

## Toelichting op de wijzigingen

**2010:** het project is in april 2009 overgegaan naar de planstudiefase.

**2011:** in september 2009 is taakstellende rijksbijdrage voor dit project vastgesteld, waarmee het project is overgegaan naar de realisatiefase.

# Nijmegen omarmt de Waal (Waalfront)

<b>Gebied</b>	Oost-Nederland
<b>Onderwerp</b>	Integrale gebiedsopgaven
<b>Ministerie</b>	VROM
<b>Fase</b>	Realisatie



**Opgave** In dit gebied speelt een integrale gebiedsopgave, waarbij rijk en regio betrokken zijn. Vanuit de wateropgave wordt een dijkverlegging bij Lent voorzien (VenW, basismaatregel uit de PKB Ruimte voor de Rivier, zie desbetreffende projectblad). Daarnaast staat Nijmegen voor een woningbouwopgave en een herstructureringsopgave, waarbij de milieudruk moet verminderen en bedrijven meer ruimte voor ontwikkeling moeten krijgen en tevens beter ontsloten moeten worden (Waalfront (VROM) en tweede stadsbrug (VenW), zie projectblad Nijmegen tweede stadsbrug). Bij elkaar stelt dit Nijmegen voor een ruimtelijke opgave die integraal aangepakt moet worden zodat een goede stedenbouwkundige samenhang ontstaat.

**Oplossing** De hoogwaterproblematiek noopt tot meer ruimte voor de rivier, de bereikbaarheid vraagt om de aanleg van een nieuwe stadsbrug en de rivier vormt 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, het zogenaamde Waalfront (Nota Ruimtebudget project). Aan deze zuidzijde van de Waal is transformatie en herstructurering voorzien van een circa 25 ha groot bedrijventerrein tot een gebied met 2.600 woningen en 30.000 m<sup>2</sup> schone bedrijvigheid. Aan de noordzijde van de Waal worden in het kader van de Vinexopgave 12.000 woningen

gerealiseerd met een centrumgebied op de noordelijke oever van de Waal. De capaciteitsverruiming van de Waal vindt plaats tegenover de historische binnenstad. Daarbij ondergaat het rivierenlandschap een transformatie. Ook wordt de bestaande Waalkade opnieuw onder de loep genomen en wordt door verschillende partijen gewerkt aan natuurontwikkeling (LNV) in de uiterwaarden aan beide zijden van de rivier. Aan de zuidzijde gaat de planvorming een volgend stadium in met de uitvoering van het plan Waalfront. De stadsbrug zal in de toekomst een functionele, maar zeker ook symbolische verbinding zijn tussen de verschillende stadsdelen. De stadsbrug is niet alleen bepalend voor de intern stedelijke en regionale hoofdstructuur maar ontlast ook het rijkswegennet (A50, A73 en A15).

## Planning

Start realisatie: 2009  
Voltooiing van het totale plan is voorzien rond 2021.

**Financiën** Taakstellende rijksbijdrage: € 25 mln uit het Nota Ruimtebudget.

## Projecthistorie

'06 '07 '08 '09 '10 '11

Algemeen

MIRT fase

Opgave

Oplossing

Planning

Financiën

Pol./Best.

## Toelichting op de wijzigingen

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

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

# Integrale Inrichting Veluwerandmeren (IIVR)

<b>Gebied</b>	Oost-Nederland
<b>Onderwerp</b>	Waterbeheren
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Realisatie



**Opgave** De waterkwaliteit van de Veluwerandmeren is in de jaren '80 en '90 sterk verbeterd. Hierdoor zagen allerlei belangengroepen en instanties ontwikkelingsmogelijkheden voor de voor hen favoriete gebruiksfuncties van de Veluwerandmeren. Samenhang in al deze initiatieven ontbrak.

**Oplissing** In een interactief proces zijn de gewenste ontwikkelingsmogelijkheden ingekaderd in het Integraal Inrichtingsplan Veluwerandmeren (IIVR). Dit bevat een samenhangend pakket van 36 maatregelen met als doel een duurzame inrichting en een duurzaam gebruik van de Veluwerandmeren en de directe omgeving. Aan het einde van de convenantperiode zal het IIVR resulteren in een forse ruimtelijke economische en ecologische kwaliteitsimpuls voor de Veluwerandmeren.

## Planning

Start realisatie: 2002

Oplevering: 2012

Van de 36 maatregelen binnen het IIVR-project is ruim tweederde gereed en de rest in voorbereiding respectievelijk uitvoering. Van twee maatregelen is inmiddels duidelijk dat ze door procedures, grondverwerving etc. niet vóór de gestelde einddatum gereed kunnen zijn. Tussen de betrokken overheden worden hierover aanvullende afspraken gemaakt.

**Financiën** Taakstellend budget: € 49 mln (incl. BLD-bijdrage € 8 mln). Bijdrage van derden: € 16 mln (verdeeld over andere ministeries, provincies, waterschappen en gemeenten).

**Politiek/bestuurlijk** Convenant: op 21 juni 2001 is door de gezamenlijke partners het Integrale Inrichtingsplan Veluwerandmeren vastgesteld. Tegelijkertijd is het Convenant IIVR getekend, waarin een financiële verdeelsleutel is vastgelegd.

## Projecthistorie

'06 '07 '08 '09 '10 '11

Algemeen

MIRT fase

Opgave

Oplissing

Planning

Financiën

Pol./Best.

## Toelichting op de wijzigingen

**2011:** omdat het project om procedurele redenen (Nieuw Burgelijk Wetboek '98) aanzienlijke vertraging heeft opgelopen, is in 2009 besloten om de oorspronkelijke uitvoeringsperiode met twee jaar te verlengen tot ultimo 2012.

# Renovatie stuwen in Nederrijn en Lek

<b>Gebied</b>	Oost-Nederland
<b>Onderwerp</b>	Waterbeheren
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Beheer en onderhoud



**Opgave** De renovatie van de Sluis- en Stuwcomplexen Nederrijn en Lek omvat drie complexen, te weten: Hagestein, Amerongen en Driel. De op deze complexen aanwezige installaties, constructies en voorzieningen voldoen op meerdere punten niet aan de gestelde eisen zoals technische, milieu- en veiligheidsnormen en zijn niet met eenvoudige maatregelen/vast onderhoud op het vereiste niveau te krijgen. Diverse onderdelen zijn inmiddels zo verouderd, dat het risico van uitval groot is geworden. Sommige componenten zijn gezien de leeftijd niet meer verkrijgbaar of zijn specifiek voor de complexen vervaardigd. Falen kan leiden tot veelvuldige en/of langdurige uitval met de bijbehorende maatschappelijke effecten. Niet uitvoeren van dit project kan leiden tot uitval van de stuwfunctie en/of uitval van de sluisfunctie. Hierbij kan men denken aan een sterke afname van de bevaarbaarheid van de IJssel, aan het niet meer kunnen bevaren van delen van de Nederrijn en Lek en aan een tekort aan zoet water in Noord-Nederland/IJsselmeer. In extreme situaties is het zelfs denkbaar dat overstromingen ontstaan, wanneer de stuw niet kan worden bediend.

**Oplossing** Het uitvoeren van een grote renovatie van de sluisen en stuwen. Deze renovatie betreft zowel een mechanische als een elektro-/besturingstechnische renovatie. De constructie (het casco) wordt eveneens gerenoveerd.

**Planning**  
Start uitvoering: na 2011  
Oplevering: uiterlijk 2016

**Financiën** Taakstellend budget: € 76 mln (incl. BLD-bijdrage € 10 mln).

## Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning	●	●	●	●		
Financiën	●	●				
Pol./Best.						

## Toelichting op de wijzigingen

**2006:** vanwege de complexiteit van het project is de uitvoering vertraagd met een half jaar en zijn de kosten gestegen.

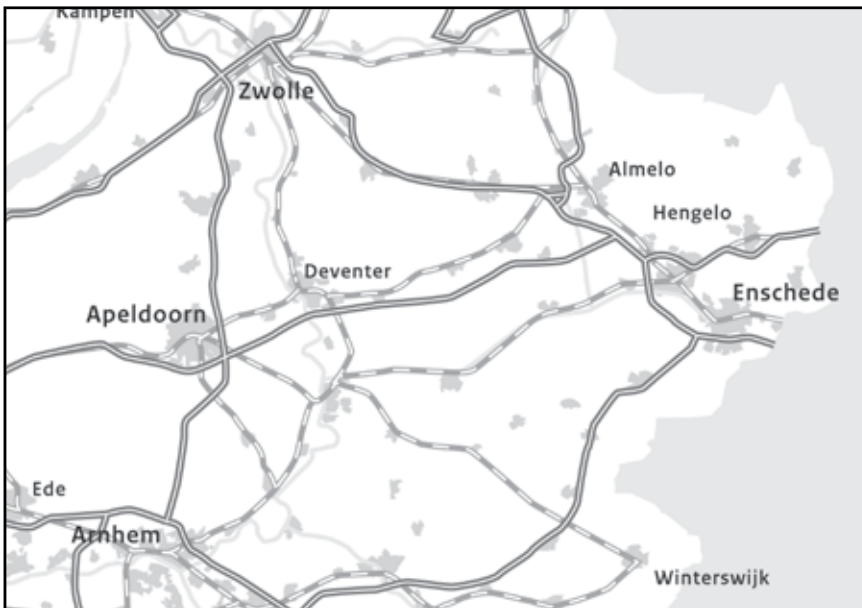
**2008:** uit nadere inspecties blijkt dat de onderhoudssituatie slechter is dan eerder was ingeschat. Het budget is daarom aangepast. Het verzoek van marktpartijen tot verlenging aanbestedingsprocedure is ingewilligd. Uitvoering start hierdoor in 2008.

**2010:** de aanbesteding van de renovatie van de stuwen is in 2008 afgebroken. De aanbiedingen waren aanzienlijk hoger dan het beschikbare budget. Ook de hierna gevolgde onderhandelingsprocedure heeft geen aanvaardbare aanbiedingen opgeleverd. Aanpak van de noodzakelijke renovatie wordt in 2009 opnieuw opgestart. Uitvoeringsperiode en raming zijn afhankelijk van de nog te kiezen aanpak. Noodzakelijk onderhoud om veiligheid van scheepvaart en omwonenden in de tussentijd te kunnen blijven garanderen, wordt wel uitgevoerd.

**2011:** de start uitvoering van de groot-schalige renovatie zal na 2011 plaatsvinden. Op basis van diverse inspecties in 2010 zal in 2011 een besluit genomen worden over de vervolgaanpak van de renovatie.

# A1-zone, gebiedsgerichte verkenning (inclusief corridor Apeldoorn-Deventer-Azelo)

<b>Gebied</b>	Oost-Nederland
<b>Onderwerp</b>	Integrale gebiedsopgaven
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Verkenning



**Opgave** De regio en het rijk zien ontwikkelkansen om in de A1-zone tussen Apeldoorn en de Duitse grens de ruimtelijke kwaliteit en duurzaamheid te versterken en economische ontwikkelpotenties te benutten. Gezamenlijke ambitie is om de A1-zone tot het visitekaartje van Oost-Nederland te maken. De ontwikkeling van de stedendriehoek Apeldoorn-Deventer-Zutphen en van Twente (waaronder gebiedsontwikkeling luchthaven Twente, Kennispark Twente en Centraal Station Twente/Hart van Zuid) zijn belangrijke onderdelen van de A1-zone. De bereikbaarheid van de A1-zone, het wegennetwerk en de A1 tussen Apeldoorn en Azelo als onderdeel hiervan is vanuit regionaal en (inter)nationaal perspectief van dusdanig belang dat dit onderzoek plaatsvindt.

Rijk en regio hebben ingestemd met een integraal proces voor de verkenning A1-zone waarin een verkenning naar een capaciteitsuitbreiding van de A1 is geïntegreerd. Het rijk heeft de regio gevraagd in de verkenning een indicatie te geven van het moment waarop mobiliteitsproblemen op het wegennetwerk manifest kunnen worden.

**Planning** Voor de A1-zone is een gezamenlijke gebiedsgerichte verkenning gestart. Najaar 2010 is besluitvorming gepland over de gewenste ontwikkelingen in deze regio en de daarbij horende ontwikkelstrategie.

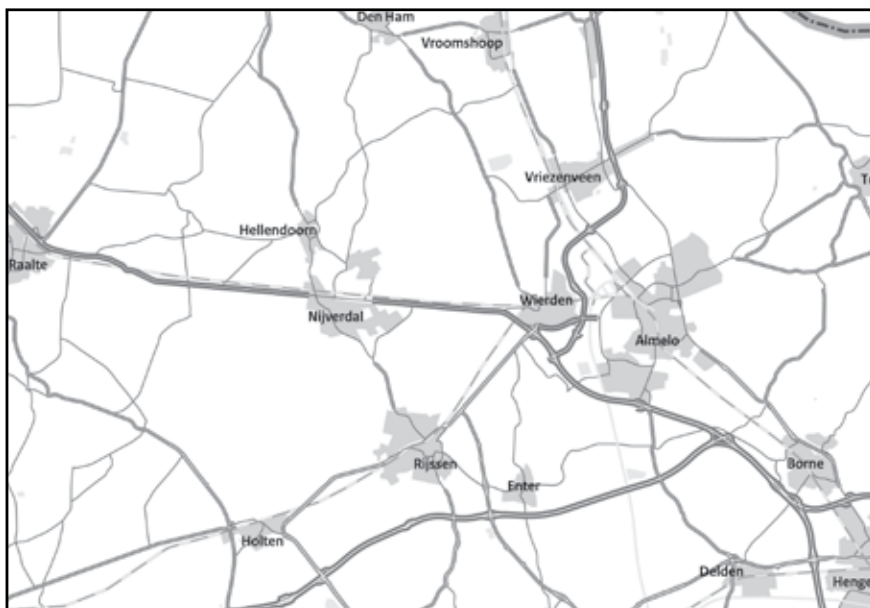
Op grond van eerdere studies is besloten benuttingsmaatregelen uit te voeren bij Beekbergen. Hiervoor is in 2009 een aanvangsbeslissing genomen waarna de planstudie is gestart.

**Betrokkenen** Het betreft een verkenning, geïnitieerd door rijk en regio. Vanuit de regio zijn de provincie Overijssel en Gelderland, de stedendriehoek Apeldoorn-Deventer-Zutphen, de regio Twente en de gemeenten gelegen binnen de A1-zone betrokken.



# N35 Verkenning Wierden-Nijverdal

Gebied	Oost-Nederland
Onderwerp	Hoofdwegen
Ministerie	VenW
Fase	Verkenning



**Opgave** De N35 tussen Wierden en Nijverdal is een verkeersonveilige weg waar de doorstroming kwetsbaar is. Het rijk heeft in de mobiliteitsaanpak de ambitie uitgesproken om op termijn de N35 te laten functioneren als stroomweg (100 km/uur), zodat een volwaardige schakel tussen de stedelijk-economische centra Zwolle-Kampen en Twente tot stand kan komen. De regio heeft op haar beurt haar ambities voor de N35 verwoord in haar Marsroute N35.

In het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2010 hebben rijk en regio ingestemd met de start van de verkenning Wierden-Nijverdal, waarbij het taakstellend budget van € 80 mln incl. BTW en BLD-bijdrage als randvoorwaarde geldt. Op basis van afspraken uit het bestuurlijk overleg MIRT najaar 2009 is dit budget gelijkmatig verdeeld tussen Verkeer en Waterstaat en de provincie Overijssel. Van het rijksdeel van de realisatiekosten (€ 40 mln) is € 5 mln reeds beschikbaar door het amendement Koopmans/Cramer (TK 31700 A, nr 70). De resterende € 35 mln is nog niet beschikbaar voor 2021. De minister heeft aangegeven voornemens te zijn dit bedrag uit het verlengde Infrastructuurfonds te gaan financieren. De provincie heeft aangeboden deze € 35 mln te kunnen voorfinancieren. De condities waaronder eventuele voorfinanciering van € 35 mln plaatsvindt moeten nog worden bepaald.

Doel van deze verkenning is om de verkeersveiligheid en doorstroming op het traject

Wierden-Nijverdal te verbeteren door aan de oostkant van de combitunnel Nijverdal, de huidige 1x2 strooksweg op te waarderen tot een autoweg van 100 km/uur. In de verkenning worden verschillende mogelijkheden onderzocht. Tevens wordt nagegaan in hoeverre de scope van het Combiplan Nijverdal (specifiek voor het deel van de N35 ten oosten van de toekomstige tunnel) moet worden aangepast, passend binnen de planning van de werkzaamheden van het combiplan.

**Planning** Het resultaat van deze verkenning is een bestuurlijke voorkeursbeslissing die binnen het budgettaire kader de verkeersveiligheid en doorstroming verbetert en gevolgd kan worden door een stabiele en korte planuitwerkingsfase.

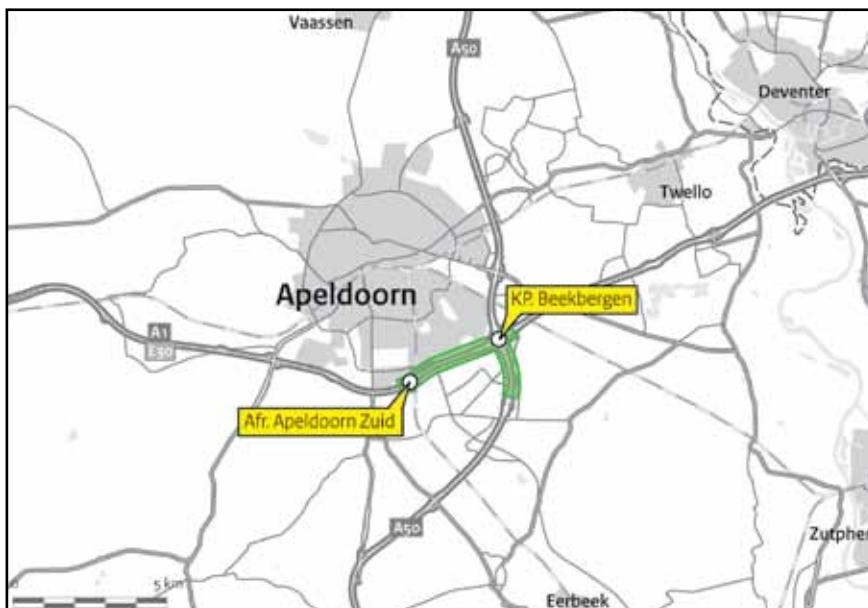
**Betrokkenen** Verkeer en Waterstaat en de provincie Overijssel.

De gemeenten Hellendoorn en Wierden, zowel de bestuurders als de bewoners, worden in deze verkenning betrokken middels meespraak over de mogelijke en te kiezen oplossingen.



# A1 Beekbergen- Apeldoorn Zuid

**Gebied** Oost-Nederland  
**Onderwerp** Hoofdwegen  
**Ministerie** VenW  
**Fase** Planstudie



**Opgave** Als gevolg van weefbewegingen op het knooppunt Beekbergen ondervindt het doorgaande verkeer op de A1 en het verkeer op de verbinding Deventer-Arnhem hinder. Dit heeft een negatief effect op de goede en veilige doorstroming van het verkeer.

**Oplossing** Verbetering van het knooppunt Beekbergen door aanleg van weefstroken op de A1, een directe verbindingsboog tussen de A1 en de A50 op het knooppunt en een extra rijstrook op de A50 tussen het knooppunt en de verzorgingsplaats De Brink.

## Planning

Tracébesluit: 2011

Start realisatie: 2012

Oplevering: 2014

**Financiën** Taakstellende budget: € 41 mln (incl. BLD-bijdrage en excl. € 4 mln voor enkele deelprojecten die Rijkswaterstaat buiten de scope van deze planstudie op korte termijn realiseert).

**Politiek/bestuurlijk** Deze planstudie volgt uit het maatregelenpakket robuust netwerk, gebiedsgerichte uitwerking Mobiliteitsaanpak, november 2008. De regio heeft zich verbonden aan uitvoering van enkele projecten op het onderliggend wegennet die een sterke relatie hebben met bovengenoemde maatregelen op het hoofdwegennet. De regio financiert deze aanpassingen voor een bedrag van € 5,1 miljoen (prijspeil 2008) uit eigen middelen. In het 4<sup>e</sup> kwartaal van 2009 is de aanvangsbeslissing en de startnotitie vastgesteld.

## Projecthistorie

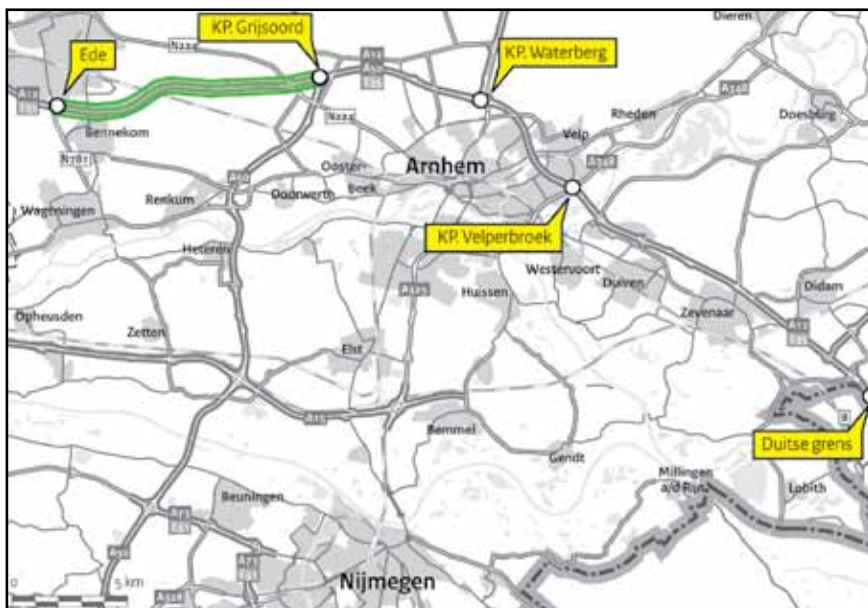
	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen						•
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						

## Toelichting op de wijzigingen

**2011:** het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

# A12 Ede-Grijsoord

<b>Gebied</b>	Oost-Nederland
<b>Onderwerp</b>	Hoofdwegen
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Planstudie



**Opgave** Op deze verbinding doen zich verkeersafwikkelingsproblemen voor waardoor de bereikbaarheid verslechtert.

**Oplossing** Voor de huidige autosnelweg 2x2 rijstroken zijn diverse alternatieven onderzocht. In de standpunten A12 Veenendaal-Ede en A12 Ede-Duitse Grens, is in 2002 gekozen voor een uitbreiding met spits- of plusstrook (het benuttingsalternatief). Uit aanvullende verkeersonderzoeken is gebleken dat voor een gedeelte van de trajecten A12 Veenendaal-Ede en A12 Ede-Duitse grens, namelijk het gedeelte A12 Ede-Grijsoord, de in 2002 gekozen alternatieven het geconstateerde knelpunt onvoldoende oplossen. De standpunten zijn in juli 2009 voor het gedeelte A12 Ede-Grijsoord partieel herzien, waarbij gekozen is voor een permanente verbreding met één rijstrook in beide richtingen (2x3).

## Planning

Tracébesluit: 2011  
Start realisatie: 2012  
Oplevering: 2014

**Financiën** De financiering van Ede-Grijsoord is mede inbegrepen in de bestuursovereenkomst 'Doortrekking A15' (ON 2742). Voor het project Ede-Grijsoord is € 126 mln (incl. € 21 mln BLD-bijdrage) beschikbaar.

**Politiek/bestuurlijk** Tijdens bestuurlijk overleg (2005) is geconstateerd dat doortrekking van de A15 een oplossing kan zijn voor het knelpunt op de A12 (Maanderbroek-Waterberg) en voor de problematiek op het onderliggend wegennet. Daarnaast is geconstateerd dat het knelpunt Ede-Grijsoord moet worden aangepakt. In de bestuursovereenkomst 'Doortrekking A15 en verbreding A12 Ede-Grijsoord' (2006) zijn nadere afspraken gemaakt (zie projectblad A12/A15 Bereikbaarheid regio Arnhem-Nijmegen). Na start van de planstudie A12/A15 en de planstudie A12 Ede-Grijsoord is er geen reden op het traject A12 Grijsoord-Duitse grens een planstudie voort te zetten, met uitzondering van Waterberg-Velperbroek.

**Uitvoering** In 2010 wordt een PPC uitgevoerd.

## Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen			•		•	•
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing		•				
Planning				•		
Financiën						
Pol./Best.						

## Toelichting op de wijzigingen

**2007:** knelpunten op de A12 worden gezien in relatie met de (mogelijke) doortrekking A15 (Ressen) naar de A12 (Zevenaar).

**2008:** op 16 februari 2007 is het Standpunt Ede-Duitse grens (benuttingsalternatief) herzien voor het gedeelte Waterberg-Velperbroek. De keuze valt voor een sobere verbreding van 2x2 naar 2x3 als toekomstvast oplossing binnen het benuttingsprogramma ZSM 1.

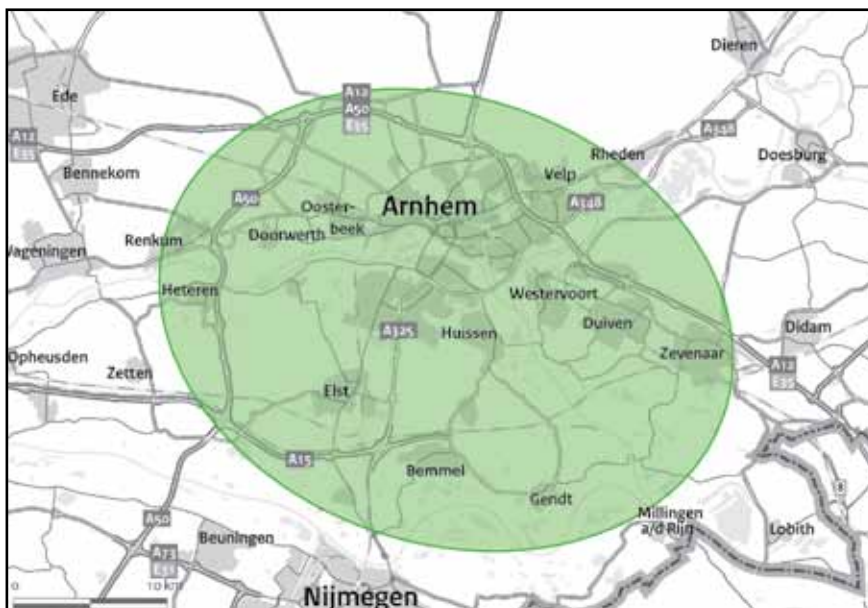
**2009:** het deel Waterberg-Velperbroek is opgenomen op het projectblad ZSM 2. Het project is als gevolg van onderzoek naar luchtkwaliteit vertraagd.

**2010:** op 13 juli 2009 zijn de Standpunten Veenendaal-Ede en Ede-Duitse grens (benuttingsalternatief) herzien voor het gedeelte Ede-Grijsoord. Daarbij is gekozen voor een permanente verbreding van 2x2 naar 2x3 rijstroken.

**2011:** het OTB is in juni 2010 vastgesteld.

# A12/A15 Bereikbaarheid regio Arnhem-Nijmegen

<b>Gebied</b>	Oost-Nederland
<b>Onderwerp</b>	Hoofdwegen
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Planstudie



**Opgave** De groei van het autoverkeer belemmert op termijn een goede verkeersafwikkeling.

**Oplossing** In de startnotitie 'Betere bereikbaarheid door een robuust wegennetwerk in de regio Arnhem - Nijmegen' zijn de alternatieven beschreven die in de planstudie dienen te worden onderzocht:

- de doortrekking van rijksweg 15 als autosnelweg, 2x2 rijstroken tussen knooppunt Ressen en de A12, inclusief een volwaardige aantakking op de A12 met weefvakken tussen Duiven en Zevenaar;
- de opwaardering van bestaande infrastructuur A50/A12/A15/A325-N325 in combinatie met OV-maatregelen binnen het bestaande netwerk (het regiocombi(structuur)alternatief);
- doortrekking van de A15 tussen Ressen en de A12 Zevenaar-oost langs de Betuweroute (het bundelingsalternatief).

## Planning

Trajectnota/MER: 2011  
Standpunt 2011

**Financiën** Voor dit project is een budget beschikbaar van € 750 mln (prijsspeel 2006, incl. het project A12 Ede-Grijsoord, incl. BLD-bijdrage). Daarvan stelt het rijk € 375 mln beschikbaar en de regio € 112,5 mln. Het restant (€ 262,5 mln) dient door een regionale vorm van beprijzing te worden opgebracht (bedragen zijn incl. BTW en prijspeel 2006,

bestuursovereenkomst 2006 VenW, provincie, stadsregio). De planstudiekosten zullen voor 50% door het rijk en voor 50% door de regio worden bekostigd.

**Politiek/bestuurlijk** In het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2009 is geconstateerd dat de startnotitie op verzoek van de regio is uitgebreid en dat het nodig is om meer alternatieven te onderzoeken. In de richtlijnen zijn deze alternatieven opgenomen. De voorbereiding van het bestuurlijke voorkeursalternatief begint direct als voldoende beslisinformatie beschikbaar komt.

In het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2010 is geconstateerd dat op basis van de recente ramingen het beschikbare budget voor geen van de onderzochte alternatieven toereikend is. Een financiële verkennersgroep van rijk en regio inventariseert financieringsscenario's, aanvullende financieringsopties en opties voor versoberingen.

**Uitvoering** In 2010 wordt een PPC uitgevoerd.

## Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen						
MIRT fase			•			
Opgave						
Oplossing				•		
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						•

## Toelichting op de wijzigingen

**2008:** het project is overgegaan van de verkenningsfase naar de planstudiefase.

**2009:** op 14 mei 2008 is de startnotitie ter visie gelegd. In deze startnotitie zijn naar aanleiding van inspraak nieuwe stijl twee extra oplossingen opgenomen.

**2011:** omdat op basis van recente ramingen het budget niet toereikend is, inventariseren het rijk en de regio de mogelijkheden voor oplossing hiervan.

# A50 Ewijk-Valburg

<b>Gebied</b>	Oost-Nederland
<b>Onderwerp</b>	Hoofdwegen
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Planstudie



**Opgave** De groei van het autoverkeer belemmert op termijn een goede verkeersafwikkeling.

**Oplissing** Op grond van het in oktober 2005 vastgestelde standpunt op de trajectnota A50 Ewijk-Grijsoord is besloten om het traject in twee delen uit te werken. Het gedeelte Ewijk tot en met Valburg wordt verbreed naar 2 x 4 rijstroken (inclusief een extra Waalbrug en aanpassing van de knooppunten Ewijk-Valburg). Vanaf Valburg tot Grijsoord wordt de A50 verbreed naar 2x3 rijstroken als onderdeel van het benuttingsprogramma ZSM 2, zie hier voor het desbetreffende projectblad.

### Planning

Tracébesluit: 2010  
Start realisatie: 2011  
Oplevering: 2014

**Financiën** Taakstellend budget: Ewijk-Valburg € 317 mln (incl. BLD-bijdrage € 54 mln).

**Politiek/bestuurlijk** Toezegging: tijdens bestuurlijk overleg in november 2003 is afgesproken om het budget te reserveren voor de uitvoering van het zuidelijk gedeelte Ewijk-Valburg.

Convenanten: convenant tussen het rijk en Nijmegen over een extra brug over de Waal.

**Uitvoering** In 2006 is een PPC uitgevoerd. De uitkomst hiervan gaf onvoldoende meerwaarde aan voor een DBFM-contract. Daarom is gekozen voor een DB-contract.

**File Top 50** Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 18 en 31 uit de File Top 50.

### Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen						•
MIRT fase						
Opgave						
Oplissing	•					
Planning		•		•		
Financiën	•					
Pol./Best.	•					

### Toelichting op de wijzigingen

**2006:** na regionale afstemming heeft de provincie Gelderland besloten het provinciale project doortrekking A73 te staken. Hierdoor vervallen de oplossingen die op het A50 gedeelte Ewijk-Valburg voorzien in een samenhang met de doortrekking A73. Het daarover in 1998 gesloten convenant verliest daarmee zijn betekenis. De projectkosten zijn aangepast vanwege inpassing van de BLD-bijdrage (€ 54 mln) en verwachte aanbestedingsresultaten (€ -2 mln).

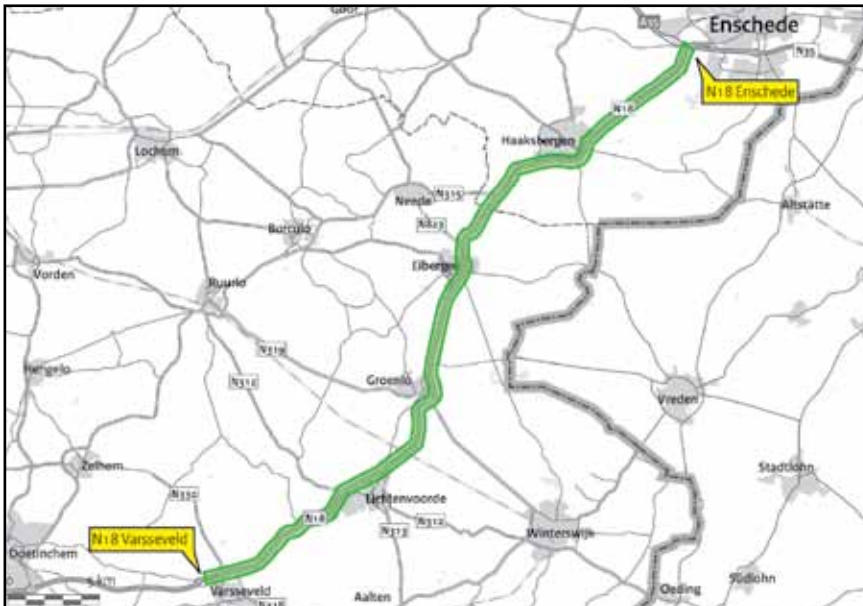
**2007:** in oktober 2005 is het standpunt vastgesteld waarbij het deel Valburg-Grijsoord is ondergebracht in ZSM 2. Door de landelijke problematiek luchtkwaliteit zijn de mijlpalen tracébesluit en procedures met 1 jaar vertraagd, oplevering Ewijk-Valburg blijft ongewijzigd. Oplevering Valburg-Grijsoord is versneld.

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

**2011:** het TB is in maart 2010 vastgesteld.

# N18 Varsseveld-Enschede

<b>Gebied</b>	Oost-Nederland
<b>Onderwerp</b>	Hoofdwegen
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Planstudie



**Opgave** De verkeersonveiligheid op het gehele tracé en de leefbaarheid in de kernen, met name in Eibergen en Usselo. De resultaten van de Mobiliteitsaanpak zullen hierbij worden betrokken.

**Oplossing** In de planstudie wordt onderzocht wat de effecten zijn van gehele of gedeeltelijke omlegging(en) van de N18. In het standpunt (oktober 2009) is vastgesteld dat op het gedeelte Varsseveld-Groenlo verkeersveiligheidsmaatregelen worden getroffen met handhaving van de maximum snelheid van 80 km/uur. Tussen Groenlo en Enschede wordt een nieuwe N18 aangelegd met omleidingen rond Eibergen, Haaksbergen en Usselo en de maximum snelheid wordt verhoogd naar 100 km/uur.

## Planning

Tracébesluit: 2011

Start realisatie: 2012

Oplevering: 2016

**Financiën** Taakstellend budget: € 313 mln (incl. BLD-bijdrage € 7 mln en incl. bijdrage regio € 134 mln).

**Politiek/bestuurlijk** Naar aanleiding van Standpunt keuze oktober 2009 is extra dekking gevonden voor € 12 mln waardoor het totale rijksbijdrage op € 179 mln komt. Het convenant N18 is in december 2009 getekend. Tijdens het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2010 zijn nadere afspraken gemaakt over scope aanpassingen met betrekking tot de aansluiting N18-A35, en verplaatsing van aansluitingen bij Eibergen en Groenlo.

**Uitvoering** In 2007 is een PPC uitgevoerd, maar er is nog geen besluit genomen over de contractvorm. In 2010 wordt op basis van het Standpunt de PPC geactualiseerd.

## Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen					•	
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën	•	•	•	•	•	•
Pol./Best.		•	•			

## Toelichting op de wijzigingen

**2006:** de Startnotitie is in 2005 opgeleverd. De projectkosten zijn aangepast vanwege inpassing van de BLD-bijdrage (€ 4 mln).

