

Ministerie van Verkeer en Waterstaat



Gebiedsgerichte uitwerking MobiliteitsAanpak



Gebiedsgerichte uitwerking MobiliteitsAanpak

Inhoudsopgave

1	Inleiding	7
2	Referentiesituatie: het mobiliteitsnetwerk nu en in 2020	11
2.1	Openbaar Vervoer	12
2.2	Wegen	13
2.3	Vaarwegen	15
3	Maatregelen MobiliteitsAanpak op programmaniveau	17
3.1	Openbaar Vervoer	18
3.2	Wegen	21
3.3	Vaarwegen	25
3.4	Overige onderdelen MobiliteitsAanpak	26
4	Gebiedsgerichte uitwerking landsdeel West	29
4.1	Gebiedstypering	30
4.2	MobiliteitsAanpak landsdeel West	32
4.3	Maatregelen Noordelijke Randstad	33
4.4	Maatregelen Zuidelijke Randstad	39
4.5	Maatregelen Utrecht	48
5	Gebiedsgerichte uitwerking landsdeel Zuid	53
5.1	Gebiedstypering	54
5.2	MobiliteitsAanpak landsdeel Zuid	54
5.3	Maatregelen Landsdeel Zuid	55
6	Gebiedsgerichte uitwerking landsdeel Oost	65
6.1	Gebiedstypering	66
6.2	MobiliteitsAanpak landsdeel Oost	67
6.3	Maatregelen Landsdeel Oost	67
7	Gebiedsgerichte uitwerking landsdeel Noord	79
7.1	Gebiedstypering	80
7.2	MobiliteitsAanpak landsdeel Noord	81
7.3	Maatregelen Landsdeel Noord	81



1

Inleiding

De gebiedsgerichte uitwerking is de concrete beschrijving van de maatregelen die in de MobiliteitsAanpak aangekondigd zijn voor de periodes tot en met 2012 en tot 2020. Het zwaartepunt ligt bij korte termijn projecten (tot en met 2012). Het betreft de uitwerking van de actieprogramma's wegen (benutting) en regionaal OV, de uitwerking van de quick scan decentrale spoorlijnen, de quick wins vaarwegen en binnenhavens en de projecten uit het maatregelpakket robuust wegennet gevat kunnen worden. De projecten die hier omschreven worden, worden bovenop het MIRT 2009 uitgevoerd. Een aantal projecten, vooral uit het maatregelpakket robuust wegennet, zal in het MIRT projectenboek 2010 worden opgenomen.

Een aantal programma's die in de MobiliteitsAanpak aangekondigd worden is nog niet zo ver dat daarvan een concrete gebiedsgerichte uitwerking gepresenteerd kan worden. In hoofdstuk 3 wordt aangegeven hoe het met alle onderdelen uit de MobiliteitsAanpak staat en wanneer concrete projecten gepresenteerd kunnen worden.

Deze gebiedsgerichte uitwerking bestaat uit drie delen:

1. Een beschrijving van het mobiliteitsnetwerk nu en in 2020 na uitvoering van het MIRT 2009, aan de hand van kaartbeelden (hoofdstuk 2).
2. Een beschrijving van de maatregelen uit de MobiliteitsAanpak op programmaniveau, zodat de samenhang van de genomen maatregelen duidelijk is (hoofdstuk 3).
3. Een beschrijving van de maatregelen op gebiedsniveau (hoofdstuk 4 t/m 7). Ieder hoofdstuk opent met een gebiedstypering (gebaseerd op hoofdstuk 3 van het MIRT). Kort en aan de hand van een kaart wordt vervolgens een overzicht gepresenteerd van de projecten van de MobiliteitsAanpak in het desbetreffende landsdeel. Hier zal ook de samenhang tussen de projecten en het reeds aangekondigd beleid duidelijk worden. Vervolgens worden de projecten één voor één uitgewerkt in projectomschrijvingen.

De projecten worden omschreven aan de hand van een vast stramien:

- Aanleiding of probleemschets;
- Aanpak in de vorm van concrete maatregelen;
- Verwachte effecten van de maatregelen;
- Omschrijving van de te verwachten mijlpalen;

Bij ieder project wordt vermeld wat de status van het project is (besloten of besluit nog verwacht), tot welk programma het project behoort, en welke bedragen er mee gemoeid zijn.



2

**Referentiesituatie:
het mobiliteitsnetwerk
nu en in 2020**

Aan de hand van de onderstaande kaartbeelden van het openbaar vervoer, het wegennet (inclusief de spoedwetprojecten Elverding) en de vaarwegen wordt inzichtelijk gemaakt wat de status van het netwerk vandaag de dag is, en hoe het er in 2020 uit zal zien wanneer alle reeds geplande projecten in het MIRT en eventuele andere projecten uitgevoerd zijn.

De in de volgende hoofdstukken beschreven projecten van de MobiliteitsAanpak zijn aanvullingen op deze referentiesituatie.

2.1 Openbaar Vervoer

Hoofdrailnet, stationsverbeteringen, OV-SAAL, grote regionale OV projecten (MIRT 2008)

Naast de realisatie van het Programma Hoogfrequent Spoor (zie onderstaand) worden tot 2020 enkele nieuwe lijnen gerealiseerd (HSL-Zuid, Hanzelijn en Sloelijn). Ook vindt er op verschillende trajecten capaciteitsuitbreiding plaats, worden enkele grote regionale OV projecten afgerond (Noord-Zuidlijn, Rijn-Gouwelijn), nieuwe stations geopend en stationsverbeteringen doorgevoerd. Al deze zaken staan vermeld in de onderstaande kaart. De OV maatregelen in het kader van het regio-specifieke pakket Zuiderzeelijn zijn niet opgenomen.



2.2 Wegen

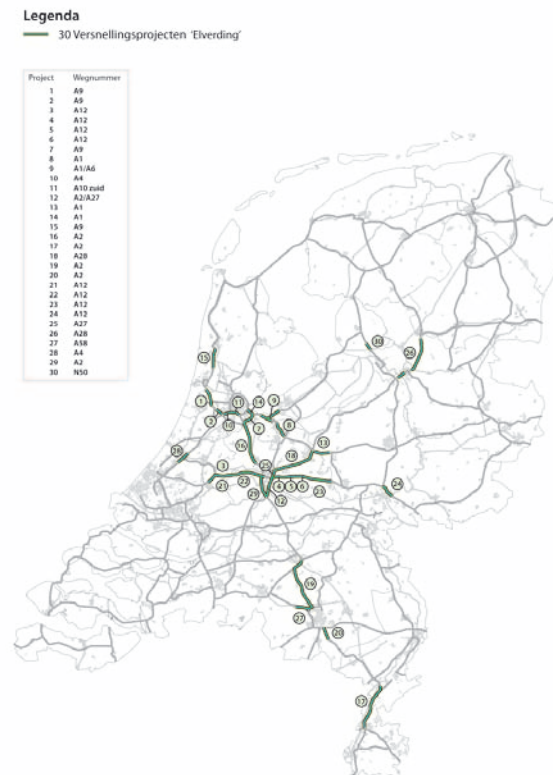
2.2.1. Situatie 2008 en 2020 na uitvoering MIRT

Links staat de status van het Nederlandse wegennet in 2008. De verschillende kleuren duiden het aantal rijstroken aan dat beschikbaar is. Op de kaart ernaast staan de bouwlocaties waar tot 2020 extra rijstroken bijkomen.



2.2.2. Spoedaanpak wegprojecten tot en met 2012

Dankzij een spoedwet heeft het kabinet ten aanzien van 30 projecten een besluit kunnen nemen tot wegverbreding. Deze staan genummerd en vermeld in deze kaart.



2.3 Vaarwegen

In de onderstaande kaarten staan de aan te pakken knelpunten (links) en het streefbeeld voor 2020 (rechts) op de vaarwegen. Deze beelden zijn afkomstig uit de Nota Mobiliteit. Er worden verschillende typen vaarwegen (klassen) en knelpunten benoemd.



- Legenda**
- klasse VI
 - klasse Vb
 - klasse Va
 - klasse IV
 - klasse III en lager
 - ▲ Knelpunt sluisen
 - ◆ Knelpunt vaarwegprofiel
 - Knelpunt bruggen
 - ⊗ Knelpunt ligplaatsen



- Legenda**
- Hoofdtransportas: ten minste klasse-VIb en 4-laagscontainervaart
 - Doorgaande hoofdvaarweg: ten minste klasse V en 4-laagscontainervaart
 - Overige hoofdvaarweg: ten minste klasse-IV en 3-laagscontainervaart
- Potentiele verbinding**
- Potentiele overige hoofdvaarweg: ten minste klasse-IV en 3-laagscontainervaart
 - Potentieel distributienetwerk



3

Maatregelen MobiliteitsAanpak op programmaniveau

Dit hoofdstuk beschrijft de maatregelen uit de MobiliteitsAanpak op programmaniveau. In de volgende hoofdstukken worden de maatregelen per landsdeel geconcretiseerd. Niet voor alle maatregelprogramma's uit de MobiliteitsAanpak is al een concrete projectuitwerking beschikbaar. Om deze uitgave geen herhaling van de MobiliteitsAanpak te laten zijn, worden hier alleen die programma's uitvoeriger beschreven waarvan een concrete uitwerking op projectniveau in de volgende hoofdstukken ook mogelijk is. Van de overige programma's wordt alleen de status vermeld.

3.1 Openbaar Vervoer

De Dynamische Beleidsagenda laat zien dat met het huidige beleid van rijk en regio de meeste doelstellingen op het gebied van het openbaar vervoer uit de Nota Mobiliteit haalbaar zijn in 2020. De hogere kabinetsambitie voor het personenvervoer per spoor en de groeipotentie die sprak uit de LMCA Regionaal OV, zijn echter aanleiding voor extra maatregelen. Het kabinet streeft naar een samenhangend OV systeem van hoge kwaliteit waardoor er voor weg- en OV-gebruikers meer keuzemogelijkheden ontstaan.

Om het spoor en regionaal OV een investeringsimpuls te geven worden vier programma's uitgevoerd:

1. Actieplan 'Groeï op het Spoor'
2. Programma Hoogfrequent Spoorvervoer
3. Actieprogramma regionaal OV
4. Quick scan markt en capaciteit gedecentraliseerde spoorlijnen

Het actieplan 'Groeï op het Spoor' is in de MobiliteitsAanpak beschreven. In de voortgangsrapportage, die in september 2008 aan de Tweede Kamer is gestuurd, zijn de maatregelen verder uitgewerkt. Voor een concretisering van dit Actieplan wordt derhalve naar de MobiliteitsAanpak en naar deze voortgangsrapportage verwezen.

Het Programma Hoogfrequent Spoor wordt eveneens in de MobiliteitsAanpak beschreven. De planstudies, die in de periode tot 2020 worden uitgevoerd in het kader van dit programma, staan vermeld in het MIRT projectenboek 2009. Voor een uitwerking van dit programma wordt derhalve verwezen naar de MobiliteitsAanpak en naar het MIRT projectenboek 2009.

Het actieprogramma regionaal OV is in de MobiliteitsAanpak op programmaniveau beschreven. Inmiddels zijn samen met decentrale overheden gebiedsspecifieke maatregelpakketten samengesteld, en zijn afspraken gemaakt over de financiering. Om de landelijke samenhang te laten zien wordt in paragraaf 3.1.1 de beschrijving van het programma op landsniveau nogmaals gegeven.

Ook de Quick Scan markt en capaciteit gedecentraliseerde spoorlijnen is in de MobiliteitsAanpak op programmaniveau beschreven. Inmiddels is samen met decentrale overheden afgesproken, op welke lijnen knelpunten aangepakt zullen worden. Er zijn nog geen afspraken gemaakt over de exacte maatregelen en financiering. Deze afspraken zullen naar verwachting in de komende maanden gemaakt worden. Om ook van dit programma de landelijke samenhang te laten zien wordt hier de beschrijving van het programma op landsniveau nogmaals gegeven.

3.1.1. Actieprogramma regionaal OV

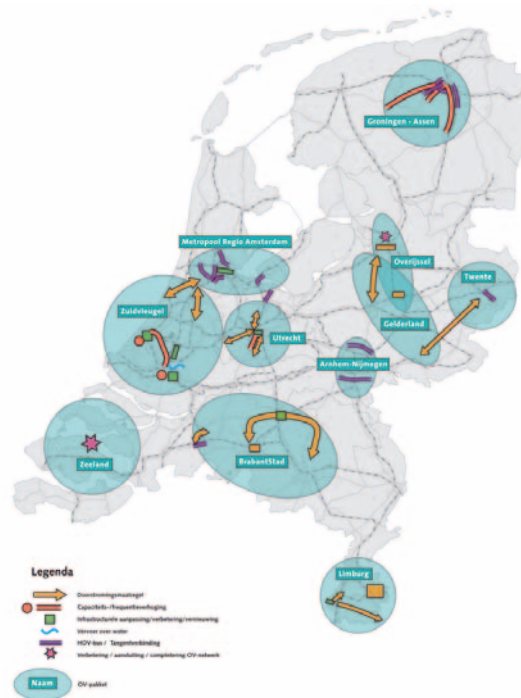
Aanleiding

In de Nota Mobiliteit is aangegeven dat het kabinet de groei van het regionaal OV mogelijk wil maken. De LMCA regionaal OV heeft aangetoond dat voor groei van het OV zowel geïnvesteerd moet worden in 'harde' maatregelen op het gebied van infrastructuur als in 'zachte' maatregelen op het gebied van voertuig, gedrag en keten. De meeste groeipotentie zit in verbetering van het aanbod door bijvoorbeeld doorstromingsmaatregelen en tangenten. Het actieprogramma regionaal OV geeft een impuls aan deze groeipotentie.

Proces

Door de gedecentraliseerde verantwoordelijkheid voor regionaal OV is het opstellen en uitvoeren van het actieprogramma een gezamenlijke verantwoordelijkheid van Verkeer en Waterstaat en provincies en stadsregio's. Daarbij verschillen de rollen tussen de partijen per fase. In de eerste fase heeft VenW het initiatief genomen om de afspraken met decentrale overheden tijdig vast te leggen en richting te geven voor de maatregelenpakketten. Daartoe heeft VenW een projectplan gemaakt, dit plan afgestemd met regio's, door regio's aangegeven wijzigingen doorgevoerd en samen met regio's het projectplan vastgesteld.

In de tweede fase is in overleg en met een belangrijke rol voor de decentrale overheden aan de vulling van de programma's gewerkt. De basis hiervoor werd gevormd door de Nota Mobiliteit, de LMCA regionaal OV, de Netwerkanalyses en de regionale visies met maatregelen. Daarbij is in onderling overleg overeenstemming bereikt ook ten opzichte van reeds voorgenomen maatregelen om de kwaliteit te verbeteren. Vervolgens heeft VenW in overleg met de decentrale overheden en na bestuurlijke afstemming de gemaakte



afspraken vastgelegd. VenW heeft de regie in dit proces gehouden met het oog op de doorvertaling in de begroting en de MobiliteitsAanpak. Tot slot ligt de financiering gezamenlijk bij rijk en regio's en ligt de uitvoering van de maatregelen bij de regio's.

Aanpak

Het programma bestaat uit 11 maatregelenpakketten, waarbij ingezet wordt op:

- Aanpakken capaciteitsknelpunten in grote steden in brede Randstad: omdat die een rem op de groei betekenen.
- Ontbrekende verbindingen in de brede Randstad, met name tangenten: door de voortgaande ruimtelijke ontwikkeling aan de randen van de steden van zowel woon- als werklocaties zijn de bestaande OV-netwerken niet altijd toereikend.
- Snelheidsverhoging door frequentieverhoging, strekken lijnvoering, verbeteren doorstroming van/ naar belangrijke economische kerngebieden in Nederland: reizigers vinden snelheid een van de belangrijkste kwaliteitseisen om te kiezen voor OV.

De maatregelenpakketten zullen in de bestuurlijke overleggen in het najaar van 2008 gebiedsgericht worden vastgesteld.

3.1.1.

Investeringen

De totale financiële omvang van het actieprogramma regionaal OV ligt rond de € 1 miljard. Het kabinet draagt € 500 miljoen bij en de decentrale overheden minimaal € 500 miljoen.

Rijk: max. € 500 miljoen
Regio's: min. € 500 miljoen
Totaal: € 1 miljard

3.1.2.

Investerings

Prorail verwacht voor de nader uit te werken oplossingsrichting inzake Quick Wins € 30 miljoen nodig te hebben voor maatregelen die binnen één jaar te treffen zijn. Voor andere en meer ingrijpende korte termijn maatregelen (implementatietijd van drie jaar) zijn meer investeringen nodig.

Het kabinet stelt in deze kabinetsperiode € 90 miljoen beschikbaar voor de oplossing van de meest urgente knelpunten. Deze investering is een extra investering boven op de reguliere begroting en inclusief de € 10 miljoen van het amendement Cramer.

Totaal: € 90 miljoen

Mijlpalen

Najaar 2008: Bestuurlijke overeenkomsten tussen regio's en rijk
 2009-2012: Start van de uitvoering van maatregelen tussen.
 2012: Evaluatie eerste effecten actieprogramma regionaal OV

3.1.2. Quick scan markt en capaciteit gedecentraliseerde spoorlijnen

Aanleiding

De forse toename van het aantal reizigers op veel regionale spoorlijnen is voor een belangrijk deel te danken aan de frequentieverhogingen en betere samenhang met het overig OV-netwerk dat vervoerders en decentrale overheden hebben gerealiseerd. De treindiensten op deze spoorlijnen behoren niet tot de concessie van het hoofdrailnet, maar vallen onder de verantwoordelijkheid van provincies en stadsregio's. Ze vormen vaak de ruggengraat van het OV-netwerk in de regio – en het goed functioneren ervan is dus cruciaal voor de samenhang met de aansluitende busdiensten en de regionale bereikbaarheid. Ook vormen ze belangrijke feeders voor het hoofdrailnet.

Op verzoek van de Kamer is met de Quick Scan Regionaal Spoor een inventarisatie gemaakt van de groeipotentie van deze gedecentraliseerde treindiensten. Ook is gekeken welke capaciteitsknelpunten deze potentiële groei op korte en langere termijn oplevert. De Quick Scan heeft in kaart gebracht op welke lijnen zich de afgelopen jaren flinke groei heeft voorgedaan en waar momenteel capaciteitsknelpunten bestaan of de punctualiteit te wensen over laat. Het gaat daarbij om de volgende 13 prioritaire lijnen:



1. Leeuwarden – Harlingen Haven
2. Groningen – Nieuweschan (-Veendam)
3. Groningen – Roodeschool
4. Groningen – Leeuwarden
5. Arnhem – Doetinchem
6. Winterswijk – Doetinchem
7. Winterswijk – Zutphen
8. Arnhem – Tiel
9. Amersfoort – Ede/Wageningen
10. Zutphen – Oldenzaal
11. Zwolle – Enschede
12. Zwolle – Kampen
13. Roermond – Nijmegen

Proces

Bij de uitvoering van de quick scan zijn die decentrale overheden betrokken die gedecentraliseerd spoorvervoer aanbieden. Daarnaast is ook samengewerkt met de vervoerders op deze gedecentraliseerde lijnen. Voor de marktanalyse is samengewerkt met het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM). De door de decentrale overheden en vervoerders aangeleverde informatie is door het KiM verwerkt. Daarnaast heeft het KiM met een uniforme methodiek een inschatting gemaakt van de groeiprognose per regionale lijn. Daarmee is een landelijk en tussen de lijnen onderling vergelijkbaar beeld neergezet.