**2007:** de financiën zijn aangepast door toezegging van extra rijksbijdrage van € 73 mln.

**2008:** de financiën zijn aangepast door toezegging van extra € 16 mln uit het Amendement (TK 30800 A, nr 43).

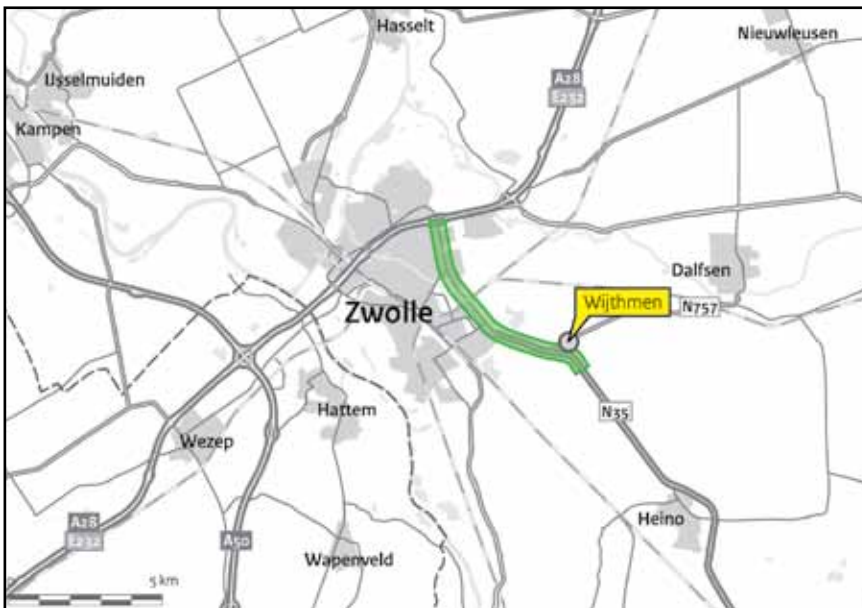
**2009:** als gevolg van de discussie tussen het rijk en regionale overheden over kenmerken regionale stroomweg en maximumsnelheid is dit project vertraagd. Tijdens het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2008 zijn extra financiële toezeggingen gedaan en is afgesproken dat de trajectnota ter visie zal worden gelegd (derde kwartaal 2008).

**2010:** naar aanleiding van het advies van de Commissie MER is in 2009 een aanvullend MER gemaakt alvorens het Standpunt kan worden ingenomen.

**2011:** het Standpunt is ingenomen (derde kwartaal 2009). De financiën zijn aangepast door toezegging van extra rijksbijdrage € 12 mln.

# N35 Zwolle-Wijthmen

<b>Gebied</b>	Oost-Nederland
<b>Onderwerp</b>	Hoofdwegen
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Planstudie



**Opgave** Op de N35, gedeelte Zwolle-Wijthmen doet zich door de groei van autoverkeer met name in de spits vertraging voor.

**Oplossing** Voor het gedeelte Zwolle-Wijthmen zijn in de verkenning diverse alternatieven onderzocht. Uit drie bundels (noord, midden, zuid) is gekozen de midden-bundel in de planstudiefase verder uit te werken. Het betreft een uitbreiding van 2x1 naar 2x2 rijstroken, grotendeels op bestaand tracé. Er sprake van een beperkte omleiding bij Wijthmen. De snelheid wordt verhoogd naar 100 km/uur. Bij aansluiting van de Kroesenallee wordt een ongelijkvloerse kruising aangelegd.

## Planning

Tracébesluit: 2012  
Start realisatie: 2013  
Oplevering 2014

**Financiën** Taakstellend budget: € 51 mln (incl. € 9 mln BLD-bijdrage, incl. € 30 mln bijdrage provincie Overijssel).

**Politiek/bestuurlijk** Door het amendement Hofstra/van Hijum (TK 30800 A, nr 43) is € 16 mln extra beschikbaar gesteld voor dit project. Door het rijk is een extra rijksbijdrage van € 6 mln toegezegd tijdens het bestuurlijk overleg MIRT najaar 2008.

## Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen						
MIRT fase						•
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						

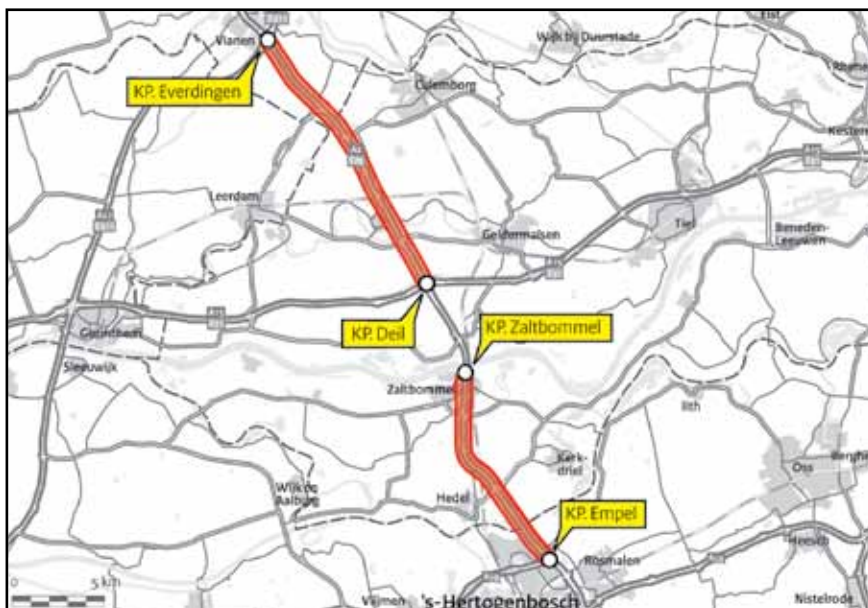
## Toelichting op de wijzigingen

**2011:** het project is van de verkennings-fase overgegaan naar de planstudiefase.



# A2 Everdingen-Deil en Zaltbommel-Empel

**Gebied** Oost-Nederland  
**Onderwerp** Hoofdwegen  
**Ministerie** VenW  
**Fase** Realisatie



**Opgave** Nu en in de toekomst zorgt de groei van het autoverkeer voor grote problemen met de verkeersafwikkeling op deze verbinding.

**Oplossing** In de huidige situatie is er sprake van een autosnelweg met 2x2 rijstroken over een lengte van circa 26 km. De huidige autosnelweg wordt verbreed van 2x2 naar 2x3 rijstroken. In het standpunt A2 Oudenrijn-Deil (november 2003) is aanvullend gekozen voor een sobere verbreding naar 2 x 4 rijstroken zonder vluchtstroken aan de middenbermszijde. In november 2008 is het tracébesluit hiervoor door de ministers van VenW en VROM vastgesteld.

## Planning

Tracébesluit: 2000 (2x3), 2008 (2x4)  
 Start realisatie: 2004  
 Oplevering: 2010 (2x3), 2011 (2x4)

**Financiën** Taakstellend budget: € 512 mln (incl. BLD-bijdrage € 79 mln).  
 Bijdrage van derden: € 2,4 mln (provincie en gemeente).

**Politiek/bestuurlijk** Convenanten: voor de omlegging van de N831 is in december 1998 in een convenant een bijdrage van de provincie Gelderland (€ 2,0 mln) en de gemeente Hedel (€ 0,4 mln) afgesproken. In het standpunt A2 Oudenrijn-Deil is bepaald dat de verbreding van de A2 Everdingen-Deil naar 2x4 rijstroken gelijktijdig met dit project wordt gerealiseerd.

**Uitvoering** Voor de realisatie van de verbreding zijn Design- en Constructiecontracten (D&C-contracten) opgesteld.

**File Top 50** Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 13, 14, 32 en 44 uit de File Top 50.

## Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen					•	
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing	•				•	
Planning						
Financiën	•				•	
Pol./Best.						

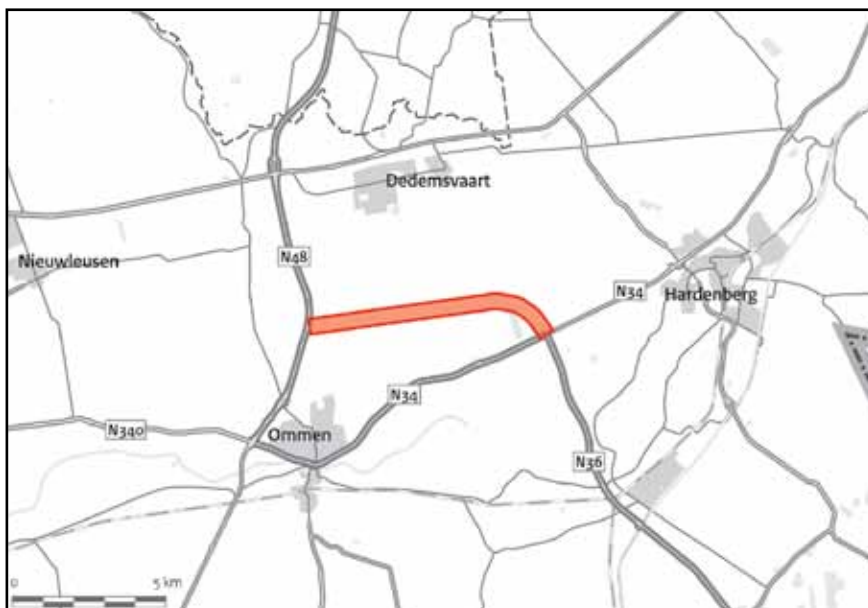
## Toelichting op de wijzigingen

**2006:** in het standpunt A2, Oudenrijn-Deil is bepaald dat de verbreding zal plaatsvinden volgens de variant 2x4 rijstroken, derhalve geen ruimtereservering meer voor 4x2 bij de kunstwerken. De projectkosten zijn aangepast vanwege inpassing van de BLD-bijdrage (€ 68 mln) en aanbestedingsresultaten (€ -2 mln).

**2010:** conform standpunt van de minister van VenW in 2003 is project Everdingen-Deil (2x4) samengevoegd met het project voor uitbreiding tot 2x3 rijstroken. Het project A2 Everdingen-Deil (2x4) is overgegaan naar de realisatiefase en toegevoegd aan dit projectblad. Hiermee is tevens € 50 mln overgeheveld van A2 Everdingen-Deil naar dit project.

# N34 Omleiding Ommen

<b>Gebied</b>	Oost-Nederland
<b>Onderwerp</b>	Hoofdwegen
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Realisatie



**Opgave** De N34 – en met name de traverse Ommen – is niet ingericht om als schakel in het hoofdwegenet te fungeren. Daarnaast is een kruising in Ommen overbelast. Dit leidt tot bereikbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen.

**Oplossing** In studie waren meerdere alternatieven, waaronder omleiding, verbreding en ondertunneling van de N34. Medio 2001 is een Standpunt betreffende het te kiezen alternatief ingenomen. De voorkeur gaat uit naar een noordelijke ligging van de lange omleiding. In 2006 is gekozen voor deze variant. Medio 2010 zal de N34 omleiding Ommen worden opengesteld voor verkeer en zal een begin gemaakt worden met het herinrichten van de N34 tussen Ommen en 'Wittepaal'.

## Planning

Tracébesluit: 2006

Start realisatie: 2008

Oplevering: 2011

**Financiën** Taakstellend budget: € 48 mln (inclusief bijdrage regio van maximaal € 14,2 mln en BLD-bijdrage € 6 mln).

**Politiek/bestuurlijk** Toezeggingen: er is met betrekking tot de projecten N34 Omleiding Ommen en N35 Zwolle-Almelo in 1998 een package-deal gemaakt.

## Projecthistorie

'06 '07 '08 '09 '10 '11

Algemeen

MIRT fase

Opgave

Oplossing

Planning

Financiën

Pol./Best.

## Toelichting op de wijzigingen

**2006:** de projectkosten zijn aangepast vanwege inpassing van de BLD-bijdrage (€ 26 mln) en omdat het project RW 35 Wierden-Almelo (€ 94 mln; incl. BLD bijdrage van € 11 mln) is overgegaan van de planstudiefase naar de realisatiefase.

**2007:** in maart 2006 is het tracébesluit vastgesteld. Uit het gecombineerde budget N34/N35 is € 18 mln overgeheveld naar dit project en uit ZSM-2 € 14 mln (afkomstig van A28 Zwolle-Meppel).

**2009:** het project is overgegaan van de planstudiefase naar de realisatiefase.

# N35 Zwolle-Almelo (traverse Nijverdal)

<b>Gebied</b>	Oost-Nederland
<b>Onderwerp</b>	Hoofdwegen
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Realisatie



**Opgave** De huidige N35 voert door de bebouwde kom van Nijverdal. Dit leidt tot leefbaarheids-, bereikbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen.

**Oplossing** De enkelbaans weg door Nijverdal wordt vervangen door een nieuwe weg met gescheiden rijstroken, inclusief een tunnel voor weg en spoor (lange variant).

**Inpassing** Er is een tunnel voorzien in verband met de situatie in Nijverdal, waar de huidige verbinding door het stadscentrum loopt.

## Planning

Tracébesluit: 1995  
Start realisatie: 2006  
Oplevering: 2013

**Financiën** Taakstellend budget: € 245 mln (inclusief BLD-bijdrage € 23 mln en reserveringen rijk en regio).  
Bijdrage van derden: € 12 mln (bijdrage van de regio voor het Combiplan) voor Nijverdal.

Naast genoemd taakstellend budget is extra budget toegezegd ten behoeve van verplaatsing station Nijverdal (€ 8,5 mln regio, € 4 mln rijk).

**Politiek/bestuurlijk** Toezeggingen: op initiatief van de regio is voor N35 een analyse van mogelijke PPS-constructies uitgevoerd. Conclusie is dat wordt gestreefd naar een Design & Construct contract. Provincie en rijk hebben afgesproken ieder € 13 mln te reserveren voor tunnelveiligheid en een dak op de spoortunnel.

## Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen						
MIRT fase		●				
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën	●	●	●	●		
Pol./Best.	●		●	●		

## Toelichting op de wijzigingen

**2006:** provincie en rijk hebben afgesproken ieder voor € 13 mln te reserveren voor tunnelveiligheid en een dak op de spoortunnel. De projectkosten zijn aangepast vanwege inpassing van de BLD-bijdrage (€ 26 mln) en omdat het project RW35 Wierden-Almelo (€ 94 mln; incl. BLD-bijdrage van € 11 mln) is overgegaan van de planstudiefase naar de realisatiefase.

**2007:** het project is overgegaan van de planstudiefase naar de realisatiefase. De N35 Zwolle-Almelo (Nijverdal) en N35 Wierden-Almelo zijn als zelfstandige realisatieprojecten opgenomen. Budget is aangepast door toevoeging reservering rijk (€ 13 mln) en overboeking (€ 18 mln) naar N34 Ommen.

**2008:** de projectkosten zijn verhoogd door reservering provincie (€ 13 mln) en bijdrage van provincie aan de extra kosten van brede tunnel (€ 2 mln) en € 16 mln uit amendement TK 30800 A, nr 43 voor maatregelen op traject Nijverdal-Zwolle.

**2009:** er is overeenstemming bereikt over de zgn. lange variant en de verplaatsing van het station. Het taakstellend budget wordt in de 1<sup>e</sup> suppletore wet aangepast.

# N50 Ramspol-Ens

<b>Gebied</b>	Oost-Nederland
<b>Onderwerp</b>	Hoofdwegen
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Realisatie



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

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

## Planning

Tracébesluit: 2009  
Start realisatie: 2010  
Oplevering: 2013

**Financiën** Taakstellend budget: € 134 mln (incl. BLD-bijdrage € 9 mln en € 26 mln RSP bijdrage).

## Politiek/bestuurlijk

Toezeggingen: januari 1997: de vervanging van de Ramspolbrug zal door Verkeer en Waterstaat in procedure worden gebracht. Oktober 2007: de minister van VenW heeft het gewijzigd standpunt ingenomen om de doorvaarthoogte van de brug van 7 naar 13 meter te brengen.

Amendementen: de Tweede Kamer heeft ingestemd met het amendement van Hijum/Hofstra (TK 30800 A, nr 43) waardoor extra € 50 mln beschikbaar is voor de N50, de N35 en de N18. De minister van VenW heeft hiervan € 18 mln aangewend voor de N50. In 2008 is afgesproken om uit het Regionaal Specifiek Pakket (RSP) van de Zuiderzeelijn € 26 mln bij te dragen aan dit project. Daarop is van de genoemde € 18 mln € 3 mln aan het Vliegveld Twente toegevoegd en € 15 mln aan het gedeelte van de N50 tussen Kampen en Kampen-zuid.

Bij de vaststelling van de scope is het taakstellend budget verhoogd tot € 118 mln (excl. BLD bijdrage). Het project maakt onderdeel uit van Spoedaanpak Wegen.

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

## Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen						
MIRT fase					•	
Opgave						
Oplossing						
Planning					•	
Financiën	•		•	•		•
Pol./Best.						

## Toelichting op de wijzigingen

**2006:** minister van Verkeer en Waterstaat heeft het taakstellend budget verhoogd van € 41 mln naar € 70 mln om een toekomstvaste oplossing te kunnen realiseren. De projectkosten zijn aangepast vanwege inpassing van de BLD-bijdrage (€ 9 mln) en verwachte aanbestedingsresultaten (€ -1 mln).

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

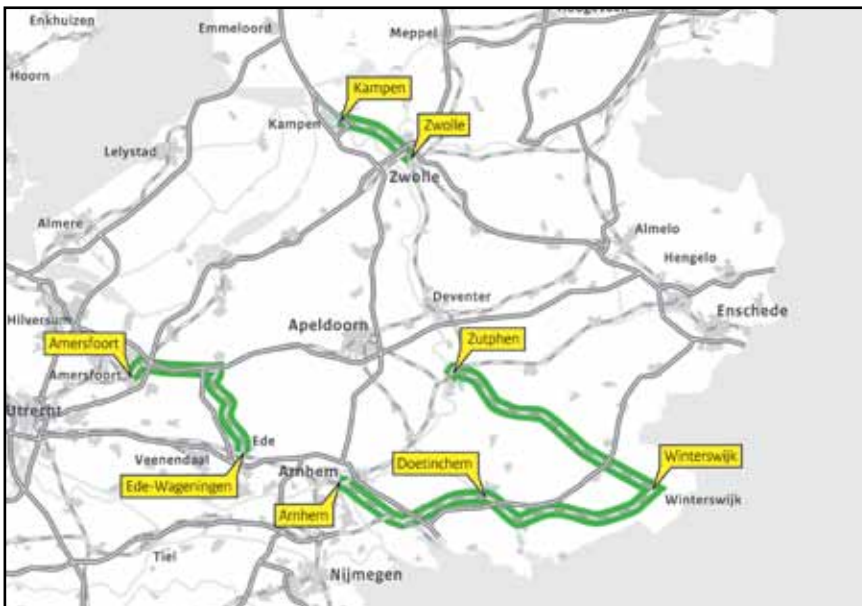
**2009:** met het ondertekenen van het convenant voor het Regionaal Specifiek Pakket Zuiderzeelijn is € 26 miljoen vastgelegd voor dit project. Het project is als gevolg van de vaststelling van het tweede gewijzigde standpunt en als gevolg van onderzoek naar luchtkwaliteit vertraagd.

**2010:** het project is overgegaan naar de realisatiefase.

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

# Quickscan Decentraal Spoor: Oost-Nederland

<b>Gebied</b>	Oost-Nederland
<b>Onderwerp</b>	Spoorwegen personen
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Planstudie



**Opgave** Op een aantal gedecentraliseerde spoorlijnen is sprake van sterke vervoersgroei en hebben enkele decentrale overheden meer ambitie met het gedecentraliseerde spoorvervoer voor reizigers dan mogelijk is met de beschikbare capaciteit. Mede naar aanleiding hiervan is in 2008 een quick scan naar de marktontwikkelingen in het personenvervoer op gedecentraliseerde spoorlijnen uitgevoerd. Hieruit bleek onder andere dat de punctualiteit op een aantal lijnen in Oost-Nederland onvoldoende is.

**Oplossing** ProRail heeft op basis van een effectiviteitsanalyse in beeld gebracht welke maatregelen nodig zijn ter verbetering van de punctualiteit. Voor Oost-Nederland betreft dit maatregelen op een vijftal lijnen.

- Lijn Arnhem-Doetinchem-Winterswijk (aanleg snelle wissel bij Doetinchem; aanleg dubbelspoor bij Wehl; aanleg snelle wissel bij Didam; verlenging perrons)
- Lijn Amersfoort-Ede-Wageningen (aanleg dubbelspoor bij Barneveld-Noord, incl. alternatieve plaatsing nieuw perron)
- Lijn Zutphen-Winterswijk (verhogen aankomst- en vertreksnelheid bij Zutphen; vrijleggen treindienst bij Zutphen)
- Lijn Zwolle-Kampen (aanleg inhaalpoor)
- Lijn Nijmegen-Roermond (snelheidsverhoging Nijmegen-Mook) (op deze lijn worden ook in Limburg maatregelen getroffen, zie hiervoor het projectblad Nijmegen-Roermond)

**Planning** Oplevering: divers, te realiseren tussen 2011-2013.

**Financiën** De taakstellende rijksbijdrage voor de Quickscan maatregelen is vastgesteld op in totaal € 54,4 mln (incl. BTW). Hiervan is € 22,5 mln bestemd voor de maatregelen in Oost-Nederland. Hiervan wordt € 3,3 mln via de BDU aan de provincie Overijssel beschikt en € 1,65 mln aan provincie Limburg. VenW beschikt € 17,55 mln rechtstreeks aan ProRail ten behoeve van de maatregelen in Gelderland en Stadsregio Arnhem Nijmegen. De maatregelen worden voor 50% door de decentrale overheden betaald: provincie Overijssel draagt € 3,3 mln bij, de provincie Gelderland € 15,4 mln en de Stadsregio Arnhem-Nijmegen € 3,8 mln.

#### Politiek/bestuurlijk

Moties: de Tweede Kamer heeft eind 2007 verzocht tot de uitvoering van een quick scan naar de markt en capaciteit op de regionale spoorlijnen (Anker/Koopmans, TK 31200 XII, nr 55). In september 2008 is het eindrapport opgeleverd en aan de Kamer verstuurd (TK 31305 XII, nr 80). Amendement: Cramer ter verbetering van het regionale OV (TK 31474 XII, nr 10). In de bestuurlijke overleggen MIRT voor- en najaar 2009 hebben rijk en regio afspraken gemaakt over de te nemen maatregelen en de gezamenlijke (50/50) financiering op basis van taakstellende budgetten.

#### Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen						•
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						

#### Toelichting op de wijzigingen

**2011:** het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

# Traject Oost

<b>Gebied</b>	Oost-Nederland
<b>Onderwerp</b>	Spoorwegen personen
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Planstudie



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

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

**Planning** Oplevering: divers

**Financiën** Enkele kleine infrastructurele maatregelen om de capaciteit en betrouwbaarheid te verhogen zijn gerealiseerd. Het gaat onder andere om enkele perronverlengingen en het aanpassen van het huidige beveiligingssysteem; kosten € 21 mln. In 2008 is een aanvang gemaakt met de planstudie van de projecten in Driebergen-Zeist, Maarsbergen en Bunnik, waarover in het convenant van 22 juni 2006 afspraken zijn gemaakt (kosten planstudie € 6 mln). Voor de realisatie van deze projecten is € 206 mln beschikbaar.

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

Moties: motie Haersma Buma, (TK 28600 XII en TK 28600 A, nr 95) verzoekt de regering om € 25 mln in 2003 te beschikken gericht op de realisatie van het HSL-Oost-deelpakket (kopgroep).

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

## Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen	•					
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning			•			
Financiën			•	•		
Pol./Best.		•				

## Toelichting op de wijzigingen

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

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

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

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

# Arnhem Centraal (t.b.v. Nieuw Sleutelproject)

<b>Gebied</b>	Oost-Nederland
<b>Onderwerp</b>	Spoorwegen personen
<b>Ministerie</b>	VenW en VROM
<b>Fase</b>	Realisatie



**Opgave** Het belangrijkste knelpunt op station Arnhem Centraal is gelegen in de te beperkte capaciteit van de OV-terminal. De perrontunnel onder de sporen is te smal, de stationshal is te klein, voorts is er een tekort aan fietsenstallingen. Deze problematiek en de verwachte reizigersgroei, mede door de aanlanding van de Hoge Snelheidstrein naar Frankfurt am Main, maakt het noodzakelijk dat het station en de omgeving worden aangepast. De omgeving kenmerkt zich door verouderde gebouwen en een verontreinigd bedrijventerrein. Dit project is door het rijk aangewezen als NSP. Naast het station zelf behoort ook de stedelijke stationsomgeving tot het project.

**Oplossing** Om aan de beschreven problemen het hoofd te bieden, zal een nieuwe, ruimere stationshal worden gebouwd, zodat de loopstromen niet langer geblokkeerd worden door wachtende mensen. Voorts zal de perrontunnel onder de sporen worden verbreed en verlengd. Het aangepaste station zal tenminste voldoen aan de eisen, zoals gesteld in de Nota Basisstations. De aansluiting van het station op de stad wordt verbeterd. Nieuwe, hoogwaardige woon- en werkfuncties worden in bestaand stedelijk gebied toegevoegd.

## Planning

Projectbesluit: 2006

Start realisatie: 2006

Oplevering OV terminal:

- fase 1: medio 2011
- fase 2: eind 2012/begin 2013

Start ontwikkeling stationsgebied: 2010

Oplevering gebied: 2018

## Financiën

- OV-Terminal

Taakstellende bijdrage VenW: € 101 mln.

Taakstellende bijdrage VROM: € 24,9 mln.

## Politiek/bestuurlijk

- 2004: intentieovereenkomst tussen het rijk en de gemeente Arnhem over de samenwerking bij het opstellen van een integraal Masterplan Centraal Arnhem inclusief schetsontwerp station.
- 2005: uitvoeringsovereenkomst tussen de gemeente Arnhem, VROM en VenW over de voorwaarden waaronder de NSP-subsidie en MIT-subsidie worden verstrekt. De MIT-bijdrage is vastgelegd op € 24,3 mln.
- 2007: raamovereenkomst tussen NS, VenW, VROM, ProRail en NSP-gemeenten Arnhem, Breda, Den Haag, Rotterdam en Utrecht, met afspraken over de (financiële) bijdrage van de NS en de uitvoering.

**Uitvoering** Marktpartijen zijn betrokken bij de vastgoedexploitatie van het gebied en de OV-Terminal.

## Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen			•			
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning		•			•	•
Financiën		•	•	•		•
Pol./Best.						

## Toelichting op de wijzigingen

**2007:** vertraging van projectbesluit en realisatie door herijking Functioneel Programma van Eisen voor perrontunnel en sporen. Budget met € 4,9 mln verhoogd door overboeking van project Arnhem, vierde perron.

**2008:** perrontunnel project 'Arnhem vierde perron' toegevoegd aan 'Arnhem Centraal'. Budget voor perrontunnel € 35,7 mln (excl. tijdelijke voorzieningen) toegevoegd. Taakstellende bijdrage VenW is incl. BTW.

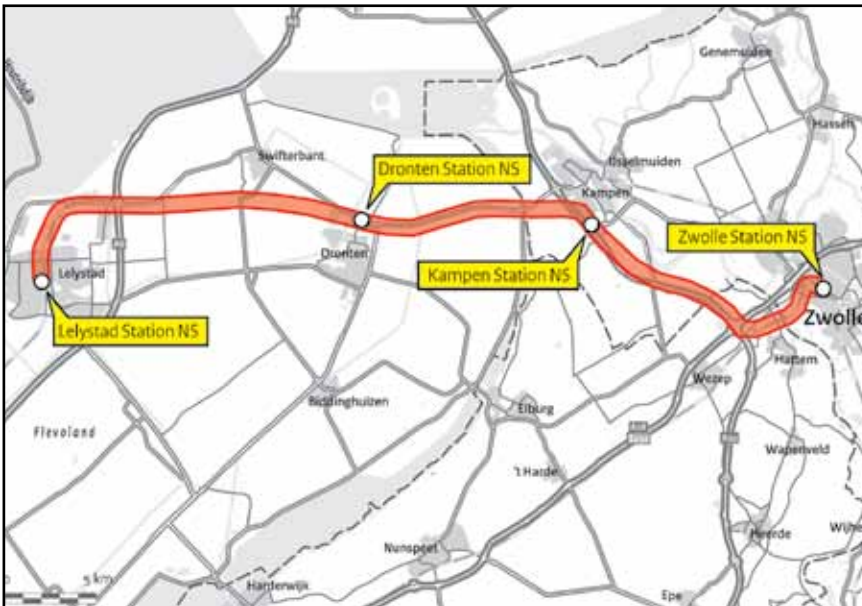
**2009:** vanwege een tekort in de business case op het busdeel OV terminal zijn de bijdragen van de partijen verhoogd. Start realisatie OV Terminal uitgesteld vanwege mislukte aanbesteding.

**2010:** besloten is tot gefaseerde realisatie OV terminal.

**2011:** naar aanleiding van de mislukte aanbesteding in 2009 is de kostenraming geactualiseerd en wordt de bouw van de OV terminal gefaseerd uitgevoerd. De bijdragen van rijk, regionale overheden en gemeente zijn daarbij verhoogd. De perrontunnel en de ondergrondse fietsenstalling worden eind 2011 opgeleverd. Hierna wordt het tijdelijk station uit dienst genomen en de hal van de OV terminal gebouwd. De oplevering van de OV terminal is gepland voorjaar 2013.

# Hanzelijn

<b>Gebied</b>	Oost-Nederland
<b>Onderwerp</b>	Spoorwegen personen
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Realisatie



**Opgave** De kwaliteit, capaciteit en flexibiliteit van de spoorverbinding tussen de noordvleugel van de Randstad en het noorden en noordoosten schiet tekort, mede in relatie tot de economische ontwikkeling. Daarnaast is een oplossing noodzakelijk voor de afwikkeling van het goederenvervoer tussen de Randstad en het noorden.

**Oplossing** Aanleg van de Hanzelijn, tussen Lelystad en Zwolle, geschikt voor snelheden tot 200 km/u. De lijn is, met maatregelen voor geluid en veiligheid, geschikt voor het personen- en goederenvervoer. Het tracébesluit voor de Hanzelijn voorziet tevens in de hoogteligging die nodig is voor een by-pass ter hoogte van Kampen-Zuid, zowel voor de Hanzelijn zelf als voor de parallel met de Hanzelijn lopende N50.

**Inpassing** Bundeling met bestaande infrastructuur, aangepaste boogstralen, tunnel Drontermeer, aangepaste hoogteligging bij Hattem.

## Planning

Tracébesluit: 2003/2007  
Start realisatie: 2006  
Oplevering: 2012

**Financiën** Taakstellend budget € 1.128 mln (incl. € 10 mln bijdrage VROM en incl. € 10 mln van Overijssel voor de by-pass en excl. € 2 mln TEN-subsidie voor planstudiekosten).

**Politiek/bestuurlijk** Brieven Tweede Kamer: 17-01-2005: Hanzelijn voldoet aan alle uitgangspunten voor Hanzelijn-plus. Toezeggingen: de ministers van VROM en VenW zijn eind 2005 met de provincie Overijssel overeen gekomen dat meegewerkt wordt aan het anticiperen op het ruimtelijk ontwikkelingsproject IJsseldelta. Onder voorwaarde dat de indienststelling niet vertraagt, zal het ontwerp-tracébesluit Hanzelijn hierop worden aangepast. Moties: motie Leers (TK 26828, nr 7), motie Verbugt/Hindriks (TK 26828, nr 18), motie Feenstra (TK 27569, nr 3), motie De Nerée tot Babberich (TK 28600, nr 59H), motie Slob (TK 27569, nr 11).

## Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen	•					
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing		•				
Planning						
Financiën			•	•	•	•
Pol./Best.						

## Toelichting op de wijzigingen

**2006:** de aanlegbeschikking is verleend aan ProRail.

**2007:** tracébesluit wordt aangepast vanwege hoogteligging by-pass bij Kampen-Zuid en hoogteligging van de parallel met de Hanzelijn lopende N50.

**2008:** Tracébesluit by-pass Kampen is vastgesteld, waardoor project op schema blijft. Het taakstellend budget is aangepast.

**2009:** taakstellend budget is in overeenstemming gebracht met twee scope-uitbreidingen: het aandeel van VenW in de eerder genoemde scope-uitbreiding 'by-pass Kampen' (€ 10 mln) en het anticiperen op de uitbreiding van de N50 voor zo ver het gaat om kunstwerken die als gevolg van de aanleg van de Hanzelijn en de by-pass aanpassing behoeven (€ 12,7 mln; ter voorkoming van desinvestering).

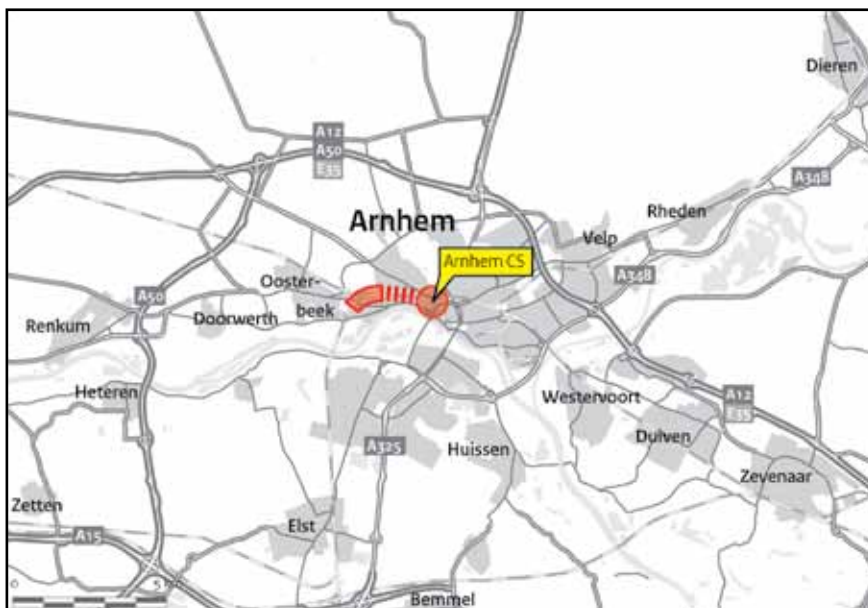
**2010:** de bijdrage van VROM aan de by-pass is aan het projectbudget toegevoegd.

**2011:** de bijdrage van Overijssel aan de by-pass is aan het projectbudget toegevoegd.



# Sporen in Arnhem

<b>Gebied</b>	Oost-Nederland
<b>Onderwerp</b>	Spoorwegen personen
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Realisatie



**Opgave** De bestaande railinfrastructuur in Arnhem is niet toereikend om het huidige en het in de toekomst te verwachten aantal reizigers en treinen zoals geprognosticeerd in de Nota Mobiliteit adequaat te kunnen verwerken. De problemen doen zich met name voor op het gebied van perroncapaciteit, beperkte transfervoorzieningen, ontsluiting van de perrons, beperkte mogelijkheden om treinen van/naar Utrecht en Nijmegen gelijktijdig te kunnen laten binnenkomen en te laten vertrekken en beperkte rijsnelheid aan de west- en oostzijde van het emplacement.

**Oplossing** Het project Sporen in Arnhem heeft als doelstelling het verbeteren van de afwikkeling van het treinverkeer en het uitbreiden van de infrastructuur en perroncapaciteit om het aantal reizigers en treinen op basis van de Nota Mobiliteit met een doorkijk naar 2020 te kunnen verwerken.

Er wordt voor wat betreft de spoorinfrastructuur het volgende gerealiseerd:

- uitbreiding van het station met een 4<sup>e</sup> perron, aanleg van 2 nieuwe perronsporen en vervanging van de traverse;
- aanleg van een vrije kruising aan de westzijde, zodat kruisend treinverkeer op de baanvakken naar Nijmegen en Utrecht conflictvrij wordt afgewikkeld;
- aanpassing van het emplacement aan de westzijde en de oostzijde;
- aanpassing van het opstelemplacement

Arnhem Berg aan bovenstaande aanpassingen aan het emplacement.

## Planning

Tracébesluit: mei 2009

Start realisatie: 2007

Oplevering: 2012

**Financiën** Taakstellend budget: € 248 mln.

## Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen			•			
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning			•	•		
Financiën			•		•	
Pol./Best.						

## Toelichting op de wijzigingen

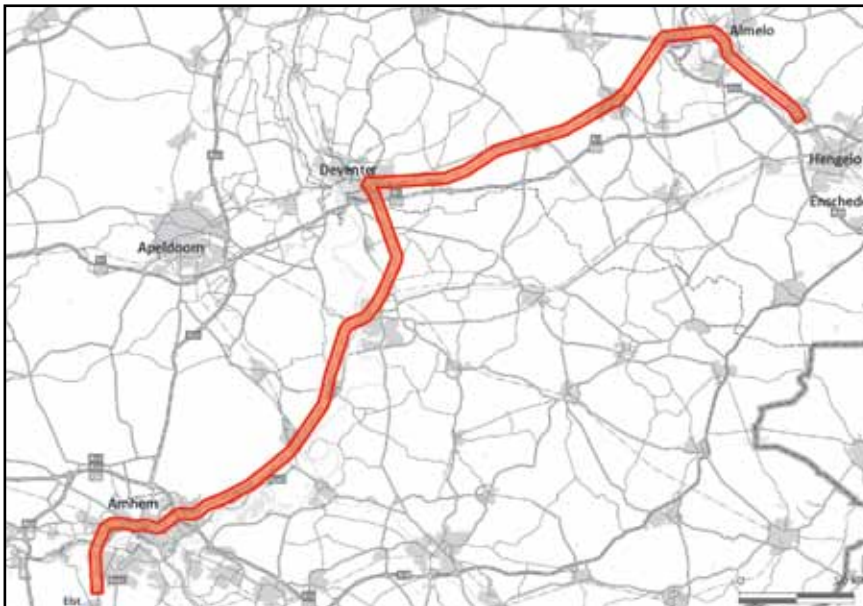
**2008:** de projecten 'Arnhem, vierde perron' (excl. perrontunnel) en 'Arnhem-West, vrije kruising' zijn samengevoegd tot project 'Sporen in Arnhem'. De perrontunnel is toegevoegd aan project 'Arnhem Centraal' (ten behoeve van NSP). Het voorontwerp uit 2003 van beide projecten voldoet niet meer aan de huidige eisen. Projectbesluit wordt herzien. Verkorte tracéwetprocedure is gestart. Taakstellend budget is inclusief BTW.

**2009:** ontwerp Tracébesluit uitgebracht en ter inzage gelegd. Volgende stap is vaststellen Tracébesluit, naar verwachting najaar 2008. Indienststelling door optimalisatie van uitvoering mogelijk 1 jaar eerder, in 2011.

**2010:** tracébesluit vastgesteld in mei 2009. Sporenlay-out is naar aanleiding van de zienswijzen op het Ontwerp-Tracébesluit aangepast. Er is meer tijd genomen voor inpassing van de infrastructuur en maatregelen tegen het effect van het spoorgebruik. Project Sporen in Arnhem, incl. de bijkomende maatregelen waaronder het vervangen van de perronkappen en de extra te nemen maatregelen, kent een verschil waarvan een deel wordt gedekt uit de middelen voor beheer van ProRail (o.a. voor geluidmaatregelen en vervangingsinvesteringen). Voor het restant is het taakstellend budget verhoogd met € 10,4 mln.

# Goederenroute Elst-Deventer-Twente (NaNOV)

<b>Gebied</b>	Oost-Nederland
<b>Onderwerp</b>	Spoorwegen goederen
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Realisatie



**Opgave** Door de toename van het goederenvervoer over bestaand spoor (Elst-Arnhem-Deventer-Twente) ontstaan leefbaarheids- en veiligheidsproblemen.

**Oplossing** Er wordt gewerkt aan een divers pakket van hinderbeperkende maatregelen, waaronder het vervangen van overwegen door tunnels en het versnellen van de sanering van geluidhinder.

### Planning

Start realisatie: 2009  
Oplevering: 2015

**Financiën** Taakstellend budget: € 151 mln.

**Politiek/bestuurlijk** Toezeggingen: brief van de minister aan de Tweede Kamer (d.d. 11 april 2000, TK 22589, nr 157) over de gevolgen van het besluit geen nieuwe Noordoostelijke verbinding (NOV) aan te leggen en het besluit tot uitvoering NaNOV-maatregelen.

## Projecthistorie

'06 '07 '08 '09 '10 '11

Algemeen

MIRT fase

Opgave

Oplossing

Planning

Financiën

Pol./Best.

## Toelichting op de wijzigingen

**2008:** het taakstellend budget is inclusief BTW.

**2010:** het programma is overgegaan naar de realisatiefase.

# Nijmegen, tweede stadsbrug

<b>Gebied</b>	Oost-Nederland
<b>Onderwerp</b>	Regionale/lokale infrastructuur
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Realisatie



**Opgave** Op termijn is een vergroting van de capaciteit voor het Waal overschrijdende verkeer noodzakelijk onder andere door de bouw van de Vinex-locatie Waalsprong en de noodzakelijke grootschalige renovatie van de bestaande Waalbrug.

**Oplossing** Aanleg van een tweede stadsbrug in Nijmegen, waarmee tevens de Vinex-locatie Waalsprong een directe verbinding met het centrum en de zuidkant van Nijmegen krijgt.

### Planning

Start realisatie: 2010  
Oplevering: uiterste datum is 1 november 2013

**Financiën** Als taakstellende bijdrage, op basis van de meest kosteneffectieve variant, is voor dit project in 2007 door de minister van VenW een bijdrage van € 71 mln toegekend. Projectkosten worden geraamd tussen de € 280 en € 310 mln. In het kader van de afspraken over de verbreding van de Waal is eerder aan Nijmegen al een bijdrage van € 90 mln toegekend voor een tweede brug over de Waal.

**Politiek/bestuurlijk** Ten behoeve van de verbreding van de Waal in verband met hoogwaterstanden zijn afspraken gemaakt over de bebouwing in de Waalsprong en is een bijdrage van € 90 mln voor de aanleg van de tweede brug aan Nijmegen toegekend.

**Uitvoering** Voor de realisatie is door de gemeente op basis van Design-Construct-Maintain (DCM) een op concurrentie gerichte dialoog met vier geselecteerde deelnemers aangegaan. De gemeente heeft maart 2010 de opdracht gegund. De stadsregio Arnhem-Nijmegen is verantwoordelijk voor de uitvoering van dit project.

### Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen	•					
MIRT fase			•			
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						

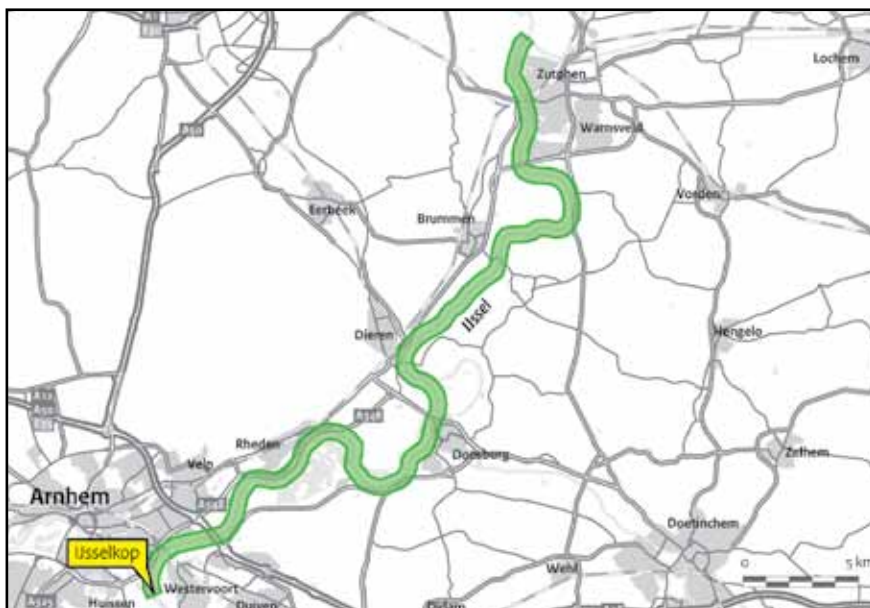
### Toelichting op de wijzigingen

**2006:** benaming en scope van het project zijn veranderd. Voorheen was dit Nijmegen, doortrekking A73.

**2008:** het project is overgegaan van de planstudiefase naar de realisatiefase.

# Bovenloop IJssel (IJsselkop tot Zutphen)

**Gebied** Oost-Nederland  
**Onderwerp** Hoofdvaarwegen  
**Ministerie** VenW  
**Fase** Planstudie



**Opgave** Het traject IJsselkop tot Zutphen is moeilijk bevaarbaar voor de beoogde klasse Va-scheepvaart en bemoeilijkt de toegang tot het Twentekanaal, dat ook geschikt wordt gemaakt voor deze klasse schepen.

**Oplossing** In de studie wordt met name gekeken naar de mogelijkheden om de vaarbreedte van de bochten in dit traject van de IJssel aan te passen, waardoor klasse Va-schepen het traject IJsselkop-Zutphen veiliger en efficiënter kunnen bevaren.

### Planning

Start realisatie: na 2015

**Financiën** Taakstellend budget: € 43 mln (incl. BLD-bijdrage € 7 mln).

### Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning				•	•	
Financiën	•					
Pol./Best.						

### Toelichting op de wijzigingen

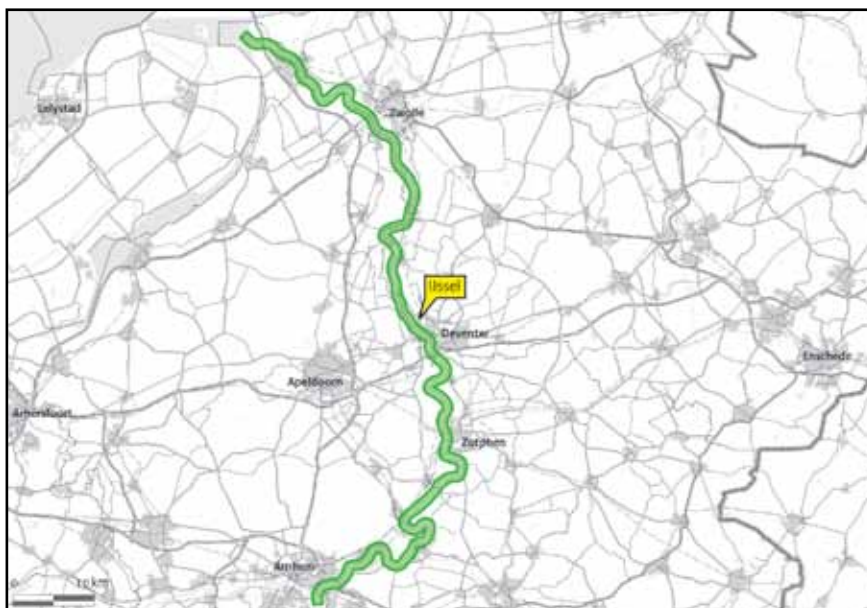
**2006:** de projectkosten zijn aangepast vanwege inpassing van de BLD-bijdrage (€ 7 mln).

**2009:** met de onderhoudsimpuls zullen voor 2010 de diepteknelpunten worden opgelost. Door capaciteitsproblemen bij VenW en marktpartijen, treedt wel vertraging op in de planstudie naar de verbreding van het vaarwegprofiel in de bochten.

**2011:** als gevolg van capaciteitsproblemen bij Verkeer en Waterstaat is de planning verder vertraagd.

# Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen IJssel

<b>Gebied</b>	Oost-Nederland
<b>Onderwerp</b>	Hoofdvaarwegen
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Planstudie



**Opgave** Op basis van de begin 2009 opgeleverde verkenning is gebleken dat er sprake is van een zeer beperkt aantal ligplaatsen tussen Lobith en Kampen dat geschikt is voor klasse IV/V-schepen. Het gebrek aan ligplaatsen voor grotere schepen op de IJssel bemoeilijkt een logistieke planning in verband met de regelgeving voor vaar- en rusttijden en zorgt bovendien voor extra pieken bij het passeren van de sluis bij Eefde. Het grootste knelpunt doet zich voor op de Boven IJssel tussen Arnhem en Zutphen.

**Oplossing** Het tekort aan ligplaatsen zal gefaseerd worden aangepakt. Voor de korte termijn wordt ingezet op het als quick win realiseren van enkele ligplaatsen met name op de Boven IJssel. Daarnaast wordt een planstudie gestart gericht op de mogelijke realisatie van een overnachtingshaven aan de Boven IJssel (inclusief locatie Valewaard). De planvorming voor de Beneden IJssel wordt getemporeerd. Wel zijn in het kader van de quick wins ligplaatsen in 2010 twee ligplaatsen aangelegd bij Arnhem en vier bij Eefde.

## Planning

Projectbesluit: 2013  
Start realisatie: 2014  
Oplevering: 2016

**Financiën** Taakstellend budget: € 36 mln (incl. BLD-bijdrage € 7 mln).

## Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen						
MIRT fase					•	
Opgave						
Oplossing						•
Planning						•
Financiën						
Pol./Best.						

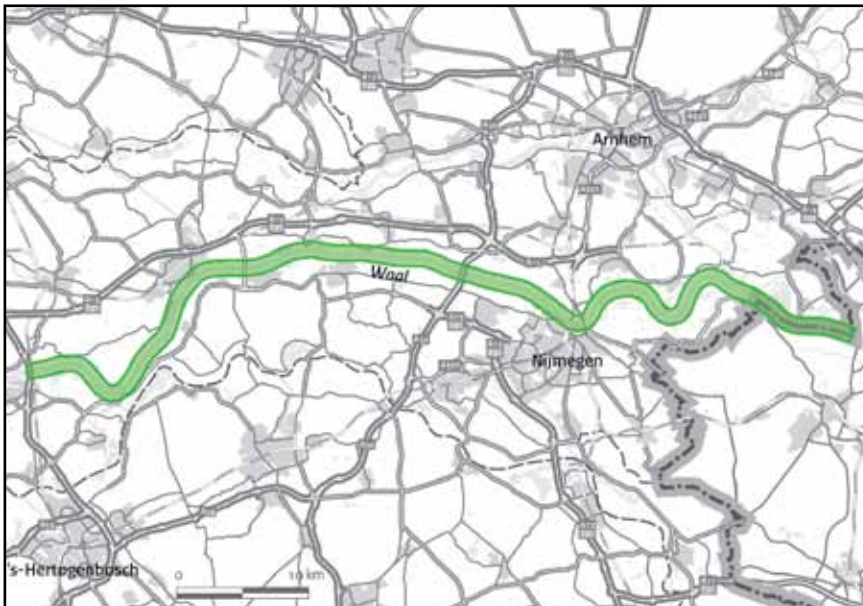
## Toelichting op de wijzigingen

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

**2011:** in het kader van de quick wins ligplaatsen zijn in 2010 twee ligplaatsen aangelegd bij Arnhem en vier bij Eefde. Het projectbesluit is met een jaar vertraagd. Dit zal de start van de realisatie niet beïnvloeden.

# Toekomstvisie Waal

<b>Gebied</b>	Oost-Nederland
<b>Onderwerp</b>	Hoofdvaarwegen
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Planstudie



**Opgave** De problemen op de Waal hebben te maken met beperkingen in de afmetingen van de vaargeul. Maatgevend zijn de beschikbare breedte en diepte bij lage rivierafvoeren. Het vastgestelde referentieniveau daarbij is de internationaal Overeengekomen Lage Rivierafvoer (OLR). Op een aantal locaties (in de bochten) voldoet het huidige dwarsprofiel van de Waal niet aan deze norm. Tevens bestaat er een tekort aan veilige overnachtingsplaatsen.

**Oplossing** Door het uitvoeren van baggerwerk in combinatie met maatregelen die de vaardiepte op de lange termijn in stand houden is een minimale diepte van 2,8 meter bij overeengekomen Lage Rivierafvoer (OLR) gerealiseerd. De breedte van de vaargeul van de Waal blijft gehandhaafd op 150 m. De aanleg van nieuwe overnachtinghavens bij Lobith/Weurt wordt onderzocht en bekeken wordt of de overnachtinghaven bij Haften moet worden aangepast.

## Planning

Start realisatie: 2006  
Oplevering: 2016

**Financiën** Taakstellend budget: € 188 mln (incl. BLD-bijdrage € 37 mln).

## Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing					•	•
Planning				•		
Financiën	•	•				
Pol./Best.						

## Toelichting op de wijzigingen

**2006:** de projectkosten zijn aangepast vanwege inpassing van de BLD-bijdrage (€ 29 mln), verwachte aanbestedingsresultaten en projectaanpassing (€ -5 mln).

**2007:** de projectkosten zijn aangepast vanwege aanbestedingsresultaten (€ -2 mln).

**2009:** als gevolg van de natuurregelgeving en capaciteitsproblemen bij VenW en marktpartijen treedt aanzienlijke vertraging op bij de studies naar en de uitvoering van de overnachtinghavens. Afronding van de besluitvorming over noodzaak tot verbreding van de vaargeul tot 170 m (bij OLR).

**2010:** de voorbereidingen voor de overnachtinghavens worden voortgezet.

**2011:** op basis van de verrichte verkenning is besloten om de huidige breedte van de vaargeul (150 m.) te handhaven. De diepte van de vaargeul is op 2,8 m. bij overeengekomen lage rivierafvoer gebracht.

# Twentekanalen, verruiming (fase 2) en capaciteitsuitbreiding sluis Eefde

**Gebied** Oost-Nederland  
**Onderwerp** Hoofdvaarwegen  
**Ministerie** VenW  
**Fase** Planstudie



**Opgave** Onbereikbaarheid van Twente voor klasse Va-schepen en de te lange wachttijden bij sluis Eefde.

**Oplossing** De studie onderzoekt de verruiming van het kanaalgedeelte tussen sluis Delden tot havens Enschede en het Zijkanaal naar Almelo om deze geschikt te maken voor vaarwegklasse Va krap profiel. Onderzocht wordt in hoeverre de oevers natuurvriendelijk in te richten zijn, ook wordt het creëren van afmeermogelijkheden buiten de doorgaande route onderzocht om daarmee een vlotte en veilige vaart te bieden. Daarnaast wordt onderzocht of de oevers onder een aantal bruggen moeten worden vervangen en of de huidige depots langs de Twentekanalen heringericht moeten worden. Ook worden de mogelijkheden tot het vergroten van de capaciteit van de sluis bij Eefde onderzocht.

De planstudie heeft als uitgangspunt het voorkeursalternatief van de regio, met versobering en/of fasering als aandachtspunten.

## Planning

Project besluit: 2012  
 Start realisatie: 2013  
 Oplevering: 2016

**Financiën** Taakstellend budget: € 120 mln (incl. BLD-bijdrage € 19 mln).

**Uitvoering** Het project wordt door middel van een Design- en Construct-contract (D&C-contract) uitgevoerd. Bezien wordt of een nog verdergaande marktwerking mogelijk is.

## Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen			•			
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing			•			
Planning			•		•	
Financiën	•		•			
Pol./Best.						

## Toelichting op de wijzigingen

**2006:** de projectkosten zijn aangepast vanwege inpassing van de BLD-bijdrage (€ 5 mln).

**2008:** de verkenning sluis Eefde is in juli 2007 overgegaan naar de planstudiefase en is vanwege de samenhang geïntegreerd in de planstudie Twentekanalen, verruiming fase 2. De scope en het budget zijn daaraan aangepast.

**2010:** door onder meer extra onderzoeken en capaciteitsproblemen is vertraging ontstaan in de planstudiefase. Dit heeft geen gevolgen voor de voorziene oplevering van het totale project.

# Vaarweg Meppel-Ramspol (keersluis Zwartsluis)

**Gebied** Oost-Nederland  
**Onderwerp** Hoofdvaarwegen  
**Ministerie** VenW  
**Fase** Planstudie



**Opgave** Op de klasse Va vaarweg Meppel-Ramspol is de keersluis bij Zwartsluis gemiddeld 16 dagen per jaar gesloten vanwege hoge/lage waterstanden, waardoor er op die dagen geen scheepvaart mogelijk is. Dit leidt tot oponthoud en/of overslagkosten.

**Oplossing** Vervanging van de bestaande keersluis door een schutsluis geschikt voor scheepvaartklasse Va, die voldoet aan de wet op de waterkering en inclusief vervanging van de brug in de N331.

## Planning

Projectbesluit: 2008  
 Uitvoeringsbesluit: 2010  
 Start realisatie: 2011  
 Oplevering: 2015

**Financiën** Taakstellend budget: € 48 mln (incl. BLD-bijdrage € 5 mln en incl. bijdrage derden € 5 mln).

**Politiek/bestuurlijk** Met amendement Anker/Van Hijum (TK 31474 A, nr 9) heeft de Tweede Kamer in juli 2008 € 10 mln beschikbaar gesteld voor de regionale voorkeursvariant, uitgaande van een regionale bijdrage voor de meerkosten. In de bestuursovereenkomst die op 13 november 2008 is ondertekend door de staatssecretaris van VenW, de provincies Overijssel en Drenthe en de gemeenten Meppel en Zwartewaterland is vastgelegd dat de decentrale overheden gezamenlijk € 5 mln beschikbaar stellen.

## Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning				•	•	•
Financiën	•				•	•
Pol./Best.						

## Toelichting op de wijzigingen

**2006:** de projectkosten zijn aangepast vanwege inpassing van de BLD-bijdrage (€ 7 mln) en verwachte aanbestedingsresultaten (€ -1 mln).

**2009:** de planning is vertraagd door noodzakelijk aanvullend onderzoek en te maken afspraken met de regio over de te kiezen oplossing en de regionale financiële bijdrage daaraan.

**2010:** in 2009 is het besluit genomen tot voorbereiding van de uitvoering van het project overeenkomstig de regionale voorkeursvariant. Door de opgelopen vertraging is de start realisatie voorzien in 2011 en oplevering in 2014.

**2011:** de nieuwe sluis zal evenals de huidige keersluis een rol vervullen als waterkering. De additionele kosten hiervoor worden ten laste gebracht van het Hoogwaterbeschermingsprogramma. Door de opgelopen vertraging is oplevering thans voorzien in 2015.



# Apeldoorn Kanaalzone

<b>Gebied</b>	Oost-Nederland
<b>Onderwerp</b>	Integrale gebiedsopgaven
<b>Ministerie</b>	EZ
<b>Fase</b>	Realisatie



**Opgave** Het project betreft herstructurering van de Kanaalzone: een langgerekt, mono-functioneel bedrijvengebied van noord naar zuid, dat als een soort barrière het stedelijk (woon)gebied in tweeën deelt. Het gaat om een plangebied van ruim 100 ha waar onder andere 3.500 woningen gerealiseerd gaan worden en 265.000 m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlakte voor andere functies. Het belang van binnenstedelijke herstructurering is groot. Apeldoorn kent relatief weinig mogelijkheden om aan stadsuitbreiding te doen. De opgave van 3.500 woningen vermindert de druk op het omliggende gebied. In het westen van Apeldoorn is de bebouwingsgrens door de aanwezigheid van de Veluwe bereikt.

**Oplossing** In juli 2007 werd het project Kanaalzone geselecteerd als één van de 23 mogelijk door het rijk te ondersteunen Nota Ruimtebudget (NRb) projecten. EZ werd daarbij aangewezen als rijksstrekker. Het projectgebied betreft het noordelijke deel van de Kanaalzone dat 62,4 ha groot is en waar 2.500 woningen en 66.500 m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlakte voor andere functies zijn voorzien. Hier staat dus vooral de woonfunctie en de transformatie die daarvoor nodig is centraal. Toevoeging van 2.500 woningen aan het noordelijke deel van de binnenstedelijke Kanaalzone past binnen de verstedelijkingsopgave van de Regio Stedendriehoek zoals overeengekomen met VROM en met de provincie Gelderland. Realisering daarvan draagt sterk bij aan de ruimtelijke kwaliteit

binnen de stad, levert een bijdrage aan de energieneutrale duurzaamheidsambities van de stad, vermindert de druk op het omliggende waardevolle Veluwegebied en bespaart de bebouwing van open ruimte.

Belangrijkste eerste mijlpaal is de uitplaatsing van een chemisch-farmaceutisch productiebedrijf dat groot fysiek ruimtebeslag en belemmeringen vanwege bestaande milieucoutouren oplevert. Ook van belang is de aanleg van een groen binnenstedelijk gebied De Groene Knoop (2,7 ha), een belangrijke schakel in de groen-blauwe structuur die als basis is gekozen voor de ruimtelijke ontwikkeling van de stad.

## Planning

Start realisatie: 2009-2010 (programma-tische aanpak)  
Oplevering:

- fase 2: 2014
- fase 3: 2020

**Financiën** Taakstellende rijksbijdrage: € 11 mln uit het Nota Ruimtebudget.

**Uitvoering** Marktpartijen zijn betrokken, onder meer bij de vastgoedexploitatie van de te realiseren 2.500 woningen. De gemeente Apeldoorn is voor de grondexploitatie verantwoordelijk, marktpartijen voor de vastgoedexploitatie.

## Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen			•			
MIRT fase				•	•	
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën					•	
Pol./Best.						

## Toelichting op de wijzigingen

**2008:** het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

**2009:** het project is overgegaan van verkenningfase naar planstudiefase.

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



# Sterke regio's: Oost-Nederland

<b>Gebied</b>	Oost-Nederland
<b>Onderwerp</b>	Integrale gebiedsopgaven
<b>Ministerie</b>	EZ
<b>Fase</b>	Realisatie



**Opgave** Enkele regio's en sectoren zijn economisch sterk ontwikkeld, maar extra inspanningen zijn nodig om de (internationale) concurrentiekracht van deze sterke regio's te verstevigen. Het rijk, samen met regionale partijen, zet met het programma Pieken in de Delta in op clusters van nationaal belang. Met een gebundelde inzet van instrumenten (Pieken in de Delta, Sterke regio's en Structuurfondsen) worden knelpunten opgelost en gebiedsgerichte kansen benut om zo het Nederlandse vestigingsklimaat te versterken.

**Oplossing** Vanuit Sterke regio's wordt in vier toonaangevende regio's geïnvesteerd in ambitieuze projecten op het gebied van fysieke of kennisinfrastructuur, die het internationale vestigingsklimaat versterken. De vier regio's zijn de Randstad, Brainport Zuidoost-Nederland, het energieknooppunt Groningen en Oost-Nederland (Wageningen-Nijmegen-Twente).

**Financiën** In de coalitieakkoordenvolp Regionaal Economisch Beleid is tot en met 2011 € 125 mln gereserveerd voor Sterke regio's. Er is inmiddels aan negen projecten een subsidie toegekend (in totaal € 108,75 mln). Hiervan zijn er twee projecten in Oost-Nederland:

- High Tech Factory Twente (€ 7,6 mln). In Twente zijn ruim veertig spin-off-bedrijven op het gebied van microsysteem- en nanotechnologie toe aan het produceren

van hun vindingen. Omdat het in eigen beheer en op grote schaal produceren veelal te kostbaar is voor deze kleine bedrijven, biedt het kennisinstituut MESA+ hen met 'High Tech Factory' een gedeelde productieruimte. In deze op open innovatie gerichte voorziening kunnen spin-off bedrijven en alle mkb'ers ruimte huren en inrichten voor productie.

- Cat-AgroFood Wageningen (€ 12,4 mln). Het bedrijfsleven in de voedingsector kan bij CAT-AgroFood geavanceerde apparatuur 'huren' voor onderzoek, zoals een MRI-scan of elektronenmicroscop. Hierdoor wordt het ook voor kleine bedrijven mogelijk om gebruik te maken van de nieuwe technologische ontwikkelingen.

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

**Uitvoering** In samenwerking met publieke en private partijen in de regio worden investeringsprojecten opgesteld, opgestart en uitgevoerd. Het ministerie van EZ en de regionale partners zijn hiervoor verantwoordelijk.

## Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen					•	•
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën					•	•
Pol./Best.						

## Toelichting op de wijzigingen

**2010:** het programma is nieuw opgenomen in het MIRT. Er is aan vier projecten een subsidie toegekend (€ 35,6 mln), waarvan één in Oost-Nederland (High Tech Factory Twente).

**2011:** vanwege de nieuwe opzet van het MIRT Projectenboek zijn de projecten van het programma Sterke regio's per gebied opgenomen. Er is aan vijf nieuwe projecten een subsidie toegekend (€ 73,15 mln), waarvan één in Oost-Nederland (Cat-AgroFood Wageningen).



# Noord-Nederland | 9

Visie

Gebiedsopgaven

MIRT Onderzoeken

Kaart

Project- en programmabladen

## Visie

Noord-Nederland onderscheidt zich door zijn ruimtelijke kwaliteit: een gebied met een grote landschappelijke diversiteit, unieke natuurgebieden en aantrekkelijke sterke steden op menselijke maat. De steden spelen in Noord-Nederland een belangrijke rol. Ruim tweederde van de 1,7 miljoen inwoners van Groningen, Fryslân en Drenthe woont en werkt in het nationaal stedelijk netwerk Groningen-Assen, het stedelijk netwerk Fryslân en het regionaal stedelijk netwerk Zuid-Drenthe. De economische kernzone Eemsdelta, met de Eemshaven en het havencomplex in Delfzijl, fungeert als mainport in Noord-Nederland. De stedelijke netwerken zijn van groot belang voor het in stand houden en aanbieden van een goed voorzieningenniveau. Het woon- en leefklimaat in de stedelijke netwerken wordt mede bepaald door het omringende landelijk gebied en omgekeerd is het landelijk gebied afhankelijk van de voorzieningen en de werkgelegenheid in de stedelijke netwerken.

De afgelopen jaren hebben rijk en regio met succes uitvoering gegeven aan een beleid gericht op het versterken van de ruimtelijk-economische structuur en verbetering van de bereikbaarheid van Noord-Nederland. De ruimtelijk-economische ontwikkelingsstrategie is gericht op het versterken van de kenniseconomie, de stedelijke netwerken en het landelijke gebied. De strategie wordt verder ondersteund met de uitvoering van het Regiospecifiek Pakket (RSP) Zuiderzeelijn. De afspraken tussen rijk en regio over het RSP zijn vastgelegd in een convenant dat is ondertekend op 23 juni 2008. Noord-Nederland kan verder door zijn gunstige ligging

op de Noordelijke Ontwikkelingsas een schakelfunctie vervullen tussen de Randstad en Noordoost-Europa.

Noord-Nederland is toonaangevend op een aantal kennisthema's die cruciaal zijn voor een duurzame ontwikkeling van de samenleving: energie, water, agribusiness, healthy ageing en sensortechnologie. Vergeleken met de rest van het land, is Noord-Nederland dunbevolkt en de economie ijl. Om deze ijlheid te doorbreken en de ruimtelijke kwaliteit te handhaven wordt gestreefd naar een concentratie van wonen en werken in en om de steden in zogenaamde economische kerngebieden. Clustering van kennisintensieve economische activiteiten in steden kan de gewenste interactie tussen de kennisinstellingen en het bedrijfsleven versterken en aldus een impuls geven aan de kenniseconomie. Voor het landelijk gebied wordt ingezet op versterking van de ruimtelijke kwaliteit, ontwikkeling van landbouw en toerisme en verbreding van de plattelandseconomie.

De thema's dynamische kenniseconomie, sterke steden en vitaal platteland worden opgepakt in samenhang met nieuwe uitdagingen die voortkomen uit klimaatverandering, energietransitie en demografische ontwikkeling.

## Gebiedsopgaven

### Nationaal Stedelijk Netwerk Groningen-Assen

Het Nationaal Stedelijk Netwerk (NSN) Groningen-Assen vormt de belangrijkste concentratie in Noord-Nederland en vervult een



verzorgingsfunctie voor een omvangrijk gebied. Het NSN herbergt ruim een kwart van de bevolking en de werkgelegenheid van geheel Noord-Nederland. De bevolking neemt het komende decennium toe van circa 450.000 naar circa 500.000. Het NSN telt 230.000 arbeidsplaatsen. De economische positie van het NSN wordt in belangrijke mate bepaald door de aanwezigheid van kennisinstellingen (Rijksuniversiteit en Hanzehogeschool) en andere hoogwaardige landsdelige voorzieningen in met name de stad Groningen. Ruimtelijk wordt ingezet op bundeling en concentratie van het wonen en werken op de zogeheten T-structuur. Deze wordt gevormd door de A7, de A28 en het spoor. Daarbuiten is het beleid gericht op het bieden van aantrekkelijke woon-, werk- en recreatiemilieus met behoud en versterking van de landschappelijke kwaliteiten.

De bereikbaarheidsstrategie is een én-én verhaal. Automaatregelen zijn nodig vanwege de relatief sterke autoafhankelijkheid door de diffuse spreiding van de inwoners in de regio. Daarnaast is een kwalitatief hoogwaardig OV nodig om de sterke stedelijke concentraties zoals Groningen en Assen bereikbaar te houden. De regio beoogt een kwaliteitssprong in het regionale OV en heeft daarom het Raamwerk Regiorail ontwikkeld. Daarin vormt een RegioTram als verbinding tussen stads- en regionaal OV de ruggengraat. Binnen het NSN Groningen-Assen spelen twee belangrijke gebiedsontwikkelingen, te weten Groningen Centrale Zone en Assen FlorijnAs.

Groningen Centrale Zone is globaal het gebied tussen de binnenstad en Meerstad. In deze zone liggen de 'dynamo's' binnenstad, stationsgebied, Universitair Medisch Centrum Groningen en

Europapark, en de intensiveringsgebieden Oosterhamrikzone en Sontweggebied/Eemskanaalzone. De plannen voor de Centrale Zone zijn erop gericht verouderde bedrijventerreinen te transformeren en te verdichten tot toplocaties voor onder andere de kenniseconomie met een landelijk bereik en gemengde, hoogwaardige woonwerkmilieus.

De FlorijnAs is een noord-zuid gerichte ontwikkelingszone binnen Assen. Ingrepen in de infrastructuur vormen de drager voor de duurzame (her)ontwikkeling van deze zone met als verdere onderdelen het uitbreiden van OV-voorzieningen, het bouwen van meer woningen in de bestaande stad, het logischer op elkaar laten aansluiten van delen van de stad, het verbeteren van het vestigingsklimaat voor innovatieve en perspectiefrijke bedrijvigheid (onder andere sensortechnologie) en het versterken van de groene en blauwe structuren. Er zijn vier deelprojecten gedefinieerd: transformatie en revitalisering stadsbedrijvenpark, herontwikkeling stationsgebied, ontwikkeling Assen-Zuid en Blauwe As tweede fase.

### Stedelijk netwerk Fryslân

In Fryslân onderscheiden zich de regionale stedelijke netwerkverbanden van de A7-zone (Sneek, Heerenveen en Drachten) en de Westergozone (Leeuwarden en Harlingen). Op een hoger schaalniveau is sprake van een centrale stedenring Fryslân met Leeuwarden, Sneek, Heerenveen en Drachten, en daarop aantakend Harlingen. Het stedelijk netwerk huisvest circa 330.000 inwoners.

Met de huidige woon-werkrelaties worden de onderlinge verbanden tussen de steden steeds belangrijker. Door de hiermee gepaard

gaande verkeer- en vervoerstromen goed te organiseren en door te gaan met het concentreren van de verstedelijking in en bij de steden op de stedenring, wordt het ruime open middengebied van Fryslân gevrijwaard van verstedelijking. Hierdoor worden de kernkwaliteiten van dit waardevolle gebied gewaarborgd en kan dit gebied zijn functie voor de landbouw, natuur en (water)recreatie behouden.

Binnen het stedelijk netwerk Fryslân is Leeuwarden Nieuw Stroomland de belangrijkste gebiedsontwikkeling. Doel hiervan is om verschillende ontwikkelingen zo goed mogelijk op elkaar af te stemmen. Het gaat daarbij om de aanleg van 'De Haak' ten zuiden en zuidwesten van Leeuwarden, de westelijke invalsweg, station Werpsterhoek, De Zuidlanden (6.500 woningen plus kantoren en voorzieningen) en enkele bedrijfslocaties. Recente initiatieven (Landbouwcampus, Energiepark) worden met de gebiedsontwikkelingen in de bestaande plannen ingepast. Duurzaamheid, energie en watertechnologie spelen daarbij een grote rol.

### Regionaal stedelijk netwerk Zuid-Drenthe

Het regionaal stedelijk netwerk Zuid-Drenthe omvat de Drentse gemeenten Emmen, Coevorden, Hogeveen en Meppel en de

Overijsselse gemeenten Hardenberg en Steenwijkerland. De regio heeft bijna 325.000 inwoners. Bevolking en werkgelegenheid zijn geconcentreerd in en om Emmen en Coevorden. Het dierenpark Emmen behoort tot de toeristische topattracties van Nederland.

Het beleid is primair gericht op versterking van de economische structuur door meer differentiatie in werkgelegenheid, inzet op kansrijke sectoren, versterking van de centrumfunctie en het stedelijk voorzieningenniveau in Emmen en Coevorden, goede bereikbaarheid en initiatieven op het gebied van duurzame energie. Gestreefd wordt naar sterkere relaties en (kennis)netwerken met omliggende regio's als Zwolle-Kampen, Twente en de Duitse Ems-As.