De capaciteitsanalyse en – toets is uitgevoerd door

ProRail als beheerder van de infrastructuur, eveneens in nauwe samenwerking met de vervoerbedrijven en decentrale overheden. Overheden en vervoerders aangeleverde informatie is door de

Aanpak

Uit de Quick Scan blijkt dat op een aantal lijnen de capaciteit en punctualiteit landelijke normen overschrijden. Daar wil het kabinet in deze periode de aandacht op richten.

Nader onderzoek moet uitwijzen hoe de problemen op efficiënte en effectieve wijze kunnen worden aangepakt. In een aantal gevallen is hier al onderzoek naar gaande. Voor deze meest urgente knelpunten wil het kabinet nu € 90 miljoen beschikbaar stellen. Samen met decentrale overheden wordt bepaald waar het geld ingezet wordt. Daarbij wordt tevens gekeken naar locaties waar verbetering van de treindienst een effect op het autogebruik kan hebben. Het gaat dan om lijnen die parallel lopen met een druk bereden wegverbinding.

Mijlpalen

2009: Eerste maatregelen door ProRail

2011: Realisatie ingrijpende korte termijn maatregelen

3.2 Wegen

Nederland komt op de weg steeds meer vast te staan. Ook met de al voorgenomen maatregelen op het gebied van bouwen en beprijzen zal het een zware opgave zijn om de doelstellingen uit de Nota Mobiliteit te halen.¹ De Landelijke Markt en Capaciteitsanalyse weg uit 2007 laat weliswaar zien dat dit nog steeds vrijwel overal mogelijk is, maar de grote stijging van het

aantal voertuigverliesuren tot 2012 baart wel zorgen, ook richting 2020. Daarom presenteert het kabinet in het kader van de MobiliteitsAanpak een aantal concrete en actiegerichte programma's:

1. Verbetering regionale bereikbaarheid
2. Reistijdendrips
3. Proeven met nieuwe maatregelen
4. Maatregelenpakket robuust wegennet
5. Actieprogramma Wegen

De verbetering van de regionale bereikbaarheid betreft de uitvoering van de motie van Geel c.s. Het gaat om de N18 bij Varsseveld, de N57 Middelburg-Oosterschelde en de buitenring Parkstad. In totaal is hier een bedrag van € 48 miljoen mee gemoeid. Dit pakket is in de MobiliteitsAanpak aangekondigd en zal in de komende maanden verder uit worden gewerkt.

In de MobiliteitsAanpak zijn ook maatregelen met reistijdendrips en proeven met nieuwe maatregelen aangekondigd. Voor de inhoud van deze maatregelen wordt derhalve verwezen naar de MobiliteitsAanpak.

Het maatregelenpakket Robuust Wegennet en het Actieprogramma wegen, die in de MobiliteitsAanpak op programmaniveau zijn aangekondigd, zijn inmiddels verder uitgewerkt. Voor het maatregelenpakket Robuust Wegennet is inmiddels met decentrale overheden besproken om welke projecten en locaties het gaat. Er zijn nog niet voor alle projecten afspraken gemaakt over concrete maatregelen of financiering. Dit zal in 2009 in het bestuurlijk overleg gebeuren. In de gebiedsgerichte uitwerking zullen de projecten afzonderlijk aan de orde komen, inclusief de status van de projecten. Om de landelijke samenhang te laten zien, wordt hier de beschrijving van het programma op landelijk niveau nogmaals gegeven.

¹ Fileniveau terug naar 1992.

3.2.1.

Investerings

Voor het robuuste wegennetwerk is € 830 miljoen beschikbaar. Met decentrale overheden worden afspraken gemaakt over concrete projecten.

Daarnaast wordt er circa € 543 miljoen uit het MIRT aangewend voor de aanpak van urgente knelpunten.

Rijk: € 1,37 miljard

Regio's: PM

Totaal: PM

Het Actieprogramma Wegen is in de MobiliteitsAanpak eveneens op programmaniveau beschreven. Samen met decentrale overheden zijn gebiedsspecifieke maatregelpakketten samengesteld, en zijn afspraken gemaakt over de financiering en uitvoering. Om de landelijke samenhang te laten zien wordt hier de beschrijving van het programma op landelijk niveau nogmaals gegeven.

3.2.1. Maatregelpakket Robuust Wegennet

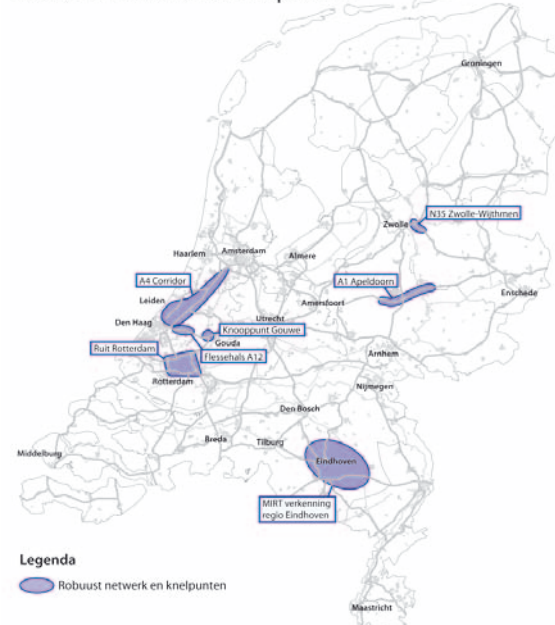
Aanleiding

Het doel van de MobiliteitsAanpak is om belangrijke stappen te zetten op weg naar een robuust mobiliteitssysteem van hoge kwaliteit, dat de reiziger extra capaciteit en keuzemogelijkheden biedt. Voor het wegsysteem betekent dit enerzijds dat het totale wegennet van voldoende kwaliteit is om de verkeersstromen goed te kunnen opvangen en anderzijds dat de capaciteit van het netwerk optimaal benut wordt. Kernbegrip is hierbij het versterken van de samenhang in het wegennet. Dit wordt gedaan door het aanpakken van knelpunten, het optimaliseren van de aansluitingen tussen het hoofd- en onderliggend wegennet, en door het versterken van de functie van de deelsystemen in het totale wegennet (ontvlechten en paralleliteit).

Aanpak

De nadruk ligt op het versterken van het wegennet in die gebieden waar door ruimtelijk economische ontwikkelingen het huidige wegsysteem ontoereikend is. De maatregelen richten zich op parallelstructuren rond knooppunten, het wegnemen van flessenhalzen in de hoofdinfrastructuur en de vervolmaking van ringen rond steden. De brede A4 corridor, die als ruggengraat van de Randstad kan worden beschouwd, krijgt extra aandacht. Oplossingen waarin N-wegen of parallelle

Robuust netwerk en knelpunten



structuren een rol spelen worden meegenomen. Hiervoor is € 830 miljoen beschikbaar. Daarnaast wordt er ongeveer € 543 miljoen aangewend om urgente knelpunten aan te pakken.

Met decentrale overheden is gesproken over de volgende projecten:

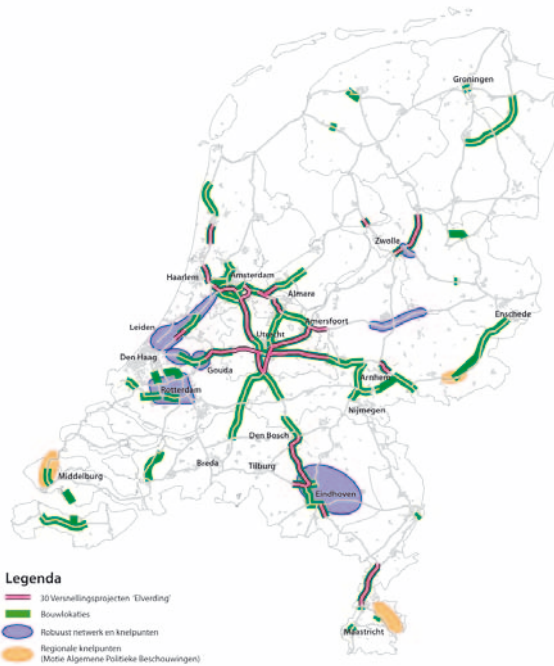
- A4 Corridor (Burgerveen-Leiden, parallelstructuur bij Prins Clausplein, parallelstructuur A4-A44, Rijnlandroute)
- Parallelstructuur Knooppunt Gouwe
- Flessenhals A12
- Ruit Rotterdam (eerste stap)
- N279 Eindhoven
- N35 Zwolle-Wierden
- A1 Apeldoorn

Deze projecten worden omschreven in de landsdeelnutwerking in de hiernavolgende hoofdstukken. Daar wordt ook aangegeven of er al afspraken zijn gemaakt over de maatregelen en financiering, dan wel wanneer afspraken verwacht worden.

Mijlpalen

2009: Bestuurlijke overeenstemming over precieze invulling en verdeling van de projecten

2020: Afronding realisatie



Situatie wegennet 2020 na uitvoering MIRT, spoedaanpak, motie van Geel c.s. en MobiliteitsAanpak

3.2.2. Actieprogramma Wegen



Aanleiding

Het actieprogramma wegen is gericht op de verbetering van de aansluitingen tussen het hoofdwegennet en regionale wegen, en verbetering van de aansluitingen tussen openbaar vervoer en weg. Dit past in de ambitie om de robuustheid van het netwerk te vergroten. De nadruk van de maatregelen ligt bij de bestrijding van de file top-50. Als vervolg op de netwerkaanpak is samen met de decentrale overheden een pakket met maatregelen van € 200 miljoen uitgewerkt als onderdeel van de acties uit het Beleidskader Benutten.

Proces

Door de regio's (Rijkswaterstaat samen met decentrale overheden) zijn regionale maatregelpakketten uitgewerkt. Deze regionale pakketten bevatten maatregelen op rijkswegen, provinciale wegen en gemeentelijke die onderling sterk samenhangen en elkaars effecten versterken. Hiermee wordt gezamenlijke uitvoering gegeven aan benutten over de beheersgrenzen van de afzonderlijke wegbeheerders heen en worden weggebruikers transparant bediend van herkomst tot bestemming. In veel gevallen maken de regionale pakketten onderdeel uit van reeds bestaande regionale initiatieven waarvoor al gedeeltelijke regionale financiering beschikbaar was. Met de rijksbijdrage vanuit het Actieprogramma Wegen kunnen dan veelomvattende pakketten worden gerealiseerd. TNO is gevraagd een effectbepaling en prioritering te maken, op grond van een samen met het ministerie, Rijkswaterstaat, IPO, VNG en SkVV ontwikkelde methodiek. Een expertteam van onafhankelijke hoogleraren en het Kennisinstituut voor Mobiliteit (KIM) heeft de maatregelpakketten op volgende onderdelen beoordeeld:

- Effect op doorstroming
- Betrouwbaarheid
- Robuustheid

3.2.2.

Investerings

In het Actieprogramma Wegen zijn regionale pakketten ontwikkeld, gericht op de verbetering van de aansluitingen tussen het hoofdwegennet en het onderliggend wegennet, en verbetering van de aansluitingen tussen openbaar vervoer en weg.

Het kabinet trekt hiervoor € 200 miljoen uit in deze kabinetsperiode.

Totaal: € 200 miljoen

- Multimodaliteit
- Publieksgerichtheid
- Emissies, veiligheid, leefbaarheid.

Van alle pakketten zijn op identieke wijze de kosten en de effecten bepaald en alle pakketten zijn beoordeeld en geprioriteerd op hun kosteneffectiviteit. De pakketten die zijn opgenomen in het Actieprogramma Wegen score qua kosteneffectiviteit goed tot zeer goed. Van alle pakketten worden de investeringskosten na 5 jaar terugverdiend, van sommige maatregelpakketten al na een tot twee jaar.

Aanpak

Het Actieprogramma Wegen voor de periode tot en met 2012 bevat regionale en generieke maatregelpakketten.

1. Regionale pakketten

In het Actieprogramma Wegen zijn zeven categorieën van regionale maatregelpakketten ontwikkeld:

- Optimaliseren samenhangend netwerk
- Uitwisseling met de grote stad
- Optimaliseren aansluitingen HWN/OWN
- Bijschakelen OWN
- Optimaliseren corridor
- Optimaliseren knooppunten
- Verbeteren betrouwbaarheid

Elk pakket bestaat uit concrete maatregelen zoals versnelde verbredingen van regionale wegen, andere belijning, verbeterde afstelling van verkeerslichten en de ontwikkeling van regelscenario's. Deze pakketten zijn toegesneden op de regionale problematiek. Behalve kleine aanpassingen in de infrastructuur (zoals drips) en verkeersregelingen worden ook aanpassingen in de bestaande dienstregelingen en halteplaatsen van het OV doorgevoerd.

Inhoudelijk zijn de meeste pakketten er op gericht de verkeersproblemen te verminderen door de robuustheid van het gehele netwerk van samenhangende wegen te vergroten. De maatregelen op de rijkswegen, provinciale wegen en gemeentelijke wegen werken samen om het gezamenlijke netwerk zo goed mogelijk te gebruiken. Hierdoor zijn de vaak nog grote winsten mogelijk.

Daarnaast wordt er in het kader van de netwerkanalyses op regionaal niveau gewerkt aan verbetering van de bereikbaarheid voor het goederenvervoer. Het Kwaliteitsnet Goederenvervoer is daarbij een belangrijk hulpmiddel. Dit netwerk geeft een overzicht van de voor het goederenvervoer belangrijke infrastructuur op nationaal, regionaal en lokaal niveau. Samen met regionale partners wordt bezien waar knelpunten liggen en worden oplossingsrichtingen uitgewerkt, die zich voornamelijk richten op het toepassen van (dynamisch) verkeersmanagement- en mobiliteitsmaatregelen. Voor de periode na 2012 wordt onder andere gedacht aan maatregelen zoals het werken met tijdvensters voor vrachtverkeer, toepassen van dynamische doelgroepstroken en specifieke maatregelen om colonnevorming tegen te gaan.

2. Versterken netwerkbreed verkeersmanagement

De benuttingsmaatregelen op de weg die als onderdeel van de regionale pakketten van de MobiliteitsAanpak gerealiseerd worden, moeten op een goede wijze worden ingezet. De regelscenario's worden opgesteld door alle wegbeheerders tezamen, waarbij afspraken worden gemaakt over het omleiden van verkeer over elkaars wegen waar en wanneer dat bijdraagt aan een betere doorstroming in het samenhangende wegen-netwerk. Hiervoor is het noodzakelijk om regelscenario's op te stellen. Daarmee wordt vastgelegd welke

combinaties van maatregelen bij specifieke (verkeers) situaties actief worden ingezet. Ook is het noodzakelijk dat kleinschalige aanpassingen aan het bestaande instrumentarium van de verkeerscentrale plaatsvinden. Daarnaast worden voor alle vijf verkeerscentrales regionale teams met verkeerskundige specialisten opgezet. Hierin wordt tot en met 2012 ruim € 15,7 miljoen geïnvesteerd.

3. Versterken Incident Management

De Nota Mobiliteit is gericht op acceptabele en betrouwbare reistijden. Met name de incidentele verstoringen zijn in dit verband beleidsmatig ongewenst. Daarnaast geven ook de weggebruikers aan zich te storen aan de onverwachte vertragingen. Nu al is circa 30% van de voertuigverliesuren op de Nederlandse wegen het gevolg van verstoringen en dit percentage stijgt jaarlijks. Het gestructureerd aanpakken van dergelijke onverwachte verstoringen vereist met name goede organisatorische afspraken tussen een veelheid aan betrokken organisaties, zoals wegbeheerders, bergers, hulpverleners, verzekeraars en vanzelfsprekend de weggebruikers zelf. In de Visie Incident Management hebben alle betrokkenen gezamenlijk een ambitie en aanpak uitgewerkt. Deze aanpak betreft maatregelen die zijn gericht op organisatorische, procesmatige, als ook coördinerende werkzaamheden over de partijen. Ook het nemen van kleinschalige infrastructurele maatregelen, zoals calamiteitendoorsteken voor bergers en uitwijkplaatsen, behoren hiertoe.

In dit pakket zijn de meest urgente, essentiële en kosteneffectieve maatregelen opgenomen op het gebied van incident management.

De maatregelen in dit pakket zijn gericht op de vier doelstellingen van Incident Management:

- Bevordering van de verkeersveiligheid;

- Behartiging van de belangen van mogelijke slachtoffers;
- Bevordering van de verkeersdoorstroming;
- Beheersing van ontstane schade

Mijlpalen

Najaar 2008: Besluitvorming over de maatregelpakketten met decentrale overheden in de bestuurlijke overleggen

Voorjaar 2009: Afspraken over gezamenlijke realisatie van de maatregelenpakketten, waarbij een groot deel centraal wordt ingekocht in verband met schaal- en kostenvoordelen.

2010/2011: Evaluatie eerste effecten

2012: Afronding van het merendeel van de bovenstaande maatregelen

3.3 Vaarwegen

3.3.1. Quick Wins Binnenvaart

De Quick Wins binnenvaart zijn in de MobiliteitsAanpak op programmaniveau beschreven. Inmiddels zijn samen met decentrale overheden afspraken gemaakt over een eerste tranche Quick Wins, en zijn afspraken gemaakt over de financiering daarvan. Om de landelijke samenhang te laten zien wordt hier de beschrijving van het programma op landsniveau nogmaals gegeven. De tekst is identiek aan de tekst die is opgenomen in de MobiliteitsAanpak.

Aanleiding

In de Beleidsbrief 'Varen voor een vitale economie' heeft het ministerie van Verkeer en Waterstaat de

3.3.1.

Investeringen

Goed bereikbare binnenhavens en voldoende natte bedrijventerreinen zijn van groot belang voor de economie. Daarom besluit het kabinet te investeren in quick wins.

Voorwaarde voor projectdeelname is (tenminste 50%) cofinanciering van de desbetreffende decentrale overheid. Het kabinet stelt voor de quick wins € 62 miljoen beschikbaar. Op basis van cofinanciering wordt dit bedrag verdubbeld tot een forse investering in binnenhavens.

Start projecten: uiterlijk in 2011
oplevering: uiterlijk in 2013

Rijk: € 62 miljoen
DO's: tenminste € 62 miljoen
Totaal: tenminste € 124 miljoen



ambitie neergezet om samen met de decentrale overheden een toekomstvast netwerk van vaarwegen en havens te realiseren dat goed bereikbaar is. Het investeringsprogramma voor de vaarwegen wordt uitgevoerd en het achterstallig onderhoud wordt versneld (tot 2016) weggewerkt. Zoals de Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse (LMCA) heeft aangetoond, ligt de nadruk echter niet alleen op een goed vaarwegennet. Een andere belangrijke sleutelfactor is 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 nieuwe infrastructuur. Binnenhavens zijn van economisch belang en zijn bovendien vaak aantrekkelijke locaties waarop verschillende ruimtelijke claims worden gelegd, zoals voor woningbouw en recreatie. Rijk en decentrale overheden werken samen aan het versterken van de zwakke schakels in de logistieke keten om een toekomstvast netwerk te creëren.