Binnen het regionaal stedelijk netwerk Zuid-Drenthe is de Emmense centrumontwikkeling Atalanta de belangrijkste gebiedsontwikkeling. Deze gebiedsontwikkeling is gericht op uitplaatsing van het dierenpark naar de westkant van het centrum van de stad. De huidige centrumlocatie biedt onvoldoende groeimogelijkheden. Dit biedt kansen om het centrum te herontwikkelen, de attractiewaarde te vergroten, bij te dragen aan nieuwe werkgelegenheid en de woon- en centrumfunctie van Emmen te versterken in



afstemming op de herstructurering van het bedrijventerrein Bargermeer, dat grenst aan het centrum van Emmen.

### Eemsdelta

De Eemsdelta is een van de economische kernzones in Noord-Nederland. Het gebied bevat het havencomplex in Delfzijl met een cluster van zware chemische bedrijvigheid, en de Eemshaven, die voor de ontwikkeling van grootschalige industrie aangelegd is en inmiddels als locatie voor energiegerelateerde bedrijvigheid zeer in trek is. De energie-initiatieven zijn gericht op de bouw van een LNG-terminal, de bouw van windmolens en energiecentrales en onderzoek naar de mogelijkheden van afvang, transport en opslag van CO<sub>2</sub>. De Eemsdelta ontwikkelt zich zo tot de 'energierotonde' van Europa. De ontwikkeling van de energiesector en de chemie vergt aanpassing van de (energie-)infrastructuur van en naar het havengebied. Tegelijk heeft de Eemsdelta te maken met een afname van de bevolking, meer in het bijzonder van het aantal huishoudens. De gemeenten zijn al hard aan de slag (geweest) met sanering en herstructurering van de woningvoorraad; verder anticiperen op deze ontwikkeling is noodzakelijk. Voor de Eemsdelta wordt een integrale gebiedsvisie opgesteld. Hierin staat de ontwikkeling van

een duurzame grensoverschrijdende havenregio als 'energierotonde' van Europa centraal, met ruimte voor moderne industriecomplexen en glastuinbouw. De onder andere door klimaatverandering afnemende kustveiligheid moet worden gegarandeerd en er worden voor de periode 2010-2018 ingrijpende maatregelen genomen vanwege een sterke bevolkingsdaling.

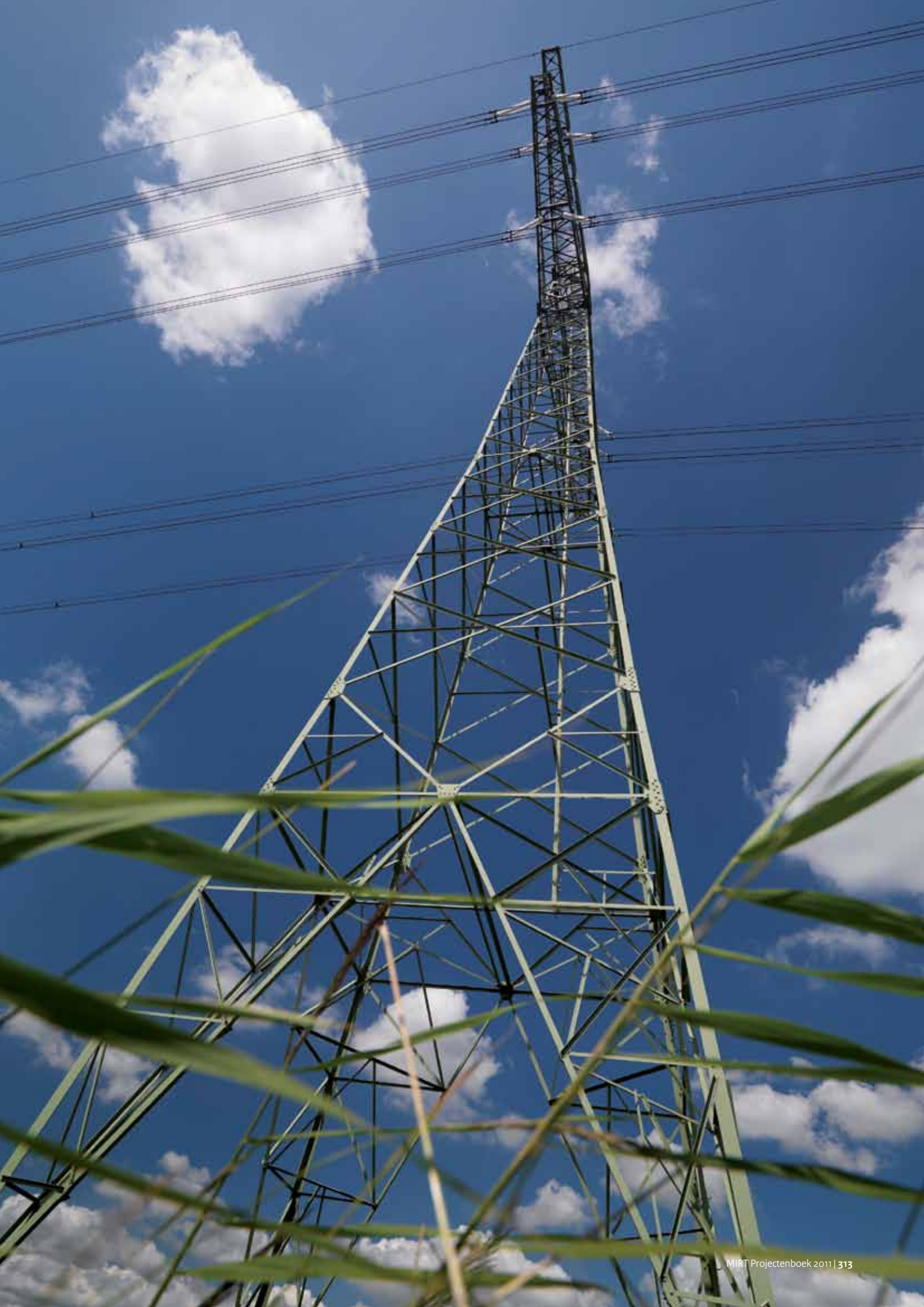
### Noorderruimte

Het landelijk gebied in Noord-Nederland wordt ook wel aangeduid als de Noorderruimte. Dit gebied bestaat uit een groot aantal unieke natuur- en cultuurlandschappen waar kansen liggen voor duurzame landbouw, toerisme en recreatie, kleinschalige bedrijvigheid en landelijk wonen, maar die ook te maken krijgen met klimaatverandering, demografische ontwikkeling, nieuwe energie-infrastructuur en agrarische schaalvergroting. De ontwerp-opgave is de aanpassing van bestaande functies en de inpassing van nieuwe functies in de karakteristieke landschappen. De focus ligt op de laaggelegen blauw-groene gordel van (voormalige) veengebieden, met de Friese Meren, het Lauwersmeer en de Veenkoloniën.

## MIRT Onderzoeken

Naam	Aanleiding en doel	Planning	Betrokkenen
Deltaprogramma Waddengebied	Een onderzoek naar de veiligheid op lange termijn van het Waddengebied en het opstellen van een monitoringsplan om de gevolgen van klimaatverandering op de Waddenzee vast te stellen.	In 2014 dienen onderzoek veiligheid en voorstel voor monitoring gereed te zijn, besluitvorming in 2 <sup>e</sup> Nationaal Waterplan.	LNV, VROM, VenW, provincies, gemeenten en waterschappen, maatschappelijke organisaties, deltacommissaris
Gebiedsontwikkeling Assen FlorijnAs	De FlorijnAs betreft een integrale noord-zuid gerichte gebiedsontwikkeling. Doel is om na te gaan hoe de gebiedsontwikkeling (financieel) uitvoerbaar kan worden gemaakt binnen de bestaande gealloceerde budgetten. Het gaat dan bijvoorbeeld om het anders inzetten van budgetten, huidige wet- en regelgeving en kennis en kunde van betrokken partijen.	Voortgang: bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2011  Uitkomst: bestuurlijk overleg MIRT najaar 2011	Gemeente Assen (trekker)  VROM (rijkscoördinatie) en provincie Drenthe





## Nationaal stedelijk netwerk Groningen-Assen

- Economie**
- Economisch cluster**
- Versterking kennis en innovatie > Groningen
- Centrale Zone (incl. UMCG)
- Bedrijvigheid** > FlorijnAs Assen
- Transport en logistiek** > Veendam
- Energy > Energy Valley
- Sensortechnologie** > Assen
- Lifesciences** > Groningen; UMCG, RUG, Hanzehogeschool

- Woningbouw tot 2020**
- Intensivering/Transformatie** > Centrale Zone
- Groningen en diverse binnenstedelijke locaties
- Groningen, FlorijnAs Assen
- Uitleg** > Meerstad Groningen, Kloosterveen Assen, Leek/Roden, Hoogezand-Sappemeer
- Stedelijke vernieuwing** > Groningen, Assen

- Bereikbaarheid**
- Planstudie: Spoor** > Quickscaan maatregelen
- Groningen-Nieuweschans, Quickscaan maatregelen Groningen-Roodeschchool, Spoorriehoek Zwolle-Groningen-Leeuwarden
- Planstudie: Hoofdwegenet** > A7 Zuidelijke Ringweg Groningen (fase 2), N33 Assen-Zuid - Zuidbroek
- Planstudie: Vaarwegen** > Vaarweg Lemmer-Delfzijl

- Planstudie: Quick wins netwerkanalyse** > Groningen, Busstation Assen, Transferium Haren, Transferium Hoogerkerk
- Verkenning: Vaarwegen** > Capaciteitsuitbreiding IJglaatsen Lemmer-Delfzijl (locaties indicatief)
- Agenderend: Spoor/HOV** > Spoorlijn Groningen-Bremen
- Samenhangend OV-netwerk** > Kolibri OV-netwerk
- Luchthavenontwikkeling** > Airport Eelde

- Natuur & Landschap**
- Nationale Landschappen** > DrentscheAa
- Groenblauwe assen** > Robuuste verbindingzone Noordelijke Natte As (Groenblauwe gordel)
- Groenverbindingen** > Versterken EHS

- Duurzaamheid & Klimaat**
- Wateroverlast** > Zoekgebieden bergingsgebieden in combinatie met natuur, Zoekgebieden bergingsgebieden binnenstedelijk
- Energiemaatregelen** > Gebruik restwarmte
- Bodemdaling** > Diverse locaties

## Stedelijk netwerk Fryslân

- Economie**
- Economisch cluster**
- Versterking kennis en innovatie > Nieuw Stroomland Leeuwarden
- Water** > Watercampus Leeuwarden
- Havenontwikkeling en overslag** > Harlingen Haven
- Transport en logistiek** > Heerenveen, Drachten
- Energy > Energy Valley
- Lifesciences** > Berlikum
- Glastuinbouw** > Berlikum
- Recreatie en toerisme** > Watersport Friese meren
- Stad van Sport Heerenveen**
- Energy > Energy Valley

- Woningbouw tot 2020**
- Intensivering/Transformatie** > Diverse binnenstedelijke locaties Leeuwarden, Samenhangende gebiedsopgaven in Harlingen, Drachten, Sneek en Heerenveen
- Uitleg** > De Zuidlandery Nieuw Stroomland Leeuwarden, De Blitsaerd Leeuwarden
- Stedelijke vernieuwing** > Leeuwarden

- Bereikbaarheid**
- Planstudie: Spoor** > Quickscaan maatregelen Leeuwarden-Harlingen, Quickscaan maatregelen Leeuwarden-Sneek, Spoorriehoek Zwolle-Groningen-Leeuwarden
- Planstudie: Hoofdwegenet** > A6/A7 Knooppunt Joure, N31 Harlingen, N31
- Planstudie: Vaarwegen** > Vaarweg Lemmer-Delfzijl, Verdieping vaarweg Harlingen-Kornwerderzand

- Verkenning: Vaarwegen** > Capaciteitsuitbreiding IJglaatsen Lemmer-Delfzijl (locaties indicatief)
- Agenderend: Spoor/HOV** > Spoorlijn Leijstads-Heerenveen, Kruising land-waterverkeer (spoorlijn Leeuwarden-Zwolle)
- Natuur & Landschap**
- UNESCO werelderfgoed** > Het Waddengebied
- Nationale Landschappen** > Noardlike Fryskle Wâlden, Zuidwest-Fryslân
- Nationaal Park** > De Âlde Feanen
- Groenblauwe assen** > Robuuste verbindingzone Noordelijke Natte As (Groenblauwe gordel)
- Groenverbindingen** > Versterken EHS

- Duurzaamheid & Klimaat**
- Wateroverlast** > Zoekgebieden bergingsgebieden in combinatie met natuur, Zoekgebieden bergingsgebieden binnenstedelijk
- Wateroverlast** > Waarborgen afwatering op het Wad: Zwarte Haan, Roptazijl, Harlingen
- Waterveiligheid** > Waarborgen primaire veiligheid
- Energiemaatregelen** > Gebruik restwarmte
- Energiemaatregelen** > Windenergie

## Regionaal stedelijk netwerk Zuid-Drenthe

- Economie**
- Economisch cluster**
- Bedrijvigheid > Centrumontwikkeling Emmen
- Glastuinbouw** > Emmen (Rundedal, Klazienaveen en Erica)
- Transport en logistiek** > Dryport Coevorden / Euroterminal
- Energy > Energy Valley
- Dierenpark Emmen**

- Woningbouw tot 2020**
- Intensivering/Transformatie** > Centrumontwikkeling Emmen
- Uitleg** > Delfland Emmen
- Stedelijke vernieuwing** > Emmen

- Bereikbaarheid**
- Planstudie: Spoor** > Spoorriehoek Zwolle-Groningen-Leeuwarden
- Agenderend: Spoor/HOV** > OV-verbinding met Twente
- Agenderend: Hoofd- en regionaal wegennet** > Wegverbinding met Twente, E233 Meppen-Cloppenburg

- Natuur & Landschap**
- Nationaal Park** > Dwingerderveld, De Weerribben-Wieden
- Groenverbindingen** > Versterken EHS
- Duurzaamheid & Klimaat**
- Wateroverlast** > Zoekgebieden bergingsgebieden in combinatie met natuur, Zoekgebieden bergingsgebieden binnenstedelijk
- Energiemaatregelen** > Gebruik restwarmte

## Femsdelta

- Economie**
- Economisch cluster**
- Energy > Energy Valley
- Glastuinbouw** > Eemshaven
- Havenontwikkeling en overslag** > Eemsdelta (Eemshaven en Delfzijl Haven)
- Chemiepark Delfzijl**

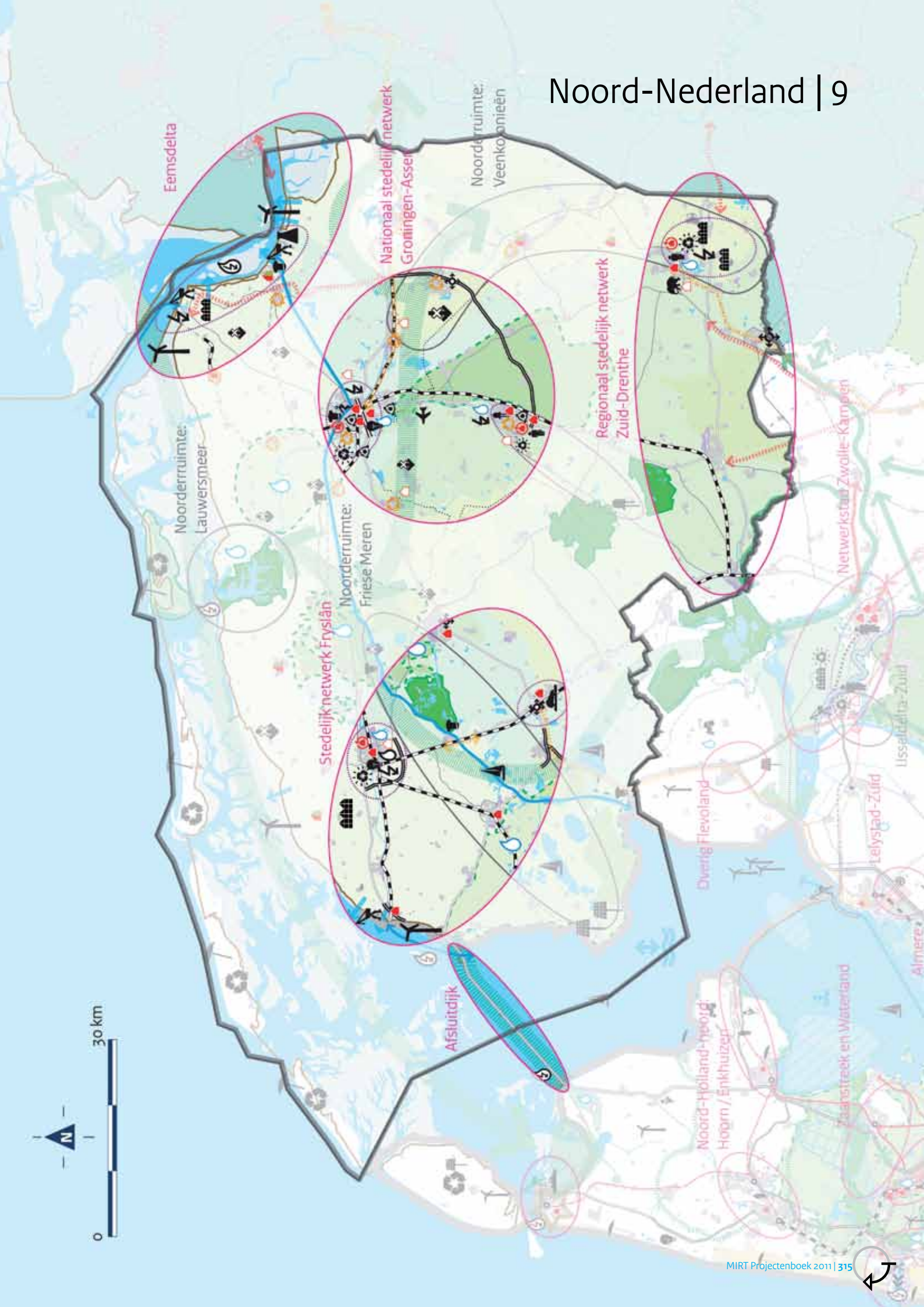
- Woningbouw tot 2020**
- Extensivering** > Delfzijl, nagenoeg alle kernen in Noordoost-Groningen
- Bereikbaarheid**
- Planstudie: Spoor** > Quickscaan maatregelen Groningen-Roodeschool
- Planstudie: Vaarwegen** > Vaarweg Lemmer-Delfzijl, Verruiming vaarweg Eemshaven-Noordzee

- Verkenning: Vaarwegen** > Capaciteitsuitbreiding IJglaatsen Lemmer-Delfzijl (locaties indicatief)
- Agenderend: Hoofdwegenet** > N33 Zuidbroek-Eemshaven
- Natuur & Landschap**
- UNESCO werelderfgoed** > Het Waddengebied
- Groenblauwe assen** > Versterking Waddengebied, Robuuste verbindingzone Noordelijke Natte As (Groenblauwe gordel)
- Groenverbindingen** > Versterken EHS

- Duurzaamheid & Klimaat**
- Wateroverlast** > Waarborgen afwatering op het Wad: Nieuwe Statenzijl, Fiemel, Termunterzijl, Delfzijl, Spijksterpompen
- Waterveiligheid** > Waarborgen primaire veiligheid
- Bodemdaling** > Noordboost-Groningen
- Energiemaatregelen** > Win denergie
- Energiemaatregelen** > Energie uit water

## Afsluitdijk

- Bereikbaarheid**
- Planstudie: Vaarwegen** > Verdieping vaarweg Harlingen-Kornwerderzand
- Natuur & Landschap**
- UNESCO werelderfgoed** > Het Waddengebied
- Groenblauwe assen** > Versterking Waddengebied
- Duurzaamheid & Klimaat**
- Waterveiligheid** > Waarborgen primaire veiligheid
- Waterveiligheid** > Afsluitdijk (proeftuin voor duurzame innovaties)
- Peilbeheer** > IJsselmeer
- Energiemaatregelen** > Energie uit water



# Centrumontwikkeling Emmen

<b>Gebied</b>	Noord-Nederland
<b>Onderwerp</b>	Integrale gebiedsopgaven
<b>Ministerie</b>	VROM
<b>Fase</b>	Verkenning



**Opgave** Het Dierenpark Emmen is met 1,1 miljoen bezoekers per jaar de topattractie van Noord-Nederland. De stad Emmen is hiermee internationaal bekend. Het bezoekersaantal loopt sinds een aantal jaren geleidelijk terug. Om de koppositie te behouden en zelfs te versterken, zijn vernieuwing en uitbreiding van het park noodzakelijk. Het Dierenpark staat daarom aan de vooravond van nieuwe kwaliteitsimpulsen, product vernieuwing en innovatie in nauwe samenhang met stedelijke ontwikkelingen in het stadshart van Emmen. Gekoppeld aan het nieuwe Dierenpark wordt een nieuw theater ontwikkeld, dat het huidige theater De Muzeval moet vervangen.

De gemeente Emmen is voornemens de verplaatsing van Dierenpark en theater, de herontwikkeling van de vrijkomende locaties en de verbinding met het centrum integraal op te pakken in een gebiedsontwikkeling. Deze geïntegreerde gebiedsontwikkeling vormt onderdeel van het Masterplan Emmen Centrum 2020 (MEC). Emmen kiest met deze geïntegreerde gebiedsontwikkeling voor een duurzame structuur met multifunctionele inrichting. De opgaven die binnen deze Gebiedsontwikkeling vallen, zijn:

- Verplaatsen Dierenpark naar deels reeds gebruikte locatie op de Noordbargeres.
- Verplaatsen theater naar nieuwe locatie Dierenpark op de Noordbargeres.
- Herontwikkelen vrijkomende locatie (13 ha) Dierenpark in centrum tot hoogwaardig park met woningen en voorzieningen.

- Herontwikkelen vrijkomende locatie Stadstheater tot hoogwaardige en groene woonomgeving.
- Versterken verbinding tussen Dierenpark/theater en centrum via verdieping Hondsrugweg en overkluizing daarvan met ontmoetingsplein.
- Verbeteren van doorstroming en verkeersveiligheid door flankerende verkeersmaatregelen.

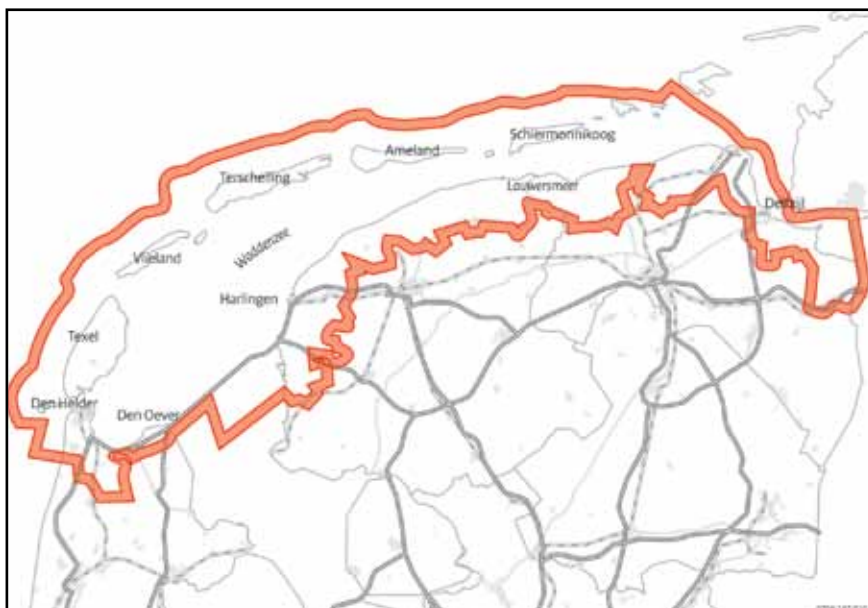
De minister van VROM heeft, conform het amendement Roefs/Koopmans (TK 32123 XI, nr 55), € 8,5 mln beschikbaar gesteld uit het Nota Ruimtebudget aan de gemeente Emmen. De bijdrage is bestemd voor dekking van de kosten van het verplaatsen van het dierenpark Emmen als onderdeel van de grondexploitatie van de Hoofdstraatlocatie. Conform de motie Roefs (TK 32123 A, nr 77) wordt een financieel plan opgesteld.

**Planning** Conform de afspraak uit het bestuurlijk overleg najaar 2009 worden de uitkomsten van de Verkenning besproken in het bestuurlijk overleg MIRT najaar 2010.

**Betrokkenen** De gemeente Emmen is trekker van de verkenning. Namens het rijk treedt de minister van VROM op als coördinerend minister.

# Waddenfonds

<b>Gebied</b>	Noord-Nederland
<b>Onderwerp</b>	Waddenfonds
<b>Ministerie</b>	VROM
<b>Fase</b>	Realisatie



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

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

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

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

**Planning** De Wet op het Waddenfonds is voor 20 jaar van kracht vanaf 9 juli 2007. Aan deze Wet is een Subsidieregeling gekoppeld. De inschrijving voor de derde tender Waddenfonds is inmiddels gesloten. Na beoordeling van de projectvoorstellen zal de Minister van VROM in december 2010 de gehonoreerde projectvoorstellen bekend maken.

**Financiën** In de periode van 2007-2026 is een bedrag beschikbaar van € 800 mln. Hiervan is € 122,4 mln uitgegeven aan de nadeelcompensatie van de kokkelvisser. In 2008 is € 40,5 mln beschikbaar gesteld (19 projecten). In 2009 is € 27,7 mln beschikbaar gesteld (16 projecten).

#### Politiek/bestuurlijk

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

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

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

#### Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen			•		•	
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						

#### Toelichting op de wijzigingen

**2008:** het programma is nieuw opgenomen in het MIRT.

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

# Integrale verkenning Legger Vlieland en Terschelling

<b>Gebied</b>	Noord-Nederland
<b>Onderwerp</b>	Waterkeren
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Verkenning



**Opgave** Op Vlieland ligt een deel van de bebouwing, waaronder de uitbreiding van Oost-Vlieland van de jaren '70, buitendijks. Door Verkeer en Waterstaat is toegezegd deze woonwijk door verlegging van de primaire waterkering binnendijks te brengen. Hiertoe was nog in de SNIP systematiek een opdracht tot uitwerking van één tracé in een planstudie gegeven. Bij gemeente en provincie leeft echter de wens om nog meer bebouwing binnendijks te brengen en daarvoor ook andere tracés te onderzoeken. Ook de gemeente Terschelling heeft een voorkeur voor een ruimere ligging van de primaire waterkering.

Om aan de wens van provincie en gemeenten tegemoet te komen zullen mogelijke oplossingen voor de ligging van de primaire waterkering worden verkend. Om vervolgens te komen tot een advies over de gewenste ligging. De minister van Verkeer en Waterstaat zal vervolgens over de uiteindelijke ligging besluiten.

## Planning

Voorkeursbeslissing: 2012

**Betrokkenen** Het ministerie van Verkeer en Waterstaat trekt de verkenning. Betrokken zijn: de gemeenten Vlieland en Terschelling, de provincie Friesland en het waterschap Friesland.

# A6/A7 Knooppunt Joure

<b>Gebied</b>	Noord-Nederland
<b>Onderwerp</b>	Hoofdwegen
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Planstudie



**Opgave** De rotonde bij Joure is een kwetsbare schakel voor doorgaande verbindingen tussen Noord-Nederland en de Randstad en overige, regionale en lokale verkeersrelaties. Op de rotonde vinden gelijkvloerse kruisende bewegingen plaats die de doorstroming beperken. De problemen op het gebied van bereikbaarheid, doorstroming en verkeersveiligheid zijn het gevolg van de beperkte capaciteit van de rotonde in combinatie met de wijze van aansluiting hierop van het wegennet.

**Oplissing** Voor A6/A7 Knooppunt Joure is een voorkeursbeslissing genomen, die in het voorjaar 2010 aan de Tweede Kamer is aangeboden. De oplossing gaat uit van een doorgaande verbinding A6/A7 Lemmer-Joure-Heerenveen, met haaks daarop de A7 Bolsward-Sneek via ongelijkvloerse aansluitingen. Er komt op de plaats van de huidige rotonde een zogenaamde Haarlemmermeeraansluiting voor de aansluiting van Joure en het onderliggende wegennet.

## Planning

Tracébesluit: 2012

Start realisatie: 2012

Oplevering: 2014

**Financiën** Taakstellend budget: € 70 mln (incl. BTW en € 8,05 mln BLD-bijdrage; alle projectkosten worden uit dit budget betaald). Het project wordt als volgt gefinancierd:

- uit het Regionaal Mobiliteitsfonds RSP: € 50,5 mln;
- uit het restant van de niet uit te voeren maatregelen als genoemd in de Intentieovereenkomst Joure van februari 2006: een rijksbijdrage van € 9 mln en een regiobijdrage van € 6 mln;
- door de regio die garant staat voor de resterende bijdrage van € 4,5 mln en die ernaar streeft om deze te realiseren door besparingen.

Mocht het project niet binnen het taakstellend budget kunnen worden gerealiseerd dan liggen de risico's daarvan bij de provincie.

**Politiek/bestuurlijk** Op 29 mei 2010 is er tussen rijk en regio een Samenwerkingsovereenkomst gesloten. De Planstudie vindt – in nauwe samenwerking met de provincie – plaats onder leiding van Rijkswaterstaat Noord-Nederland.

## Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen					•	
MIRT fase						
Opgave						
Oplissing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						•

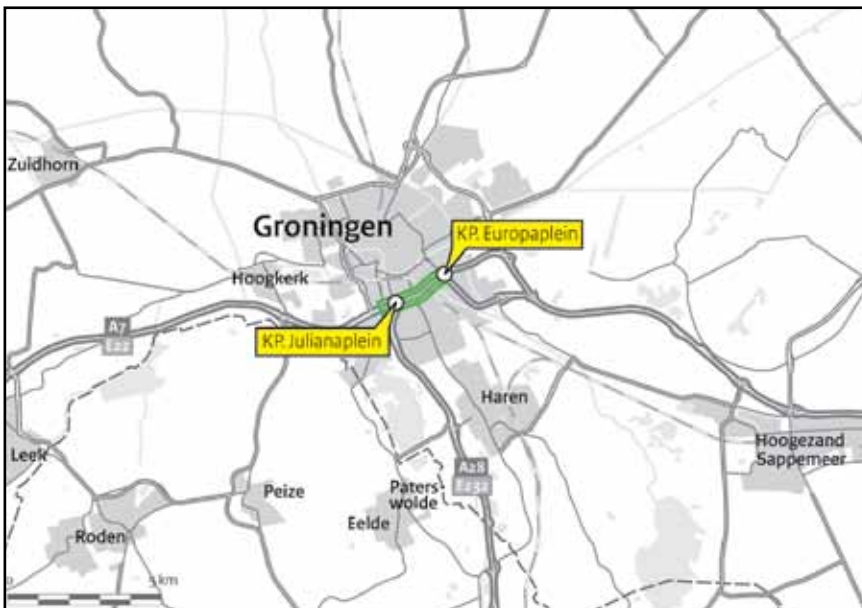
## Toelichting op de wijzigingen

**2010:** het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

**2011:** in mei 2010 is er tussen rijk en regio een samenwerkingsovereenkomst gesloten.

# A7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2

<b>Gebied</b>	Noord-Nederland
<b>Onderwerp</b>	Hoofdwegen
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Planstudie



**Opgave** De bereikbaarheid en verkeersveiligheid van het nationaal stedelijk netwerk Groningen-Assen staat onder druk. De belangrijkste oorzaak hiervan is de Zuidelijke Ringweg Groningen (ZRG), met de gelijkvloerse kruising van de A7 met de A28 op het door verkeerslichten geregelde Julianaplein.

**Oplossing** Op basis van de MIRT verkenning 2007 en de verlengde verkenning (2009) is in lijn met de adviezen van de commissie Elverding een structurele oplossing voor het verkeersprobleem op de Zuidelijke ringweg Groningen ontwikkeld. De voorkeursbeslissing is in november 2009 aan de Tweede Kamer aangeboden. De oplossing wordt gevonden door een capaciteitsvergroting op het bestaand tracé met een parallelstructuur voor op- en afritten voor plaatselijk verkeer en tussen het Julianaplein en Europaplein een verdiept liggende tunnelbak met overkluizingen (tunneldeksels). Het Julianaplein wordt ongelijkvloers voor de verbindingen A7 en A28. De oplossing biedt mogelijkheden voor het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit van de stad Groningen: oorspronkelijke structuren worden hersteld en stadsdelen met elkaar verbonden.

## Planning

Planning is nog niet vastgesteld.

**Financiën** Taakstellend budget: € 62,4 mln (prijspeil 2007, incl. BTW en BLD-bijdrage). Voor het project is € 200 mln beschikbaar uit het MIRT en € 42,4 mln uit Regionaal Specifiek Pakket Zuiderzeelijn (RSP concreet project).

**Politiek/bestuurlijk** Het Bestuurlijk Voorkeursalternatief is vastgelegd in een getekende bestuursovereenkomst tussen minister VenW, provincie Groningen en gemeente Groningen (10 november 2009). Op 18 december 2009 is door de Minister van VenW (in overeenstemming met de minister van VROM) de Aanvangsbeslissing genomen ten behoeve van de planstudie. In het bestuurlijk overleg MIRT van voorjaar 2010 is voorts ten aanzien van het project een aantal aanvullende financiële afspraken gemaakt.

## Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen						
MIRT fase						•
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						•

## Toelichting op de wijzigingen

**2011:** er is een Bestuurlijk Voorkeursalternatief vastgelegd en het project is overgegaan naar de planstudiefase.



# N31 Harlingen (Traverse Harlingen)

<b>Gebied</b>	Noord-Nederland
<b>Onderwerp</b>	Hoofdwegen
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Planstudie



**Opgave** De bestaande N31 door Harlingen is een 2x1-autoweg. De weg is nog meer een 'flessenhals' geworden in de route Amsterdam-Leeuwarden, nu het gedeelte Zurich-Harlingen recent 2x2 rijstroken heeft gekregen. Op basis van de verkenning is geconcludeerd dat door de toename van het verkeer op dit deel van de N31 de capaciteit beperkend is voor de doorstroming, dat de verkeersveiligheid onder druk staat, de doorsnijding van de stad Harlingen door de hooggelegen N31 voor het leefmilieu een steeds grotere barrière vormt en de 'flessenhals' een negatief effect heeft op de economische bereikbaarheid van Fryslân, de economische kernzone (Westergozone) en de stad Harlingen.

**Oplissing** Voor de N31 Traverse Harlingen is een voorkeursbeslissing genomen, die in het voorjaar 2010 aan de Tweede Kamer is aangeboden. De oplossing bestaat uit een verdubbeling van het aantal stroken naar 2x2, een verdiepte ligging en een betere inpassing in de omgeving. In dit alternatief is bovendien een aquaduct opgenomen onder het Van Harinxmakanaal. De oplossing maakt deel uit van een integrale gebiedsontwikkeling binnen de gemeente Harlingen.

## Planning

Tracébesluit: 2011

Realisatie: 2012

Oplevering: 2017

**Financiën** Taakstellend budget: € 140 mln (incl. BTW en € 16,1 mln BLD-bijdrage). Het project wordt geheel gefinancierd uit het Regionaal Mobiliteitsfonds Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn. De planstudiekosten worden gefinancierd uit het taakstellend budget. Mocht het project niet binnen het taakstellend budget kunnen worden gerealiseerd dan liggen de risico's daarvan bij de regio.

**Politiek/bestuurlijk** In het bestuurlijk overleg MIRT van voorjaar 2010 zijn afspraken gemaakt over het project en op 29 mei 2010 is er tussen rijk en regio een bestuursovereenkomst over het project gesloten. Naast bovenstaande financiële afspraken is onder meer afgesproken dat het rijk Bevoegd Gezag is, opdrachtgever en initiatiefnemer. De provincie Fryslân is gedelegeerd opdrachtnemer van de planstudie. Het rijk is verantwoordelijk voor de realisatie van het project, dit in samenwerking met de regio.

## Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen					•	
MIRT fase						
Opgave						
Oplissing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						

## Toelichting op de wijzigingen

**2010:** het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

# N31 Leeuwarden (Haak om Leeuwarden)

**Gebied** Noord-Nederland  
**Onderwerp** Hoofdwegen  
**Ministerie** VenW  
**Fase** Planstudie



**Opgave** Door de autonome verkeersgroei ontstaat er een bereikbaarheidsprobleem op de N31 bij Leeuwarden. Het bereikbaarheidsprobleem wordt versterkt door de geplande ontwikkeling van een nieuwe stadswijk in Leeuwarden-Zuid.

**Oplossing** In het Tracébesluit is conform het standpunt het Middenalternatief-Oost als oplossing voor dit probleem uitgewerkt. De oplossing betreft een nieuw tracé tussen de aansluitingen Marssum en Hemriksein en voorziet in een 2x2 autoweg 1 ookm/uur (zonder vluchtstroken), een aantal ongelijkvloerse aansluitingen en een aquaduct in het Van Harinxmakanaal.

## Planning

Tracébesluit: 2010  
Start realisatie: 2011  
Oplevering: 2014

**Financiën** Totaal taakstellend budget (prijspeil 2009): € 257,2 mln (incl. BTW en BLD-bijdrage):

- Infrastructuurfonds: € 194 mln
- Provincie: € 18,1 mln
- Gemeente: € 18,1 mln
- RSP (Bereikbaarheid Leeuwarden) € 27 mln

De BLD-bijdrage van € 35 mln wordt als volgt verdeeld: ¼ deel apparaatskosten RWS (€ 8,75 mln, het overige deel (€ 26,25 mln) wordt pondspondsgewijs verdeeld over het noordelijke en zuidelijke deel van het project (afpraak bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2010).

**Politiek/bestuurlijk** In het bestuurlijk overleg MIRT najaar 2009 is overeengekomen dat de uitvoering van het TB wordt onderverdeeld in twee deelprojecten, te weten Haak Noord en Haak Zuid. Haak Noord zal door de provincie als gedelegeerd opdrachtnemer van het rijk/RWS worden gerealiseerd en Haak Zuid door het rijk/RWS. Haak Zuid betreft het deel vanaf Bokzumerzijl tot en met Hemriksein inclusief Werpsterhoek en Wirdum. Haak Noord betreft het deel ten noorden van Bokzumerzijl tot en met Marssum inclusief het Aquaduct en de aansluiting op de Westelijke Invalsweg. Op 29 mei 2010 is er een Realisatieovereenkomst gesloten tussen rijk en regio met daarin de afspraken tussen rijk en regio over de realisering van het project.

Het Tracébesluit is nog niet onherroepelijk vanwege ingestelde beroepen.

## Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning					•	
Financiën	•		•			
Pol./Best.						•

## Toelichting op de wijzigingen

**2006:** de projectkosten zijn aangepast vanwege inpassing van de BLD-bijdrage (€ 33 mln).

**2008:** bijdragen derden is verhoogd met € 13 mln voor het aquaduct in de kruising met het Van Harinxmakanaal en € 13 mln ter dekking van het tekort op de begroting.

**2009:** het tracébesluit is als gevolg van onderzoek naar de luchtkwaliteit vertraagd. Dit heeft geen negatieve gevolgen voor de voorziene start van de realisatie in 2011.

**2011:** in februari 2010 is het Tracébesluit vastgesteld. Op 29 mei 2010 is er een Realisatieovereenkomst gesloten tussen rijk en regio.

# N33 Assen (Zuid)-Zuidbroek

<b>Gebied</b>	Noord-Nederland
<b>Onderwerp</b>	Hoofdwegen
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Planstudie



**Opgave** Op deze enkelbaans autoweg doet zich op het traject Assen (zuid)-Zuidbroek een verkeersveiligheidsprobleem voor.

**Oplossing** De studie richt zich op verdubbeling van de N33 op het traject Assen (zuid)-Zuidbroek tot 2x2 autoweg, met middenberm zonder vluchtstrook. Het knooppunt Zuidbroek wordt uitgevoerd als een zogenaamde botondeoplossing (of bij toereikende aanbestedingsmeevallers, als een klaverbladoplossing) en het knooppunt Assen (zuid) als een halfklaverblad met fly-over N33/A28. Deze oplossing is verkeersveilig en zorgt voor een verbeterde bereikbaarheid van de regio.

## Planning

Tracebesluit: 2011  
Start realisatie: 2012  
Oplevering: 2014

**Financiën** Taakstellend budget: € 186 mln (prijsspeil 2009, incl. BTW en incl. bijdragen provincies en gemeenten € 72 mln en incl. bijdrage RSP Bereikbaarheid Assen € 14 mln). De samenstelling van de bedragen, de voorwaarden en de bijdragen van individuele partijen staan beschreven in het tussen rijk en regio gesloten convenant 'Bestuurlijke afspraken inzake Verdubbeling N33 Assen-Zuidbroek'.

**Politiek/bestuurlijk** In het bestuurlijk overleg MIRT van voorjaar 2010 zijn nadere afspraken gemaakt over het project. Deze afspraken zijn uitgewerkt en vastgelegd in het convenant 'Bestuurlijke afspraken inzake Verdubbeling N33 Assen-Zuidbroek' van 29 mei 2010.

**Uitvoering** De PPC is in 2007 afgerond. Op basis van de uitkomst is gekozen voor een DBFM-contract.

## Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen						
MIRT fase		•				
Opgave						
Oplossing						
Planning					•	•
Financiën			•			•
Pol./Best.				•		•

## Toelichting op de wijzigingen

**2007:** dit project is nieuw in de planstudiefase.

**2008:** regionale bijdrage is nu opgenomen onder het budget.

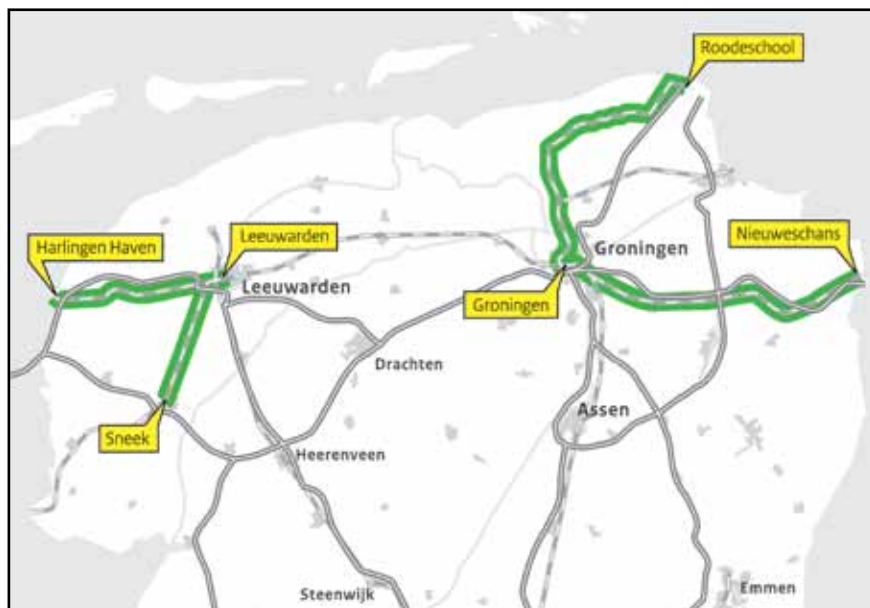
**2009:** de meerkosten voor het realiseren van een half klaverblad met fly-over komen ten laste van het project Bereikbaarheid Assen uit het RSP.

**2010:** latere overeenstemming over wegontwerp en aansluitingen hebben totstandkoming tracébesluit vertraagd. Project kan 1 jaar eerder worden opgeleverd.

**2011:** op basis van bestuurlijk overleg is het taakstellend budget verhoogd en de planning aangepast. De afspraken zijn vastgelegd in een convenant.

# Quickscan Decentraal Spoor: Noord-Nederland

<b>Gebied</b>	Noord-Nederland
<b>Onderwerp</b>	Spoorwegen personen
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Planstudie



**Opgave** Op een aantal gedecentraliseerde spoorlijnen is sprake van sterke vervoersgroei en hebben enkele decentrale overheden meer ambitie met het gedecentraliseerde spoorvervoer voor reizigers dan mogelijk is met de beschikbare capaciteit. Mede naar aanleiding hiervan is in 2008 een quick scan naar de marktontwikkelingen in het personenvervoer op gedecentraliseerde spoorlijnen uitgevoerd. Uit deze quick scan bleek dat onder andere de punctualiteit op een aantal lijnen in Noord-Nederland onvoldoende is.

**Oplossing** ProRail heeft op basis van een effectiviteitsanalyse in beeld gebracht welke maatregelen nodig zijn ter verbetering van de punctualiteit. Voor Noord-Nederland betreft dit maatregelen op een viertal lijnen:

- Lijn Leeuwarden-Harlingen Haven (aanleg van snelle wissels bij Dronrijp en Franeker)
- Lijn Leeuwarden-Sneek (snelheidsverhoging Mantgum-Leeuwarden; aanleg van een dubbelspoor bij Sneek-Noord, inclusief de aanleg van een extra perron)
- Lijn Groningen-Nieuweschans (verhogen van de maximumsnelheid tussen Groningen-Losplaats-Zuidbroek; snelheidsverhoging tussen Zuidbroek en Nieuweschans)
- Lijn Groningen-Roodeschool (verhogen maximumsnelheid tussen Sauwerd-Roodeschool; doortrekken van het spoor naar terminal AG Ems (Roodeschool))

**Planning** Oplevering: divers, te realiseren tussen 2011-2013.

**Financiën** De taakstellende rijksbijdrage voor de Quickscan maatregelen is vastgesteld op in totaal € 54,4 mln (incl. BTW). Hiervan is € 15,8 mln bestemd voor de maatregelen in Noord-Nederland, welke via de BDU aan de provincies Friesland (€ 6,05 mln) en Groningen (€ 9,74 mln) wordt beschikt. De maatregelen worden voor 50% door de decentrale overheden betaald: provincie Friesland draagt € 6,05 mln bij en de provincie Groningen € 9,74 mln.

#### Politiek/bestuurlijk

Moties: de Tweede Kamer heeft eind 2007 verzocht tot de uitvoering van een quick scan naar de markt en capaciteit op de regionale spoorlijnen (Anker en Koopmans, TK 31 200 XII, nr 55). In september 2008 is het eindrapport opgeleverd en aan de Tweede Kamer verstuurd (TK 31 305 XII, nr 80 als onderdeel van de Mobiliteitsaanpak). Amendement: Cramer ter verbetering van het regionale OV (TK 31 474 XII, nr 10). In de bestuurlijke overleggen MIRT voor- en najaar 2009 hebben rijk en regio afspraken gemaakt over de te nemen maatregelen en de gezamenlijke (50/50) financiering op basis van taakstellende budgetten.

#### Projecthistorie

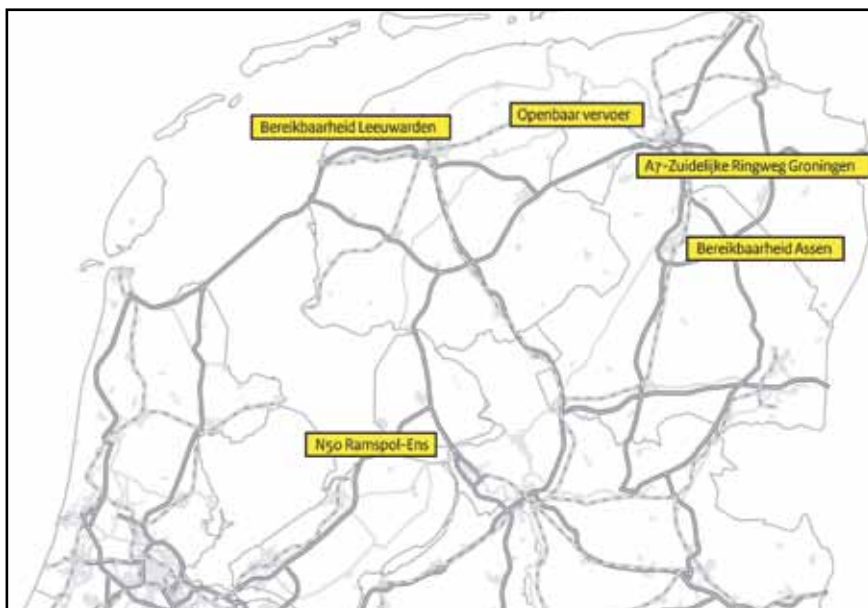
	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen						•
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						

#### Toelichting op de wijzigingen

**2011:** het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

# Regiospecifiek Pakket (RSP) Zuiderzeelijn

<b>Gebied</b>	Noord-Nederland
<b>Onderwerp</b>	Regionale/lokale infrastructuur
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Planstudie



**Opgave** De doelen van het project Zuiderzeelijn (ZZL) waren onder meer: verbeteren bereikbaarheid van het Noorden en de Noordvleugel van de Randstad en tevens versterken van de regionaal-economische structuur van Noord-Nederland. Nut en noodzaak is onderzocht in een Structuurvisie en Aanvulling op de Structuurvisie ZZL. Op 16 november 2007 is het kabinet alles overwegende tot de conclusie gekomen dat een snelle verbinding onvoldoende structuurversterkend rendement oplevert en niet verantwoord is te exploiteren.

**Oplossing** Het kabinet heeft conform het Coalitieakkoord 2007 gekozen voor een alternatief samenhangend pakket, waarvan infrastructurele maatregelen een substantieel deel uitmaken. Dit Regiospecifiek Pakket (RSP) is bedoeld voor Noord-Nederland en de Noordoostpolder. Het RSP bestaat uit de volgende drie onderdelen: ruimtelijk-economische programma (REP), concrete bereikbaarheidsprojecten en regionaal mobiliteitsfonds (RMf). Opzet, invulling en uitvoering van het RSP zijn vastgelegd in een convenant met Noord-Nederland en Flevoland (dd. 23 juni 2008). Conform de motie Cramer/Roefs (TK 27658, nr 40) ligt de regie voor het RSP zoveel mogelijk bij de regio. De lijst met concrete projecten is limitatief en bestaat uit de volgende projecten: A7 Zuidelijke Ringweg Groningen (ZRG) fase 2; Bereikbaarheid Leeuwarden; Bereikbaarheid Assen; N50 Ramspol-Ens; Openbaar vervoer. Conform de

motie Koopmans (TK 27658, nr 41) is aanvullend geld beschikbaar gesteld voor maatregelen op het noordelijke kernnet spoor.

**Planning** Het RSP wordt uitgevoerd in de periode tot 2020. Er wordt met Noord-Nederland een uitvoeringsplan opgesteld, waarin per project een planning wordt opgenomen.

**Financiën** Totale rijksbijdrage: € 2.015 mln (incl. € 164 mln uit de LMCA Spoor voor het noordelijke kernnet spoor, conform motie Koopmans). Regionale bijdrage: € 670 mln (prijspeil 2007).

**Politiek/bestuurlijk** Besluit van kabinet voor RSP op 16 november 2007. Concept-convenant op 18 maart 2008. Tweede Kamer heeft besluit en convenant onderschreven in Algemeen Overleg op 23 april 2008. Het convenant is ondertekend op 23 juni 2008. In het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2009 zijn voor de projecten A6/A7 Knooppunt Joure en N31 Harlingen (beide onderdeel RMf) en in het bestuurlijk overleg MIRT najaar 2009 voor het project A7-Zuidelijke Ringweg Groningen (ZRG) fase 2 planstudiebesluiten genomen (zie de desbetreffende projectbladen). Meer informatie is te vinden in de Voortgangsrapportage RSP. Deze vormt jaarlijks een bijlage bij de uitkomsten van het bestuurlijk overleg MIRT in het najaar.

## Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen	•		•			
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing				•		
Planning						
Financiën				•		
Pol./Best.				•	•	•

## Toelichting op de wijzigingen

**2006:** het kabinet heeft naar aanleiding van Tijdelijke Commissie Infrastructuur (TCI) aangegeven een Structuurvisie op te stellen.

**2008:** conform motie Van Hijum is een aanvullende Structuurvisie opgesteld.

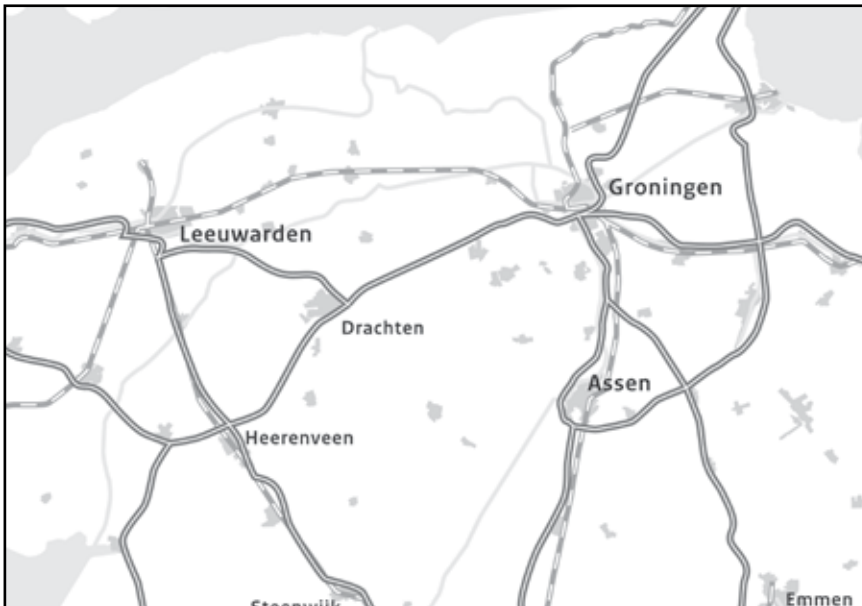
**2009:** kabinetsbesluit voor RSP en convenant met Noord-Nederland over samenstelling en uitvoering.

**2010:** voor de projecten A6/A7 Knooppunt Joure en N31 Harlingen (beide onderdeel RMf) zijn planstudiebesluiten genomen. Het budget is aangepast door de overboeking van de bijdrage uit het RSP-budget aan de N50 Ramspol-Ens (-€ 26 mln) en de overboeking van de rijksmiddelen voor het Ruimtelijk economisch programma naar de begroting van EZ (-€ 150 mln).

**2011:** het Samenwerkingsverband Noord-Nederland heeft ten behoeve van de uitvoering van het betreffende deel van het bereikbaarheidspakket RSP een Regionaal Mobiliteitsfonds ingesteld.

# Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Lemmer-Delfzijl

<b>Gebied</b>	Noord-Nederland
<b>Onderwerp</b>	Hoofdvaarwegen
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Verkenning



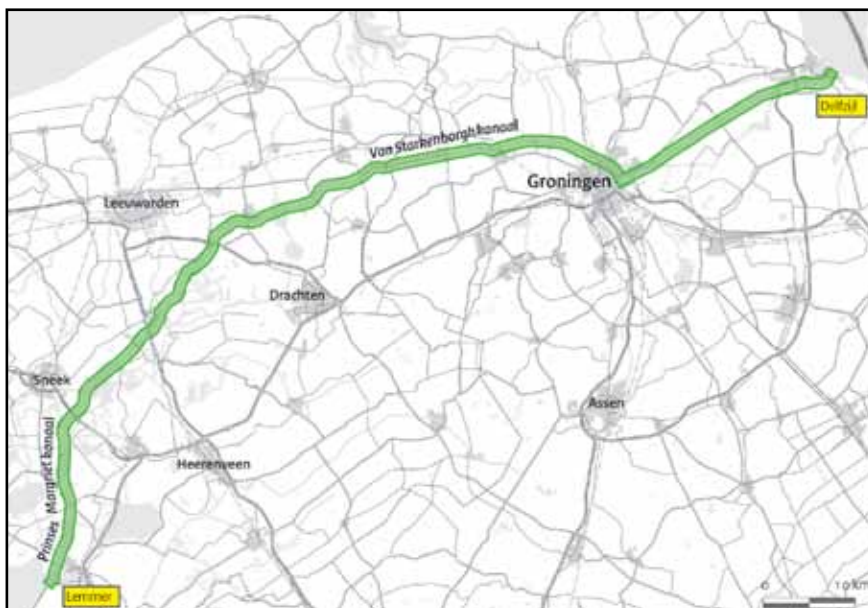
**Opgave** In het kader van de Nota Mobiliteit is gesignaleerd dat er sprake is van een potentieel knelpunt voor ligplaatscapaciteit op de vaarweg Lemmer-Delfzijl, met name rond Lemmer. Gebrek aan ligplaatsen bemoeilijkt een logistieke planning in verband met de verplichte rusttijden en kan leiden tot economische verliezen en eventuele veiligheidsrisico's.

**Oplossing** De op te leveren verkenning zal eventuele ligplaatsknelpunten op de corridor aangeven, alsmede de mogelijke oplossingsrichtingen. De verkenning wordt uitgevoerd door de provincies Friesland en Groningen en wordt in 2010 afgerond. In 2011 zal een besluit worden genomen over een eventuele planstudie.

**Betrokkenen** Provincies Fryslân en Groningen

# Vaarweg Lemmer-Delfzijl, fase 2

<b>Gebied</b>	Noord-Nederland
<b>Onderwerp</b>	Hoofdvaarwegen
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Planstudie



**Opgave** Onbereikbaarheid van Noord-Nederland voor vierlaagscontainervaart.

**Oplissing** In het lopende realisatieproject vaarweg Lemmer-Delfzijl, fase 1, worden de belangrijkste knelpunten op deze vaarweg in de periode tot 2012 aangepakt.

In deze fase 2 worden de resterende knelpunten verder onderzocht. Het gaat dan om een zestal bruggen op het Prinses Margrietkanaal, twee bruggen op het Van Starckenborghkanaal en drie bruggen op het Eemskanaal. Ook wordt het breedteprofiel van het Eemskanaal nader bekeken. Een belangrijk knelpunt voor de hoogte en breedte is daarnaast de vaste spoorbrug Zuidhorn.

### Planning

Projectbesluit: 2013  
Start realisatie: 2014  
Oplevering: 2020

**Financiën** Het taakstellend budget voor dit project is afhankelijk van de nog uit te werken alternatieven door de provincies.

**Politiek/bestuurlijk** In het verleden zijn overeenkomsten met de provincies Groningen en Friesland gesloten over onderhoud en verbetering van deze vaarweg. Op basis daarvan draagt het rijk substantieel bij aan de exploitatie en het onderhoud van de belangrijkste vaarwegen in beide provincies. De afspraken uit het bestuurlijk overleg tussen het kabinet en het Samenwerkingsverband Noord-Nederland over de verbeteringen zijn vastgelegd op 16 april 1998 (Langmanafspraken). Op basis van het bestuurlijk overleg MIT (najaar 2006) is de provincies Groningen en Friesland gevraagd een planstudie te starten. Op basis van bestuurlijke afspraken wordt het project spoorbrug Zuidhorn als separaat onderdeel uit de planstudie fase 2 gelicht en aangeboden aan VenW.

### Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen						
MIRT fase			●			
Opgave						
Oplissing						
Planning				●	●	
Financiën						
Pol./Best.						

### Toelichting op de wijzigingen

**2008:** dit project is nieuw in de planstudiefase op basis van bestuurlijke afspraken.

**2010:** de provincies Friesland en Groningen zijn verantwoordelijk voor het maken van de planstudie. Bij de uitwerking is vertraging ontstaan.

**2011:** vertraging vanwege nader overleg rijksoverheid en beide provincies over scope plan van aanpak tweede fase.

# Verdieping vaarweg Harlingen-Kornwerderzand (Boontjes)

<b>Gebied</b>	Noord-Nederland
<b>Onderwerp</b>	Hoofdvaarwegen
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Planstudie



**Opgave** Uit Harlingen e.o. afkomstige diepstekende binnenvaartschepen (klasse IV en Va) zijn voor de bereikbaarheid van Kornwerderzand afhankelijk van het getijdenvenster vanwege een ondiepe drempel in de Boontjes. Met name de containervaart naar Rotterdam ondervindt hinder omdat ze of eerder – binnen het getijdenvenster – moeten afvaren of onvolledig afladen en containers laten staan.

**Oplossing** Door de ondiepe drempel van 2,80 m – NAP te verlagen naar een streefdiepte van 3,80 m – NAP, wordt het getijdenvenster voor genoemde schepen flink verruimd. De planstudie met een MER en een passende beoordeling in het kader van de Nb wet geeft aan hoe de verdieping ingepast kan worden in natuur- en milieuwaarden. Een voorstudie heeft de mogelijkheden hiertoe reeds verkend.

## Planning

Projectbesluit: 2011

Start realisatie: 2011

Oplevering: 2012

**Financiën** Taakstellend budget: € 5 mln voor de uitvoering van de werken, dat wil zeggen planstudiefase, de realisatie van de verdieping en 5 jaar onderhoud. Meerkosten worden door de provincie gefinancierd.

**Politiek/bestuurlijk** Amendement Cramer (TK 31474 XII, nr 9) dat voorziet in een bijdrage door het rijk ter grootte van € 5 mln is bij de vaststelling van de begroting 2008 aangenomen.

De regio koppelt dit project aan de gebiedsontwikkeling N31/Harlingen. In juni 2009 is een bestuursovereenkomst getekend.

De provincie is verantwoordelijk voor de planstudie, het rijk voor de realisatie en 5 jaar onderhoud.

## Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen					•	
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						

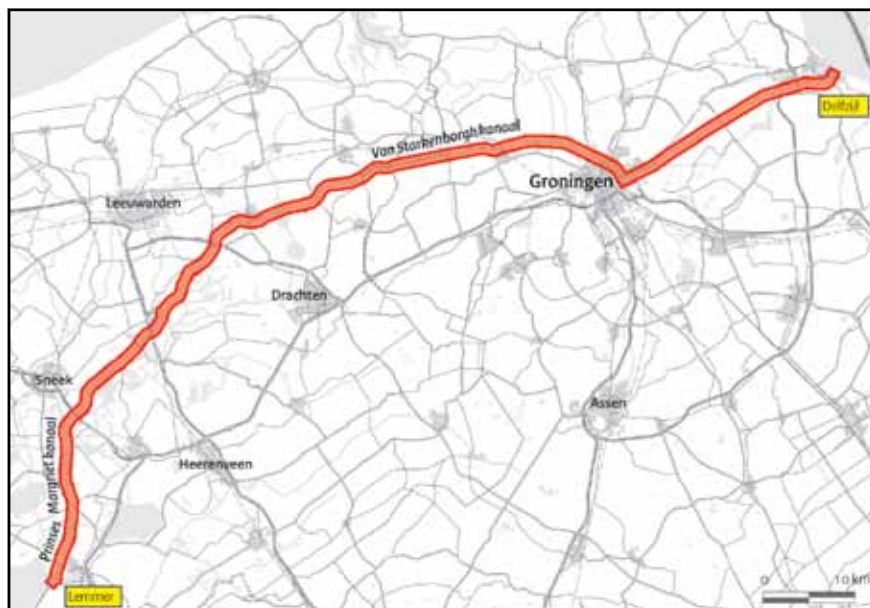
## Toelichting op de wijzigingen

**2010:** het project is nieuw opgenomen in het MIRT.



# Vaarweg Lemmer-Delfzijl, fase 1

<b>Gebied</b>	Noord-Nederland
<b>Onderwerp</b>	Hoofdvaarwegen
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Realisatie



**Opgave** Onbereikbaarheid van Noord-Nederland voor klasse Va schepen en vierlaagscontainervaart.

**Oplossing** Het eerste deel van de verbetering van het vaarwegprofiel en de verbetering van de brug bij Lemmer en de spoorbrug in de lijn Groningen-Sauwerd zijn in 2002 opgeleverd. De hieronder beschreven verbeteringen betreffen met name de nieuwe maatregelen (=2° deel) die volgen uit de in 2004 afgeronde planstudie:

- A. Verbreden en verdiepen van het Van Starckenborghkanaal en het Prinses Margrietkanaal tot vaarwegklasse Va.
- B. Het voor vierlaagscontainervaart geschikt maken van de wegbruggen bij Stroobos, Eibersburen, Zuidhorn, Aduard, Dorkwerd en de Noordzeebrug te Groningen.

Over de aanpak van de spoorbrug Zuidhorn zullen, afhankelijk van de beschikbaarheid van financiële middelen, in de toekomst nadere afspraken gemaakt worden.

## Planning

Start realisatie 2° deel: 2002

Oplevering: 2013

**Financiën** Taakstellend budget: € 205 mln (incl. BLD-bijdrage € 1 mln). Bijdrage van derden 2° deel: € 34 mln (provincies Fryslân en Groningen).

**Politiek/bestuurlijk** In het verleden zijn overeenkomsten met de provincies Groningen en Friesland gesloten over onderhoud en verbetering van deze vaarweg. De afspraken uit het bestuurlijk overleg tussen het kabinet en het Samenwerkingsverband Noord-Nederland over deze verbeteringen zijn vastgelegd op 16 april 1998 (Langmanafspraken). Op basis daarvan draagt het rijk substantieel bij aan de exploitatie en het onderhoud van de belangrijkste vaarwegen in beide provincies.

## Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen	•					
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning	•					
Financiën	•			•		
Pol./Best.		•				

## Toelichting op de wijzigingen

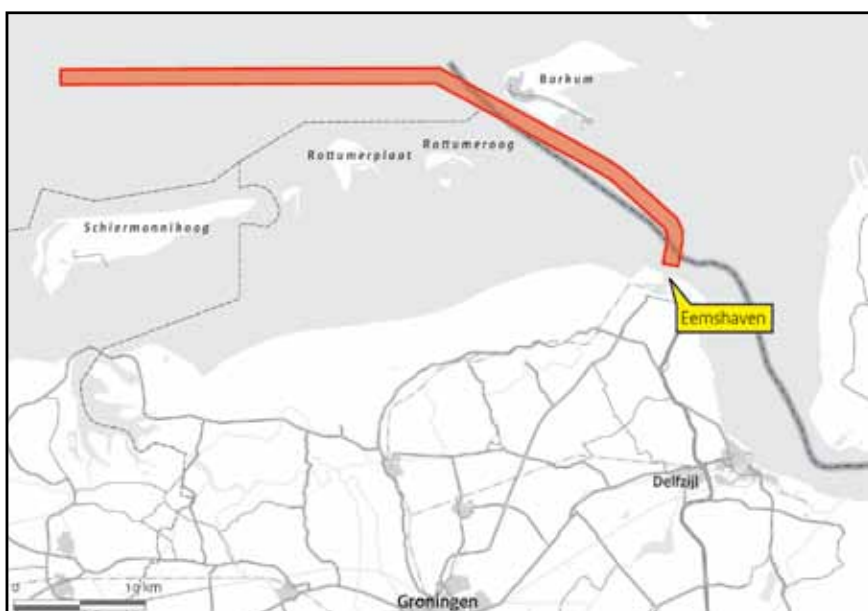
**2006:** eind 2004 is door de minister het realisatiebesluit genomen voor de in 2004 afgeronde planstudie Vaarweg Lemmer-Delfzijl (kunstwerken en verruimingen). Deze maatregelen zijn vanwege de samenhang toegevoegd aan het reeds lopende realisatieproject Vaarweg Lemmer-Delfzijl (inclusief spoorbrug Grou) en dit project heet voortaan Vaarweg Lemmer-Delfzijl, fase 1. De projectkosten zijn aangepast vanwege inpassing van de BLD-bijdrage (€ 1 mln).

**2007:** na overleg met de provincies heeft de minister ook voor de fietsvoorzieningen van de Noordzeebrug en de wegbrug Zuidhorn een realisatiebesluit genomen en zijn afspraken gemaakt over de onderlinge kostenverdeling van beide deelprojecten.

**2009:** vertraging oplevering van 2012 naar 2013 doordat actiegroep nader onderzoek heeft afgedwongen bij de Raad van State.

# Verruiming vaarweg Eemshaven-Noordzee

<b>Gebied</b>	Noord-Nederland
<b>Onderwerp</b>	Hoofdvaarwegen
<b>Ministerie</b>	VenW
<b>Fase</b>	Realisatie



**Opgave** Een aantal energiegerelateerde bedrijven heeft zich gemeld bij Groningen Seaports, met het doel zich te vestigen in de Eemshaven. De bedrijven hebben aangegeven dat zij graag naar de Eemshaven komen, maar dat dan wel de vaarweg naar de Eemshaven geschikt moet zijn voor schepen met een diepgang tot 14 meter. Dat is de vaarweg op dit moment op een aantal plaatsen niet. In de Nota Zeehavens 'Ankers van de economie' geeft het rijk aan bereid te zijn om te investeren in de maritieme toegang tot de Groninger zeehavens als er bedrijven komen die concrete belangstelling hebben voor vestiging in de Eemshaven.

**Oplossing** Een vaarweg naar de Eemshaven, waar Panamax-bulk schepen tot een diepgang van 14 meter en LNG tankers van het Q-max type de haven veilig en vlot kunnen bereiken. Het project levert een belangrijke bijdrage aan het ontstaan van een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor energiegerelateerde bedrijvigheid. Door vestiging van energiebedrijven in de regio mogelijk te maken kan het energieaanbod van Nederland toenemen en worden productie, opslag en aanvoer gespreid. Hiermee versterkt Nederland haar positie als 'gasronde' en als exportland van elektriciteit in de toekomst.

## Planning

Projectbesluit: 2009  
Start realisatie: 2010  
Oplevering: 2012

**Financiën** Taakstellend budget € 41 mln (incl. BLD-bijdrage € 7 mln en incl. een FES-bijdrage van €10,4 mln uit de coalitieakkoord-enveloppe Sterke Regio's, Energieknooppunt Groningen).

**Politiek/bestuurlijk** Toezeggingen: de minister heeft aan een aantal bedrijven toegezegd alle medewerking te verlenen om de vestiging van de bedrijven in de Eemshaven mogelijk te maken. Het gaat om aanlanding van LNG, een multifuel centrale en een kolencentrale.

## Projecthistorie

	'06	'07	'08	'09	'10	'11
Algemeen						
MIRT fase				•	•	
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Pol./Best.						

## Toelichting op de wijzigingen

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

**2011:** in januari 2010 is een Partieel uitvoeringsbesluit genomen voor het bergingsprogramma. Het project is overgegaan naar de realisatiefase, onder het voorbehoud dat het Tracébesluit nog onherroepelijk moet worden.

# Groningen Centrale Zone

<b>Gebied</b>	Noord-Nederland
<b>Onderwerp</b>	Integrale gebiedsopgaven
<b>Ministerie</b>	EZ
<b>Fase</b>	Realisatie



**Opgave** Het project Groningen Centrale Zone, gesitueerd tussen het stationsgebied en de binnenstad enerzijds en de Oostelijke Ringweg anderzijds, heeft als doel verouderde bedrijventerreinen te transformeren en te verdichten tot toplocaties van het Noorden voor onder andere de kenniseconomie met een landelijk bereik en gemengde hoogwaardige woonwerkmilieus. De belangrijkste knelpunten zijn de bereikbaarheid en de kwaliteit van de openbare ruimte, inclusief (sociale) veiligheid. Het project Centrale Zone Groningen omvat het centrumgebied, het stationgebied, het UMCG/ Bodenterrein, het Europapark en het Sontweggebied.

**Oplossing** Het gebied tussen het stationsgebied en de binnenstad van Groningen wordt een toplocatie voor de Noord-Nederlandse economie. Daarnaast moet het gebied straks gemengde hoogwaardige woon- en werkmilieus huisvesten. Met de bijdrage van de rijksoverheid worden de bereikbaarheid en de kwaliteit van de openbare ruimte verbeterd. De bijdrage is specifiek bedoeld voor twee belangrijke deelprojecten van Centrale Zone Groningen: het UMCG/Bodenterrein en het Sontweggebied.

Tot 2016 worden hier 2.500 woningen, 25.000 m<sup>2</sup> kantoren, 75.000 m<sup>2</sup> detailhandel en 90.000 tot 120.000 m<sup>2</sup> voor kennis en medische bedrijvigheid gerealiseerd. Het UMCG/Bodenterrein wordt getransfor-

meerd van het oude, deels verwaarloosde bedrijven- en parkeerterrein in een hoogwaardig binnenstedelijk gebied voor medische functies, kennis, onderwijs en – aan de rand van het gebied – voor wonen.

Het Sontwegterrein omvat de transformatie en herstructurering van verouderd bedrijventerrein naar een woonfunctie. Ook komt hier de nieuwe verbindingroute tussen het centrum en de ringweg, respectievelijk tussen het centrum en Meerstad te liggen. Centraal in deze verbindingroute staat de aanleg van een brug over het Winschoterdiep.

## Planning

Start realisatie: 2009

Oplevering: 2016

**Financiën** Taakstellende rijksbijdrage: € 16 mln uit het Nota Ruimtebudget.

**Uitvoering** De gemeente Groningen is verantwoordelijk voor de uitvoering van dit project.

## Projecthistorie

'06 '07 '08 '09 '10 '11

Algemeen

MIRT fase

Opgave

Oplossing

Planning

Financiën

Pol./Best.