Aanpak

Het kabinet heeft € 62 miljoen beschikbaar gesteld voor de verbetering van de bereikbaarheid van binnenhavens. De maatregel 'quick wins binnenhavens' richt

zich op snel te realiseren infrastructurele voorzieningen die in eigendom zijn van lokale of regionale overheden. Voorbeelden hiervan zijn kades, loswallen, havenmondingen, ontsluitende infrastructuur van nieuwe natte bedrijventerreinen. Zeehavens vallen buiten de scope van de maatregel. Om in aanmerking te komen voor een deel van de subsidiemiddelen dienen provincies/stadsregio's een netwerkanalyse op te stellen en moet er een positieve Maatschappelijke Kosten Baten Analyse op hoofdlijnen aan de ingediende plannen ten grondslag liggen. Decentrale overheden dragen zelf tenminste 50 procent van de totale kosten. De subsidieverlening vindt plaats nadat de benodigde vergunningen zijn verkregen.

Mijlpalen

Najaar 2008: Besluit over voorstellen eerste tranche

Begin 2009: Start realisatie

2013: Afronding realisatie

3.4 Overige onderdelen MobiliteitsAanpak

Voor een aantal onderdelen die in de MobiliteitsAanpak worden genoemd is een concretisering van de maatregelen op projectniveau nog niet beschikbaar. Het gaat hierbij om:

1. Fietsvoorzieningen
2. Reisinformatie
3. Mobiliteitsmanagement

Voor fietsvoorzieningen wordt in de MobiliteitsAanpak aangekondigd dat tot 2012 € 30 miljoen beschikbaar is (naast de € 20 miljoen die al in het actieplan 'Groeit op het Spoor' zijn opgenomen). Dit bedrag zal ten goede

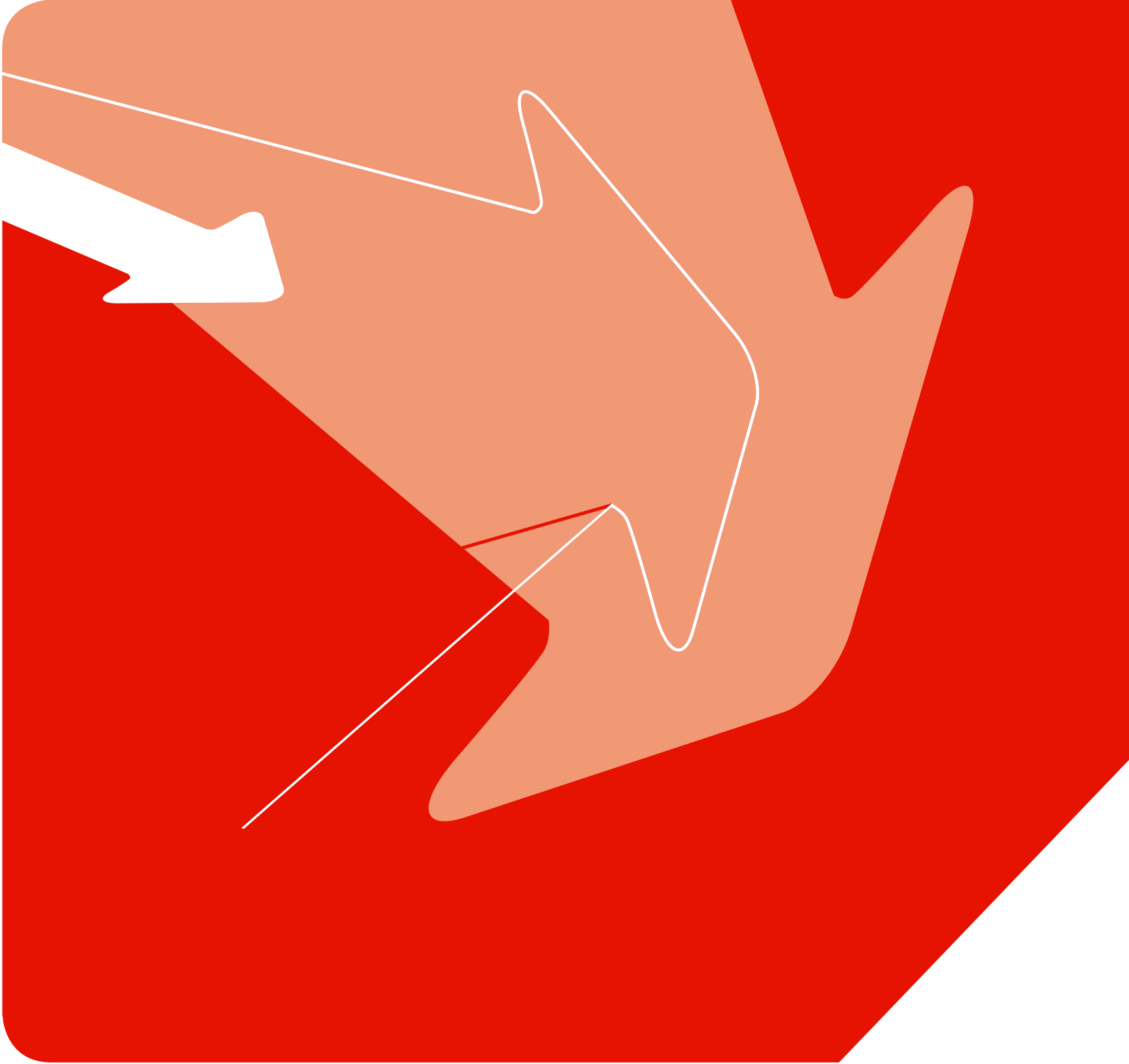
komen aan extra fietsenstallingen en het opruimen van weesfietsen bij OV-locaties en aan de verbetering van woon-werk routes. De concrete projecten zullen in de komende maanden samen met decentrale overheden uitgewerkt worden.

De MobiliteitsAanpak kondigt een investeringspakket van € 30 miljoen aan ten behoeve van de verbetering van multimodale reisinformatie. Via het beleidskader benutten is bovendien € 4,5 miljoen gereserveerd voor het operationeel maken van het NDW, en via het actieplan 'Groeï op het spoor' is € 20 miljoen gereserveerd voor teams die de informatievoorziening op en rond 50 stations moeten verbeteren. De komende maanden zullen de verschillende onderdelen verder uit worden gewerkt.

In de MobiliteitsAanpak is gemeld dat als vervolg op de commissie-de Waal vier actielijnen op het gebied van mobiliteitsmanagement zijn uitgewerkt: Het bevorderen van het gebruik van het OV, het opzetten van communicatie en een kennisloket, innovatieprojecten, en de regionale convenanten. Voor de uitvoering daarvan heeft het kabinet in de MobiliteitsAanpak € 40 miljoen uitgetrokken, bovenop de al eerder beschikbaar gemaakte € 100 miljoen voor mobiliteitsprojecten in het kader van ABvM en de € 12 miljoen uit het Actieplan 'Groeï op het spoor'. In de komende periode zal de besteding van het beschikbare budget geconcretiseerd worden.

Investeringsoverzicht MobiliteitsAanpak

OV & Keten			Wegen			Binnenvaart		Totaal	
5494			1621			62			
Regionaal OV	Spoor	Keten	Weg	Binnenvaart					
Actieprogramma Regionaal OV	500	Programma Hoogfrequent Spoor (incl. goederenvervoer per spoor)	4500	Mobiliteitsmanagement (Cie De Waal)	40	Robuust netwerk	830	Quick Wins	62
				Mobiliteitsmanagement (ABvM)	100	Knelpunten	543		
		NSP Utrecht (motie APB)	3,5	Fiets	30	Regionaal (motie APB)	48		
						Actieprogramma Wegen (incl. drips)	200		
Quick Scan Regionaal Spoor (incl. amendement Cramer)	90	Actieplan Groei op het Spoor (incl. Fiets)	200	Multimodale reisinformatie	30				
	590		4703,5		200		1621		62
									7176,5
Cofinanciering	minimaal	500		Cofinanciering	PM	Cofinanciering	62		562
Totaal	1090	4703,5	200	1621	124	7738,5			



4

Gebiedsgerichte uitwerking landsdeel West

4.1 Gebiedstypering²

Het landsdeel West bestaat uit de provincies Noord-Holland, Zuid-Holland, Utrecht en Flevoland. Het landsdeel West heeft een belangrijke economische betekenis. Er wonen ongeveer 7,5 miljoen mensen, waarvan het grootste deel (6 miljoen) in de Randstad. De Randstad kent geen harde grenzen maar omvat globaal het gebied van Purmerend tot Dordrecht en van Den Haag tot omgeving Amersfoort. In de Randstad wordt de helft van het nationale inkomen verdiend op een kwart van het grondgebied van Nederland. Belangrijke speerpunten in de economie van de Randstad zijn financiële dienstverlening, toerisme en logistiek. Ook de aanwezigheid van een internationaal juridisch cluster (Den Haag) en enkele Greenports zijn van betekenis. De Randstad is het grootste stedelijke netwerk van ons land. Dit netwerk valt samen met belangrijke onderdelen van de nationale Ruimtelijke hoofdstructuur, waarbij de mainports Schiphol en Rotterdam de motoren voor de Nederlandse economie vormen. De Randstad ligt voor een groot deel onder zeeniveau. De ligging in de delta geeft unieke overgangen tussen water en land. De kust, het IJsselmeergebied, de Utrechtse Heuvelrug en de veenweidelandschappen in het Groene Hart zijn aantrekkelijk om in de buurt te wonen en te recreëren.

Er zijn verschillende problemen in landsdeel West, die zich met name in de Randstad voordoen. De internationale concurrentiepositie staat onder druk door onder andere een verslechterende bereikbaarheid en de stijging van de zeespiegel als gevolg van klimaatverandering. Ook de OESO (Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling) heeft in haar 'Territorial Review' voor de Randstad Holland in

2007 geconcludeerd dat het verkeer- en vervoerssysteem, zowel de weg als het openbaar vervoer, tekort schiet. Hierdoor wordt onvoldoende geprofiteerd van de kwaliteiten die de Randstad in potentie heeft. Deze conclusie wordt onderschreven door de uitkomsten van de Landelijke Markt en Capaciteitsanalyses (LMCA, 2007) en de Netwerkanalyses (2006).

In de structuurvisie Randstad 2040 is aangegeven dat er in Nederland tot 2040 minstens 500.000 woningen bij zullen moeten komen. De meeste daarvan zullen conform de doelstelling van verdichting van de stedelijke gebieden in de Randstad en de overige stedelijke netwerken gerealiseerd worden.³ Daar kiest dit kabinet voor de versterking van de twee met elkaar samenhangende, sterke vleugels (Amsterdam-Almere-Utrecht en Rotterdam-Den Haag), waar vooral in ruimtelijke zin veel uitwisseling plaats zal vinden (zoals woningbouw-opgaven). Voor de periode tot 2020 worden in de loop van 2009 verstedelijkingsafspraken gemaakt tussen regio's en het rijk. Uiteraard zal daarbij rekening worden gehouden met de consequenties van de afspraken voor het regionale en nationale mobiliteitssysteem. Omgekeerd zullen verkenningen bij het stadsregionale OV de verstedelijkingsafspraken als uitgangspunt nemen.

Een goede bereikbaarheid is een essentiële voorwaarde voor het economisch functioneren en voor de ontplooiing van mensen in het landsdeel West. Dit geldt met name voor het in dit landsdeel gelegen dichtbevolkte gebied van de Randstad. Het verkeer- en vervoerssysteem heeft de mobiliteitsontwikkeling de laatste jaren niet kunnen bijhouden, met als gevolg een toenemende congestie op weg en spoor. Dit heeft ook effect op de leefkwaliteit. De onderlinge relaties tussen de verschillende delen van de Randstad worden

² Samenvatting van de tekst uit Hoofdstuk 3 van het MIRT projectenboek

³ Randstad 2040, Facts and Figures, blz. 12. Vrom op basis van WLO.

sterker en vragen om een robuuste structuur. Een combinatie van beter benutten, investeren en beprijzen moet de betrouwbaarheid, snelheid en veiligheid van de verplaatsingen vergroten. Onderdeel van deze aanpak is het verbeteren van de onderlinge samenhang tussen de netwerken en door een betere ketenintegratie, voor zowel personen als goederen. Op het gebied van bereikbaarheid zijn verschillende projecten voorzien om de mobiliteit te verbeteren.

Noordelijke Randstad

Door een concentratie van verstedelijking en economische ontwikkeling op de corridor Haarlemmermeer - Amsterdam - Flevoland ligt hier ook de belangrijkste opgave. Voor de corridor Schiphol - Amsterdam - Almere is besloten de bestaande wegcapaciteit uit te breiden en gelijktijdig kansen te benutten voor de verbetering van de leefbaarheid en de ruimtelijke kwaliteit. Hier liggen ook de grootste kansen voor het openbaar vervoer.

In het kader van de planstudie OV Schiphol - Amsterdam - Almere - Lelystad wordt op korte termijn geïnvesteerd in het spoor en wordt onderzocht wat op lange termijn nodig is om het openbaar vervoer op deze corridor structureel verder te verbeteren. Hier ligt een relatie met de Schaalsprong Almere en de ontwikkeling van Schiphol en luchthaven Lelystad.

Daarnaast liggen er belangrijke bereikbaarheidsvraagstukken, onder andere naar de overige economische kerngebieden in Nederland. Uitbreiding van de A2 tussen Amsterdam en Utrecht is in uitvoering/studie en naar de A4 Amsterdam – Ypenburg, de interne verkeersader van de Randstad wordt nader verkennend onderzoek verricht (onder andere A4 Schiphol).

Op het gebied van vaarwegen gaat het om het benutten van de aanwezige capaciteit. In een verkenning wordt de capaciteit van de zeetoegang IJmond in samenhang met de economische potentie van het Noordzeekanaalgebied onderzocht.

Zuidelijke Randstad

Op het gebied van de weg wordt met name geïnvesteerd in de projecten A4 Delft - Schiedam, flessenhalzen A4 (Burgerveen - Leiden) en A12 (Vernieuwd op Weg). De bereikbaarheid via het openbaar vervoer wordt vooral verbeterd door het project capaciteitsuitbreiding spoor Den Haag – Rotterdam (waaronder de spoor-tunnel Delft), de ingebruikname van de HSL-Zuid en de verdere uitbouw van Randstadrail (i.c. de opening van de tunnel naar Rotterdam CS).

De bereikbaarheid in de regio Rotterdam wordt verbeterd door met name de (geplande) uitvoering van de projecten A13/16/A20 Rotterdam en de A15 Maasvlakte - Vaanplein. Voor de oplossing op lange termijn is gestart met een verkenning naar de bereikbaarheidsproblematiek in de regio Rotterdam. De verkenning zal gebruik maken van bestaand studiemateriaal, waaronder de studie naar de tweede ontsluiting haven Rotterdam en de studie A4 Zuid (Hoogvliet - Klaaswaal).

In de regio Haaglanden moet de (voorgenomen) aanleg van het Trekvljettracé (Den Haag Internationale Stad) de bereikbaarheid verbeteren. Daarnaast betekent de oplevering van de Hubertustunnel, als laatste onderdeel van de Noordelijke Randweg tussen de A4 en Scheveningen, ook een verbetering voor de bereikbaarheid van de stad Den Haag. Voor de oplossing op lange(re) termijn zal een verkenning naar de bereikbaarheidsproblematiek

worden uitgevoerd, waarin gebruik wordt gemaakt van bestaand materiaal afkomstig van studies en pre-verkenningen van rijk en / of regio.

Tenslotte is voor de regio Leiden / Holland Rijnland een integrale benadering opgesteld, waarbij ruimtelijke ontwikkelingen onder meer in verband zullen worden gebracht met de regionale projecten Rijnlandroute (weg) en RijnGouwelijn (OV).

Utrecht

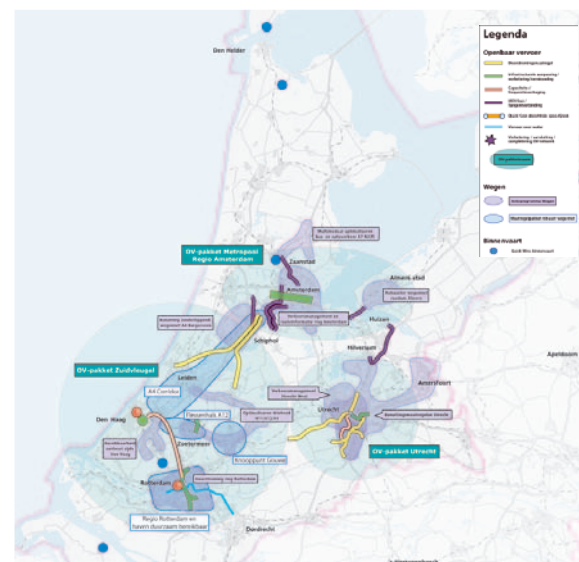
De belangrijkste opgave voor Utrecht is om als de Draaischijf van Nederland en daarmee het schakelpunt van de Randstad, met het achterland te blijven functioneren. Er bevinden zich urgente knelpunten op het hoofdwegennet op de gehele Ring Utrecht. Daarnaast worden knelpunten verwacht op de A1, A27 en A28. In de pakketstudies Ring en Driehoek (Draaischijf Nederland) worden integrale en gebiedsgerichte maatregelpakketten opgesteld.

Door het kabinet wordt in samenwerking met de regio een pré-verkenning uitgevoerd naar de mogelijke bereikbaarheidsproblematiek in het gebied Almere - 't Gooi – Utrecht, mede in relatie tot ruimtelijke ontwikkelingen (Schaalsprong Almere).

In het kader van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer wordt de corridor Utrecht - Den Bosch gezien.

Voor de bereikbaarheid over water is de planstudie naar de uitbreiding van de capaciteit van de Beatrixsluis relevant, die de verbindende schakel vormt tussen het Amsterdam - Rijnkanaal en de Lek.