## Toelichting op de wijzigingen

**2010:** het project is in december 2008 overgegaan naar de planstudiefase. In juni 2009 is de taakstellende rijksbijdrage vastgesteld, waarmee het project van de planstudiefase is overgegaan naar de realisatiefase.



# Financiële uitwerking

## Financieringsbronnen Inzet van de middelen Doeluitkeringen

Dit hoofdstuk geeft een beknopt overzicht van de financiële middelen in het ruimtelijk fysieke domein. Er wordt achtereenvolgens ingegaan op de belangrijkste financieringsbronnen, de gereserveerde rijksmiddelen voor het bereiken van de beleidsdoelen en het uitvoeren van de maatregelen. Het hoofdstuk wordt afgesloten met een toelichting op de doeluitkeringen die door het rijk beschikbaar worden gesteld aan decentrale overheden.

### Financieringsbronnen

Voor uitgaven in het ruimtelijk domein zijn diverse financieringsbronnen. Allereerst de reguliere begrotingsmiddelen, die gevoed worden door de belastingontvangsten. Daarnaast zijn er middelen beschikbaar uit het Fonds Economische Structuurversterking, de Europese Fondsen en bijdragen van derden. Ook kunnen maatregelen worden genomen waarbij (extra) middelen worden gegenereerd. De diverse middelen worden op basis van politieke keuzes verdeeld over de diverse begrotingen.

#### Fonds Economische Structuurversterking (FES)

Voor de financiering van ruimtelijke investeringen kan onder meer geput worden uit het FES. Dit is een fonds waarbij middelen naar begrotingen van de relevante departementen worden verdeeld. Decentrale overheden kunnen derhalve geen direct beroep doen op dit fonds. Het fonds vindt zijn basis in de vigerende Wet Fonds Economische Structuurversterking (FES-wet). Op dit moment ligt de herziening van de FES-wet voor in de Tweede Kamer (TK 31993, nr 3 en 4). In het wetsvoorstel is een nieuwe voedings- en

uitgavensystematiek geformuleerd met meer stabiliteit (vaste voeding). Tevens moderniseert het wetsvoorstel de omschrijving van de categorieën investeringsprojecten waaraan uit het fonds kan worden bijgedragen, de zogenoemde domeinen van het fonds. Nieuw zijn de domeinen waterbeheer en ruimtelijke investeringen. Voor de periode 2008-2014 is circa € 1 miljard voor de Nota Ruimte gereserveerd en voor de periode 2008-2020 circa € 6,5 miljard voor de Nota Mobiliteit. Hiernaast zijn in het FES diverse kleinere reserveringen gemaakt voor onder andere investeringen in het ruimtelijk domein. Zie voor meer informatie hierover de FES begroting.

#### Europese Fondsen

Op de begroting van de Europese Unie (EU) staat als uitgaven-categorie de post Structuurfondsen. Deze fondsen zijn bedoeld als aanvulling op het regionale beleid en dienen ter versterking van de sociaal-economische samenhang in de EU. Het gaat hierbij onder andere om: Europees Fonds Regionale Ontwikkeling (EFRO), Europees Sociaal Fonds (ESF), Cohesiefonds. Ten behoeve van investeringen in het ruimtelijke domein wordt een beroep gedaan op deze fondsen. Deze fondsen leveren een belangrijke bijdrage aan de EU 2020 Strategie die de EU sterker uit de crisis moet doen komen en drie prioriteiten centraal stelt: slimme groei, duurzame groei en inclusieve groei. Het beleid kent vanaf 2007 drie doelstellingen: (1) Convergentie: gericht op de minst welvarende landen en regio's, (2) Regionale concurrentiekracht en werkgelegenheid: gericht op alle overige regio's en (3) Europese territoriale samenwerking: gericht op alle regio's in de EU.



Nederland komt in aanmerking voor doelstellingen 2 en 3 en ontvangt hiervoor in de periode 2007-2013 in totaal € 1.907 miljoen uit het ESF en het EFRO. Daarvan is € 1.660 miljoen voor doelstelling 2 en € 247 miljoen voor doelstelling 3. In het Nationaal Strategisch Referentiekader (NSR) is vastgelegd waar Nederland dit geld aan besteedt.

Voor fysieke investeringen in het ruimtelijk domein is doelstelling 2 met de prioriteiten (1) innovatie, ondernemerschap en kennis-economie, (2) attractieve steden en (3) attractieve regio's, relevant. In de periode 2007-2013 is € 830 miljoen beschikbaar voor de vier landsdelen. Uitgangspunt is dat minimaal 45% wordt besteed aan de prioriteit innovatie, ondernemerschap en kennis-economie.

Nederland kan ook een beroep doen op middelen voor de realisatie van het Trans-Europees Transportnetwerk (TEN-T). Dit netwerk wordt van belang geacht voor de versterking van de Europese concurrentiekracht en dus voor het realiseren van de EU 2020 Strategie. De EU draagt in beperkte mate financieel bij. Voor het subsidieprogramma 2007-2013 is voor de EU als geheel circa € 8 miljard beschikbaar. De kosten voor de totstandkoming van de in 2004 gedefinieerde 30 Europese prioritaire projecten zijn echter al op € 415 miljard geraamd.

Vanwege het beperkte budget schenkt de Europese Commissie (EC) bij de verdeling met name aandacht aan kritische grensoverschrijdende trajecten en andere belangrijke bottlenecks op de prioritaire corridors. Tevens geeft de EC prioriteit aan de financiering van implementatie van het Europese treinbeveiligingssysteem (ERTMS/

ETCS) en aan projecten op het gebied van Air Traffic Management (ATM), River Information Services (RIS) en Intelligent Transport Systems (ITS) (wegvervoer). In november 2007 heeft de EC aan het project Vaarwegverbetering Maasroute € 81,78 miljoen toegekend. Ook heeft Nederland daarna subsidies gekregen voor diverse ERTMS-projecten, het verhogen van de spanning van een resterend onderdeel van de Betuweroute en voor EASY WAY (ITS Weg).

De Europese Commissie heeft eind 2008 aangekondigd met een economisch herstelplan te komen. Dit plan is bedoeld als stimulans voor projecten die zorgen voor betere verbindingen over weg, water, spoor en door de lucht in Europa. Met het herstelplan wil de Europese Commissie investeringen in de infrastructuur versnellen en hiermee een impuls geven aan de economie. In totaal heeft de Europese Commissie hiervoor € 500 miljoen beschikbaar gesteld. In het kader van het economisch herstelplan ontvangt Nederland voor de realisatie van de A2 Passage Maastricht een bijdrage van maximaal € 15 miljoen. De A2 Passage Maastricht is onderdeel van het TEN-T. Tevens is een bedrag van € 5,0 miljoen toegekend aan de aanleg van een goederenemplacement in het Amsterdamse havengebied, dat wordt verbonden met het gewone spoor buiten de haven.

### Bijdragen van derden

De grootste bijdragen van derden betreffen de bijdragen van decentrale overheden aan ruimtelijke projecten. Op de projectbladen is bij de relevante projecten aangegeven wat de bijdrage van decentrale overheden (en/of bedrijven) is of wordt.

## Maatregelen met budgettaire effecten

De overheid kan maatregelen nemen waarbij (extra) middelen worden gegenereerd, die eventueel voor uitgaven in het ruimtelijk fysieke domein kunnen worden ingezet. Deze maatregelen zijn veelal bedoeld om de financiering van infrastructuurprojecten sluitend te krijgen. In de Nota Mobiliteit zijn verschillende maatregelen met budgettaire effecten opgenomen; deze zijn noodzakelijk om deze nota financieel gedekt te krijgen.

Een eerste maatregel is Anders Betalen voor Mobiliteit conform het advies van het Platform Nouwen. Centraal staat: betalen voor het gebruik en niet voor het bezit, het verbeteren van de leefbaarheid, het beperken van de reistijd en daarmee het versterken van de economie. Het voorstel van wet Kilometerprijs is in november 2009 aan de Tweede Kamer gezonden. Inmiddels is het wetsvoorstel in de Tweede Kamer controversieel verklaard.

Een andere maatregel is tolheffing op wegenprojecten. Met de invoering van tol wordt beoogd aanvullende inkomsten te genereren om noodzakelijke uitbreidingen van wegen of kunstwerken (tunnels en bruggen) te bekostigen. Tolheffing biedt ook de mogelijkheid inkomsten te genereren waarmee projecten eerder kunnen worden gerealiseerd. Voor het mogelijk maken van tolheffing op bestaande wegen, is aanpassing van de Wet Bereikbaarheid en Mobiliteit noodzakelijk. De wet ligt ter behandeling voor in de Tweede Kamer.

Een laatste maatregel is het doelmatiger (en mogelijk meer innovatief) aanbesteden en toepassen van publiek private samenwerking (PPS). Met deze maatregelen wordt bovenal beoogd efficiencywinst te behalen door het gebruik van bepaalde contractvormen (zoals Design, Build, Finance and Maintain (DBFM)). Ook op andere terreinen waar private financiering voordelen heeft voor de prijs, kwaliteit of benodigde tijd wordt actief gezocht naar de mogelijkheden om PPS in te zetten en deze waar dat zinvol is te benutten. Indien van toepassing, is op de projectbladen informatie over de betrokkenheid van de markt opgenomen. Verder wordt ernaar gestreefd extra middelen te genereren en/of een hogere kwaliteit van een project te realiseren door gebiedsontwikkeling en de opbrengsten daarvan voor de financiering van nieuwe projecten te gebruiken. De nadruk ligt de komende jaren met name op het creëren van een andere manier van samenwerken tussen markt en overheid. Risicoverdeling neemt hierbij een belangrijke plaats in.

## Inzet van de middelen

De beschikbare middelen worden ingezet voor rijksprojecten (aanleg, beheer en onderhoud), rijksprogramma's (bestaande uit diverse projecten met dezelfde doelstelling) en voor het verstrekken van (project)subsidies aan decentrale overheden en/of marktpartijen. Om een indruk te geven van de beschikbare rijksmiddelen is in tabel 1 een overzicht opgenomen van de relevante begrotingsreeksen van VROM, VenW, EZ, LNV en WWI. De cijfers zijn gebaseerd op de begroting 2011. Voor de begrotingsreeksen van LNV en VROM

(bufferzones) geldt dat daarin ook de middelen uit het Investeringsbudget Landelijk Gebied (ILG) zijn opgenomen. Voor VenW geldt dat de budgetten uit het Infrastructuurfonds zijn opgenomen (in het Aanvullend Beleidsakkoord is de planperiode verlengd tot en met 2028 (TK 31070, nr 24)). De voormalige Toppergelden van EZ zijn gedecentraliseerd naar het Provinciefonds ten behoeve van herstructurering bedrijventerreinen. Hierdoor zijn deze gelden niet langer opgenomen in tabel 1.

## Doeluitkeringen

Zoals in het hoofdstuk Ontwikkeling MIRT is aangegeven, gaat dit MIRT Projectenboek niet in op projecten die door decentrale overheden worden gefinancierd uit specifieke gebundelde (doel) uitkeringen, zoals het Investeringsbudget Stedelijke Vernieuwing (ISV), de Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer (BDU) en het Investeringsbudget Landelijk Gebied (ILG). Alleen voor het ILG wordt op programmaniveau een nadere toelichting gegeven. De doeluitkeringen worden door het rijk beschikbaar gesteld, maar de decentrale overheden zijn verantwoordelijk voor de uitvoering en programmering van hun projecten. Deze projecten zijn echter niet minder belangrijk, ze hebben immers ook effect op het ruimtelijk fysieke domein. Hierom is in tabel 2 is een overzicht opgenomen van de drie doeluitkeringen. De cijfers zijn gebaseerd op de begroting 2011, met uitzondering van het ILG, welke zijn gebaseerd op de ILG Beschikking 2009. Tussen de tabellen 1 en 2 zit overlap voor wat betreft het ILG.

### Investeringsbudget Stedelijke Vernieuwing (ISV)

Het ISV is een rijkssubsidie om de leefbaarheid en vitaliteit van steden en wijken te vergroten. Het budget kan ingezet worden voor fysieke investeringen in woningen, maatschappelijke voorzieningen, een gezond leefklimaat en de openbare ruimte. Dat gebeurt door onder meer herstructurering van wijken en het realiseren van nieuwbouw in bestaande wijken en in de uitleggebieden, onder andere door het creëren van 'schuifruimte' voor herstructurering. Voor een goede leefbaarheid is duurzame milieukwaliteit eveneens een belangrijke randvoorwaarde. Dat vereist gerichte fysieke investeringen in de stad om risico's voor de gezondheid door bodemverontreiniging, geluid en slechte luchtkwaliteit te minimaliseren. Kortom, stedelijke vernieuwing blijft noodzakelijk om wijken en steden aantrekkelijk en leefbaar te maken en te houden. Het budget wordt verstrekt aan provincies en 31 grote(re) steden (G-31). Het ISV kent perioden van 5 jaar. Voor ISV II (2005-2009) is jaarlijks gemiddeld € 320 miljoen beschikbaar en voor ISV III (2010-2015) € 233 miljoen. Het budget voor ISV 2011-2014 is gedecentraliseerd naar het Provinciefonds en Gemeentefonds. Hierdoor zijn deze budgetten niet langer opgenomen op de rijksbegroting en dus niet meer zichtbaar in tabel 2. Het bedrag van 2010 zal bij Najaarsnota 2010 worden overgeboekt naar deze zelfde fondsen.

Artikel	Omschrijving	2010	2011	2012	2013	2014	2015
<b>VROM (XI)</b>							
2	FES BIRK	82.036	17.730	500	-	-	-
2	FES Nieuwe Sleutelprojecten	190.635	-	-	-	-	-
2	Nota Ruimtebudget	115.029	20.000	29.400	8.500	-	-
2	Budget motie Van Heugten	20.000	10.000	-	-	-	-
2	Bufferzones (via ILG)	3.581	3.661	4.063	6.469	6.469	6.469
2	Waddenfondsen	4.497	33.878	33.878	37.624	39.290	40.999
10	Saneren van verontreinigde bodems	41.049	31.508	44.656	52.579	51.990	177.173
10	Verminderen van geluidshinder	20.642	26.970	27.036	27.080	27.080	27.080
<b>VenW/IF (XII, A)</b>							
11.02	Hoofdwatersystemen: Beheer en onderhoud	290.152	249.082	246.398	245.592	245.652	245.711
11.03	Hoofdwatersystemen: Aanleg	709.036	658.314	605.991	436.911	476.439	375.232
11.05	Hoofdwatersystemen: Verkenningen en planstudies	16.901	13.357	42.745	37.382	108.462	119.111
12.02	Hoofdwegennet: Beheer en onderhoud	1.012.740	1.023.854	970.519	960.634	931.902	831.392
12.03	Hoofdwegennet: Aanleg en planstudies na tracébesluit	1.728.817	1.743.617	1.246.118	869.889	601.074	239.817
12.04	Hoofdwegennet: Geïntegreerde contractvormen/PPS	185.147	190.564	166.486	249.969	220.307	124.026
12.05	Hoofdwegennet: Verkenningen en planstudies voor tracébesluit	7.513	23.739	458.472	934.310	1.974.175	1.177.211
13.02	Spoorwegen: Onderhoud en vervanging	1.712.257	1.497.363	1.229.270	1.191.418	1.292.174	1.487.035
13.03	Spoorwegen: Aanleg	747.593	748.762	705.561	610.310	533.916	434.009
13.04	Spoorwegen: Geïntegreerde contractvormen/PPS	143.464	140.179	141.489	142.776	144.040	145.099
13.05	Spoorwegen: Verkenningen en planstudies	53.044	49.374	154.874	360.204	417.916	483.123
14.01	Grote regionale/lokale projecten	260.672	161.526	203.027	306.795	114.980	50.118
14.02	Regionale Mobiliteitsfondsen	51.040	25.105	41.062	30.089	12.679	-
14.03	Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn: rijksbijdrage	63.719	44.724	154.958	149.760	180.941	179.904
15.02	Hoofdvraagennet: Beheer en onderhoud	560.537	488.579	377.227	376.424	376.760	368.991
15.03	Hoofdvraagennet: Aanleg en planstudies na tracébesluit	278.257	344.707	399.104	275.517	154.268	162.243
15.05	Hoofdvraagennet: Verkenningen en planstudies voor tracébesluit	14.559	20.083	47.274	63.720	62.009	175.000
16.01	Project Mainportontwikkeling Rotterdam	17.843	443.318	416.491	48.807	18.012	5.193
16.02	Ruimte voor de Rivier	126.544	172.831	172.706	392.082	399.111	427.166
16.03	Maaswerken	55.812	42.456	37.908	42.243	32.980	32.554
17.02	Betuweroute	46.674	-	-	-	-	-
17.03	HSL-Zuid	83.362	-	-	-	-	-
18.03	Intermodaal vervoer	7.645	6.377	-	1.776	-	-
<b>EZ (XIII)</b>							
3	Herstructurering bedrijventerreinen	300	300	300	300	13.342	25.219
FES	Herstructurering bedrijventerreinen	32.626	23.331	-	-	-	-
FES	Ruimtelijk Economisch Beleid	-	-	27.984	84.989	84.989	84.989
FES	Sterke regio's	42.155	67.825	64.925	2.920	1.520	-
<b>LNv (XIV)</b>							
22.11	Ruimte voor grondgebonden landbouw	20.428	26.208	26.879	25.619	23.034	23.034
22.12	Ruimte niet grondgebonden landbouw	49.273	15.400	7.300	3.300	7.337	37
23.11	Verwerven EHS	44.926	138.024	75.876	87.990	87.228	88.433
23.12	Inrichten EHS	122.343	120.709	128.931	132.822	114.771	114.771
23.13	Beheren EHS	186.706	164.393	164.775	164.464	160.905	160.905
23.14	Beheer natuur buiten EHS en beschermen internationale biodiversiteit	79.508	69.996	58.700	58.148	57.118	57.118
24.11	Nationale landschappen	20.228	19.837	21.490	22.414	22.091	22.091
24.13	Groen en de stad	39.489	195.452	67.676	62.543	12.014	12.014
24.14	Recreatie	38.918	36.732	36.007	35.153	34.899	34.899
27.11	Reconstructie zandgebieden	55.511	64.864	58.489	72.645	71.704	30.604
<b>WWI (XVIII)</b>							
1	Besluit Locatiegebonden Subsidies (BLS)	69.804	-	-	-	-	93.000
<b>TOTAAL RIJKSINVESTINGEN</b>		<b>9.453.012</b>	<b>9.174.729</b>	<b>8.696.545</b>	<b>8.612.167</b>	<b>9.113.578</b>	<b>8.061.770</b>

Tabel 1: Financieel overzicht beschikbare rijksmiddelen (x € 1.000)



## Brede Doeluitkering verkeer en vervoer (BDU)

De BDU is zowel bedoeld voor de (mede)financiering van de exploitatie van het regionale OV als voor regionale investeringen in infrastructuur, duurzaam veilig en mobiliteitsmanagement. Met de BDU wordt een belangrijke verbetering beoogd in de realisering van het verkeer- en vervoerbeleid op regionaal niveau, in samenhang met dat op landelijk niveau. Belangrijk is, dat de geldstromen die vanuit het rijk naar de decentrale overheden gaan voor de uitvoering van specifieke onderdelen van het verkeer- en vervoerbeleid, gebundeld en ontschot zijn. De decentrale overheden wordt zo de ruimte geboden om op decentraal niveau maatwerkoplossingen te realiseren en prioriteiten te stellen voor verkeer- en vervoervraagstukken (in tijd en uitgavencategorieën). De BDU bedraagt in totaal circa € 2 miljard per jaar.

## Investeringsbudget Landelijk Gebied (ILG)

De rijksdoelen, die betrekking hebben op de vitaliteit van het platteland, zijn neergelegd in de Agenda Vitaal Platteland. De concrete uitwerking van deze doelen voor de thema's natuur, landbouw, recreatie, landschap, water, bodem, reconstructie en sociaal economische vitaliteit zijn vastgelegd in (de update van) het Meerjarenprogramma Vitaal Platteland 2007-2013 (MJP2). Hierin zijn per operationeel doel de concreet te verrichten prestaties en de daarvoor beschikbare middelen opgenomen. Over die prestaties en middelen zijn afspraken gemaakt met provincies. Zij zijn verantwoordelijk voor de realisatie van de rijksdoelen. Aan het eind van de periode wordt verantwoording afgelegd aan het rijk. De rijksbijdrage (ingebracht in het ILG) bedraagt € 3,5 miljard voor de periode 2007-2013. Dit wordt verhoogd met bijdragen van de Europese Unie, provincies en derden. In 2010 vindt er een tussenevaluatie plaats, de zogenaamde midterm review. Daarbij wordt enerzijds beoordeeld of de realisatie van de genoemde doelen op schema ligt en anderzijds of via het ILG voldoende synergie tussen instrumenten en middelen kan worden gegenereerd.

Artikel	Omschrijving	2010	2011	2012	2013	2014	2015
<b>VenW (XII)</b>							
39	Brede Doeluitkering verkeer en vervoer (BDU)	2.236.449	2.004.187	1.956.155	1.902.549	1.902.795	1.935.595
<b>LNV (XIV)</b>							
divers	Investeringsbudget Landelijk Gebied (ILG)	446.560	693.341	501.998	480.795	-	-
<b>WWI (XVIII)</b>							
1	Investeringsbudget Stedelijke Vernieuwing (ISV)	303.134	-	-	-	-	136.511
<b>TOTAAL RIJKSINVESTERINGEN</b>		<b>2.986.143</b>	<b>2.697.528</b>	<b>2.458.153</b>	<b>2.383.344</b>	<b>1.902.795</b>	<b>2.072.106</b>

Tabel 2: Financieel overzicht doeluitkeringen (x € 1.000)



# Bijlagen

- I | Toelichting op de projectbladen
- II | Financiële tabellen VenW
- III | Voortgangsrapportage  
Spoedaanpak en  
Tracéwetprojecten

Zoals in het hoofdstuk Ontwikkeling MIRT aangegeven kiest het kabinet ervoor om in het MIRT (Projectenboek) investeringsprojecten en -programma's op te nemen waar sprake is van een ruimtelijk fysieke ingreep en waarbij het rijk direct financieel betrokken is. Dit betekent dat investeringen en financiële stromen waar het rijk niet direct bij betrokken is, zoals bijvoorbeeld specifieke en gebundelde (doel)uitkeringen, niet opgenomen worden. Vanwege relevante programma-afspraken tussen LNV en decentrale overheden over de inzet van het Investeringsbudget Landelijk Gebied (ILG) zijn ter informatie wel programmabladen in het MIRT opgenomen voor Nationale Landschappen, Ecologische Hoofdstructuur, Recreatie, Groen en Toegankelijkheid, Stimuleringsregeling duurzame ontwikkeling Glastuinbouw en diverse projectbladen die een bijdrage uit het Nota Ruimtebudget hebben ontvangen. Tevens zijn enkele specifieke subsidieprogramma's (zoals Spoorse Doorsnijdingen) opgenomen.

Per gebied zijn de projecten en programma's opgenomen in volgorde van de rijksbegroting, dus eerst VROM (hoofdstuk XI) en daarna VenW (hoofdstuk XII), EZ (hoofdstuk XIII) en LNV (hoofdstuk XIV). De VenW projecten zijn verder geordend per begrotingsartikel van het Infrastructuurfonds. Allereerst zijn de waterkeren en waterbeheren projecten opgenomen (artikel 11) en vervolgens hoofdwegen (artikel 12), spoorwegen (artikel 13), regionaal/lokaal (artikel 14) en hoofdvaarwegen (artikel 15).

Per project of programma wordt in aanvulling op de departementale begrotingen meer specifieke beleids- en projectinformatie gegeven. De opgenomen budgetten zijn alle (tenzij expliciet vermeld) prijspeil 2010 en inclusief alle kosten zoals BTW en (eventuele) uitvoeringskosten. De toelichting per project of programma wordt gegeven aan de hand van een vaste indeling. De benaming van de onderdelen is dit jaar in lijn gebracht met de Spelregels van het MIRT. Zo is de oude benaming 'Probleem' vervangen door 'Opgave' en is 'Tijdschema mijlpalen' vervangen door 'Planning'. Een uitgebreidere toelichting op de onderdelen van de project- en programmabladen wordt in de volgende paragraaf gegeven.

Naast de modernisering van de benamingen worden verkenningen vanaf dit jaar op één hele pagina toegelicht in plaats van op een halve pagina. Tevens wordt in lijn met de kabinetsreactie op het advies van de Commissie Verbetering Besluitvorming Infrastructurele Projecten op de projectbladen over verkenningen expliciet de planning van de verkenning aangegeven, evenals welke partijen betrokken zijn. De aanpassingen van de benamingen van de onderdelen en indeling van de verkenningenbladen hebben geen gevolgen voor de gepresenteerde informatie.

# Toelichting op de projectbladen | Bijlage I

## Opgave

Beschrijving van de opgave; dit kan zowel een knelpunt/probleem als een kans zijn.

## Oplossing

De gekozen oplossing of (mogelijke) oplossingen/onderzoeksvarianten voor het aangegeven knelpunt/probleem, of de wijze waarop de kans benut wordt.

## Inpassing

Eventuele grootschalige inpassingsmaatregelen.

## Planning

De planning van het project/programma, met aandacht voor de start van de realisatie en de oplevering. Bij verkenningen wordt de planning van de verkenning weergegeven.

Voor VenW-projecten is ook specifieke aandacht voor het tijdstip van het tracé- of projectbesluit.

## Financiën

Het (taakstellende) budget of de (taakstellende) rijksbijdrage. Als dat niet mogelijk is, wordt eventueel een reservering van rijksmiddelen of een raming van de (project)kosten gegeven. De opgenomen budgetten zijn – tenzij expliciet anders vermeld – prijspeil 2010 en inclusief uitvoeringskosten.

Bij VenW-projecten worden ook de uitvoeringskosten van Rijkswaterstaat (RWS) gepresenteerd (BLD-bijdrage) en wordt – waar relevant – aangegeven met hoeveel toelagen rekening wordt gehouden. Beheer- en onderhoudskosten maken geen deel uit van het gepresenteerde taakstellend budget voor realisatie- en planstudieprojecten. Als het van toepassing is, wordt ook de bijdrage van andere, decentrale, overheden vermeld.

## Politiek/bestuurlijk

De politiek-bestuurlijke afspraken tussen VROM, VenW, EZ en/of LNV, de Tweede Kamer, decentrale overheden en/of andere partijen.

## Uitvoering

De wijze waarop de uitvoering ter hand genomen wordt. Indien relevant wordt tevens aangegeven wie verantwoordelijk is voor het project en/of de uitvoering daarvan. Hier wordt indien van toepassing ook beschreven hoe de 'markt' betrokken wordt/is bij de projectontwikkeling. De twee belangrijkste instrumenten bij de betrokkenheid van de markt zijn de marktscan en de PPC (Public Private Comparator). De marktscan wordt gebruikt in de verkenningfase om te bekijken bij welk alternatief samenwerking met de markt de grootste meerwaarde heeft. In de planstudiefase wordt op het voorkeursalternatief de PPC uitgevoerd. Uit de PPC blijkt of samenwerking tussen overheid en markt meerwaarde heeft ten opzichte van het zelf uitvoeren van een project door de overheid.

Voor VenW projecten wordt de PPC uitgevoerd als aan de volgende voorwaarden is voldaan:

- de projectkosten bedragen meer dan € 60 miljoen
- het project is na 2005 overgegaan naar de planstudiefase
- Rijkswaterstaat is verantwoordelijk voor de uitvoering
- het is geen Beheer en Onderhoudproject.

Op basis van de uitkomst van de PPC wordt bepaald of een vorm van publiek private samenwerking (PPS) meerwaarde heeft. Dan wordt gekozen voor een bepaalde contractvorm (DBFM (Design, Build, Finance and Maintain) DBM of DB).

## File Top 50

Wanneer een wegenproject een bijdrage levert aan het verminderen of oplossen van een File Top 50 knelpunt, wordt dit aangegeven op het projectblad.

## Projecthistorie en toelichting op de wijzigingen

Toelichting op de wijzigingen met betrekking tot bovengenoemde punten die zich tussen het uitkomen van het vorige en het huidige MIRT Projectenboek – dus in de periode september 2009 tot en met augustus 2010 – hebben voorgedaan. Omdat de MIRT Projectenboeken als bijlage bij de Rijksbegroting het jaartal van die begroting dragen, worden de wijzigingen in dit projectenboek ten opzichte van het vorige projectenboek vermeld onder 2011. In ieder geval worden opgenomen wijzigingen in de financiën (zowel kostenstijgingen als -dalingen) toegelicht indien de wijziging meer dan 10% is ten opzichte van de vorige begroting. Wijzigingen in het tijdschema worden in elk geval opgenomen als er sprake is van een versnelling of vertraging van het project met meer dan 1 jaar ten opzichte van de vorige begroting.

- | Verkenningenprogramma
- | Waterkeren-Planstudie (11.05.02)
- | Waterkeren-Realisatie (11.03.01)
- | Waterbeheren-Planstudie (11.05.03)
- | Waterbeheren-Realisatie (11.03.02)
- | Hoofdwegennet-Planstudie (12.03.02 en 12.05.02)
- | Hoofdwegennet-Geïntegreerde contractvormen (12.04)
- | Hoofdwegennet-Realisatie (12.03.01)
- | Spoorwegen Personenvervoer-Planstudie (13.05.01)
- | Spoorwegen-Geïntegreerde contractvormen (13.04)
- | Spoorwegen Personenvervoer-Realisatie (13.03.01)
- | Spoorwegen Goederenvervoer-Planstudie (13.05.02)
- | Spoorwegen Goederenvervoer-Realisatie (13.03.02)
- | Spoorwegen Beheer en Onderhoud (13.01, 13.02 en 13.05.03)
- | Regionale/lokale infrastructuur-Planstudie (14.01.02)
- | Regionale/lokale infrastructuur-Realisatie (14.01.03)
- | Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn (RSP ZZL): Rijksbijdrage bereikbaarheid (14.03)
- | Hoofdvaarwegen-Planstudie (15.03.02 en 15.05.02)
- | Hoofdvaarwegen-Realisatie (15.03.01)
- | Project Mainportontwikkeling Rotterdam-Realisatie (16.01.02)
- | Ruimte voor de Rivier-Realisatie (16.02)
- | Maaswerken-Realisatie (16.03)
- | Betuweroute-Realisatie (17.02)
- | Hogesnelheidslijn-Realisatie (17.03)
- | Intermodaal vervoer-Realisatie (18.03)

# Financiële tabellen VenW | Bijlage II

## Verkenningenprogramma 2010-2020: lopende verkenningen

Locatie	Probleem	Indicatie modaliteit	Referentiekader	Gereed
<b>Noordwest-Nederland</b>				
Toekomst Afsluitdijk	Veiligheid	Waterkeren	Waterwet	2011
Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Amsterdam-Rijnkanaal	Capaciteit en veiligheid	Hoofdvaarwegen	Nota Mobiliteit	2010
<b>Zuidvleugel</b>				
As Leiden-Katwijk (Integrale Benadering Holland Rijnland)	Bereikbaarheid en ruimtelijke opgaven	Hoofdwegen	Notaoverleg MIRT december 2007	2010
Verkenning Haaglanden	Bereikbaarheid in samenhang met ruimtelijke opgaven, openbaar vervoer, functioneren toeleidende wegen en onderliggend (stedelijk) hoofdwegenet	Hoofdwegen	LMCA Hoofdwegen	2011
Verkenning Rotterdam Vooruit	Bereikbaarheid in relatie tot ruimtelijke ordening, economie, verkeer en vervoer, landschap en natuur	Hoofdwegen	LMCA Hoofdwegen	2010
Spooraansluitingen Tweede Maasvlakte	Capaciteitstekort/ Ontsluiting Europees spoorwegennet	Spoorwegen goederen	PKB Tweede Maasvlakte	
Verbreding Maasgeul	Capaciteit en toegankelijkheid	Hoofdvaarwegen	Havenmeester convenant 2003	2010
<b>Zuidwestelijke Delta</b>				
Zandhonger Oosterschelde	Veiligheid en waterkwaliteit	Waterkeren	Waterwet en Natura 2000	2013
Verkenning Grevelingen	Ecologische waarden in combinatie met gebruiksfuncties	Waterbeheren	Watervisie	2011
Capaciteit Volkeraksluizen	Capaciteit en toegankelijkheid	Hoofdvaarwegen	Nota Mobiliteit	2012
Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen in de Rijn/Scheldeverbinding	Capaciteit en veiligheid	Hoofdvaarwegen	Nota Mobiliteit	2010
Grensoverschrijdende verkenning maritieme toegankelijkheid kanaalzone Gent-Terneuzen, waaronder capaciteit binnenvaartsluis Terneuzen	Capaciteit en toegankelijkheid	Hoofdvaarwegen	3 <sup>e</sup> Memorandum van Overeenstemming Vlaanderen en Nederland	2010
<b>Brabant</b>				
A58 Sint Annabosch-Galder	Bereikbaarheid	Hoofdwegen	Startbeslissing bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2010	
<b>Oost-Nederland</b>				
A1-zone, gebiedsgerichte verkenning (inclusief corridor Apeldoorn-Deventer-Azelo)	Bereikbaarheid	Hoofdwegen	Bestuurlijk overleg MIT najaar 2006 en MIRT voorjaar 2009	2011
N35 Wierden-Nijverdal	Bereikbaarheid	Hoofdwegen	Bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2010	2011
<b>Noord-Nederland</b>				
Integrale verkenning Legger Vlieland en Terschelling	Veiligheid	Waterkeren	Waterwet	2012
Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Lemmer-Delfzijl	Capaciteit en veiligheid	Hoofdvaarwegen	Nota Mobiliteit	2010

## Waterkeren (Hoofdwatersystemen) Planstudie IF 11.05.02

BEDRAGEN IN € MLN	KOSTENRAMING			BUDGET	PLANNING						UITVOERING	
	Projectomschrijving	min.	max.		taakstellend	2010	2011	2012	2013	2014		2015
<b>CATEGORIE 1</b>												
<b>Projecten Nationaal</b>												
Overige steenzetting				170								2012-2016
<b>Projecten Noordwest-Nederland</b>												
Extra spuicapaciteit Afsluitdijk				246							pb/uo	2013-2017
<b>Totaal categorie 1</b>				<b>416</b>								

Legenda  
 pb projectbesluit  
 uo uitvoeringsopdracht (beschikking)

## Waterkeren (Hoofdwatersystemen) Realisatie IF 11.03.01

Projectomschrijving	TOTAAL		BUDGET IN € MLN								OPLEVERING	
	huidig	vorig	t/m'09	2010	2011	2012	2013	2014	2015	later	huidig	vorig
<b>CATEGORIE o</b>												
<b>Projecten Nationaal</b>												
Deltaplan grote rivieren	667	667	657	10							2010	2010
Dijkversterking en Herstel steenbekleding	1.105	1.126	627	79	74	77	57	66	80	44	2015	2015
Hoogwaterbeschermingsprogramma	2.811	1.789	375	209	283	389	250	263	144	897	2020	2020
Maatregelen i.r.t. rivierverruiming	202	202	125	19	13	10	6	16	13		2015	2015
<b>Projecten Zuidvleugel</b>												
Pilot Zandmotor	69	-		30	39						2012	-
<b>Projecten Oost-Nederland</b>												
IJsseldelta Kampen (hoogwatergeul)	50	-						30	20		2015	-
IJsselsprong Zutphen (smalle geul)	30	-					16	4	5	5	2015	-
<b>Overige projecten</b>												
Deltares Deltafaciliteit	25	-		10	8		7				2013	-
Overige onderzoeken en kleine projecten	369	367	138	69	70	43	12	12	12	15	2020	2020
<b>Totaal categorie o</b>	<b>5.328</b>		<b>1.921</b>	<b>426</b>	<b>488</b>	<b>520</b>	<b>348</b>	<b>390</b>	<b>274</b>	<b>961</b>		
<b>Begroting (IF 11.03.01)</b>				<b>426</b>	<b>488</b>	<b>520</b>	<b>348</b>	<b>390</b>	<b>274</b>			



# Financiële tabellen VenW | Bijlage II

## Waterbeheren (Hoofdwatersystemen) Planstudie IF 11.05.03

BEDRAGEN IN € MLN	KOSTENRAMING		BUDGET	PLANNING							UITVOERING	
	min.	max.		taakstellend	2010	2011	2012	2013	2014	2015		later
<b>Projectomschrijving</b>												
<b>CATEGORIE 1</b>												
<b>Projecten Zuidwestelijke Delta</b>												
Volkerak Zoommeer	140	190										2012-2017
<b>Projecten Noordwest-Nederland</b>												
Ecologisch herstel Eem- en Gooimeer	12	60										
<b>Totaal categorie 1</b>												

Legenda  
 pb projectbesluit  
 uo uitvoeringsopdracht (beschikking)

## Waterbeheren (Hoofdwatersystemen) Realisatie IF 11.03.02

Projectomschrijving	TOTAAL		BUDGET IN € MLN								OPLEVERING	
	huidig	vorig	t/m'09	2010	2011	2012	2013	2014	2015	later	huidig	vorig
<b>CATEGORIE o</b>												
<b>Projecten Nationaal</b>												
Proef Grootschalige Verwerking Baggerspecie (GVB)	22	22	20	2							2009	2009
Stimuleringsregeling Verwerking Baggerspecie (SVB)	6	6	5	1							2010	2010
Subsidie baggeren bebouwd gebied (SUBBIED)	107	120	78	22	6						2011	2011
Verbeterprogramma Waterkwaliteit Rijkswateren	1.012	728	234	112	86	42	58	64	86	330	divers	divers
Tijdelijke regeling bestrijding regionale wateroverlast	100	100	58	35	7						2011	2011
<b>Projecten Noordwest-Nederland</b>												
Natte natuurprojecten IJsselmeergebied	47	33	25	22							2011	2011
Natuurlijker Markermeer/IJmeer	26	25	1	1	11	8	3	0	1		2015	2015
<b>Projecten Utrecht</b>												
Sanering Vecht	70	-	70								nvt	-
<b>Projecten Zuidvleugel</b>												
Depot Hollandsch Diep	93	94	93	0							2008	2008
<b>Projecten Zuidwestelijke Delta</b>												
Natuurcompensatie Perkpolder	32	31	5	2	9	9	2	4			2014	2013
Verruiming vaargeul Westerschelde	31	31	3	7	3	4	4	6	5		2011	2011
<b>Projecten Oost-Nederland</b>												
Inrichting IJsselmonding	10	10	9	1							2010	2010
Integrale inrichting Veluwerandmeren (IIVR)	49	49	21	4	17	7					2012	2011
<b>Overige projecten</b>												
Innovatie KRW/WB 21	76	75	3	61	12						2012	2012
Synergie KRW/WB 21	117	116	21	18	18	16	21	12	10	1	2015	2015
Kleine projecten	0	0	5	-5							nvt	nvt
<b>Totaal categorie o</b>	<b>1.796</b>		<b>650</b>	<b>283</b>	<b>170</b>	<b>86</b>	<b>89</b>	<b>86</b>	<b>101</b>	<b>331</b>		
<b>Begroting (IF 11.03.02)</b>				<b>283</b>	<b>170</b>	<b>86</b>	<b>89</b>	<b>86</b>	<b>101</b>			

## Hoofdwegennet Planstudie IF 12.03.02 en 12.05.02

BEDRAGEN IN € MLN	KOSTENRAMING BUDGET			PLANNING						UITVOERING	
	min.	max.	taakstellend	2010	2011	2012	2013	2014	2015	later	periode
<b>Projectomschrijving</b>											
<b>CATEGORIE 1 (NA TRACÉBESLUIT)</b>											
<b>Projecten Nationaal</b>											
Innovatieprogramma Geluid en Lucht, incl. maatregelen geluid			95								2004-2010
<b>Projecten Limburg</b>											
A74 Venlo			132	tb							2010-2012
<b>Projecten Oost-Nederland</b>											
A50 Ewijk-Valburg <sup>1)</sup>			317	tb							2011-2014
<b>Projecten Noord-Nederland</b>											
N31 Leeuwarden (Haak om Leeuwarden) <sup>2)</sup>			194	tb							2011-2014
<b>CATEGORIE 1 (VOOR TRACÉBESLUIT)</b>											
<b>Tracé/-projectbesluit t/m 2011</b>											
<b>Projecten Noordwest-Nederland</b>											
A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere <sup>3)</sup>			4.230	tb							2011-2020
A9 Alkmaar-Uitgeest				wab							2011-2012
A9 Omlegging Badhoevedorp			314	tb							2012-2015
<b>Projecten Utrecht</b>											
A27/A1 Utrecht Noord-knooppunt Eemnes-aansluiting Bunschoten			380	tb							2012-2015
<b>Projecten Zuidvleugel</b>											
A4 Delft-Schiedam			898	tb							2011-2015
A12 Bypass Nootdorp				tb							2011-2012
A12 Zoetermeer-Zoetermeer Centrum				tb							2011
N11 Leiden/Zoeterwoude-Alphen a/d Rijn				tb							
<b>Projecten Zuidwestelijke Delta</b>											
N61 Hoek-Schoondijke			129	tb							2012-2014
<b>Projecten Brabant</b>											
A4 Dinteloord-Bergen op Zoom, exclusief Omlegging Halsteren			305	tb							2011-2013
<b>Projecten Limburg</b>											
A2 Passage Maastricht			554	tb							2011-2016
<b>Projecten Oost-Nederland</b>											
A1 Beekbergen-Apeldoorn Zuid			41	tb							2012-2014
A12 Ede-Grijsoord <sup>4)</sup>			126	tb							2012-2014
N18 Varsseveld-Enschede			313	tb							2012-2016
<b>Projecten Noord-Nederland</b>											
N31 Harlingen (Traverse Harlingen) <sup>7)</sup>			140	tb							2012-2017
N33 Assen (Zuid)-Zuidbroek			186	tb							2012-2014
<b>Tracé/-projectbesluit na 2011</b>											
<b>Projecten Noordwest-Nederland</b>											
A10 Zuidas (hoofdweggedeelte) <sup>5)</sup>			135			tb					vanaf 2013
<b>Projecten Utrecht</b>											
A2/A12/A27 Ring Utrecht							tb				2016-2020
A28/A1 Knooppunt Hoevelaken							tb				2016-2020
<b>Projecten Zuidvleugel</b>											
A13/A16/A20 Rotterdam											
<b>Projecten Zuidwestelijke Delta</b>											
N62 Goes-Vlissingen			84								2011-2014
<b>Projecten Brabant</b>											
A27 Utrecht-Lunetten-Hooipolder						tb					2013-2018
<b>Projecten Oost-Nederland</b>											
A12/A15 Bereikbaarheid regio Arnhem-Nijmegen <sup>6)</sup>			647								
N35 Zwolle-Wijthmen			51			tb					2013-2014

# Financiële tabellen VenW | Bijlage II

## Hoofdwegennet Planstudie IF 12.03.02 en 12.05.02

BEDRAGEN IN € MLN	KOSTENRAMING			BUDGET		PLANNING						UITVOERING
	min.	max.	taakstellend	2010	2011	2012	2013	2014	2015	later	periode	
<b>Projectomschrijving</b>												
<b>Projecten Noord-Nederland</b>												
A6/A7 Knooppunt Joure <sup>7)</sup>			70			tb						2012-2014
A7 Zuidelijke Ringweg Groningen			624									
<b>Totaal categorie 1</b>			<b>9.965</b>									
<b>CATEGORIE 2</b>												
<b>Projecten Limburg</b>												
A2 Maasbracht-Geleen, 2 <sup>e</sup> fase						tb						2016-2018
<b>Totaal uitvoeringsprogramma</b>				<b>11</b>	<b>535</b>	<b>1.007</b>	<b>1.049</b>	<b>1.085</b>	<b>1.188</b>			
Overprogrammering					-400	-400						
<b>Begroting (IF 12.03.02/ 12.05.02)</b>				<b>11</b>	<b>135</b>	<b>607</b>	<b>1.049</b>	<b>1.085</b>	<b>1.188</b>			

- 1) Taakstellend budget betreft gedeelte A50 Ewijk-Valburg, A50 Valburg-Grijsoord is ZSM 2.
- 2) Exclusief bijdragen RSP (€ 27 mln) en provincie en gemeente (€ 36 mln).
- 3) Hierin is opgenomen A6/Ag, kruising natte as A1 en groene uitweg.
- 4) Project inclusief budget staan in relatie met A12/A15 Bereikbaarheid regio Arnhem-Nijmegen.
- 5) Exclusief financiering ad € 187 mln uit FES-budget Noordvleugel.
- 6) Taakstellend budget is inclusief € 112,5 mln aan regiobijdrage en € 262,5 mln aan geanticipeerde inkomsten door een vorm van beprijzing (bedragen prijspeil 2006).
- 7) Budget en financiering van deze projecten aan rijksinfrastructuur vinden plaats vanuit art. 14.03

Legenda  
 tb tracébesluit  
 wab wegaanpassingsbesluit

## Hoofdwegennet Geïntegreerde contractvormen IF 12.04

Projectomschrijving	TOTAAL			BUDGET IN € MLN								OPLEVERING	
	huidig	vorig	t/m'09	2010	2011	2012	2013	2014	2015	later	huidig	vorig	
<b>CATEGORIE o</b>													
<b>Projecten Noordwest-Nederland</b>													
Aflossing tunnels <sup>1)</sup>	845	843	238	51	51	53	54	55	55	287			
A10 Tweede Coentunnel <sup>2)</sup>	2.173	2.159	311	129	120	94	177	145	49	1.147	2012	2012	
<b>Projecten Brabant</b>													
A59 Rosmalen-Geffen, PPS	288	288	130	15	14	14	14	14	14	71	2005	2005	
<b>Projecten Noord-Nederland</b>													
N31 Leeuwarden-Drachten	127	127	96	5	5	5	5	5	5	1	2007	2007	
<b>Totaal categorie o</b>	<b>3.433</b>		<b>776</b>	<b>201</b>	<b>191</b>	<b>166</b>	<b>250</b>	<b>220</b>	<b>124</b>	<b>1.506</b>			
<b>Begroting (IF 12.04)</b>				<b>201</b>	<b>191</b>	<b>166</b>	<b>250</b>	<b>220</b>	<b>124</b>				

- 1) Aflossing tunnels: verplichting loopt t/m 2026.
- 2) Verplichting loopt t/m 2037 en is incl. Westrandweg.

## Hoofdwegennet Realisatie IF 12.03.01

Projectomschrijving	TOTAAL		BUDGET IN € MLN								OPLEVERING	
	huidig	vorig	t/m'09	2010	2011	2012	2013	2014	2015	later	huidig	vorig
<b>CATEGORIE o</b>												
<b>Projecten Nationaal</b>												
Dynamisch verkeersmanagement	212	274	87	41	28	15	41				2012	2012
Verkeersveiligheid infrastructuurpakket hoofdwegennet	1	14	1								nvt	nvt
ZSM 1+2 (spoedwet wegverbreding)	2.441	2.207	929	461	464	220	221	140	6		2014	2014
<b>Projecten Noordwest-Nederland</b>												
A10 Amsterdam praktijkproef FES	51	51	6	6	13	10	17				2011	2011
Ng Koedijk-De Stolpen	78	77	37	12	10	12	7				2011	2011
<b>Projecten Utrecht</b>												
A2 Holendrecht-Oudenrijn	1.366	1.342	962	165	150	84	4				2012	2012
A2 Oudenrijn-Everdingen	123	-	19	21	52	29	1				2012	-
A28 Utrecht-Amersfoort	258	215	5	35	99	89	30				2012	2012
<b>Projecten Zuidvleugel</b>												
A4 Burgerveen-Leiden	687	693	222	84	89	100	61	131	1		2014	2014
A12 Den Haag-Gouda benutting	237	236	215	18	4						2009	2009
A15 Maasvlakte-Vaanplein <sup>1)</sup>	1.428	1.407	148	62	221	240	230	288	221	18	2015	2015
<b>Projecten Zuidwestelijke Delta</b>												
N57 Veersedam-Middelburg	215	214	146	43	26						2011	2011
<b>Projecten Limburg</b>												
A2 Maasbracht-Geleen, 1 <sup>e</sup> fase	185	-		26	77	69	14				2013	-
A2/A76 Maatregelenpakket Limburg <sup>2)</sup>	114	98	23	43	28	7				13	2010/15	2011
A73 Venlo-Maasbracht ism A74, N68 en OTR	941	844	848	57	19	14	3				2008	2008
<b>Projecten Oost-Nederland</b>												
A1 Apeldoorn Deventer Oost	4	-		0	4						-	-
A2 Everdingen-Deil en Zaltbommel-Empel <sup>3)</sup>	512	519	348	112	53						2010/11	2010/11
N34 Omleiding Ommen	48	48	23	14	8	3					2011	2011
N35 Zwolle-Almelo (traverse Nijverdal)	245	243	53	41	49	43	54	4	1		2013	2013
N50 Ramspol-Ens	134	111	18	15	35	53	13				2013	2013
<b>Projecten Noord-Nederland</b>												
A7 Rondweg Sneek	79	79	37	21	21						2010	2010
<b>Overige projecten</b>												
Kleine projecten / Afronding projecten	227	143		176	41	10					nvt	nvt
Programma aansluitingen	102	108		6	35	19	43				nvt	nvt
Quick Wins FES	51	51	1	12	12	10	17				2011	2011
<b>Totaal categorie o</b>	<b>9.740</b>		<b>4.128</b>	<b>1.470</b>	<b>1.537</b>	<b>1.026</b>	<b>755</b>	<b>563</b>	<b>229</b>	<b>31</b>		
Realisatieuitgaven op IF 12.03.01 m.b.t. planstudieprojecten				249	92	69	0	0	0			
<b>Begroting (IF 12.03.01)</b>			<b>1.719</b>	<b>1.629</b>	<b>1.095</b>	<b>755</b>	<b>564</b>	<b>229</b>				

1) Inclusief aan- en ontsluitende infrastructuur mainport Rotterdam.

2) Betreft amendement Van Hijum (29 800 A, nr 8); aanleg spitsstrook A2 St.Joost-Urmond wordt opgeleverd in 2010 en aanpassing aansluiting Nuth op A76 wordt opgeleverd in 2015.

3) Oplevering 2x3 in 2010; oplevering 2x4 Everdingen-Deil in 2011.

# Financiële tabellen VenW | Bijlage II

## Spoorwegen Personenvervoer Planstudie IF 13.05.01

BEDRAGEN IN € MLN	KOSTENRAMING		BUDGET	PLANNING							UITVOERING	
	min.	max.		taakstellend	2010	2011	2012	2013	2014	2015		later
<b>Projectomschrijving</b>												
<b>CATEGORIE 1</b>												
<b>Projecten Nationaal</b>												
Programma Hoogfrequent Spoorvervoer			3.163			tb <sup>1)</sup>						vanaf 2012
<b>Projecten Noordwest-Nederland</b>												
Amsterdam Zuidas: deel station (tbv NSP)			95									vanaf 2013
Amsterdam Zuidas WTC 4-sp + keerspoen			95			tb						vanaf 2013
OV Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad			1.016			tb <sup>2)</sup>						
<b>Projecten Oost-Nederland</b>												
Quickscan Decentraal Spoor Gelderland			19			pb						2011-2013
Traject Oost			6									
<b>Overige projecten</b>												
Grensoverschrijdend Spoorvervoer			44									
Kleine projecten			5									
<b>Totaal categorie 1</b>			<b>4.444</b>									

- 1) Meerdere te nemen tracébesluiten vanaf 2011 en verder.  
 2) Tracédeel Flevolijn. Zie MIRT blad voor uitgebreide toelichting.

Legenda  
 tb tracébesluit  
 pb projectbesluit  
 uo uitvoeringsopdracht (beschikking)

## Spoorwegen Geïntegreerde contractvormen IF 13.04

Projectomschrijving	TOTAAL		BUDGET IN € MLN									OPLEVERING	
	huidig	vorig	t/m'09	2010	2011	2012	2013	2014	2015	later	huidig	vorig	
<b>CATEGORIE o</b>													
<b>Reeks Infraprovider (IP): beschikbaarheidsvergoeding (13.04)</b>	<b>3.563</b>	<b>3.563</b>	<b>477</b>	<b>143</b>	<b>140</b>	<b>141</b>	<b>143</b>	<b>144</b>	<b>145</b>	<b>2.229</b>	<b>2007</b>	<b>2007</b>	
<b>Totaal categorie o (incl. reeks Infraprovider)</b>	<b>3.563</b>		<b>477</b>	<b>143</b>	<b>140</b>	<b>141</b>	<b>143</b>	<b>144</b>	<b>145</b>	<b>2.229</b>			
<b>Begroting (IF 13.04)</b>				<b>143</b>	<b>140</b>	<b>141</b>	<b>143</b>	<b>144</b>	<b>145</b>				

## Spoorwegen Personenvervoer Realisatie IF 13.03.01

Projectomschrijving	TOTAAL		BUDGET IN € MLN								OPLEVERING		
	huidig	vorig	t/m'09	2010	2011	2012	2013	2014	2015	later	huidig	vorig	
<b>CATEGORIE o</b>													
<b>Projecten Nationaal</b>													
<b>Benutten</b>													
BB21 (ontw. Bev21, VPT+,VPT2)	158	158	153	5								divers	divers
Geluidsanering Spoorwegen <sup>1)</sup>	415	406	1	12	5	2	1	6	14	374		divers	divers
Geluid (empl. en innovatieve ontwikkelingen)	7	7	7	0								divers	divers
Kleine projecten <sup>2)</sup>	24	65	16	4	2	2	1	0				divers	divers
HSA Claim	56	59	40	17								nvt	nvt
<b>Amsterdam-Utrecht-Maastricht/Heerlen</b>													
Integrale spooruitbreiding Amsterdam-Utrecht	986	986	961	7	5	5	5	1				2006/07	2006/07
<b>Stations en stationsaanpassingen</b>													
Kleine stations	81	75	1	7	9	9	9	9	9	28		divers	divers
<b>Overige projecten/lijdelen enz.</b>													
Afdekking risico's spoorprogramma's	76	76		76								nvt	nvt
AKI-plan en veiligheidsknelpunten	365	365	265	18	20	13	24	16	5	5		divers	divers
Intensivering Spoor in steden (I)	244	285	168	10	10	10	10	10	10	16		divers	divers
Intensivering Spoor in steden (II)	0	142	0									divers	divers
Nazorg gereedgekomen lijnen/haltes	55	53	30	4	7	5	5	4	1			divers	divers
Ontsnippering	84	89	4	6	13	13	12	9	9	19		divers	divers
<b>Projecten Noordwest-Nederland</b>													
<b>Amsterdam-Almere-Lelystad</b>													
OV SAAL korte termijn	629	-		28	66	104	120	132	126	52		2016	-
<b>Stations en stationsaanpassingen</b>													
Amsterdam Centraal spoor 10/15	77	77	71	1		2	3	1				2004/pm	2004/10
Amsterdam Centraal Cuypershal	37	36		4	7	13	9	4	1			2011	2011
Amsterdam Centraal Fietsenstalling	34	34	1	1	0	2	5	5	5	14		2009/15	2009/15
<b>Overige projecten/lijdelen enz.</b>													
Regionet (inclusief verkeersmaatregelen Schiphol)	184	182	73	20	34	30	20	7				divers	divers
<b>Projecten Utrecht</b>													
<b>Amsterdam-Utrecht-Maastricht/Heerlen</b>													
Vleuten-Geldermalsen 4/6 sp. (incl. RSS)	992	999	334	51	79	65	65	72	74	253		2005 e.v.	2005 e.v.
<b>Stations en stationsaanpassingen</b>													
OV-terminal stationsgebied Utrecht (VINEX/NSP)	332	331	41	27	40	46	54	46	38	40		2015	2014
<b>Overige projecten/lijdelen enz.</b>													
Spoorwegovergang Soestdijkseweg te Bilthoven	29	29		6	17	6						2013	2013
<b>Projecten Zuidvleugel</b>													
<b>Stations en stationsaanpassingen</b>													
Den Haag Centraal (t.b.v. NSP)	115	108		22	28	28	16	15	6			2013	2008/12
Den Haag Centraal: terugbouwen sporen 11/12	30	24	1	1	2	12	8	4	2			2013	2013
Rotterdam Centraal (t.b.v. NSP)	267	267	80	48	48	48	33	12				2012	2011/12
<b>Overige projecten/lijdelen enz.</b>													
Rijswijk-Schiedam incl. spoorcorridor Delft	452	453	116	51	53	55	49	48	25	55		2014	2013
<b>Projecten Brabant</b>													
<b>Stations en stationsaanpassingen</b>													
Breda Centraal (t.b.v. NSP)	59	53	19	3	10	10	8	5	4			2014	2013
<b>Projecten Oost-Nederland</b>													
<b>Utrecht-Arnhem-Zevenaar</b>													
Traject Oost (perronverbredingen)	21	21	18	0	1	1	1					2006/08/11	2004/08
Traject Oost uitv. convenant DMB	206	207		0	3	13	25	33	32	100		div. tot 2019	2012/17
Sporen in Arnhem	248	248	50	62	80	36	15	6				2012	2007/12
Arnhem Centraal (t.b.v. NSP)	101	83	39	21	15	12	7	7				2011/13	2011/pm
Spoorzone Ede	41	-	2	2	8	15	8	4	3			nvt	-

# Financiële tabellen VenW | Bijlage II

## Spoorwegen Personenvervoer Realisatie IF 13.03.01

Projectomschrijving	TOTAAL		BUDGET IN € MLN									OPLEVERING	
	huidig	vorig	t/m'09	2010	2011	2012	2013	2014	2015	later	huidig	vorig	
<b>Overige projecten/lijdelen enz.</b>													
Hanzelijn	1.128	1.116	434	218	168	125	71	48	40	25	2012	2012	
<b>Totaal categorie o</b>	<b>7.534</b>		<b>2.924</b>	<b>731</b>	<b>726</b>	<b>682</b>	<b>582</b>	<b>504</b>	<b>404</b>	<b>981</b>			
<b>Begroting (IF 13.03.01)</b>				<b>731</b>	<b>726</b>	<b>682</b>	<b>582</b>	<b>504</b>	<b>404</b>				

- 1) Exclusief deel financiering VROM.
- 2) Het betreft het project knelpunt Baarn.

## Spoorwegen Goederenvervoer Planstudie IF 13.05.02

BEDRAGEN IN € MLN	KOSTENRAMING			BUDGET	PLANNING							UITVOERING
	Projectomschrijving	min.	max.		taakstellend	2010	2011	2012	2013	2014	2015	
<b>CATEGORIE 1</b>												
<b>Projecten Nationaal</b>												
Aslasten Cluster III				37	uo							2010-2015
Goederenroute R'dam-Noord Nederland (GoeNoord)				71	uo							2010-2013
Optimalisering Goederencorridor R'dam-Genua				156		uo <sup>1)</sup>						2011-2013
<b>Projecten Limburg</b>												
Goederenverbinding Antwerpen-Roergebied (Ijzeren Rijn)				pm								pm
<b>Projecten Oost-Nederland</b>												
Goederenroute Elst-Deventer-Twente (NaNOV)				5								
<b>Overige projecten</b>												
Kleine projecten/studies				7								
<b>Totaal categorie 1</b>				<b>276</b>								

1) Een deel van het project is reeds in uitvoering en opgenomen in het realisatieprogramma.

Legenda  
uo uitvoeringsopdracht

## Spoorwegen Goederenvervoer Realisatie IF 13.03.02

Projectomschrijving	TOTAAL			BUDGET IN € MLN							OPLEVERING	
	huidig	orig	t/m'09	2010	2011	2012	2013	2014	2015	later	huidig	orig
<b>CATEGORIE o</b>												
<b>Projecten Nationaal</b>												
Geluidspilot Goederenvervoer	6	13	4	2							2010	2010
PAGE risico reductie	18	18	3	2	3	3	3	3	2		2009/div	2009/div
<b>Projecten Zuidvleugel</b>												
Electr. empl. Maasvlakte West en passeerspoor Botlek	10	9	6	3	1							
<b>Projecten Zuidwestelijke Delta</b>												
Sloelijn/geluidmaatregelen Zeeuwse lijn	83	83	67	2	2	3	4	3	2	1	2009/11	2009/10
<b>Projecten Oost-Nederland</b>												
Uitv.progr Goederenroute Elst-Deventer-Twente (NaNov)	146	20	7	5	16	17	21	24	26	30	2015	-
<b>Overige projecten</b>												
Kleine projecten	3	3	1	1	1							
Nazorg gereedgekomen Lijnen-halten	3	2	1	2	1							
<b>Totaal categorie o</b>	<b>269</b>		<b>88</b>	<b>16</b>	<b>23</b>	<b>23</b>	<b>28</b>	<b>30</b>	<b>31</b>	<b>31</b>		
<b>Begroting (IF 13.03.02)</b>				<b>16</b>	<b>23</b>	<b>23</b>	<b>28</b>	<b>30</b>	<b>31</b>			



# Financiële tabellen VenW | Bijlage II

## Spoorwegen Beheer en onderhoud IF 13.01, 13.02 en 13.05.03

Beschikbaar Prorail		2010	2011	2012	2013	2014	2015
Artikel 13.01	Railverkeersleiding	-	-	-	-	-	-
Artikel 13.02	Onderhoud en vervanging	1.712.258	1.497.365	1.229.265	1.191.418	1.292.174	1.487.035
Artikel 13.05.03	Verkenningenprogramma	-	-	-	-	-	-
<b>Totaal beschikbaar vanuit VenW begroting</b>		<b>1.712.258</b>	<b>1.497.365</b>	<b>1.229.265</b>	<b>1.191.418</b>	<b>1.292.174</b>	<b>1.487.035</b>
Ontvangsten vanuit gebruiksvergoeding		267.283	272.791	278.858	287.930	298.735	304.763
<b>Totaal beschikbaar voor Prorail</b>		<b>1.979.541</b>	<b>1.770.156</b>	<b>1.508.123</b>	<b>1.479.348</b>	<b>1.590.909</b>	<b>1.791.798</b>

Onderverdeling onderhoudskosten		2010	2011	2012	2013	2014	2015
<b>13.02.01 Regulier Onderhoud</b>		<b>1.033.400</b>	<b>941.004</b>	<b>779.174</b>	<b>813.896</b>	<b>948.532</b>	<b>942.513</b>
<i>Vast Onderhoud</i>		880.058	829.037	711.550	731.947	821.227	810.285
	Beheer (exclusief apparaatskosten)	201.344	201.083	199.514	202.585	202.916	203.128
	Kleinschalig onderhoud	330.333	281.639	161.468	179.355	266.786	254.412
	Transfer (stations)	75.040	75.116	80.560	79.999	81.516	82.737
	Apparaatskosten	273.341	271.199	270.008	270.008	270.008	270.008
<i>Variabel Onderhoud</i>		153.342	111.967	67.624	81.949	127.306	132.228
	Grootschalig onderhoud	153.342	111.967	67.624	81.949	127.306	132.228
<b>13.02.02 Grote Onderhoudsprojecten</b>		<b>514.162</b>	<b>468.124</b>	<b>294.094</b>	<b>320.692</b>	<b>373.315</b>	<b>646.749</b>
	Bovenbouwvernieuwing	202.502	157.658	104.014	99.609	91.670	220.049
	Vervanging overige systemen (incl. deel tweede fase herstelplan)	311.660	310.466	190.080	221.083	281.645	426.700
<b>13.02.03 Rentelasten</b>		<b>70.260</b>	<b>46.570</b>	<b>46.570</b>	<b>47.760</b>	<b>48.950</b>	<b>48.950</b>
	Rentelasten	70.260	46.570	46.570	47.760	48.950	48.950
<b>13.02.04 Betuweroute</b>		<b>50.053</b>	<b>37.589</b>	<b>36.950</b>	<b>36.830</b>	<b>33.520</b>	<b>33.817</b>
	Betuweroute	50.053	37.589	36.950	36.830	33.520	33.817
<b>13.02.05 Kleine infra en overige projecten</b>		<b>174.144</b>	<b>329.437</b>	<b>417.955</b>	<b>303.071</b>	<b>229.415</b>	<b>161.643</b>
	Kleine functiewijzigingen	36.527	21.997	27.251	67.830	74.970	74.970
	Verbeteren toegankelijkheid	30.037	50.185	47.138	54.771	47.600	42.840
	Punctualiteits- en capaciteitsknelpunten (tweede fase herstelplan)	458	109.252	167.953	133.731	65.653	27.541
	Actieplan groei op het spoor	6.496	6.403	57.384	3.319	-	-
	I-teams (actieplan)	7.140	1.190	1.190	3.290	-	-
	Wachruimten (actieplan)	3.094	10.115	5.006	-	-	-
	Ruimte voor de fiets (incl. actieplan)	36.533	41.055	32.717	-	-	-
	Uitvoeringsprogramma geluid op emplacementen	12.311	25.942	26.840	-	-	-
	Beschikbaarheid in zicht (back-up systeem)	8.602	6.546	269	-	-	-
	Verbeteren externe veiligheid	2.882	2.308	6.565	-	-	-
	Extra seinen ATB vv.	-	29.750	17.850	11.900	-	-
	Reistijdverbetering	-	-	-	17.850	36.800	11.900
	Overige projecten	30.065	24.695	27.787	10.380	4.392	4.393
<b>Nog in te vullen</b>		<b>-</b>	<b>-52.568</b>	<b>-66.620</b>	<b>-42.901</b>	<b>-42.823</b>	<b>-41.874</b>
	Nog te realiseren efficiency	-	-47.841	-42.820	-42.901	-42.823	-41.874
	Nog te realiseren aanbestedingsmeevallers via 13.03.01	-	-4.727	-23.800	-	-	-
<b>Overige</b>		<b>137.522</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
	Effect Overloop 2008 naar 2009/2010 (80% uitbetaald in 2008)	137.522	-	-	-	-	-
<b>Totale uitgaven ProRail</b>		<b>1.979.541</b>	<b>1.770.156</b>	<b>1.508.123</b>	<b>1.479.348</b>	<b>1.590.909</b>	<b>1.791.798</b>

## Regionale/lokale infrastructuur Planstudie IF 14.01.02

BEDRAGEN IN € MLN	KOSTENRAMING			BUDGET	PLANNING						UITVOERING	
	Projectomschrijving	min.	max.		taakstellend	2010	2011	2012	2013	2014		2015
<b>CATEGORIE 1 (VOOR TRACÉBESLUIT)</b>												
<b>Projecten Zuidvleugel</b>												
A12/A20 Parallelstructuur Gouweknoop				104	pb	uo						2011-2015
Haaglanden/Den Haag, Rotterdamsebaan (vh. Trekvlittracé)		450		225		pb	uo					2013-2017
Rijn-Gouwelijn West				45								2012-2015
<b>Projecten Brabant</b>												
Eindhoven Helmond, voltooiing verkeersruit (T-structuur)		804		255								2015-2018
<b>Projecten Limburg</b>												
Ruimtelijk mobiliteitspakket Maastricht-Noord	120	275		60		pb		uo				2014-2018
<b>CATEGORIE 2</b>												
<b>Projecten Nationaal</b>												
Projecten in voorbereiding				variabel								2010 e.v.

Legenda  
 pb projectbesluit  
 uo uitvoeringsopdracht

## Regionale/lokale infrastructuur Realisatie IF 14.01.03

Projectomschrijving	TOTAAL			BUDGET IN € MLN								OPLEVERING	
	huidig	voorig	t/m'09	2010	2011	2012	2013	2014	2015	later	huidig	voorig	
<b>CATEGORIE o</b>													
<b>Projecten Noordwest-Nederland</b>													
N201	178	178	101	38	19	20						2012	2012
Noord/Zuidlijn Noord-WTC <sup>1)</sup>	1.168	1.164	684	87	64	23	159	62	36	52		2017	2017
<b>Projecten Zuidvleugel</b>													
Beneluxmetro (excl. Bodemsanering) <sup>2)</sup>	660	660	656	5									
Den Haag Internationale Stad, Scheveningen Boulevard	11	11		3	2	4	2					2013	-
Den Haag Internationale Stad, World Forumgebied	22	-					4	4	13			2015	-
Randstadrail (incl. voorbereidingskosten en aanlanding) <sup>3)</sup>	888	888	827	60	0							2006 2010/13	2006 2009/12
Rijn-Gouwelijn Oost	149	148	0	30	41	42	30			6		2015	2015
<b>Projecten Brabant</b>													
Tilburg Noordwesttangent	5	5	5									2010	2010
<b>Projecten Oost-Nederland</b>													
Nijmegen, tweede stadsbrug	71	71		0	16	31	24					2013	2013
<b>Totaal categorie o</b>	<b>3.152</b>		<b>2.274</b>	<b>223</b>	<b>143</b>	<b>120</b>	<b>220</b>	<b>66</b>	<b>49</b>	<b>58</b>			
<b>Begroting (IF 14.01.03)</b>				<b>223</b>	<b>143</b>	<b>120</b>	<b>220</b>	<b>66</b>	<b>49</b>				

1) Deels investeringsimpuls 1998  
 2) Deels investeringsimpuls 1994  
 3) Mijlpaal 2013 betreft aanlanding metro Den Haag CS

# Financiële tabellen VenW | Bijlage II

## Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn Realisatie IF 14.03

BUDGET IN € MLN

Projectomschrijving	kosten	totaal rijk	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015-2020	totaal regio <sup>4)</sup>
<b>Projecten Noord-Nederland</b>										
14.03.01 Concrete bereikbaarheidsprojecten <sup>1)2)</sup>	1.415	1.186	1	12	39	87	82	113	851	200
14.03.02 Regionaal Mobiliteitsfonds		519		52	0	52	52	52	311	370
14.03.03 Ruimtelijk economisch programma		146	0	0	5	16	16	16	94	100
<b>Begroting (IF 14.03)</b>		<b>1.851</b>	<b>1</b>	<b>64</b>	<b>45</b>	<b>155</b>	<b>150</b>	<b>181</b>	<b>1.256</b>	<b>670</b>
<b>Overige afspraken</b>										
LMCA Spoor: spoordriehoek <sup>3)</sup>		164							164	
<b>Totaal rijksbijdrage Noord-Nederland</b>		<b>2.015</b>	<b>1</b>	<b>64</b>	<b>45</b>	<b>155</b>	<b>150</b>	<b>181</b>	<b>1.420</b>	

1) Het betreft de volgende projecten: A7 Zuidelijke Ringweg Groningen (ZRG) fase 2, Bereikbaarheid Leeuwarden, Bereikbaarheid Assen en Openbaar vervoer/spoor. De totale rijksbijdrage is inclusief € 200 mln (prijspeil 2007) uit het MIRT t.b.v de A7 ZRG fase 2.

2) Uit het regionaal mobiliteitsfonds wordt een bijdrage van € 100 mln (prijspeil 2007) geleverd aan de concrete projecten. Deze bijdrage vervalt, indien na realisatie van de concrete projecten is gebleken dat deze bijdrage niet nodig is.

3) Betreft Pakket Noorden, hetgeen op artikel 13 is opgenomen.

4) Bijdragen regio zijn prijspeil 2007.

## Hoofdvaarwegen Planstudie IF 15.03.02 en 15.05.02

BEDRAGEN IN € MLN	KOSTENRAMING			BUDGET	PLANNING						UITVOERING	
	Projectomschrijving	min.	max.		taakstellend	2010	2011	2012	2013	2014		2015
<b>CATEGORIE 1 (na tracé-/projectbesluit)</b>												
<b>Projecten Limburg</b>												
Maasroute, modernisering fase 2, verbreding Julianakanaal			79		uo							2010-2017
<b>Projecten Oost-Nederland</b>												
Vaarweg Meppel-Ramspol (keersluis Zwartsluis)			48		uo							2011-2015
<b>Totaal categorie 1 na tracébesluit/ projectbesluit (IF 15.03.02)</b>			<b>127</b>									
<b>CATEGORIE 1 (voor tracé-/projectbesluit)</b>												
<b>Projecten Noordwest-Nederland</b>												
Amsterdam-Rijnkanaal, verwijderen keersluis Zeeburg			17									2010-2012
Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Amsterdam-Lemmer			7				pb					na 2013
Lichterens Buitenhaven IJmuiden			88				pn/pb	uo				2013-2015
Vaarweg IJsselmeer-Meppel			43				pn/pb	uo				2013-2015
Zeetoeegang IJmond			pm <sup>1)</sup>				pn					t/m 2016
<b>Projecten Utrecht</b>												
Lekkanaal/3 <sup>e</sup> kolk Beatrixsluis			206				tb	uo				2012-2015
<b>Projecten Zuidvleugel</b>												
Capaciteitsuitbreiding overnachtingsplaatsen Merwedens			40					pn/pb	uo			2015-2017
Verkeerssituatie Splitsing Hollandsch Diep-Dordtsche Kil			10				pb					pm
<b>Projecten Limburg</b>												
Bouw vierde sluis kolk Ternaaien			9				uo					2011-2013
<b>Projecten Oost-Nederland</b>												
Bovenloop IJssel			43									na 2015
Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen IJssel			36					pb	uo			2014-2016
Toekomstvisie Waal			188									2006-2016
Twentekanal, verruiming (fase 2) en capaciteitsuitbreiding sluis Eefde			120				pn	pb	uo			2013-2016
<b>Projecten Noord-Nederland</b>												
Vaarweg Lemmer-Delfzijl fase 2; verbetering tot klasse Va			pm					pn/pb	uo			2014-2020
Verdieping vaarweg Harlingen-Kornwerderzand (Boontjes)			5				pn	pb/uo				2011-2012
<b>Totaal categorie 1 voor tracébesluit/ projectbesluit (IF 15.05.02)</b>			<b>812</b>									
<b>Totaal categorie 1</b>			<b>939</b>									

1) Het betreft een nog te realiseren DBFM-contract. De rijksbijdrage in het convenant is € 541,5 mln (prijsspeil 2007). Het totaal aan bijdragen bedraagt maximaal € 800,5 mln (prijsspeil 2007), inclusief regiobijdrage.