4.2 MobiliteitsAanpak landsdeel West

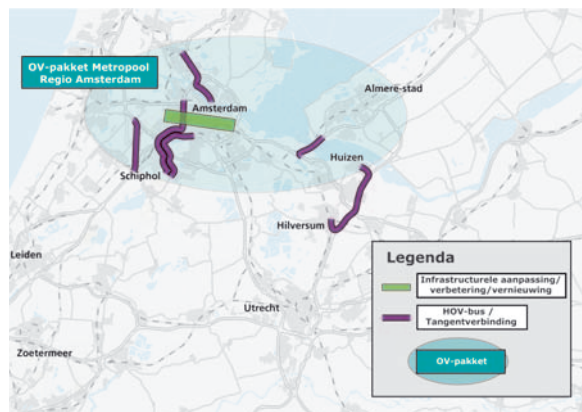


Naast de hierboven genoemde reeds lopende maatregelen, projecten en studies wordt in het kader van de Mobiliteitsaanpak ingezet op een aantal extra maatregelen in het openbaar vervoer, op de weg en op de vaarwegen. Daarmee wordt ingezet op een samenhangende en intermodale benadering van die punten in het verkeers- en vervoerssysteem, die vragen om een aanpak. Het Openbaar Vervoer in de noordelijke en zuidelijke Randstad en in Utrecht zal door middel van een aantal OV-pakketten een extra stimulans krijgen. Deze pakketten zetten voornamelijk in op frequentieverhogingen en versnelling van lijnen, en op het realiseren van tangentiële lijnen. Op de weg zal in het kader van de MobiliteitsAanpak extra aandacht worden besteed aan de A4 corridor en de ruit Rotterdam ten behoeve van de robuustheid van het netwerk. Het Rijk heeft te kennen gegeven aan de oplossing van deze problematiek te willen bijdragen. Dit zal

mee worden genomen in de al lopende of al afgesproken verkenningen. Op de A12 zijn er afspraken gemaakt over het oplossen van een flessenhals bij Zoetermeer-Nootdorp, en over een parallelstructuur bij knooppunt Gouwe. Daarnaast zijn er in alle gebieden afspraken gemaakt over een flink aantal benuttingsmaatregelen gericht op een betere doorstroming. Voor de vaarwegen is een aantal quick wins afgesproken in Noord- en Zuid-Holland.

4.3 Maatregelen Noordelijke Randstad

4.3.1. OV pakket Metropool Regio Amsterdam



Aanleiding

De regio zet in op een hoogwaardig OV-systeem dat qua snelheid kan concurreren met de auto. De Metropoolregio Amsterdam streeft naar 30% extra reizigers in het openbaar vervoer in 2020. Het kabinet ondersteunt de groeiambities van de Metropoolregio Amsterdam. Om de ambities van de partners in de

Metropoolregio Amsterdam waar te maken zullen rijk en regio gezamenlijk een extra impuls geven om versneld de Nota Mobiliteits doelstelling te halen.

Aanpak en maatregelen

Aanvullend op de maatregelen die de regio uitvoert wordt via het actieprogramma een extra impuls gegeven aan het regionaal OV om versneld de Nota Mobiliteitsdoelstelling te halen. Het gaat om maatregelen die voor 2013 versneld uitgevoerd kunnen worden en waarvoor nog onvoldoende dekking is gevonden. Dit betreft projecten die aansluiten bij de kaders van het actieprogramma:

- maatregelen gericht op snelheidsverhoging en betrouwbaarheid, onder meer:
 - > Busbaan A6 – A1, voor versnelling van de verbinding Almere (en Gooi) – Amsterdam
 - > Verbeteren tramnetwerk Amsterdam West
 - > HOV Noordtangent
- ontbrekende schakels in het netwerk, m.n. tangentele verbindingen, waaronder:
 - > Realisatie HOV verbinding Schiphol Oost
 - > Realisatie HOV verbinding Huizen – Blaricum
 - > Aanleg Westtangent: HOV-bus Sloterdijk – Schiphol
 - > HOV verbinding A9 Badhoevedorp

Het rijk en partners uit de Metropoolregio Amsterdam hebben samen ervoor gekozen bovengenoemd maatregelpakket in het actieprogramma op te nemen.

Verwachte effecten

35 procent reizigersgroei op deze lijnen door bovengenoemde maatregelen.

Mijlpalen

De start van de uitvoering van de programma's is voorzien in de periode 2009 – 2012.

4.3.1.

Status:

Besluit

Periode:

2009-2015

Type investering:

OV

Actieprogramma:

Regionaal OV

Locatie:

Metropool Regio Amsterdam

Investeringen:

Rijksbijdrage: € 139 miljoen

Regiobijdrage: € 159 miljoen

Totaal: € 298 miljoen

4.3.2.**Status:**

Besluit

Periode:

2009-2012

Type investering:

Weg

Actieprogramma:

Wegen

Locatie:

Almere

Investeringen:

€ 5 miljoen

4.3.2. Robuuster wegennet rondom Almere**Aanleiding**

Almere-Stad is op het rijkswegennet ontsloten via drie provinciale wegen, de N702 aan de Oostelijke zijde (op-/afrit 3) en de Westelijke zijde (op-/afrit 6) en de N703 daar tussen in (op-/afrit 8).

Met de sterke groei van Almere is ook de verkeersbelasting in de afgelopen jaren sterk toegenomen. De genoemde aansluitingen zijn daardoor regelmatig te zwaar belast, waardoor filevorming ontstaat. Dit gaat ten koste van de bereikbaarheid van Almere-Stad en heeft een negatief effect op de betrouwbaarheid van het netwerk.

Doordat weggebruikers niet worden geïnformeerd over de actuele verkeerssituatie op alle drie de aansluitingen, wordt deze drie zelden evenwichtig gebruikt. De mogelijkheden van het netwerk worden daarmee onvoldoende benut.

Aanpak

De maatregelen uit dit pakket zijn gericht op het

bereiken van een evenwichtige verdeling van het verkeer over de drie beschikbare aansluitingen, binnen de randvoorwaarden van leefbaarheid en veiligheid.

Hiertoe worden alle drie de aansluitingen op de Rijksweg A6 kleinschalig aangepast om de beoogde verkeersstromen optimaal te kunnen faciliteren. Tevens worden er bermDRIPs gerealiseerd van en naar elk van de aansluitingen. Hiermee kunnen weggebruikers op de keuzepunten van en naar de Rijksweg A6 worden geïnformeerd over de actuele verkeerssituatie op de alternatieve route(s) en kunnen eventueel routeadviezen worden gegeven.

Maatregelen (*nummers corresponderen met kaart*)

1. Reconstructie aansluiting S104 Tussenring
2. Reconstructie kruispunt op Hogering i.r.t. A6
3. Reconstructie aansluiting S103 Waterlandseweg
4. BermDRIP's A6
5. BermDRIP's op stadsautowegen i.r.t. DRIP's A6

Verwachte effecten:

Dit pakket draagt bij aan een lichte verbetering van de doorstroming op de A6. De betrouwbaarheid en de robuustheid worden verbeterd. Door het inzetten van DRIPs wordt bijgedragen aan de publieksgerichtheid.

Indicatie effect:

Doorstroming: +
 Betrouwbaarheid: +
 Robuustheid: +
 Publieksgerichtheid: +
 Multimodaal: 0
 Emissies, leefbaarheid, veiligheid: 0

Mijlpalen

Alle maatregelen kunnen eind 2012 gerealiseerd zijn.

4.3.3. Multimodaal optimaliseren bus- en autoverkeer A7 - N235



Aanleiding

Op de A7 nabij Purmerend staat dagelijks file. Dit komt doordat er hier meer verkeer aankomt dan er ter plaatse verwerkt kan worden. Recent zijn er door de samenwerkende wegbeheerders enkele optimalisaties met benuttingsmaatregelen uitgewerkt op en rondom de A7 bij Purmerend. Dit zal echter niet leiden tot het volledig verdwijnen van het knelpunt op de A7. De verkeersvraag blijft groter dan er 'restruimte' gevonden kan worden op en rond de A7.

Het traject A7 Hoorn-Zaandam staat 32^e in de top 50 van filelocaties.

Aanpak

De bestaande busverbinding op de N235 biedt wel mogelijkheden om te worden verbeterd. Door hier het aantal bussen te verhogen in combinatie met het verbeteren van de kwaliteit van de busverbinding (kortere reistijd), kan een deel van het autoverkeer dat nu op de A7 rijdt worden opgevangen ('weggehaald'). Met het grotere aantal bussen en de verbeterde reistijd van de bus, kan het knelpunt op de A7 zo enigszins worden

ontlast. Hierdoor vindt een multimodale optimalisatie plaats, die ten goede komt aan de verkeersafwikkeling op het rijkswegennet.

Tevens kan een aantal kleinschalige benuttingsmaatregelen worden genomen om de verkeersafwikkeling op de A7 nog iets verder te optimaliseren.

Maatregelen *(nummers corresponderen met kaart)*

1. Aanpassing busbaan 't Schouw
2. Volledig vrije busbaan N235
3. TDI's Zaandijk, Wijdewormer
4. DRIP KP Zaandam
5. BDRIP Purmerend Noord

Verwachte effecten

Het verbeteren van de busverbinding op de N235 draagt bij aan het verbeteren van de doorstroming op de A7 en stimuleert multimodaliteit. Het plaatsen van maatregelen als bermDRIPs en TDI's is kosteneffectief en publieksgericht.

Indicatie effect:

- Doorstroming: +
- Betrouwbaarheid: +
- Robuustheid: 0
- Publieksgerichtheid: +
- Multimodaal: +++
- Emissies, leefbaarheid, veiligheid: 0

Mijlpalen

Alle maatregelen zijn naar verwachting eind 2012 gerealiseerd.

4.3.3.

Status:

Besluit

Periode:

2009-2012

Type investering:

Weg/OV

Actieprogramma:

Wegen

Locatie:

Purmerend

Investeringen:

€ 5,9 miljoen

4.3.4.**Status:**

Besluit

Periode:

2009-2012

Type investering:

Weg

Actieprogramma:

Wegen

Locatie:

Burgerveen

Investeringen:

€ 12,8 miljoen

4.3.4. Benutting (onderliggend) wegennet A4 Burgerveen**Aanleiding**

Op de A4 voor knooppunt Burgerveen staat dagelijks file. De aankomende jaren zijn hier geen grootschalige infrastructurele uitbreidingen meer gepland en de afgelopen periode zijn met benuttingsmaatregelen de meest aannemelijke optimalisaties al gerealiseerd. Er zijn derhalve geen mogelijkheden meer om de fileproblematiek te verminderen door oplossingen op en rond de A4 zelf. Er zijn geen Rijkswegen in de nabijheid van de A4, zodat verstoringen op de A4 al direct zorgen voor grote regionale bereikbaarheidsproblemen. Het traject A4 Den Haag-Amsterdam staat 31^e in de top 50 van filelocaties.

Aanpak

De provinciale wegen N201, N205 en N207 zijn zwaar gedimensioneerd (2x2 tot 2x3 rijstroken) en kunnen worden 'bijgeschakeld' om verstoringen op de A4 op te vangen. Hiermee ontstaat een robuuster netwerk, dat veel meer dan voorheen goed bestand is tegen verstoringen in de verkeersafwikkeling.

Daarnaast is er langs deze provinciale wegen een aantal

evenementen-locaties. Hierdoor ontstaat met name in de weekenden een capaciteitstekort. Dan zou de juist op deze momenten grote restcapaciteit van de A4 kunnen worden gebruikt om deze piekbelastingen op te vangen.

Om het beschreven wederzijds samenhangende netwerk te realiseren is het nodig om:

- De geplande verbredingen van de betreffende provinciale wegen enkele jaren eerder te realiseren dan gepland;
- Weggebruikers te geleiden over het samenhangende netwerk, op de overeengekomen wijzen, door de realisatie van bermDRIP's;
- Het gebruik van de provinciale wegen te faciliteren door de werking van de verkeersregelininstallaties op deze wegen op afstand te kunnen beïnvloeden, door het hiertoe aanpassen van de regelingen van de verkeersregelininstallaties en het realiseren van een VRI-centrale.

Maatregelen *(nummers corresponderen met kaart)*

1. (Versneld)Verbreden N207 Deel I
2. (Versneld)Verbreden N207 Deel II
3. (Voorbereiding zetting en) Verbreden N205
4. KP Badhoevedorp extra taper rangeerbaan A9 oost
5. DRIP's rangeerbanen nieuwe aansl. N201
6. BDRIP's KP Badhoevedorp, Nieuw Vennepp, Hoofddorp, Schiphol, Sloten
7. Optimale afstelling VRI's
8. VRI Centrale

Verwachte effecten

In reguliere situaties wordt geen effect verwacht. Verwacht wordt dat bij verstoringen dit pakket de helft van de file oplost. De VRI-centrale voor het aansturen van de verkeerslichten vertegenwoordigt een grote

meerwaarde voor de regionale verkeersafwikkeling. Door de uitwisselingsmogelijkheden die dit pakket biedt, neemt de robuustheid van het netwerk zeer toe. De DRIPs dragen bij aan de publieksgerichtheid.

Indicatie effect:

- Doorstroming: 0
- Betrouwbaarheid: 0
- Robuustheid: +++
- Publieksgerichtheid: +
- Multimodaal: 0
- Emissies, leefbaarheid, veiligheid: 0

Mijlpalen

Alle maatregelen kunnen eind 2012 gerealiseerd zijn.

4.3.5. Verkeersmanagement en routeinformatie ring Amsterdam



Aanleiding

Op de ring A10 is er sprake van een structureel capaciteitstekort. Met name bij de invoegers van de A1 en de A2 zijn er dagelijks zeer zware en langdurige files. Dit leidt tot een slechte bereikbaarheid van de regio

Amsterdam. Daarnaast veroorzaken de vele aansluitingen turbulentie en terugslag op de gemeentelijke wegen. Dit zorgt voor een grote onbetrouwbaarheid van de verkeersafwikkeling in de regio. Bij evenementen in de RAI ontstaan er bovendien ook van/naar S109 zware verkeersstromen.

Alhoewel er in het netwerk op zich redelijk wat alternatieven voorhanden zijn, worden deze – door het ontbreken van goede routegeleidingssystemen - met name onder niet-reguliere omstandigheden niet evenwichtig gebruikt. Het traject A10 De Nieuwe Meer-Coenplein staat 2^e in de top 50 van filelocaties. Het traject A10 De Nieuwe Meer-Watergraafsmeer staat 47^e in de top 50 van filelocaties.

Aanpak

De beschreven problemen noodzaken tot een structurele inzet van netwerkbreed verkeersmanagement. Het pakket is, in aanvulling op de landelijke projecten Fileproof Verbeteren doorstroming ring A10 en de Praktijkproef Verkeersmanagement, gericht op:

- Het informeren, geleiden en sturen, door het realiseren van bermDRIPs op keuzepunten waar deze in de genoemde landelijke projecten nog niet worden gerealiseerd;
- Het aanvullend inwinnen van dynamische verkeersinformatie op de onderliggende wegen, waarover geleiding en sturing van verkeer gewenst kan zijn;
- Centrale computer om de lokale werking van verkeersmanagementmaatregelen vanuit netwerkbrede doelstellingen te kunnen beïnvloeden (netwerkbrede aansturing).

Deze maatregelen hangen samen met de praktijkproef verkeersmanagement die in hetzelfde gebied plaatsvindt.

4.3.5.

Status:

Besluit

Periode:

2009-2012

Type investering:

Weg

Actieprogramma:

Wegen

Locatie:

Amsterdam

Investeringen:

€ 12 miljoen

4.3.6.**Status:**

Besluit

Periode:

2009-2012

Type investering:

Vaarwegen

Programma:

Quick wins vaarwegen

Locatie:

Noord-Holland

Investeringen:

Rijk: € 5,33 miljoen

Regio: € 5,33 miljoen

Totaal: € 10,66 miljoen

Maatregelen (nummers corresponderen met kaart)

1. BDRIP's KP Holendrecht HRL, Gaasperdammerweg HRR, S111, S112
2. BDRIP Holendrecht Noord HRL
3. BDRIP S108, S109, S112, S113, KP Amstel, KP Watergraafsmeer HRR
4. Spitsafsluiting S118
5. BDRIP S116 buitenring en Zeeburgertunnel
6. DRIPS's S100, S106, S108
7. Verkeersmanagementcentrale Amsterdam VMCA (computer) ook voor regionale inzet
8. Inwinning verkeersgegevens

Verwachte effecten

De maatregelen vormen een aanvulling op lopende programma's op het gebied van benutten en sturend verkeersmanagement. De maatregelen dragen bij aan een verhoging van de effectiviteit van deze programma's. Daarnaast zijn de maatregelen als samenhangend pakket effectief voor de vermindering van de verkeersproblemen op het rijkswegennet, voor het beperken van de gevolgen op het onderliggende wegennet en voor het zorgen voor afstemming en uitwisseling tussen de hoofd- en onderliggende wegennetwerken. De maatregelen hebben effecten op doorstroming, robuustheid, betrouwbaarheid en publieksgerichtheid.

Indicatie effect:

Doorstroming: +

Betrouwbaarheid: +

Robuustheid: +

Publieksgerichtheid: +

Multimodaal: 0

Emissies, leefbaarheid, veiligheid: 0

Mijlpalen

Alle maatregelen zijn uiterlijk 2012 gerealiseerd.

4.3.6. Quick wins binnenhavens en vaarwegen**Aanleiding**

In de Netwerkstrategie Vaarwegen en Binnenhavens Noord-Holland is geconcludeerd dat de binnenvaart in Noord-Holland zowel absoluut als relatief een sterke ontwikkeling doormaakt. In het bijzonder zullen het vervoer en de overslag van containers nog verder ontwikkelen. De provincie streeft ernaar haar waternetwerk optimaal te benutten door de nog onbenutte capaciteit meer te gaan gebruiken. Een nadere analyse laat zien dat de problemen zich concentreren op de

robuustheid en betrouwbaarheid van het vaarwegen-netwerk en op het beperkte aanbod van binnenvaart gebonden bedrijventerreinen. De hoogste prioriteit ligt bij de 'slagaders' van het vaarwegen-netwerk en bij de vaarwegen en binnenhavens waar de meeste groei wordt verwacht (w.o. containers).

Aanpak

De versterking van de Noord-Hollandse binnenvaart gebeurt langs drie sporen:

- A. Projecten die een bijdrage leveren aan de bereikbaarheid, bevaarbaarheid, snelheid en betrouwbaarheid van de vaarwegen en binnenhavens.
- B. Projecten en maatregelen die een oplossing bieden voor het gebrek aan ruimte voor havenactiviteiten.
- C. Projecten die een bijdrage leveren aan de duurzaamheid en innovatiekracht van de binnenvaartsector.

De drie projecten die in het kader van de eerste tranche onder voorwaarden gehonoreerd zijn, passen in spoor A (verdiepen Zaan) en in spoor B (aanleg nieuw Regionaal Havengebonden Bedrijventerrein Anna Paulowna en aanpassing Haven 't Horntje).

Maatregelen (nummers corresponderen met kaart)

1. Verdiepen Zaan
2. Aanleg nieuw Regionaal Havengebonden Bedrijventerrein Anna Paulowna
3. Aanpassing Haven 't Horntje

Hieraan draagt het Rijk maximaal € 5,33 miljoen bij. De decentrale overheden zullen eveneens € 5,33 miljoen bijdragen.

Verwachte effecten

Door verruiming van de Zaan neemt de beladingsgraad toe door gebruik van grotere schepen. Deze

maatregel heeft alleen zin als besloten zou worden om de Wilhelminasluis te verruimen volgens de maximale variant uit de nog lopende planstudie. Het honoreren van de quick-win 'Verdiepen Zaan' is daarom gekoppeld aan besluitvorming over de planstudie en het overleg met de regio.

Het RHB Anna Paulowna zal een impuls geven aan het vervoer over water omdat de ruimte gereserveerd zal zijn voor watergebonden bedrijven.

Mijlpalen

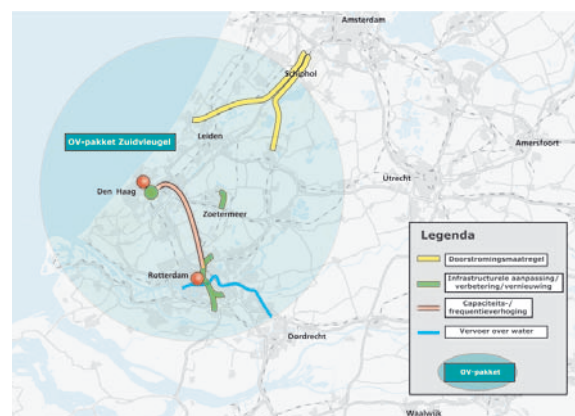
medio 2009: start RHB Anna Paulowna

2011: start Haven 't Horntje; oplevering medio 2012

Verdiepen Zaan: start nader te bepalen, definitieve honorering afhankelijk van besluitvorming planstudie.

4.4 Maatregelen Zuidelijke Randstad

4.4.1. OV pakket Zuidvleugel



4.4.1.**Status:**

Besluit

Periode:

2009-2020

Type investering:

OV

Actieprogramma:

Regionaal OV

Locatie:

Zuidvleugel

Investeringen:

Rijksbijdrage: € 176 miljoen

Regiobijdrage: € 202 miljoen

Totaal: € 378 miljoen

Aanleiding

De economische groei en internationale concurrentiepositie van de dichtbevolkte Zuidvleugel staan onder druk. Toename van verstedelijking en bedrijvigheid in de regio, gaan gepaard met verkeers- en vervoersproblemen. De inzet van de regio is gericht op de realisatie van een samenhangend netwerk. De Zuidvleugelpartners hebben gezamenlijk de ambitie om in de Zuidvleugel minimaal 40% (regionaal OV en spoor) groei te realiseren door het OV een goed alternatief voor de auto te laten zijn.

Aanvullend op de maatregelen die de regio uitvoert, wordt via het actieprogramma een extra impuls gegeven aan het regionaal OV om versneld de Nota Mobiliteits doelstelling te halen. Naast de maatregelen die al worden gedaan door de partners in de Zuidvleugel gaat het om extra versnelling van maatregelen waar nog onvoldoende financiële dekking voor is.

Aanpak en maatregelen

Voor de provincie Zuid Holland zijn de maatregelen gericht op snelheidsverhoging en betrouwbaarheid, ondermeer:

- Doortrekking van de Zuidtangent tussen de Duinen en Bollenstreek en Haarlemmermeer / Schiphol
- Doorstromingsmaatregelen Alphen a/d Rijn-Hoofddorp/Schiphol door aanleg van vrije busbanen en verbetering van kruisingen.

Voor de Stadsregio Rotterdam zijn de maatregelen gericht op snelheidsverhoging, capaciteit en ontbrekende verbindingen:

- Frequentieverhoging op TramPlus-lijnen 20 en 25
- Frequentieverhoging metrolijn Den Haag CS - Rotterdam CS

- Ontbrekende schakels TramPlus (4 kleine tramprojecten rond upgraden lijn 20/25 tot TramPlus)
- Start openbaar vervoer over water tussen Schiedam en Krimpen

Voor het Stadsgewest Haaglanden zijn dit maatregelen gericht op snelheidsverhoging, capaciteit en ontbrekende verbindingen:

- Capaciteitsverhoging tramlijnen 2 en 9
- Aanleg tramtunnel lijn 9 langs de Koningskade
- Doortrekken Randstadrail naar Stedenbaan Bleizo
- Kleine infra-aanpassing (Hoorbrug) t.b.v. comfortverhoging, frequentieverhoging en betere betrouwbaarheid tram 1 en 15
- Kleine infra-aanpassing (Stationsplein HS) t.b.v. comfortverhoging, doorstroming, frequentieverhoging, betere betrouwbaarheid en capaciteitsverhoging tramnet.

Het rijk en partners uit de Zuidvleugel hebben er samen voor gekozen bovengenoemd maatregelpakket in het actieprogramma op te nemen.

Verwachte effecten

19 procent reizigersgroei op deze lijnen als gevolg van bovengenoemde maatregelen.

Mijlpalen

De start van de uitvoering van de programma's is voorzien in de periode 2009 - 2012. De realisatie is uiterlijk gepland in 2020.

4.4.2. Verbeteren robuustheid A4 corridor



Aanleiding

Door de regionale economische ontwikkelingen in de regio Leiden komt de bereikbaarheid en de kwetsbaarheid van het wegennet onder hogere druk te staan. Verder is ook de leefbaarheid van de gebieden langs de huidige routes een probleem.

Verbeteren van de bereikbaarheid van Leiden West gegeven de ontwikkelingen die daar nu plaats vinden: woningbouw (o.a. Valkenburg, Katwijk), bedrijvigheid (o.a. Greenport en Bioscience Park) en gegeven de autonome verkeersgroei. En het verminderen van de kwetsbaarheid (ook in de toekomst) van het regionaal- en rijkswegennetwerk (betrouwbaarheid). Daarnaast zal het wegleiden van het regionaal bestemmingsverkeer uit Leiden een positief effect hebben op de luchtkwaliteit in de stad.

Het betreft hier knelpunten in bereikbaarheid (deur tot deur reistijd) van woning- en bedrijfslocaties en de overgangen van hoofdwegennet naar onderliggend wegennet die de doorstroming op het hoofdwegennet verhinderen (terugslag op A44 en A4/N11).

Aanpak

Met de decentrale overheden is gesproken over de volgende mogelijke maatregelen:

1. Verbreding van de A4 tussen Burgerveen en Leiden naar 2x4 rijstroken. Dit vergroot de robuustheid van het wegsysteem en verbetert de deur-tot-deur reistijden in het totaal gebied rondom de A4 corridor. Deze maatregel richt zich tevens op het halen van de NoMo doelstelling en draagt bij aan een betere ontsluiting van Schiphol, Amsterdam en de Haarlemmermeer.
2. Het creëren van een parallelstructuur op de A4 bij Den Haag ter hoogte van het knooppunt Prins Clausplein en de inpassing van het Trekvliettracé.
3. Maatregelen ten behoeve van de vergroting van de parallelstructuur en doorstroming op de A4 en A44 van Leiden naar Den Haag.
4. Een Rijksbijdrage aan het pakket Rijnlandroute, A44, A4 en N11 om zo knelpunten in de bereikbaarheid van Leiden West te kunnen wegnemen. Het betreft hier voornamelijk knelpunten in de overgangen van hoofdwegennet naar onderliggend wegennet die de doorstroming op het hoofdwegennet verhinderen (terugslag op A44 en A4/N11). Tevens wordt een verbetering gerealiseerd op het LMCA knelpunt A4/N44. Hoewel het kabinet de nut en noodzaak erkent van het oplossen van de problematiek in deze regio wil zij eerst samen met de regio op een integrale wijze afwegen hoe en met welke fasering de problematiek moet worden aangepakt.

Verwachte effecten

Een kosten-baten analyse zal voor deze projecten worden opgesteld.

Mijlpalen

In de loop van 2009 zal een besluit worden genomen over de invulling en financiering van dit project.

4.4.2.

Status:

Besluit verwacht 2009

Periode:

2009-2020

Type investering:

Weg

Programma:

Maatregelpakket Robuustheid wegennet

Locatie:

A4 corridor

Investeringen:

Nader te bepalen

4.4.3.**Status:**

Besluit verwacht 2009

Periode:

2009-2020

Type investering:

Weg

Programma:

Maatregelpakket Robuust Wegennet

Locatie:

Rotterdam

Investeringen:

Nader te bepalen

4.4.3. Regio Rotterdam en haven: duurzaam bereikbaar (eerste stap)**Aanleiding**

Uit de LMCA wegen is gebleken dat er problemen blijven bestaan op de "Ruit" van Rotterdam, ook ná uitvoering van het MIRT tot en met 2020 en invoering van ABvM. Verder is de bereikbaarheidsproblematiek van de Rotterdamse haven urgent. Dit alles in het licht van de bouwopgave voor de Zuidvleugel en de ontwikkeling van de 2^e Maasvlakte (PMR).

Aanpak

Het project behelst het opstellen van een integrale en multimodale (gebiedsgerichte) MIRT-Verkenning voor het gebied ter grootte van de Stadsregio Rotterdam en het Westland. Dit heeft tot doel op den duur de bereikbaarheid van de stad Rotterdam en de haven te kunnen waarborgen. Daarbij wordt gebruik gemaakt van bestaande informatie.

De MIRT-Verkenning is een gezamenlijke opgave. Stadsregio, gemeente en provincie studeren en financieren mee. Naar verwachting zal de uitkomst

ook een breed pakket van maatregelen zijn. Met het beschikbare geld kunnen al voor 2020 maatregelen worden genomen die een eerste stap vormen in de verbetering van de bereikbaarheid in de regio Rotterdam. Uiteindelijk moet het verkeer op de "Ruit" beter doorstromen en moet de haven beter bereikbaar zijn. De betere ontsluiting van de stad en de haven zal met zich meebrengen dat enerzijds minder verliezen worden geleden als gevolg van VVU's en anderzijds de regionale economie kan (blijven) groeien. Daarnaast leiden de maatregelen tot een verbeterde leefomgeving.

Verwachte effecten

Een kosten-baten analyse zal uit worden gevoerd.

Mijlpalen

2009: opleveren masterplan op basis waarvan enkele planstudies gestart kunnen worden, mits er zicht is op financiering.

2012: opleveren planstudie 2e ontsluiting haven Rotterdam

4.4.4. Parallelstructuur Knooppunt Gouwe**4.4.4.****Status:**

Besluit

Periode:

2009-2015

Type investering:

Weg

Programma:

Maatregelpakket Robuust Wegennet

Locatie:

Knooppunt Gouwe

Investeringen:

Rijk: € 100 miljoen

Regio: € 100 miljoen

Totaal: € 200 miljoen

Aanleiding

De doorstroming en veiligheid op de A12 en de A20 ter hoogte van het Gouweaquaduct (knooppunt A12/20) laat reeds nu te wensen over.

Daarnaast zal in het kader van het Randstad Urgent-project 'Zuidplaspolder' het gebied westelijk van dit knooppunt integraal worden ontwikkeld. Daarvoor is het noodzakelijk, dat de bestaande regionale weginfrastructuur wordt opgewaarderd.

De in samenwerking met het kabinet opgestelde regionale verkenning heeft uitgewezen, dat de Parallelstructuur hiervoor een goede oplossing is. Met deze Parallelstructuur wordt tevens het knelpunt op het hoofdwegennet verminderd en ontstaat er ook een veiliger situatie voor het verkeer uit Gouda dat zich richting Den Haag begeeft (v.v.).

Aanpak en maatregelen

Het project bestaat uit 3 onderdelen (*nummers corresponderen met kaart*):

1. het realiseren van een Parallelstructuur op niveau van onderliggend wegennet langs de A12 nabij het Knooppunt Gouwe;
2. het realiseren van een nieuwe 2 x 2-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').

Verwachte effecten

De verwachte effecten zijn kortere reistijden van deur tot deur, minder filevorming en een grotere verkeersveiligheid.

Mijlpalen

Projectbesluit: 2009

Start realisatie: 2011

Oplevering: 2015

4.4.5. Flessenhals A12



Aanleiding

Flessenhalzen zijn discontinuïteiten in het aantal rijstroken. In de A12 Utrecht-Den Haag zijn er twee. Eén bij Zoetermeer en één bij Nootdorp. Als op het gedeelte van de A12 tussen Zoetermeer en Gouda plusstroken (spitsstrook in de middenberm) beschikbaar komen in 2010 moet het verkeer op de hoofdrijbaan in de spits samenvoegen van 3 naar 2 rijstroken (Zoetermeer noordbaan), of moet geweefd worden (Nootdorp noordbaan). Dit leidt bij drukte tot opstoppingen en tot terugslag op de hoofdrijbaan, maar ook tot verkeersonveilige situaties.

Aanpak en maatregelen

(*nummers corresponderen met kaart*)

Doel is een verbeterde doorstroming op de A12 en het

4.4.5.

Status:

Besluit

Periode:

2009-2012

Type investering:

Weg

Programma:

Maatregelpakket Robuust wegennet

Locatie:

Nootdorp-Zoetermeer

Investeringen:

€ 45 miljoen

4.4.6.**Status:**

Besluit

Periode:

2009-2012

Type investering:

Weg

Actieprogramma:

Wegen

Locatie:

N11, A12, A4

Investeringen:

€ 11,9 miljoen

verhogen van de verkeersveiligheid. Hiervoor worden als capaciteitsvergroten projecten uitgewerkt:

1. een bypass bij Nootdorp, door het weefvak op de noordbaan tussen km 8,3 en km 6,3 om te bouwen naar een splitsing tussen de richting A12 en A4/A13 waarbij de invoeger als gemeentelijke weg parallel aan de hoofdrijbaan richting het Prins Clausplein wordt aangelegd
2. een derde rijbaan (plusstrook) tussen Zoetermeer en Zoetermeer-Centrum (km 15,8 tot en met km 11,8 op de noordbaan)

Verwachte effecten

De verwachte effecten zijn minder filevorming en een betere doorstroming.

Mijlpalen

2008: scopebeschrijving en besluitvorming

2009: procedures en contractering

2009: start uitvoering

2010 en 2011: einde realisatie en openstelling

4.4.6. Optimaliseren driehoek N11/A12/A4**Aanleiding**

De N11 is een belangrijke alternatieve route tussen de regio's Utrecht en Haaglanden/Leiden voor de route via de A12 en de A4. In de regelstrategie hebben deze laatste twee de hoogste prioriteit en bijbehorende inrichting (filedetectie, signalering, hoog niveau aan incident management). De huidige inrichting van de N11 stemt echter niet overeen met de functie van deze weg als belangrijke alternatieve en verbindende route en zal derhalve moeten worden verbeterd.

De driehoek kent 3 trajecten uit de filetop 50:

- Nr 11: A12 Bodegraven – Nieuwerbrug
- Nr 17: A12 Woerden – Nieuwerbrug
- Nr 21: A12 Zevenhuizen – Bleiswijk

Aanpak

Op de volgende punten zijn verbeteringen noodzakelijk om functie en inrichting met elkaar in overeenstemming te brengen:

- Optimaliseren beide aansluitingen op de N11 door buffercapaciteit op de N11 toe te voegen.
- Verbeteren afwikkeling op de aansluiting van Zoeterwoude op de N11 door aan de uiteinden van de N11 een filedetectie- en waarschuwingssysteem te realiseren.
- Versoepelen invoegproces op de A12, door het realiseren van een TDI op de verbindingsboog van N11 naar A12.
- Prioriteren van de aansluiting N11 bij Bodegraven (N459) boven verkeer uit Bodegraven (alleen tijdens de spitsperiodes). Daarnaast tonen van reistijden tot beide aansluitpunten.
- Verruimen van de voorsorteer capaciteit op de N470 ter hoogte van de aansluiting met de A12.
- P+R verwijzing op de A12 naar P&R Zoetermeer centrum.

Maatregelen *(nummers corresponderen met kaart)*

1. Optimalisatie aansluiting A4-N11
2. Inwinnen data N11 t.b.v. routegeleiding
3. Glasvezel tbv datatransmissie backbone
4. DRIPs N11 en A12
5. TDI Bodegraven
6. Ronde verkeersregeling Bodegraven
7. Aansluiting A12-N470
8. Optimaliseren aansluiting Zoetermeer Centrum
9. P+R-DRIP Zoetermeer
10. Regionale DRIP + inwinning
11. Aansluiting N11-Zoeterwoude
12. Lokale filedetectie afrit Zoetermeer centrum richting oost

Verwachte effecten

Met de invoering van dit pakket wordt via de N11 een mogelijke alternatieve route gecreëerd voor de A12 en de A4, de betrouwbaarheid en robuustheid van het netwerk nemen hierdoor sterk toe. Onder reguliere omstandigheden zal er een beperkt effect zijn op de doorstroming. De realisatie van een P+R DRIP draagt bij aan multimodaliteit en de DRIPs dragen bij aan de publieksgerichtheid. en de DRIPs dragen bij aan de publieksgerichtheid.

Indicatie effect:

- Doorstroming: +
- Betrouwbaarheid: +
- Robuustheid: +
- Publieksgerichtheid: +
- Multimodaal: +
- Emissies, leefbaarheid, veiligheid: 0

Mijlpalen

Alle maatregelen zijn eind 2012 gerealiseerd.

4.4.7. Doorstroming ring Rotterdam



Aanleiding

In Zuidvleugelverband is de gewenste verkeersafwikkeling van verkeer van en naar Rotterdam-Centrum uitgewerkt. Doel is om verkeer zo snel en rechtstreeks mogelijk van en naar het Rotterdamse centrum e.o. te leiden en zo "onnodig" omrijden te voorkomen. Op de ring Rotterdam staan maar liefst 6 trajecten in de filetop 50:

- Nr.12: A20 Rotterdam-Crooswijk - Rotterdam-Centrum
- Nr.19: A20 kp Kleinpolderplein - Rotterdam-Centrum
- Nr.20: A15 Charlois - Vaanplein
- Nr.34: A16 Kralingen - kp Terbregseplein
- Nr.42: A20 Rotterdam-Centrum - kp Kleinpolderplein
- Nr.50: A15 Charlois - Hoogvliet

Aanpak

De benodigde aanvullende maatregelen hebben betrekking op de volgende problemen:

- Completeren van het bestaande routegeleidingsstelsel, door het realiseren van drie extra bermdrip's

4.4.7.

Status:

Besluit

Periode:

2009-2012

Type investering:

Weg

Actieprogramma:

Wegen

Locatie:

Rotterdam

Investeringen:

€ 6,8 miljoen

4.4.8.**Status:**

Besluit

Periode:

2009-2012

Type investering:

Weg

Actieprogramma:

Wegen

Locatie:

Den Haag

Investeringen:

€ 3,2 miljoen

en twee P+R drips. Zo verplaatst de reiziger zich makkelijker van deur tot deur.

- Faciliteren dat weefbewegingen op een gunstiger plek in de verkeersstroom plaatsvinden, door ter hoogte van de fileknelpunten direct ten noorden en zuiden van de Brienoordbrug kleine wegaanpassingen in de sfeer van belijning en bebording te realiseren.
- Verminderen van het aantal hoogtemeldingen en daarmee stremmingen voor de Beneluxtunnel door het realiseren van een voormeldingssysteem op de A15.

Maatregelen (*nummers corresponderen met kaart*)

1. DRIPs op Ring
2. Completeren TDIs en TDI/VRI-combinaties en 'openbreken' bestaande TDIs en TDI/VRI-combinaties op de aansluitingen op de gehele ring
3. Aanpassing belijning en bebording A16
4. Hoogtemelding Beneluxtunnel verbeteren
5. P+R drips Zuid-west en Zuid-oost voor P+R terrein

Verwachte effecten

Met de het maatregelenpakket wordt voor een belangrijk deel de routegeleiding, van en naar de stad en van en naar de ring, geregeld. Het pakket vormt een zinvolle aanvulling op benuttingsmaatregelen die reeds worden gerealiseerd en heeft effect op de doorstroming (beperkt), de betrouwbaarheid, de publieksgerichtheid en de multi-modaliteit.