### Legenda

pb projectbesluit  
pn projectnota  
tb tracébesluit  
uo uitvoeringsopdracht (beschikking)

# Financiële tabellen VenW | Bijlage II

## Hoofdvaarwegen Realisatie IF 15.03.01

Projectomschrijving	TOTAAL		BUDGET IN € MLN									OPLEVERING	
	huidig	orig	t/m'09	2010	2011	2012	2013	2014	2015	later	huidig	orig	
<b>CATEGORIE o</b>													
<b>Projecten Nationaal</b>													
Impuls Dynamisch Verkeersmanagement	102	-	0	3	35	45	19				2013	-	
Quick Wins Binnenhavens	112	112	6	35	20	33	17				2011/13	2011/13	
<b>Projecten Noordwest-Nederland</b>													
De Zaan (Wilhelminasluis)	13	pm	10					3			2014	2014	
Renovatie Noordzeesluizen IJmuiden	234	234	234	1							2007	2007	
Verbeteren vaargeul IJsselmeer (Amsterdam-Lemmer)	16	16	13	2	1						na 2011	na 2010	
Walradar Noordzeekanaal	28	28	6	22							2012	2012	
<b>Projecten Utrecht</b>													
Lekkanaal, verbreding kanaalzijde en uitbreiding ligplaatsen	19	19	10	9							2013	2012	
<b>Projecten Zuidvleugel</b>													
Capaciteit Julianasluis Gouda	3	-	0			3					2013	-	
<b>Projecten Brabant</b>													
Burgemeester Delenkanaal Oss	2	2	0	2							2009	2009	
Tweede Sluis Lith	57	57	56	1							2002	2002	
Wilhelminakanaal	84	83	6	17	23	37					2015	2015	
Zuid-Willemsvaart (Maas-Veghel)	470	469	36	29	48	126	108	68	54		2015	2015	
Zuid-Willemsvaart (renovatie middendeel klasse II)	59	59	53	6							2008	2008	
Zuid-Willemsvaart (vervanging sluizen 4, 5 en 6)	83	82	40	4	25	13					2011	2011	
<b>Projecten Limburg</b>													
Maasroute, modernisering fase 2	613	518	55	75	133	104	77	61	84	22	na 2012	na 2012	
<b>Projecten Oost-Nederland</b>													
Twentekanalen, verruiming (fase 1)	75	66	73	2							2010	2010	
<b>Projecten Noord-Nederland</b>													
Vaarweg Lemmer-Delfzijl fase 1; verbetering tot klasse Va	205	205	132	12	18	17	25				2013	2013	
Verruiming vaarweg Eemshaven-Noordzee	41	31	0	20	17	3	1				2012	2012	
<b>Overige projecten</b>													
Duurzame havens	5	5	0	1	2	2					2012	2012	
Kleine projecten	93	93	91	1							nvt	nvt	
Ligplaatsvoorzieningen	4	4	3	1							2007	2007	
Walradarsystemen	46	46	13	4	10	3	7	3	7		2013	2013	
Afronding				3	4	-1							
<b>Totaal categorie o</b>	<b>2.364</b>		<b>837</b>	<b>250</b>	<b>336</b>	<b>385</b>	<b>254</b>	<b>135</b>	<b>145</b>	<b>22</b>			
<b>Begroting (IF 15.03.01)</b>				<b>250</b>	<b>336</b>	<b>385</b>	<b>254</b>	<b>135</b>	<b>145</b>				

## Project Mainportontwikkeling Rotterdam Realisatie IF 16.01.02

Projectomschrijving	TOTAAL		BUDGET IN € MLN								OPLEVERING	
	huidig	orig	t/m'09	2010	2011	2012	2013	2014	2015	later	huidig	orig
<b>CATEGORIE o</b>												
<b>Project Mainportontwikkeling Rotterdam</b>												
Uitvoeringsorganisatie <sup>1)</sup>	24	25	15	3	1	2	2	1			pm	pm
750 ha	30	30	30								2021	2021
Groene verbinding	31	31	15	8	8						2011	2011
Bestaand Rotterdams Gebied (BRG)	0	0	0								2021	2021
<b>Landaanwinning</b>												
Voorfinanciering FES monitoringsprogramma	2	2	2			0					2007	2007
Voorfinanciering FES natuurcompensatie <sup>2)</sup>	112	109	61	7	10	0	5	6	5	18	pm	pm
Landaanwinning	721	707	16	0	356	349					2013	2013
BTW Buitencontour	134	131	0	0	68	66					2013	2013
Onvoorzien <sup>3)</sup>	111	109			0	0	42	11		58	pm	pm
<b>Totaal categorie o</b>	<b>1.165</b>		<b>139</b>	<b>18</b>	<b>443</b>	<b>417</b>	<b>49</b>	<b>18</b>	<b>5</b>	<b>76</b>		
<b>Begroting (IF 16.01.02)</b>			<b>18</b>	<b>443</b>	<b>417</b>	<b>49</b>	<b>18</b>	<b>5</b>				

1) Als gevolg van de uitspraak van de Raad van State van 26 januari 2005 inzake de PKB+ heeft in 2005 en 2006 een hersteltraject gelopen. De kosten hiervan zijn opgenomen onder uitvoeringsorganisatie.

2) In de jaren 2021 e.v. is een bedrag van € 10 mln beschikbaar voor natuurcompensatie, welke niet in de opbouw tabel is opgenomen.

3) Hiervan is nog € 42,9 mln gereserveerd in het FES.

## Ruimte voor de Rivier Realisatie IF 16.02

Projectomschrijving	TOTAAL		BUDGET IN € MLN								OPLEVERING	
	huidig	orig	t/m'09	2010	2011	2012	2013	2014	2015	later	huidig	orig
<b>CATEGORIE o</b>												
<b>Projecten Nationaal</b>												
Uitvoeringskosten	2.004	2.011	307	100	135	143	366	375	407	172	2015	2015
Planstudiekosten	82	67	64	12	5						2011	2010
Projectorganisatie en projectmanagement	149	149	82	14	13	10	6	4	3	18	2015	2015
EU en projectgebonden ontvangsten	100	97	3		20	20	20	20	17			
<b>Totaal categorie o</b>	<b>2.335</b>		<b>457</b>	<b>127</b>	<b>173</b>	<b>173</b>	<b>392</b>	<b>399</b>	<b>427</b>	<b>190</b>		
<b>Begroting (IF 16.02)</b>			<b>127</b>	<b>173</b>	<b>173</b>	<b>392</b>	<b>399</b>	<b>427</b>				

## Maaswerken Realisatie IF 16.03

Projectomschrijving	TOTAAL		BUDGET IN € MLN								OPLEVERING	
	huidig	orig	t/m'09	2010	2011	2012	2013	2014	2015	later	huidig	orig
<b>CATEGORIE o</b>												
<b>Projecten Nationaal</b>												
Zandmaas	534	539	283	43	38	33	38	29	28	42	2017	2017
Grensmaas	147	142	75	13	4	4	4	4	4	39	2022	2022
<b>Totaal categorie o</b>	<b>681</b>		<b>358</b>	<b>56</b>	<b>42</b>	<b>37</b>	<b>42</b>	<b>33</b>	<b>32</b>	<b>81</b>		
<b>Begroting (IF 16.03.01 en IF 16.03.02)</b>			<b>56</b>	<b>42</b>	<b>37</b>	<b>42</b>	<b>33</b>	<b>32</b>				

# Financiële tabellen VenW | Bijlage II

## Betuweroort Realisatie IF 17.02

Projectomschrijving	TOTAAL			BUDGET IN € MLN							OPLEVERING	
	huidig	orig	t/m'09	2010	2011	2012	2013	2014	2015	later	huidig	orig
<b>CATEGORIE o</b>												
<b>Betuweroort</b>											2007	2007
Reguliere SVV-middelen	720	722	673	47								
FES-middelen	2.826	2.826	2.826									
Privaat	843	843	843									
Financiering ProRail	97	97	97									
Bijdrage Gelderland	8	8	8									
Bijdrage VROM	14	14	14									
EU-ontvangsten	175	172	175									
<b>Totaal categorie o</b>	<b>4.683</b>		<b>4.636</b>	<b>47</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>		
<b>Begroting (IF 17.02.01)</b>				<b>47</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>			

## Hogesnelheidslijn Realisatie IF 17.03

Projectomschrijving	TOTAAL			BUDGET IN € MLN							OPLEVERING	
	huidig	orig	t/m'09	2010	2011	2012	2013	2014	2015	later	huidig	orig
<b>CATEGORIE o</b>												
<b>HSL-Zuid (IF 17.03.01)</b>	<b>6.074</b>	<b>6.068</b>	<b>5.825</b>	<b>83</b>							2008/09	2008/09
Reguliere SVV middelen (incl. FES BOR)	2.643	2.643	2.560	83								
Fes regulier	1.710	1.710	1.710									
Privaat	940	940	940									
EU-ontvangsten	193	193	193									
Ontvangsten derden	106	100	106									
Risicoreservering	482	482	482									
<b>HSL-Zuid spoorwegen (IF 17.03.02)</b>	<b>115</b>	<b>115</b>	<b>115</b>									
<b>HSL-Zuid hoofdwegen (IF 17.03.03)</b>	<b>1.012</b>	<b>1.012</b>	<b>1.012</b>									
<b>Totaal categorie o (excl. reeks Infraprovider)</b>	<b>7.201</b>		<b>7.118</b>	<b>83</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>		
<b>Begroting (IF 17.03)</b>				<b>83</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>			

## Intermodaal vervoer Realisatie IF 18.03

Projectomschrijving	TOTAAL			BUDGET IN € MLN							OPLEVERING	
	huidig	orig	t/m'09	2010	2011	2012	2013	2014	2015	later	huidig	orig
<b>Multi- en intermodaal vervoer</b>												
Bijdrage Container Transferium Alblasterdam	6	-			4		2				2013	-
SOIT	20	20	18	2							divers	divers
<b>Totaal categorie o</b>	<b>26</b>		<b>18</b>	<b>2</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>		
Ruimte voor planstudies				6	2		0					
<b>Begroting (IF 18.03.01)</b>				<b>8</b>	<b>6</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>			

In deze halfjaarlijkse voortgangsrapportage is de voortgang van de Spoedaanpak en de Tracéwetplichtige projecten opgenomen. De halfjaarlijkse voortgangsrapportage beslaat de periode van 1 januari 2010 tot en met 30 juni 2010, inclusief de stand van zaken tot en met juli, met als referentie de voorgaande voortgangsrapportage over de tweede helft van 2009, die op 24 juni 2010 naar de Tweede Kamer is gestuurd (TK 29385, nr 61).

### Algemeen beeld

Voor de spoedaanpakprojecten geldt onverlet dat in mei 2011 30 besluiten, 30 schoppen in de grond en 10 openstellingen zijn gerealiseerd, om de hardnekkigste fileknelpunten van Nederland aan te pakken. Ten opzichte van de vorige voortgangsrapportage is de planning voor 57 projecten ongewijzigd en stabiel. Er zijn 10 projecten in procedure vertraagd, dit heeft overigens geen effect op de openstelling.

### Behaalde mijlpalen

In de afgelopen periode zijn de volgende mijlpalen behaald:

- Projecten opgesteld: A2 Rondweg Den Bosch, A2 Tangenten Eindhoven, Utrecht West, benutting: aansluitingen Woerden-Linschoten en Woerden-Oost.
- Tracébesluiten vastgesteld voor: A12 Maarsbergen-Veenendaal, A2 Leenderheide-Valkenswaard, A15 Maasvlakte-Vaanplein, A50 Ewijk-Valburg, N31 Haak om Leeuwarden, A58 Eindhoven-Oirschot, A29 Vaanplein-Barendrecht, OV Saal (tracédeel Zuidtak), ongelijkvloerse kruising Transformatorweg Amsterdam;
- Wegaanpassingsbesluiten vastgesteld voor: A9 Velsen-Raasdorp, A9 Raasdorp-Badhoevedorp, A4 Badhoevedorp-Nieuwe Meer, A10 Nieuwe Meer-Amstel, A1 t'Gooi;
- Ontwerp Tracébesluiten vastgesteld voor: A12 Gouda-Woerden, A12 Woerden-Oudenrijn, A27 Lunetten-Rijnsweerd, A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere, A4 Delft-Schiedam, A29 Knooppunt Vaanplein-aansluiting Barendrecht, A4 Dinteloord-Bergen op Zoom (omlegging Steenberg), A2 Meerenakkerweg, A12 Ede-Grijsoord, A2 Oudenrijn-Everdingen, N61 Hoek-Schoondijke, A2 Passage Maastricht, A2 Den-Bosch-Eindhoven, Sporen in Den-Bosch, Vrije spoor kruising Amersfoort West;
- Ontwerp Wegaanpassingsbesluiten vastgesteld voor: A27 Everdingen-Lunetten, A9 Alkmaar-Uitgeest, A2 Maasbracht-Geleen;
- Richtlijnen vastgesteld voor: A12 Zoetermeer-Zoetermeer Centrum.

### Analyse voortgang projecten

In totaal zijn er 67 projecten die vallen onder de Spoedwet en Tracéwet. Het betreft:

- 18 Spoedwetprojecten
- 24 hoofdwegprojecten die de verkorte Tracéwetprocedure doorlopen
- 18 hoofdwegprojecten die de uitgebreide Tracéwetprocedure doorlopen
- 1 spoorwegproject die de uitgebreide Tracéwetprocedure doorloopt
- 5 spoorwegprojecten die de verkorte Tracéwetprocedure doorlopen
- 1 vaarwegproject die de uitgebreide Tracéwetprocedure doorloopt

Ten opzichte van de vorige rapportage, waarin 69 projecten werden behandeld, zijn de volgende wijzigingen opgetreden:

- 1 hoofdwegproject: de N35 Zwolle-Wijthmen is als nieuw tracéwetplichtig project opgenomen
- 1 hoofdwegproject A2 Spitsstroom St. Joost-Urmond is overgegaan naar de realisatiefase en daarom niet meer opgenomen in deze rapportage
- 2 Spoorprojecten OV SAAL (tracédeel Zuidtak) en Transformatorweg (ongelijkvloerse aansluiting Westhavenspoorlijn op Schiphollijn) zijn overgegaan naar de realisatiefase en daarom niet meer opgenomen in deze rapportage

In de analyse wordt onderscheid gemaakt naar:

1. Voortgang van de projecten die vallen onder de Spoedaanpak;
2. Voortgang van overige Tracéwetplichtige projecten.

Per onderdeel zijn 2 figuren opgenomen die inzicht geven in de voortgang van de projecten:

- Figuur 1 van elk onderdeel maakt de procedurele voortgang inzichtelijk (huidige planning Tracébesluit/Wegaanpassingsbesluit ten opzichte van planning vorige voortgangsrapportage)
- Figuur 2 geeft een overzicht van de verwachte openstellingen. Vervolgens is in de tabellen per project aangegeven wat de mijlpalen in de procedure en openstelling zijn en de eventuele reden voor aanpassing van planning.



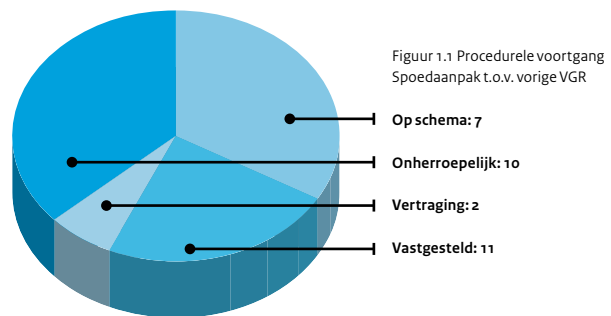
# Voortgangsrapportage | Bijlage III

## Spoedaanpak en Tracéwetprojecten

### Analyse Spoedaanpak

Voor 10 van de 30 projecten is het besluit onherroepelijk geworden, van 11 projecten is het besluit vastgesteld, voor 2 projecten is het besluit vertraagd en voor de overige 7 projecten ligt de aanpak op schema.

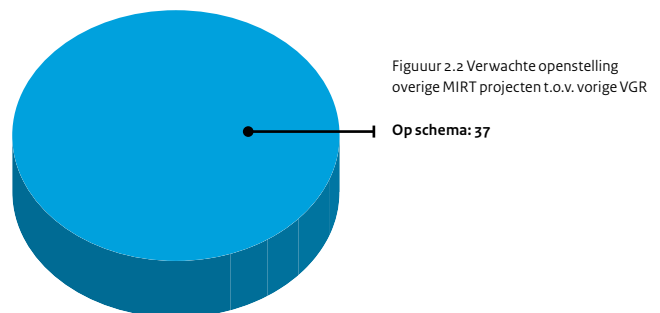
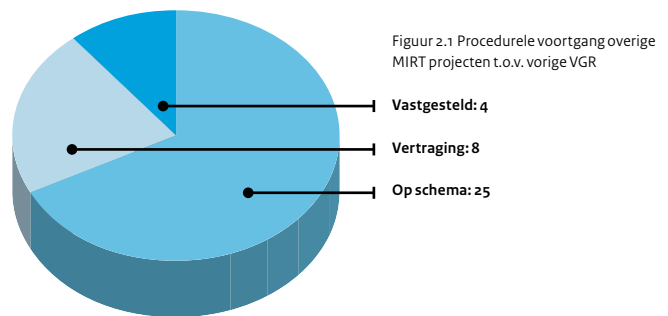
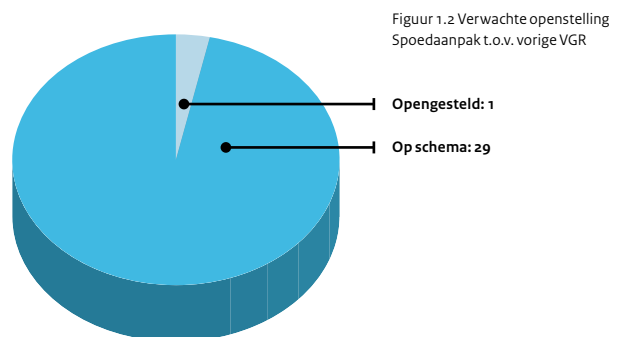
- A2 Den Bosch-Eindhoven: wijziging planning heeft geen effect op de openstelling, het TB komt 1 kwartaal later.
- A28 Utrecht-Amersfoort: wijziging van de planning heeft geen effect op de openstelling, het WAB komt 1 kwartaal later.



### Analyse overige MIRT projecten

Voor 25 projecten ligt de planning op schema en er zijn 4 besluiten vastgesteld. Van 8 projecten is de besluitvorming vertraagd, dit heeft geen effect op de geplande openstellingen.

- A4 Dinteloord-Bergen op Zoom (omlegging Steenberg): Wijziging van de planning heeft geen effect op de geplande openstelling, vanwege noodzakelijke kwaliteitsverbetering op OTB is het TB met één kwartaal verschoven.
- A13/A16/A20 Rotterdam: Op verzoek van de regio is nader onderzoek verricht naar de inpassing van de weg ter hoogte van het Bergse Bos. Daarbij is afgesproken, dat de regio met een voorstel zal komen ter bekostiging van de verbeterde inpassing. Op basis van de resultaten van deze inpassingsstudie en het bekostigingsvoorstel van de regio kan het Standpunt worden ingenomen.
- A12 Zoetermeer-Zoetermeer Centrum: Wijziging van de planning heeft geen effect op de openstelling, het TB komt 1 kwartaal later.
- N61 Hoek-Schoondijke: Wijziging van de planning heeft geen effect op de openstelling, vanwege noodzakelijke kwaliteitsverbetering op het OTB is de planning van het TB verschoven.
- N33 Assen-Zuidbroek (zuid): In mei 2010 is er een bestuursovereenkomst getekend waarbij de planning is vastgesteld.
- A10 Zuidas Amsterdam (spoor en weg): Planning voorkeursbeslissing is medio 2011, daarna start de (O)TB procedure.
- Goederenverbinding Antwerpen-Roergebied (IJzeren Rijn): Voortzetting project wacht op besluit van België en Nederland over de reactivering.
- Lekkanaal/3e kolk Beatrixsluis: Wijziging van planning vanwege aanleg derde sluis kolk samenvoegen met Lekkanaal, verbreding kanaalzijde/uitbreiding ligplaatsen.



## Voortgangsoverzicht Spoedwet en Tracéwetprojecten tabellen

Toelichting gebruikte afkortingen:

- SN: Startnotitie
- RL: Richtlijnen
- TN/MER: Trajectnota/Milieueffectrapportage
- SP: Standpunt
- GSP: Gewijzigd standpunt
- (O)TB: (Ontwerp) Tracébesluit
- GTB: Gewijzigd Tracébesluit
- (O)WAB: (Ontwerp) Wegaanpassingsbesluit
- R: Realisatie

### 1 Spoedaanpak

Projectnaam	Laatst bereikte mijlpaal	Mijlpalen volgens VGR Q3/Q4 2009	Mijlpalen volgens nieuwe planning	Toelichting
<b>Hoofdwegen</b>				
A2 Den Bosch-Eindhoven	OTB/MER Q3 2010	OTB/MER Q3 2010 TB 2010 R 2011-2013	TB 2011 R 2011-2013	OTB/MER vastgesteld op 7 juli 2010 Wijziging van de planning heeft geen effect op de openstelling, het TB komt 1 kwartaal later.
A2 Oudenrijn-Everdingen	OTB Q2 2010	OTB Q2 2010 TB 2010 R 2010-2012	TB Q4 2010 R 2010-2012	OTB vastgesteld op 16 juni 2010
A2/A76 Maasbracht-Geleen	OWAB Q3 2010	OWAB Q3 2010 WAB 2010 R 2011-2013	WAB Q4 2010 R 2011-2013	OWAB vastgesteld op 9 juli 2010
A9 Alkmaar-Uitgeest	OWAB Q2 2010	OWAB Q2 2010 WAB 2010 R 2011-2012	WAB Q4 2010 R 2011-2012	OWAB vastgesteld op 7 juni 2010
A12 Gouda-Woerden	OTB/MER Q2 2010	TB 2010 R 2011-2014	TB Q3 2010 R 2011-2014	OTB/MER vastgesteld op 1 april 2010
A12 Woerden-Oudenrijn	OTB/MER Q1 2010	TB 2010 R 2010-2011	TB Q3 2010 R 2010-2011	OTB/MER vastgesteld op 29 maart 2010
A27 Everdingen-Lunetten	OWAB Q1 2010	WAB Q3 2010 R 2010-2011	WAB Q3 2010 R 2010-2011	OWAB vastgesteld op 11 maart 2010
A27 Lunetten-Rijnsweerd	OTB/MER Q1 2010	TB Q4 2010 R 2010-2011	TB Q4 2010 R 2011	OTB/MER vastgesteld op 31 maart 2010
A28 Utrecht-Amersfoort	SN Q3 2008	OWAB Q2 2010 WAB 2010 R 2010-2012	OWAB Q4 2010 WAB 2011 R 2011-2012	Wijziging van de planning heeft geen effect op de openstelling, het WAB komt 1 kwartaal later.

# Voortgangsrapportage | Bijlage III

## Spoedaanpak en Tracéwetprojecten

Projectnaam	Laatst bereikte mijlpaal	Mijlpalen volgens VGR Q3/Q4 2009	Mijlpalen volgens nieuwe planning	Toelichting
<b>Realisatie</b>				
A1 't Gooi	-	-	R 2010-2011	WAB vastgesteld op 12 mei 2010 Realisatie
A1 Hoevelaken-Barneveld	-	-	-	Project is opengesteld
A1 Watergraafsmeer-Diemen	-	-	R 2010-2011	Realisatie
A1/A6 Diemen-Muiderberg-Almere Stad west Oostbaan	-	-	R 2010-2011	Realisatie
A2 Holendrecht-Maarssen (2X5)	-	-	R 2006-2010	Realisatie
A2 Leenderheide-Valkenswaard	-	-	R 2010-2011	TB vastgesteld op 12 mei 2010 Realisatie
A4 Badhoevedorp-Nieuwe Meer	-	-	R 2010-2011	TB vastgesteld op 15 februari 2010 Realisatie
A4 Burgerveen-Leiden (zuid)	-	-	R 2009-2014	Realisatie
A9 Holendrecht-Diemen	-	-	R 2009-2010	Realisatie
A9 Raasdorp-Badhoevedorp	-	-	R 2010-2011	WAB vastgesteld op 31 maart 2010 Realisatie
A9 Velsen-Raasdorp	-	-	R 2010-2011	WAB vastgesteld op 31 maart 2010 Realisatie
A10 Nieuwe Meer-Amstel	-	-	R 2010-2011	WAB vastgesteld op 15 februari 2010 Realisatie
A12 Bunnik-Driebergen	-	-	R 2010-2013	Realisatie
A12 Driebergen-Maarsbergen	-	-	R 2010-2013	Realisatie
A12 Maarsbergen-Veenendaal	-	-	R 2010-2014	TB vastgesteld op 13 april 2010 Realisatie
A12 Utrecht-Bunnik	-	-	R 2010-2013	Realisatie
A12 Waterberg-Velperbroek	-	-	R 2011-2014	Realisatie
A12 Woerden-Gouda	-	-	R 2009-2010	Realisatie
A28 Zwolle-Meppel	-	-	R 2010-2011	Realisatie
A58 Eindhoven-Oirschot	-	-	R 2010-2011	TB vastgesteld op 22 juni 2010 Realisatie
N50 Ramspol-Ens	-	-	R 2010-2013	Realisatie

## 2 Overige Tracéwetplichtige projecten

### Noordwest-Nederland

Projectnaam	Laatst bereikte mijlpaal	Mijlpalen volgens VGR Q3/Q4 2009	Mijlpalen volgens nieuwe planning	Toelichting
<b>Hoofdwegen</b>				
A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere	OTB Q1 2010	TB Q4 2010 R 2011-2020	TB Q4 2010 R 2011-2020	OTB vastgesteld op 24 maart 2010
A9 Omlegging Badhoevedorp	SP Q4 2009	OTB Q3 2010 TB 2011 R 2012-2015	OTB Q4 2010 TB 2011 R 2012-2015	Wijziging van de planning vanwege noodzakelijke kwaliteitsverbetering OTB.
<b>Spoorwegen</b>				
A10 Zuidas Amsterdam (spoor en weg)	RL Q4 2001	TB 2011 R vanaf 2011	TB 2012 R vanaf 2013	Planning voorkeursbeslissing is medio 2011, daarna start de (O)TB procedure.
OV SAAL (tracédeel Flevolijn)	-	OTB Q4 2010 TB 2011	OTB Q4 2010 TB 2011	

### Utrecht

Projectnaam	Laatst bereikte mijlpaal	Mijlpalen volgens VGR Q3/Q4 2009	Mijlpalen volgens nieuwe planning	Toelichting
<b>Hoofdwegen</b>				
A2/A12/A27 Ring Utrecht	RL Q2 2009	OTB/MER 2012 TB 2013 R 2016-2020	OTB/MER 2012 TB 2013 R 2016-2020	
A27/A1 Utrecht Noord-knooppunt Eemnes-aansluiting Bunschoten	RL Q4 2008	OTB/MER Q3 2010 TB 2011 R 2012-2015	OTB/MER Q3 2010 TB 2011 R 2012-2015	
A28/A1 Knooppunt Hoewelaken	RL Q2 2009	OTB/MER 2012 TB 2013 R 2016-2020	OTB/MER 2012 TB 2013 R 2016-2020	
<b>Spoorwegen</b>				
Sporen in Utrecht (tracédeel Amsterdam-Rijnkanaal-Utrecht CS)	OTB Q2 2008	Herzien OTB Q3 2010 TB 2010 R vanaf 2010	Herzien OTB Q3 2010 TB 2010 R vanaf 2010	
Vrije spoor kruising Amersfoort West	OTB Q2 2010	OTB Q2 2010 TB Q4 2010 R vanaf 2010	TB Q4 2010 R 2011-2012	OTB vastgesteld op 3 juni 2010

# Voortgangsrapportage | Bijlage III

## Spoedaanpak en Tracéwetprojecten

Projectnaam	Laatst bereikte mijlpaal	Mijlpalen volgens VGR Q3/Q4 2009	Mijlpalen volgens nieuwe planning	Toelichting
<b>Vaarwegen</b>				
Lekkanaal/3 <sup>e</sup> kolk Beatrixsluis	RL Q4 2000	OTB/MER Q3 2010 TB 2010 R 2012 -2015	OTB/MER Q2 2011 TB 2011 R 2012 -2015	Wijziging van planning vanwege: aanleg derde sluis kolk samenvoegen met Lekkanaal, verbreding kanaalzijde/uitbreiding ligplaatsen.

### Zuidvleugel

Projectnaam	Laatst bereikte mijlpaal	Mijlpalen volgens VGR Q3/Q4 2009	Mijlpalen volgens nieuwe planning	Toelichting
<b>Hoofdwegen</b>				
A4 Delft-Schiedam	OTB Q1 2010	TB 2010 R 2011-2015	TB Q4 2010 R 2011-2015	OTB vastgesteld op 24 maart 2010
A12 Bypass Nootdorp	SN Q3 2009	-	OTB/MER Q4 2010 TB 2011 R 2011-2012	
A12 Zoetermeer-Zoetermeer Centrum	RL Q1 2010	OTB/MER Q3 2010 TB 2010 R 2011	OTB/MER Q3 2010 TB 2011 R 2011	Richtlijnen vastgesteld in maart 2010 Wijziging van de planning heeft geen effect op de openstelling, het TB is met 1 kwartaal verschoven.
A15 Maasvlakte-Vaanplein	TB Q1 2010	R 2011-2015	R 2011-2015	TB vastgesteld op 1 maart 2010
A13/A16/A20 Rotterdam	TN/MER Q3 2009	-	SP Q4 2010	Op verzoek van de regio is nader onderzoek verricht naar de inpassing van de weg ter hoogte van het Bergse Bos. Daarbij is afgesproken, dat de regio met een voorstel zal komen ter bekostiging van de verbeterde inpassing. Op basis van de resultaten van deze inpassingsstudie en het bekostigingsvoorstel van de regio kan het Standpunt worden ingenomen en kan een vervolgpianing worden vastgesteld.
A29 Vaanplein-Barendrecht	TB Q3 2010	TB Q3 2010 R 2011	TB Q3 2010 R 2011	TB vastgesteld op 9 juli 2010
N11 Leiden/Zoeterwoude-Alphen a/d Rijn	RL Q4 2003	OTB/MER Q3 2010 TB 2011 R -	OTB/MER Q3 2010 TB 2011 R -	

## Zuidwestelijke Delta

Projectnaam	Laatst bereikte mijlpaal	Mijlpalen volgens VGR Q3/Q4 2009	Mijlpalen volgens nieuwe planning	Toelichting
<b>Hoofdwegen</b>				
N61 Hoek-Schoondijke	OTB Q2 2010	OTB Q2 2010 TB 2010 R 2012-2014	TB 2011 R 2012-2014	OTB vastgesteld op 25 juni 2010 Door noodzakelijke kwaliteitsverbetering OTB verschuift planning TB.

## Brabant

Projectnaam	Laatst bereikte mijlpaal	Mijlpalen volgens VGR Q3/Q4 2009	Mijlpalen volgens nieuwe planning	Toelichting
<b>Hoofdwegen</b>				
A2 Meerenakkerweg	OTB/MER Q1 2010	TB 2010 R 2011-2012	TB Q4 2010 R 2011-2012	OTB/MER vastgesteld op 5 februari 2010
A4 Dinteloord-Bergen op Zoom (omlegging Steenbergen)	OTB Q1 2010	TB Q3 2010 R 2011-2013	TB Q4 2010 R 2011-2013	OTB vastgesteld op 2 maart 2010 Door noodzakelijke kwaliteitsverbetering OTB verschuift planning TB.
A27 Utrecht-Lunetten-Hoopolder	RL Q3 2008	OTB/MER 2011 TB 2012 R 2013-2018	OTB/MER 2011 TB 2012 R 2013-2018	
<b>Spoorwegen</b>				
Sporen in Den Bosch	OTB Q2 2010	TB Q4 2010 R vanaf 2010	TB Q4 2010 R vanaf 2010	

## Limburg

Projectnaam	Laatst bereikte mijlpaal	Mijlpalen volgens VGR Q3/Q4 2009	Mijlpalen volgens nieuwe planning	Toelichting
<b>Hoofdwegen</b>				
A2 Maasbracht-Geleen	RL Q1 2007	TB 2013 R 2016-2018	TB 2013 R 2016-2018	
A2 Passage Maastricht	OTB Q2 2010	OTB Q2 2010 TB 2010 R 2011-2016	TB Q4 2010 R 2011-2016	OTB vastgesteld op 28 juni 2010
A74 Venlo	OTB Q4 2009	TB Q3 2010 R 2010-2012	TB Q3 2010 R 2010-2012	
<b>Spoorwegen</b>				
Goederenverbinding Antwerpen-Roergebied (IJzeren Rijn)	TN/MER Q2 2001	OTB 2010 TB 2010 R -	OTB PM TB PM R -	Voortzetting project wacht op besluit van België en Nederland over de reactivering.

# Voortgangrapportage | Bijlage III

## Spoedaanpak en Tracéwetprojecten

### Oost-Nederland

Projectnaam	Laatst bereikte mijlpaal	Mijlpalen volgens VGR Q3/Q4 2009	Mijlpalen volgens nieuwe planning	Toelichting
<b>Hoofdwegen</b>				
A1 Beekbergen-Apeldoorn Zuid	SN Q4 2009	OTB/MER 2011 TB 2011 R 2012-2014	OTB/MER 2011 TB 2011 R 2012-2014	
A12 Ede-Grijsoord	OTB Q2 2010	OTB Q2 2010 TB 2011 R 2012-2014	TB 2011 R 2012-2014	OTB vastgesteld op 5 juni 2010
A12/A15 Bereikbaarheid regio Arnhem-Nijmegen (onder andere A15)	RL Q1 2009	TN/MER 2011 SP 2011	TN/MER 2011 SP 2011	
A50 Ewijk-Valburg	TB Q1 2010	R 2011-2014	R 2011-2014	TB vastgesteld op 2 maart 2010
N18 Varsseveld-Enschede	SP Q3 2009	OTB 2011 TB 2011 R 2012-2016	OTB 2011 TB 2011 R 2012-2016	
N35 Zwolle-Wijthmen	-	-	OTB/MER 2012 TB 2012 R 2013-2014	Project nieuw in planstudie Aanvangsbeslissing Q2 2010

### Noord-Nederland

Projectnaam	Laatst bereikte mijlpaal	Mijlpalen volgens VGR Q3/Q4 2009	Mijlpalen volgens nieuwe planning	Toelichting
<b>Hoofdwegen</b>				
A6/A7 Knooppunt Joure	-	OTB 2011 TB 2012 R 2012-2014	OTB 2011 TB 2012 R 2012-2014	
A7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2	-	-	-	Planning wordt nog uitgewerkt
N31 Harlingen (Traverse Harlingen)	-	OTB 2011 TB 2011 R 2012-2017	OTB 2011 TB 2011 R 2012-2017	
N31 Leeuwarden (Haak om Leeuwarden)	TB Q1 2010	R 2011-2014	R 2011-2014	TB vastgesteld op 26 februari 2010
N33 Assen (Zuid)-Zuidbroek	RL Q2 2007	OTB/MER Q3 2010 TB 2010 R 2012-2014	OTB/MER Q3 2010 TB 2011 R 2012-2014	In mei 2010 is er een bestuursovereenkomst getekend, waarbij de planning is vastgesteld.