Indicatie effect:

Doorstroming: +

Betrouwbaarheid: +

Robuustheid: 0

Publieksgerichtheid: +

Multimodaal: +

Emissies, leefbaarheid, veiligheid: 0

Mijlpalen

Alle maatregelen zijn eind 2012 gerealiseerd.

4.4.8. Bereikbaarheid zuidoost zijde Den Haag**Aanleiding**

Met het reeds lopende investeringspakket wordt voor een belangrijk deel de routegeleiding van en naar Den Haag en van en naar de ring geregeld. Er resteert nog een aantal wensen om benutting en verkeersgeleiding aan de zuidoostzijde van Den Haag te verbeteren. Resterende problemen hebben met name betrekking op de zuidoost zijde van Den Haag, te weten:

- Afrit Voorburg t.g.v. een niet-optimale indeling van de opstelstroken voor de VRI, waardoor de spitsstrook niet volledig wordt benut;
- Dagelijkse terugslag van de afrit Den Hoorn / De Lier op de A13, die terugslaat op de A13 tot ver voor het puntstuk;
- Onvoldoende informatie voor de weggebruikers over de routekeuze bij de aansluiting van de N211 naar de A4;
- Beperkt gebruik van de P&R-locatie ter hoogte van Delft-Zuid.

Het traject A12 Prins Clausplein-Den Haag centrum staat 49e in de top 50 van filelocaties.

Aanpak

In het Tactisch Kader verkeersmanagement Zuidvleugel is uitgewerkt hoe de gewenste verkeersafwikkeling verloopt rondom de stad Den Haag. Met het huidige investeringspakket wordt voor een belangrijk deel de routegeleiding van en naar de stad Den Haag en van en naar de ring geregeld.

Voor de komende tijd is het daarnaast vooral belangrijk te werken aan het op tijd beschikbaar krijgen van regelscenario's.

Maatregelen *(nummers corresponderen met kaart)*

1. Optimalisatie afrit Voorburg
2. Filedetectie A4 afrit 13 Den Hoorn - De Lier
3. Glasvezel tbv datatransmissie backbone
4. DRIP N211 voor de A4
5. P&R-DRIPs Delft-Zuid.

Verwachte effecten

Het pakket vormt een zinvolle aanvulling op benuttingsmaatregelen die reeds worden gerealiseerd en heeft effect op de doorstroming, de betrouwbaarheid, de publieksgerichtheid en de multi-modaliteit.

Indicatie effect:

- Doorstroming: +
- Betrouwbaarheid: +
- Robuustheid: 0
- Publieksgerichtheid: +
- Multimodaal: +
- Emissies, leefbaarheid, veiligheid: 0

Mijlpalen

Alle maatregelen kunnen eind 2012 zijn gerealiseerd.

4.4.9. Quick wins vaarwegen en binnenhavens



Aanleiding

In de netwerkanalyse vaarwegen Zuidvleugel is geconcludeerd dat de vaarwegen die tot het kwaliteitsnet behoren, afgezien van een aantal knelpunten redelijk goed te noemen is.

Aanpak

De provincie investeert in verbetering van provinciale vaarwegen en zal kansrijke provinciale loswallen opknappen. Bij de inbreng van projecten t.b.v. een rijksbijdrage aan quick wins hebben verbeteringen aan de corridors op de hoofdvaarwegen, de regionale verbindingen over de Schie en de Hollandsche IJssel/Gouwe en in de regio's Rotterdam en de Drechtsteden de prioriteit, gezien de potentie voor een groei van de binnenvaart.

Maatregelen *(nummers corresponderen met kaart)*

1. Revitalisering binnenhaven Middelharnis
2. Bochtafsnijding Schie

In totaal is hiervoor € 2,55 miljoen Rijksbijdrage gereserveerd. De Zuidvleugel draagt eveneens

4.4.9.

Status:

Besluit

Periode:

2009-2012

Type investering:

Vaarwegen

Actieprogramma:

Quick wins vaarwegen

Locatie:

Zuid-Holland

Investeringen:

Rijk: € 2,55 miljoen

Regio: € 2,55 miljoen

Totaal: € 5,1 miljoen

4.5.1.**Status:**

Besluit onder voorbehoud van uitkomst pakketstudies

Periode:

2009-2020

Type investering:

OV

Actieprogramma:

Regionaal OV

Locatie:

Utrecht

Investeringen:

Rijksbijdrage: € 67,6 miljoen

Regiobijdrage: € 77,4 miljoen

Totaal: € 145 miljoen

€ 2,55 miljoen bij. De besluitvorming over de MIT-Verkenning Julianasluis (in de Gouwe) wordt afgehandeld conform de MIRT-procedure.

Verwachte effecten

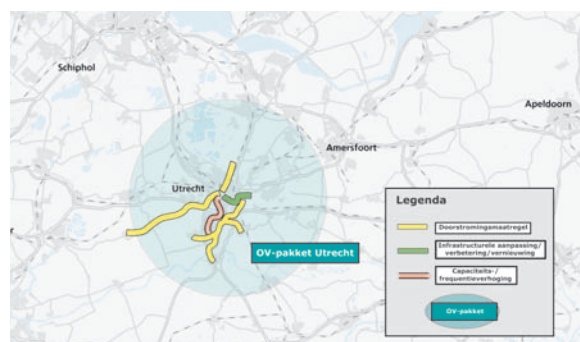
De verwachte effecten liggen voornamelijk op het vlak van transport- en milieubaten als gevolg van reductie van het brandstofverbruik.

Mijlpalen

2009: start en oplevering revitalisering binnenhaven Middelharnis

2010: aanleg bochtafsnijding Schie

4.5 Maatregelen Utrecht

4.5.1. OV pakket Utrecht**Aanleiding**

De economie en het inwonersaantal van de Utrechtse regio groeien en dit zal tot 2020 doorzetten. De uitbreiding van de werkgelegenheid en woningen wordt binnenstedelijk en rondom de OV-assen gefaciliteerd. Niet alleen de auto, maar de trein, trams en bus zullen

in en naar het verstedelijkt gebied vaker oplossing moeten zijn voor de mobiliteit. Om het reizen per openbaar vervoer aantrekkelijk te maken, werkt de regio toe naar één OV netwerk. Voor de Bestuursregio Utrecht en het stedelijk gebied rondom Amersfoort is er tot 2020 de ambitie om een jaarlijkse groei in het OV te realiseren van gemiddeld 5%. Dit moet leiden tot 10% minder autogebruik in de spitsen in 2020. Om de ambities van de partners in de regio Utrecht waar te maken zullen Kabinet, regio en provincie gezamenlijk een extra impuls geven via het actieprogramma regionaal OV om versneld de Nota Mobiliteits doelstelling te halen. Dit sluit aan op de pakketstudies in Utrecht.

Aanpak

In het kader van het actieprogramma OV is gekeken naar projecten die versneld uitgevoerd kunnen worden (start uitvoering voor 2013) en waarvoor nog onvoldoende middelen beschikbaar zijn. Dit betreft projecten die aansluiten bij de kaders van het Actieprogramma. Na selectie ontstaat de volgende prioritering voor maatregelenpakketten, gericht op capaciteitsvergroting, snelheidsverbetering en ontbrekende verbindingen:

Capaciteitsvergroting

- Tram Utrecht Centraal – de Uithof
- Uitbreiding frequentie Sneltram Nieuwegein-Utrecht

Snelheidsverbetering

- Doorstromingsmaatregelen Oosttangent Rijnsweerd/Uithof-Nieuwegein-Houten/Vianen/IJsselstein
- Snelheid vergroten op de corridor Utrecht Centrum-Zuilen-(Maarsse)/Overvecht
- Snelheidsmaatregelen op buscorridor Oudewater-Utrecht

Kabinet en partners uit de regio Utrecht hebben er samen voor gekozen bovengenoemd maatregelenpakket

in het actieprogramma op te nemen, onder voorbehoud van de uitkomst van de pakketstudies Utrecht.

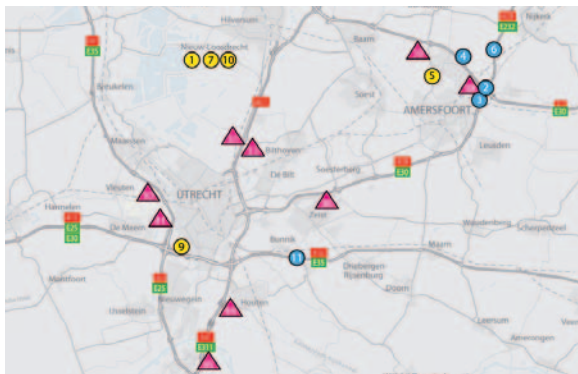
Verwachte effecten

15 procent reizigersgroei op deze lijnen als gevolg van bovengenoemde maatregelen.

Mijlpalen

De start van de uitvoering van het pakket met maatregelen is voorzien in de periode 2009 – 2012. De realisatie is uiterlijk gepland in 2020.

4.5.2. Benuttingsmaatregelen Utrecht



Aanleiding

In de regio Utrecht komen diverse autosnelwegen met een hoge verkeersdruk bij elkaar. Het is daarom van belang een effectieve vorm van verkeersmanagement toe te passen en de (multimodale) aansluitingen tussen HWN en OWN goed te verzorgen.

De maatregelen hebben betrekking op de volgende file top 50 locaties:

- Nr. 27: A28 Utrecht – Amersfoort, bij Leusden
- Nr. 31: A27 Almere – Utrecht, bij Bilthoven
- Nr. 36: A28 Utrecht – Amersfoort, bij Den Dolder

Aanpak

De maatregelen uit dit pakket zijn gericht op het leggen van een brede basis om netwerkbreed benutten te kunnen inzetten en betreffen de volgende samenhangende zaken:

- Het realiseren van nieuwe kleinschalige benuttingsmaatregelen in de gehele regio, waaronder nieuwe verkeersregelininstallaties bij rotondes en kruisingen die nog niet konden worden geregeld en bermDRIPs op keuzepunten. Hiermee kan netwerkbreed verkeersmanagement worden uitgevoerd;
- Het gereed maken van verkeersregelininstallaties om aangestuurd te kunnen worden met regelscenario's;
- Het realiseren van beperkte aanvullende inwinning, onder andere op routes op het OVN t.b.v. informatievoorziening en sturing op bermDRIPs;
- Het aanbrengen van kleine infrastructurele maatregelen om onlogische punten in de weginfrastructuur te verbeteren;
- Het verbeteren van aansluitingen tussen HWN en OVN;
- Het stimuleren van het gebruik van het OV daar waar dat mogelijk en nuttig is.

Maatregelen (nummers corresponderen met kaart)

1. Kleinschalige benuttingsmaatregelen Utrecht
2. Verbetering invoegen op knooppunt Hoevelaken
3. Verbetering afwikkeling aansluiting A28 / Hogeweg (afrit 8)
4. Verbetering afwikkeling aansluiting A1 / Amersfoort Noord (afrit 13)
5. Optimalisatie doorstroming Amersfoort west
6. Uitbreiding Dynamisch Halteinformatiesysteem HOV Vathorst
7. Regelscenario's in automaat VRI's
8. Regelaar bij rotonde / ongeregelde kruising
9. BermDrips OVN
10. Camera's op OVN
11. Aanpassing Schoudermantel Bunnik

4.5.2.

Status:

Besluit

Periode:

2009-2012

Type investering:

Weg

Actieprogramma:

Wegen

Locatie:

Utrecht

Investeringen:

€ 16,8 miljoen

4.5.3.**Status:**

Besluit

Periode:

2009-2012

Type investering:

Weg

Actieprogramma:

Wegen

Locatie:

Oudenrijn

Investeringen:

€ 1,7 miljoen

Verwachte effecten

De maatregelen vormen een sterk samenhangend pakket en legt een verdere basis voor het structureel inzetten van benutten in de regio Utrecht. Het pakket kan breed worden ingezet, zodat het bijdraagt aan de verbetering van de doorstroming, de betrouwbaarheid, de publieksgerichtheid en het multimodale karakter. Het pakket vormt enerzijds onderdeel van een groter regionaal multimodaal verkeer- en vervoerpakket en anderzijds een volgende fase van het realiseren van structurele benutting in de regio Utrecht.

Indicatie effect:

Doorstroming: +

Betrouwbaarheid: +

Robuustheid: 0

Publieksgerichtheid: +

Multimodaal: +

Emissies, leefbaarheid, veiligheid: 0

Mijlpalen

Alle maatregelen kunnen eind 2012 zijn gerealiseerd.

4.5.3. Optimaliseren knooppunt Oudenrijn**Aanleiding**

Op de A2, komende vanuit het zuiden, in de richting van de A12 ontstaat elke ochtend een file die op zich niet lang is (ongeveer 2 km), maar die wel zorgt voor veel vertraging (tot bijna 30 minuten).

Aanpak

Op de zuidelijke parallelbaan is het met behulp van de aanvullende signalering mogelijk om gedurende korte tijd de rechter rijstrook vrij van verkeer te maken en zodoende ruimte voor het invoegende verkeer te maken en het weefvak ter hoogte van aansluiting 16 beter te laten doorstromen.

Maatregelen (*nummers corresponderen met kaart*)

1. Knooppunt Oudenrijn signalering aanpassing

Verwachte effecten

De maatregel in dit pakket draagt sterk bij aan de verbetering van de doorstroming, en enigszins aan een hogere betrouwbaarheid. Verdere effecten worden niet verwacht.

Indicatie effect:

Doorstroming: ++

Betrouwbaarheid: +

Robuustheid: 0

Publieksgerichtheid: 0

Multimodaal: 0

Emissies, leefbaarheid, veiligheid: 0

Mijlpalen

Alle maatregelen kunnen eind 2012 zijn gerealiseerd.

4.5.4. Verkeersmanagement Utrecht-West



Aanleiding

De bereikbaarheid van Utrecht staat de komende jaren onder druk door werkzaamheden aan de infrastructuur. Dit betreft zowel aanleg van nieuwe infrastructuur als projecten in het kader van beheer en onderhoud. Een groot deel van de meer grootschalige werken wordt uitgevoerd in Utrecht West. Dit basispakket heeft betrekking op 5 wegvakken uit de filetop 50:

- Nr. 10: Oog in Al
- Nr. 22: De Meern
- Nr. 41: Utrecht Centrum
- Nr. 44: Houten
- Nr. 45: Hagestein

Aanpak

De gemeente Utrecht heeft tezamen met haar regiopartners een basispakket aan maatregelen vastgesteld. Het betreft het plaatsen van 21 DRIPS op HWN en OWN, het aanpassen van VRI's, het uitbreiden van het aantal wegen dat gemonitord wordt, een gegevenscentrale en het uitwerken en aansturen van scenario's.

De maatregelen uit dit pakket zijn gericht op

doorstroming, geleiding en informatie bij werkzaamheden. Met dit pakket wordt een verdere basis gelegd om rondom Utrecht-West volwaardig regionaal verkeersmanagement te kunnen uitvoeren. Dit deel van de Utrechtse regio wordt met dit pakket op een gelijkwaardige wijze voorzien van verkeersmanagementmaatregelen als de rest van de regio Utrecht. Dit vergroot de mogelijkheden en de effectiviteit van regionaal verkeersmanagement in de gehele Utrechtse regio.

Maatregelen *(nummers corresponderen met kaart)*

1. BermDRIPs
2. BermDRIPs
3. Aansturing DRIPS
4. Aanpassen VRI's
5. Monitoring uitbreiden met 14 trajecten Utrecht, 2 Nieuwegein en 4 N230
6. Centrale beschikbaarheid verkeersgegevens
7. Aanpassen scenariomanagementsysteem
8. Kleinschalige infrastructurele maatregelen

Verwachte effecten

Door dit samenhangende en integrale pakket wordt de regionale verkeersdruk gespreid. Dit zorgt voor betere doorstroming, betrouwbaarheid en het pakket is publieksgericht.

Indicatie effect:

- Doorstroming: +
- Betrouwbaarheid: +
- Robuustheid: 0
- Publieksgerichtheid: +
- Multimodaal: 0
- Emissies, leefbaarheid, veiligheid: 0

Mijlpalen

Alle maatregelen kunnen eind 2012 zijn gerealiseerd.

4.5.4.

Status:

Besluit

Periode:

2009-2012

Type investering:

Weg

Actieprogramma:

Wegen

Locatie:

Utrecht

Investeringen:

€ 11 miljoen





5

Gebiedsgerichte uitwerking landsdeel Zuid

5.1 Gebiedstypering⁴

De regio Zuid bestaat uit de provincies Zeeland, Noord-Brabant en Limburg. In de nationale ruimtelijke hoofdstructuur vormt Zeeland samen met aangrenzende delen van Zuid-Holland en Noord-Brabant de Zuidwestelijke Delta. Natuur, landschap en cultuurhistorie op de grens van land, rivier en zee zijn waardevolle eigenschappen van dit gebied. Aan de rand van de Delta liggen de havens van Rotterdam en Antwerpen, de twee grootste havens van Europa.

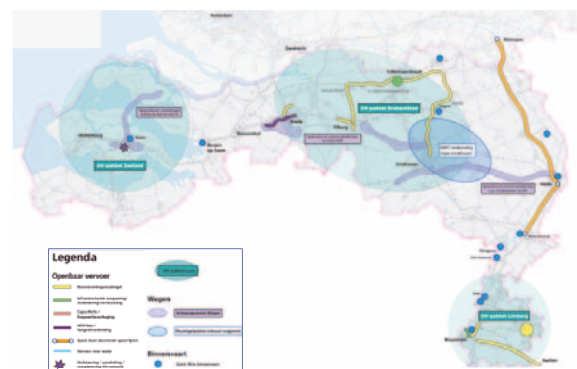
Ten oosten van de Zuidwestelijke Delta ligt het nationaal stedelijk netwerk BrabantStad. BrabantStad is naar afmeting, inwoneraantal en economische prestaties het tweede nationaal stedelijk netwerk van Nederland. De economie van dit netwerk heeft zich veelzijdig en hoogwaardig ontwikkeld. De Zuidoostvleugel van BrabantStad is een belangrijke motor van de Nederlandse economie. Het is de meest toonaangevende kennis- en innovatieregio van Nederland en een belangrijke kennisregio in Europa.

Verder naar het oosten, tegen de grens met Duitsland, vormt het gebied rond Venlo een belangrijk logistiek knooppunt op de verbinding tussen Rotterdam en het Duitse Rijn/Roergebied. Ook neemt het een belangrijke positie in op het gebied van ICT, logistiek en agribusiness (Greenport Venlo). In 2012 vindt hier de Floriade plaats.

Het nationaal stedelijk netwerk Zuid-Limburg tenslotte grenst slechts vijf kilometer aan Nederland en over grote afstand aan België en Duitsland. De grensligging tegen Aken plaatst deze regio nadrukkelijk op twee assen van de Technologische Topregio

Eindhoven – Leuven - Aachen (ELAT). Er is geen ander nationaal stedelijk netwerk, dat zozeer met 'niet-Nederlandse' ontwikkelingen en beleid te maken heeft als Zuid-Limburg. Sterke economische pijlers zijn chemische technologie, health care and cure, automotive, medische instrumenten, logistiek en dienstverlening. Dit alles tegen het decor van het nationaal landschap Heuvelland, dat onderdeel vormt van het Drielandenpark. De luchthaven Maastricht - Aachen Airport, de luchthaven van Luik (Bierset) en de HST-verbinding Keulen - Brussel zijn belangrijk voor de internationale positionering van de regio.

5.2 MobiliteitsAanpak landsdeel Zuid



Naast de hierboven genoemde reeds lopende maatregelen, projecten en studies wordt in het kader van de Mobiliteitsaanpak ingezet op een aantal extra maatregelen in het openbaar vervoer, op de weg en op de vaarwegen. Daarmee wordt ingezet op een samenhangende en intermodale benadering van die

⁴ Samenvatting van de tekst van hoofdstuk 3 uit het MIRT projectenboek.

punten in het verkeers- en vervoerssysteem, die vragen om een aanpak.

In Zuid Nederland wordt via OV-pakketten voor BrabantStad, Limburg en Zeeland ingezet op de verbetering van het regionale OV. Het gaat voornamelijk om doorstromingsmaatregelen en het completeren van de OV-netwerken. Op het gebied van decentrale spoordiensten is er met de provincie Limburg gesproken over de aanpak van de lijn Roermond-Nijmegen. Daarover wordt in het voorjaar van 2009 een besluit verwacht.

Op de weg zijn er afspraken gemaakt over een aantal benuttingsmaatregelen op de A67 en A58, met name om het vrachtverkeer op deze corridors beter te faciliteren. Dat zal een positief effect hebben op de verkeersveiligheid en op de doorstroming. In Zeeland zal een aantal aansluitingen worden aangepakt om de verkeersveiligheid te bevorderen. Daarnaast wordt in het kader van de MobiliteitsAanpak (aandacht voor een robuust wegennet) gekeken naar de completering van de ring rond Eindhoven. Dit wordt meegenomen in de al lopende MIRT verkenning BrabantStad.

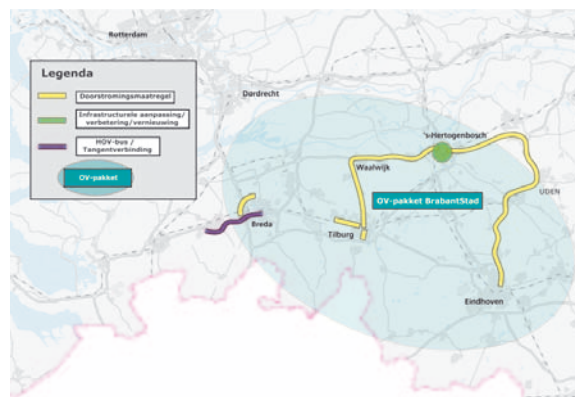
Voor de vaarwegen is een aantal quick wins afgesproken in Zeeland, Limburg en Noord-Brabant.

5.3 Maatregelen Landsdeel Zuid

5.3.1. OV pakket BrabantStad

Aanleiding

Door een groeiend aantal inwoners en arbeidsplaatsen, verwacht BrabantStad tot 2020 een sterke toename



van de mobiliteit. Om de groeiende mobiliteitsvraag te faciliteren, zet de regio in op multimodale maatregelen. Het aandeel OV is in de regio echter laag en zal bij ongewijzigd beleid zelfs teruglopen. De regio wil daarom sterk inzetten op het OV, om daarmee de stedelijke bereikbaarheid te verbeteren. De regio ambieert tot 2020 een groei van het aantal OV-verplaatsingen met 44% en in de agglomeraties met 67%. Het kabinet ondersteunt de groeiambities van Brabantstad. Aanvullend op de maatregelen van de partners in Brabantstad zullen rijk en regio gezamenlijk een extra impuls geven om versneld de Nota Mobiliteits doelstelling te halen.

Aanpak en maatregelen

In het kader van het actieprogramma OV is gekeken naar projecten die versneld uitgevoerd kunnen worden (start uitvoering voor 2013) en waarvoor nog onvoldoende geen middelen beschikbaar zijn en die aansluiten bij de doelen van het actieprogramma. Voor de provincie Noord Brabant gaat het om twee pakketten:

Maatregelen gericht op snelheidsverhoging en betrouwbaarheid:

5.3.1.

Status:

Besluit

Periode:

2009-2016

Type investering:

OV

Actieprogramma:

Regionaal OV

Locatie:

BrabantStad

Investeringen:

Rijksbijdrage: € 10,1 miljoen

Regiobijdrage: € 11,5 miljoen

Totaal: € 21,6 miljoen

5.3.2.

Status:

Besluit verwacht voorjaar 2009

Periode:

2009-2016

Type investering:

OV

Actieprogramma:

Regionaal OV

Locatie:

Limburg

Investeringen:

Bijdragen van rijk en regio nader te bepalen

- OV-doorstroommassen (Tilburg – Waalwijk – 's Hertogenbosch en 's Hertogenbosch – Uden/ Veghel- Eindhoven) door o.a. frequentieverhoging en VRI-prioriteit
- OV-doorstroomas Breda – Noordwest door o.a. busstroken en andere rijstrookindeling
- Doorstromingsmaatregelen Tilburg, door aanpak knelpunten (As Tilburg centrum – Tilburg Reeshof en de as Tilburg centrum – Tilburg Stappegoor)
- Kwaliteitsslag 's Hertogenbosch, door een breed en samenhangend pakket aan maatregelen (o.a. OV-doorstroommassen of – corridors, intensiveren transferiumaanbod en oplossen van knelpunten)

Ontbrekende schakels in het netwerk, ondermeer:

- Afwerking HOV-as Breda – Etten-Leur, door verbeteren ontsluiting Trivium vanaf de A58

Voor de Stadsregio Eindhoven gaat het om snelheidsverhoging en betrouwbaarheid, ondermeer door het reconstrueren van kruispunten, verknopen van busbanen en afstellen van VRI's op de volgende bestaande verbindingen:

- HOV assen Eindhoven (Eindhoven NS - Woensel – Nuenen en Eindhoven NS - Gennepark/ HTC, Gennepark – Valkenswaard)

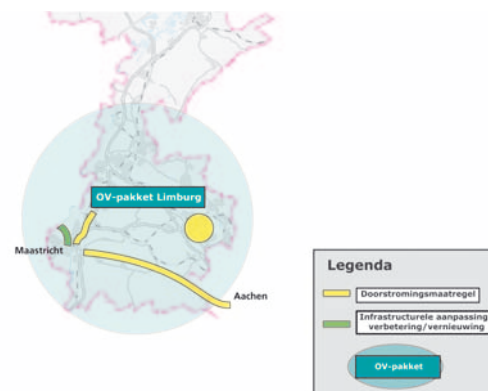
Verwachte effecten

8,8 procent reizigersgroei op deze lijnen als gevolg van de maatregelen.

Mijlpalen

De start van de uitvoering van de maatregelpakketten is voorzien in de periode 2009 – 2012. De realisatie is uiterlijk gepland in 2016.

5.3.2. OV Pakket Limburg



Aanleiding

Tot 2020 wordt in Zuid-Limburg een forse groei van het wegverkeer verwacht met 35 tot 55%. Het autoverkeer heeft met 80% verreweg het grootste aandeel in de mobiliteit in de regio. Met betrekking tot het OV richt de provincie zich dan ook specifiek op een vervoerssysteem die de keuzereiziger en grote reizigersstromen faciliteert. Om de ambities van de partners in de regio Limburg een extra impuls te geven zullen rijk en regio gezamenlijk extra investeren om versneld de Nota Mobiliteits doelstelling te halen.

Aanpak en maatregelen

In het kader van het actieprogramma OV is gekeken naar projecten die versneld uitgevoerd kunnen worden (start uitvoering voor 2013) en waarvoor nog onvoldoende middelen beschikbaar zijn. Dit betreft maatregelen die aansluiten bij de doelen van het actieprogramma en gaat in Limburg om maatregelen gericht op snelheidsverhoging en betrouwbaarheid.

Dit zijn concreet:

- Doorstromingsmaatregelen Parkstad (kertracé), door onder meer de aanleg van busstroken en -banen.

- Doorstromingsmaatregelen Maastricht as Maastricht Centrum – Meerssen, door aanleg van een OV-as oost en introductie van een nieuwe lijn.
- Tram Hasselt – Maastricht / centrumtraject in Maastricht / Verdichtingen Nederlands tracé
- Doorstromingsmaatregelen en aanbodsuitbreiding as Maastricht – Vaals – Aken.

In het voorjaar van 2009 zullen Rijk en regio samen een besluit nemen over deze maatregelen, en over de financiering ervan.

Verwachte effecten

130 procent reizigersgroei op deze lijnen als gevolg van de maatregelen.

Mijlpalen

Voorjaar 2009: besluitvorming over maatregelen en financiering. De start van de uitvoering van de maatregelen is voorzien in de periode 2009 – 2010. De realisatie is uiterlijk gepland in 2016.

5.3.3. OV Pakket Zeeland



Aanleiding

In de provincie Zeeland concentreren bovenlokale voorzieningen (o.a. onderwijs en werkgelegenheid) zich steeds meer in enkele centrale plaatsen. Mensen moeten daardoor vaker en grotere afstanden afleggen en de noodzaak voor een goed verbindend OV-netwerk neemt daarmee toe. Omdat een provinciedekkend spoor netwerk ontbreekt, spelen verbindende buslijnen een belangrijke rol in de regio.

De provincie Zeeland heeft een groei-doelstelling van 40% extra reizigers in het OV in 2020, door het verbindend netwerk in de provincie te completeren.

Aanpak en maatregelen

Aanvullend op de maatregelen die de provincie Zeeland neemt om het OV te verbeteren, investeren rijk en regio gezamenlijk in onderstaande maatregel om een extra impuls te geven om versneld de Nota Mobiliteits doelstelling te halen.

Voor Zeeland betekent dit concreet:

- het completeren van het verbindende netwerk, waaronder creëren volwaardige verbindende buslijn Vlissingen-Terneuzen.

Het Kabinet en provincie Zeeland hebben samen ervoor gekozen bovengenoemde maatregelpakket in het actieprogramma op te nemen.

Verwachte effecten

360 procent reizigersgroei op deze lijn als gevolg van de maatregelen.

Mijlpalen

De start van de uitvoering van de maatregel is voorzien in 2009.

5.3.3.

Status:

Besluit

Periode:

2009-2012

Type investering:

OV

Actieprogramma:

Regionaal OV

Locatie:

Zeeland

Investeringen:

Rijksbijdrage: € 0,59 miljoen

Regiobijdrage: € 0,67 miljoen

Totaal: € 1,26 miljoen

5.3.4.**Status:**

Besluit verwacht 2009

Periode:

2009-2012

Type investering:

OV

Programma:

Quick Scan gedecentraliseerde spoorlijnen

Locatie:

Limburg

Investeringen:

Bijdrage van rijk en regio nader te bepalen

5.3.4. Quick Scan gedecentraliseerde spoorlijnen**Aanleiding**

De forse toename van het aantal reizigers op de gedecentraliseerde spoorlijn tussen Nijmegen en Roermond is voor een belangrijk deel te danken aan de frequentieverhogingen en betere samenhang met het overig OV-netwerk dat vervoerders en decentrale overheden hebben gerealiseerd. De treindienst op deze spoorlijn behoort niet tot de concessie van het hoofd railnet, maar valt onder de verantwoordelijkheid van de provincies Brabant, Stadsregio Arnhem-Nijmegen en Limburg, waarbij de provincie Limburg als OV-autoriteit optreedt. De verbinding speelt een belangrijke rol als ruggengraat van het OV-netwerk in de regio – en het goed functioneren ervan is cruciaal voor de samenhang met de aansluitende busdiensten en de regionale bereikbaarheid. Ook vormt ze een belangrijke feeder voor het hoofd railnet.

Op verzoek van de Kamer is met de Quick Scan Regionaal Spoor in kaart gebracht op welke lijnen zich de afgelopen jaren flinke groei heeft voorgedaan en waar momenteel capaciteitsknelpunten bestaan of de punctualiteit te wensen over laat. Voor landsdeel Zuid gaat het daarbij om de lijn Nijmegen – Venlo – Roermond.

Aanpak

De provincie Limburg onderschrijft de conclusies uit de quick scan en de daarin geïndiceerde maatregelen. Voor de verbinding Nijmegen – Roermond wordt daarbij gedacht aan aanleg van partieel dubbelspoor bij Venray en een aantal lokale maatregelen t.b.v. verkorting van de reistijd. De regio is bereid de kosten hiervoor mede te financieren. Gezamenlijk vervolgonderzoek van rijk, regio, ProRail en de vervoerders (inclusief operators goederenvervoer) moet uitwijzen welke prioritering deze verbinding verkrijgt, wat de meest kosteneffectieve maatregel(en) per lijn is/zijn en wat deze maatregelen kosten. Dit beeld moet voorjaar 2009 beschikbaar komen, waarna vervolgoverleg zal plaatsvinden over de exacte financieringsverdeling.

Verwachte effecten

De maatregelen zijn met name gericht op het verbeteren van de betrouwbaarheid van de dienstregeling.

Mijlpalen

2009: Resultaten vervolgonderzoek en financieringsverdeling

2009-2012: Realisatie ingrijpende korte termijn maatregelen

5.3.5. Optimaliseren verkeersafwikkeling vrachtverkeer op A67**Aanleiding**

De A67 kenmerkt zich door een hoog aandeel vrachtverkeer (40-70%) in combinatie met smal dwarsprofiel. Dit levert veel problemen op met vrachtwagenongevallen, stilvallende vrachtwagens op de smalle vluchtstrook en doorstromingsproblemen bij de aansluitingen.



Aanpak

In samenwerking tussen Noord-Brabant en Limburg is hiervoor een gezamenlijk pakket met samenhangende maatregelen samengesteld.

De maatregelen betreffen een totaalpakket gericht op het vrachtverkeer om de verkeersveiligheid en de doorstroming op de A67 te verbeteren. Het pakket betreft zowel het Noord-Brabantse deel als het Limburgse deel van de A67. Een aantal maatregelen in de regio Limburg konden reeds meegenomen worden in het programma Fileproof van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Recent heeft de minister van Verkeer en Waterstaat een apart budget toegezegd voor de aanpak van het grensemplacement.

Maatregelen *(nummers corresponderen met kaart)*

1. verkeerssignalering Asten - Someren (beide ri)
2. verbreden kunstwerk Someren
3. verbreden kunstwerk Geldrop
4. TDI aansluiting Someren (hrl)
5. Verlengen uitvoeger Leenderheide (hrl)
6. Aanpassen aansluiting Eersel/Stuivertje
7. Alternatieve routes regio Eindhoven geschikt maken

8. Calamiteitendoorsteek voor smal viaduct Geldrop
9. Pechhavens naast vluchtstrook (voor vrachtverkeer)
10. Doorsteek rangeerbaan-hoofdrijbaan Zaarderheiken
11. Bermdrips rondom knooppunt Zaarderheiken

Verwachte effecten

Dit pakket heeft een groot effect op de veiligheid; op het traject gebeuren veel ongevallen. Het aanpassen van het wegprofiel draagt bij aan het verbeteren van de doorstroming. Het geschikt maken van alternatieve routes verbetert de robuustheid licht.

Indicatie effect:

- Doorstroming: +
- Betrouwbaarheid: ++
- Robuustheid: +
- Publieksgerichtheid: 0
- Multimodaal: 0
- Emissies, leefbaarheid, veiligheid: +++

Mijlpalen

Alle maatregelen kunnen eind 2012 gerealiseerd zijn.

5.3.6. Optimaliseren verkeersafwikkeling op het traject A58



5.3.5.

Status:

Besluit

Periode:

2009-2012

Type investering:

Weg

Actieprogramma:

Wegen

Locatie:

A67

Investeringen:

€ 18,6 miljoen

5.3.6.

Status:

Besluit

Periode:

2009-2012

Type investering:

Weg

Actieprogramma:

Wegen

Locatie:

A58

Investeringen:

€ 19,4 miljoen

Aanleiding

Op de A58 doen zich op de trajecten knooppunt de Baars – knooppunt Galder en knooppunt de Baars – knooppunt Batadorp doorstromingsproblemen voor. Oorzaak hiervan is met name een te beperkte capaciteit van deze wegvakken.

Aanpak

Het maatregelenpakket is gericht op het verminderen van deze problemen door het toevoegen van rijstroken, het plaatsen van toeritdoseerinstallaties (TDI's) en het optimaliseren van aansluitingen op het OWN.

Maatregelen *(nummers corresponderen met kaart)*

1. A58 tussen St. AB en Galder, uitbr.met 3e rijstrook
2. A58 optimaliseren/Galder ri Tilburg -> Antwerpen
3. Aansluiting Etten-Leur Vosdonk aanpassen
4. A58 HRR 3e rijstrook Galder - St. Annabosch
5. TDI aansluiting Oirschot (hrl)
6. Aansluiting Best plaatsen VRI/rotonde OWN
7. Knooppunt de Baars, aansl Tilburg O, aansl NO-T
8. Calamiteitendoorsteek voor viaduct Oirschot
9. Glasvezel tbv datatransmissie backbone
10. IM Camera's A58, knp Ekkersweijer en De Baars

Verwachte effecten

Dit pakket is goed en samenhangend en biedt kansen voor een forse verbetering in de doorstroming op het HWN.

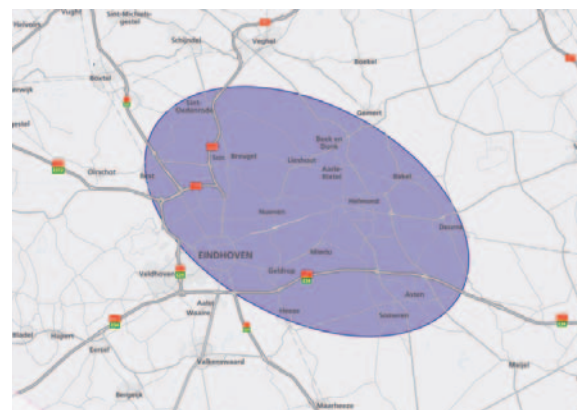
Indicatie effect:

- Doorstroming: ++
- Betrouwbaarheid: ++
- Robuustheid: 0
- Publieksgerichtheid: 0
- Multimodaal: 0
- Emissies, leefbaarheid, veiligheid: 0

Mijlpalen

Qua doorlooptijd is het proceduretechnisch haalbaar om het gehele pakket voor eind 2012 te realiseren. Twee deelmaatregelen lopen mee in een planstudie. Bij de bestuurlijke besluitvorming in het najaar zullen de maatregelen samen met de regio in de vorm van convenanten concreter worden vormgegeven.

5.3.7. MIRT verkenning Zuidoostvleugel Brabantstad



Aanleiding

In de Nota Ruimte en Pieken in de Delta wordt de Brainport Eindhoven/Zuidoost Brabant beschouwd als de spil van de Toptechnologie regio Zuidoost Nederland. Samen met Leuven en Aken vormt het een technologie-driehoek met een hoge concentratie van kennisintensieve bedrijven en kennis- en researchinstellingen. Het heeft een schaal waarop succesvol geconcentreerd kan worden met andere kennis- en innovatieregio's in Europa. Het kabinet heeft in het regeerakkoord aangegeven de Toptechnologie regio Zuidoost Nederland te willen versterken. Een benchmark die binnen het kader van de lopende MIRT Verkenning al is uitgevoerd, leert

dat als het gebied zich wil meten met andere Europese kennis- en innovatieregio's zoals Helsinki, Stockholm en München, de uitgangspunten goed zijn maar dat flinke stappen gezet moeten worden op het gebied van quality of life en bereikbaarheid.

Aanpak

De lopende MIRT Verkenning Zuidoostvleugel Brabantstad kan uitmonden in een voorstel tot het compleet maken van een verkeersruut om Eindhoven en Helmond heen (buitenring). Het gaat bijvoorbeeld om de aanleg van een oost-westverbinding tussen de A58 en de N279 en het verbeteren, omleggen en verbreden van de N279 bij Helmond. Daarnaast zijn er concrete plannen om ook de N279 tussen Den Bosch en Helmond op te waarderen zodat een parallelle route aan de A2 ontstaat.

De buitenring heeft tot doel:

- het verbinden van de vier economische ontwikkel-polen van het gebied;
- het opvangen van extra verkeer dat door ontwikkelingen in de A2-zone wordt gegenereerd;
- het mogelijk maken van een verkeersluw middengebied
- het optimaal bereikbaar maken van de regionale ontwikkelingsas N279
- het verminderen van de kwetsbaarheid van het (nationale en regionale) verkeerssysteem doordat een bypass bij calamiteiten ontstaat.

Het beoogde resultaat is een verbetering van de regionale ontsluiting, het mogelijk maken van een duurzame ontwikkeling van het zogenaamde middengebied tussen Eindhoven en Helmond alsmede ontlasting van het stedelijke wegennet waardoor de leefbaarheid toeneemt. Bovendien draagt dit project bij aan de robuustheid van het wegennet en biedt het de automobilist meer keuzemogelijkheden. Het project richt zich op alle inwoners,

werkenden en bedrijven in het gebied. Daarnaast biedt het ook perspectief voor degenen die door het gebied reizen. Met de aanleg van de N279 wordt een alternatief geboden voor regionaal verkeer op het hoofdwegennet door parallelle verbindingen met inzet van het OWN.

Verwachte effecten

De bereikbaarheid voor bedrijfsleven en maatschappij verbetert naar verwachting als gevolg van de investeringen. Ook de leefbaarheid verbetert langs het tracé en in de omgeving omdat andere gebieden nu verkeersluw worden gemaakt. Hierdoor verbeteren ook de natuurwaarden in deze verkeersluwe gebieden.

Korte termijn effect op economie is naar verwachting versnelde ontwikkeling van bedrijventerreinen en beter en betrouwbaarder bereikbare afzetmarkt en personeelsmarkt wat naar verwachting in omzet en winst van bedrijven merkbaar zal zijn.

Mijlpalen

Uitvoering gepland in de periode 2013 – 2016

5.3.8. Wegaansluitingen in Zeeland



5.3.7.

Status:

Besluit verwacht 2009

Periode:

2009-2020

Type investering:

Weg

Programma:

Maatregelpakket Robuust Wegennet

Locatie:

Brabantstad

Investeringen:

Nader te bepalen

5.3.8.**Status:**

Besluit

Periode:

2009-2012

Type investering:

Weg

Actieprogramma:

Wegen

Locatie:

Zeeland

Investeringen:

€ 3,5 miljoen

Aanleiding

In Zeeland doen zich bij meerdere aansluitingen problemen voor met betrekking tot de doorstroming en door de terugslag van de file bij de aansluiting op de hoofdrijbaan heeft dit ook een negatief effect op de verkeersveiligheid. De problemen komen niet voor in de file top 50, maar vormen grote problemen voor de regionale verkeersveiligheid en de regionale doorstroming.

Aanpak

Binnen dit pakket worden aanpassingen gedaan aan vijf aansluitingen (zie kaart). Bij alle aansluitingen zorgt dit voor een grotere verkeersveiligheid en het voorkomen van terugslag van de afrit naar de hoofdrijbaan. Dit laatste heeft een groot positief effect op de doorstroming.

Bij enkele van de vijf aansluitingen worden tevens aanpassingen meegenomen om vrachtwagens de mogelijkheid te geven met hogere snelheid in te voegen. Dit voorkomt frequent optredende verstoringen in de verkeersstroom ter plaatse van deze aansluiting met een effect stroomopwaarts.

Maatregelen *(nummers corresponderen met kaart)*

1. Aansluiting A58 - 's Gravenpolder (Afrif 35, HRL)
2. Aansluiting Molenweg (Oosterland) – N59
3. Aansluiting Oud Heiligenweg (Oosterland) – N59
4. Verlengen uitvoegstrook van afrif Industrieterrein De Poel – A256
5. Verlengen invoegstrook HRL, aansluiting Heikenszand (A58)

Verwachte effecten

Door het ontbreken van congestiegegevens is het niet mogelijk de kosteneffectiviteit van de maatregelen gedegen te kwantificeren. De voorgestelde maatregelen

zijn zinvol, uit oogpunt van verbetering doorstroming maar vooral op het gebied van veiligheid.

Indicatie effect (globaal wegens bovenstaande redenen):

Doorstroming: ++

Betrouwbaarheid: 0

Robuustheid: 0

Publieksgerichtheid: 0

Multimodaal: 0

Emissies, leefbaarheid, veiligheid: ++

Mijlpalen

De maatregelen zijn uiterlijk 2012 gerealiseerd. Bij de bestuurlijke besluitvorming in het najaar zullen samen met de regio de maatregelen in de vorm van convenanten concreter worden vormgegeven.

5.3.9. Quick wins binnenhavens en vaarwegen**Aanleiding**

De provincies Zeeland, Noord-Brabant en Limburg hebben ieder hun eigen netwerkanalyse vaarwegen en binnenhavens uitgebracht.

Topprioriteit voor Zeeland is onder andere het

ontwikkelen van een nieuw nat regionaal bedrijventerrein.

Noord-Brabant ziet veel kansen voor groei van vervoer over water en wil daarvoor de huidige vaarwegen (Brabantse kanalen) verbeteren samen met meer ruimte voor natte bedrijventerreinen.

De Provincie Limburg heeft als streefbeeld de Maasroute voor klasse Vb schepen geschikt te maken. Voor de havens streeft zij naar een zodanige ruimtelijke spreiding dat de gehele provincie optimaal wordt bediend.

Aanpak

Zeeland heeft ervoor gekozen de nieuwe haven Schorebrug (gem. Remmerswaal) tot ontwikkeling te brengen. Er is hiervoor van Rijkszijde € 6,03 miljoen gereserveerd, waarbij afgesproken is dat Zeeland voor de tweede tranche geen aanvraag indient (omdat in deze eerste tranche een relatief groot bedrag is toegekend). De decentrale overheden dragen eveneens € 6,03 miljoen bij.

Noord-Brabant heeft voor de eerste tranche 3 quick win projecten ingediend voor diverse verbeteringen in de havens van respectievelijk Bergen op Zoom, Veghel en Oss. Deze projecten zijn allen gehonoreerd. Rijk en decentrale overheden dragen beide € 2,57 miljoen bij aan deze projecten.

Limburg heeft in een actieplan in totaal 14 kleinere projecten genoemd waarvan er 8 in aanmerking komen voor een rijksbijdrage uit de eerste tranche. Rijk en de decentrale overheden dragen ieder € 4,48 miljoen bij aan deze projecten.

Maatregelen *(nummers corresponderen met kaart)*

1. Verbeteringen haven Veghel
2. Verbeteringen haven Oss

3. Verbeteringen haven Bergen op Zoom
4. Opknappen loskade en kadeterrein Echt-Susteren
5. Baggeren invaart Mauritshaven (Maasgouw)
6. Aanleg nieuwe kades en baggeren haven Maastricht
7. Baggeren en wegwerken achterstallig onderhoud Meerlo-Wansum
8. Verdieping Haven Roermond
9. Verdieping haven Stein
10. Aanleg geluidsschermen haven Stein
11. Verdieping haven Venlo
12. Ontwikkeling haven Schorebrug

Effecten

Transportvoordelen in termen van tijd- en efficiëntiewinst

Mijlpalen

Start en oplevering tussen 2009 en 2014

5.3.9.

Status:

Besluit

Periode:

2009-2012

Type investering:

Vaarwegen

Programma:

Quick wins vaarwegen

Locatie:

Zeeland, Noord Brabant en Limburg

Investeringen:

Rijk: € 13,08 miljoen

Rijk: € 13,08 miljoen

Totaal: € 26,16 miljoen





6

Gebiedsgerichte uitwerking landsdeel Oost

6.1 Gebiedstypering⁵

Oost-Nederland bestaat uit de provincies Gelderland en Overijssel. In (inter)nationaal perspectief bevinden de beide provincies zich, op verschillende schaalniveaus, tussen grote economische concentraties. Voor de internationale concurrentiepositie van Nederland en de regio ligt een economische potentie die vraagt om uitstekende verbindingen en voorzieningen. Meer naar het noorden wordt een ontwikkeling in oost-westrichting zichtbaar op de as A1 tussen de Randstad en Berlijn (en verder). Deze ontwikkeling wordt vooral gekenmerkt door een toename van het vrachtverkeer. Het landsdeel Oost ondervindt een toenemende verstedelijkingsdruk vanuit het westen op de woningmarkt en de markt voor uitgeefbare bedrijvenkavels vanwege de ligging in de eerste schil rond de Randstad. Met name bij bedrijven die verplaatsen uit de Randstad leeft de wens om personeel mee te laten verhuizen. Hier ligt een opgave om met het oog op de toekomst gezamenlijk een passende ruimtelijke strategie te ontwikkelen. Hierbij doen zich kansen voor ten aanzien van bundeling van verstedelijking rond (H)OV-assen. Een specifieke opgave voor het landsdeel is er in gelegen de aanwezige groene kwaliteit te behouden en te versterken door bij het geleiden van de verstedelijkingsdruk maximaal in te zetten op bundeling, inbreiding en herstructurering.

Naast de sterke combinatie van kwalitatief hoogwaardige groenstructuren en dynamische stedelijke gebieden wordt landsdeel Oost gekenmerkt door de aanwezigheid van de grote rivieren. De aanwezigheid van de grote rivieren is van invloed op het functioneren van mobiliteitsnetwerken. Bij rivierovergangen kunnen door het samenkomen van lokaal, regionaal en nationaal verkeer knelpunten ontstaan. In landsdeel Oost komt

deze problematiek van rivierovergangen nadrukkelijk naar voren. Dit wordt zichtbaar op de A2-As, op de A50/Stadsbrug/A325 bij Nijmegen, op de A1 bij Deventer en bij de mogelijke doortrekking van de A15.

In landsdeel Oost liggen twee nationale stedelijke netwerken, te weten de Stadsregio Arnhem Nijmegen en de Regio Twente, twee meer regionale stedelijke netwerken, Stedendriehoek en Zwolle-Kampen Netwerkstad, en een regionaal stedelijk netwerk in opkomst: WERV (Wageningen, Ede, Rhenen, Veenendaal). De grootste vervoerstromen en de belangrijkste ruimtelijk-economische ontwikkelingen vinden in Oost-Nederland plaats rond en naar/vanuit deze stedelijke netwerken.

De maatregelen in de MobiliteitsAanpak zijn aanvullend op de mobiliteitsmaatregelen (weg, OV en vaarwegen) uit het MIRT 2009. Concreet gaat het in het MIRT voor Oost Nederland nu al om de aanleg van de 2e stadsbrug te Nijmegen, de uitvoering van 'Arnhem Centraal' ten behoeve van het Nieuwe Sleutelproject Arnhem, de planstudies voor resp. A12/A15 Bereikbaarheid regio Arnhem – Nijmegen, A12 Ede – Grijsoord en Waterberg-Velperbroek en A50 Ewijk – Valburg, de ZSM 2-maatregelen op de A12 Waterberg – Velperbroek en op de A50 Valburg – Grijsoord, de gebiedsgerichte verkenning A73 Ewijk – Rijkevoort, de realisatie van 'Sporen in Arnhem' en de planstudie op de corridor Utrecht - Arnhem in het kader van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer. Daarnaast betreft het de planstudies Twentekanalen en Bovenloop IJssel, de realisatie van de N35 Zwolle - Almelo (Nijverdal), de verkenning van de A1 Corridor Apeldoorn – Deventer, de gebiedsgerichte verkenning A28/N35 Regio Zwolle, ZSM 2-maatregelen op de A28 Hattermerbroek – Zwolle – Meppel en de realisatie van de Hanzelijn.

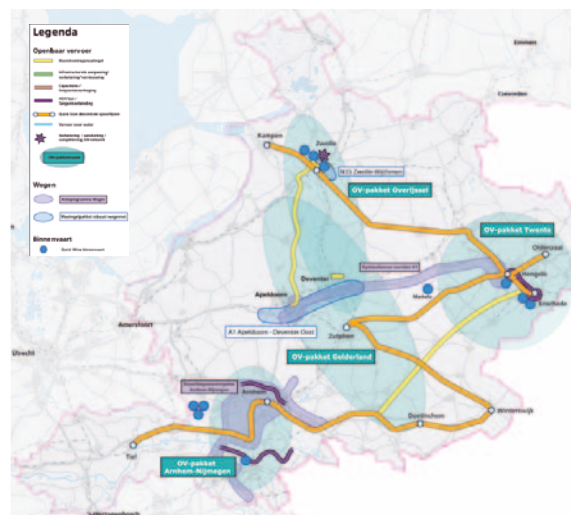
⁵ Samenvatting van de tekst van hoofdstuk 3 uit het MIRT projectenboek.

6.2 MobiliteitsAanpak landsdeel Oost

Naast de hierboven genoemde reeds lopende maatregelen, projecten en studies wordt in het kader van de Mobiliteitsaanpak ingezet op een aantal extra maatregelen op de Weg en bij het OV. Daarmee wordt ingezet op een samenhangende en intermodale benadering van die punten in het verkeers- en vervoers-systeem, die vragen om een aanpak.

In Oost Nederland zal de verbetering van het regionale OV, niet zijnde de trein, met name gericht zijn op de stimulering van een aantal projecten, waarmee de snelheid van het OV wordt verbeterd of een ontbrekende verbinding (hoogwaardig) kan worden gerealiseerd. Er zijn OV-pakketten samengesteld voor Overijssel, Twente, Gelderland en Arnhem-Nijmegen. Voor decentrale spooldiensten zal op de lijnen Arnhem-Doetinchem, Zutphen-Hengelo-Oldenzaal, Amersfoort-Ede/Wageningen, Zutphen-Winterswijk, Winterswijk-Doetinchem, Tiel-Arnhem, Zwolle-Kampen, Zwolle-Enschede en Nijmegen-Roermond gezien worden welke maatregelen getroffen kunnen worden om de problematiek van capaciteit en punctualiteit te verlichten.

Op het gebied van de weg wordt extra werk gemaakt van het optimaliseren van de corridor A1. Zowel actueel als in de nabije toekomst zijn er doorstromingsproblemen op de weg in de spits, met name op het traject Deventer-Apeldoorn. Tevens is in het kader van het project Beter Benutten besloten tot een samenhangend pakket benuttingsmaatregelen op het HWN en OVN uit Beter Bereikbaar KAN.



Voor de vaarwegen is een aantal projecten voor Overijssel, Gelderland, regio Twente en de stadsregio Arnhem-Nijmegen afgesproken in het kader van de quick wins vaarwegen.

6.3 Maatregelen Landsdeel Oost

6.3.1. OV pakket Overijssel

Aanleiding

In de provincie Overijssel liggen, buiten Twente, twee (middel)grote steden: Zwolle en Deventer. Beide steden hebben voor het omliggende gebied een belangrijke regionale functie op het terrein van werkgelegenheid, voorzieningen, onderwijs en zorg. Dit leidt er onder meer toe dat 's morgens veel mensen richting de beide steden reizen en 's avonds weer vertrekken. Met name voor deze forensen wil de provincie inzetten op het

6.3.1.

Status:

Besluit

Periode:

2009-2012

Type investering:

OV

Actieprogramma:

Regionaal OV

Locatie:

Overijssel

Investeringen:

Rijksbijdrage: € 10,8 miljoen

Regiobijdrage: € 12,4 miljoen

Totaal: € 23,2 miljoen

6.3.2.**Status:**

Besluit

Periode:

2009-2012

Type investering:

OV

Actieprogramma:

Regionaal OV

Locatie:

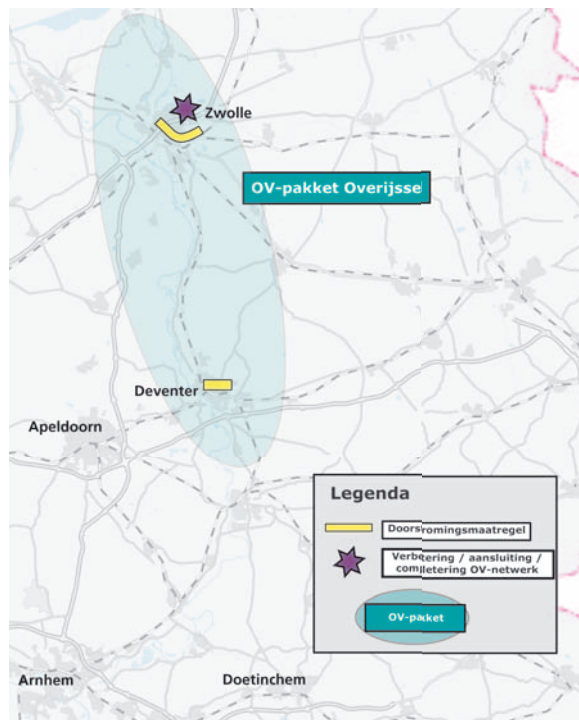
Twente

Investeringen:

Rijksbijdrage: € 10,7 miljoen

Regiobijdrage: € 12,3 miljoen

Totaal: € 23 miljoen



versnellen van de reis door middel van het verbeteren van de doorstroming en frequentieverhogingen, een belangrijke reizigerstevredenheidsfactor. De provincie Overijssel gaat uit van een jaarlijkse groei van 5% in het openbaar vervoer, te behalen op de stadsdiensten en op enkele corridors. Om de ambities van de partners in de provincie Overijssel verder waar te maken zullen rijk en regio gezamenlijk een extra impuls geven om versneld de Nota Mobiliteits doelstelling te halen.

Aanpak en maatregelen

In het kader van het actieprogramma OV is gekeken naar projecten die versneld uitgevoerd kunnen worden (start uitvoering voor 2013) en waarvoor nog onvoldoende middelen beschikbaar zijn. Dit betreft maatregelen die aansluiten bij de doelen van

het actieprogramma en betreffen pakketten gericht op snelheidsverhoging en betrouwbaarheid. Dit zijn voor het stedelijk gebied in Overijssel:

- Doorstromingsmaatregelen Zwolle Deltioncollege - Zwolle Station – Oosterenk
- Verdere uitbouw stadsnet Zwolle, door belangrijke bedrijventerreinen aan te sluiten op de stadsdienst
- Realisatie doorstroomas Deventer Station – Ziekenhuis

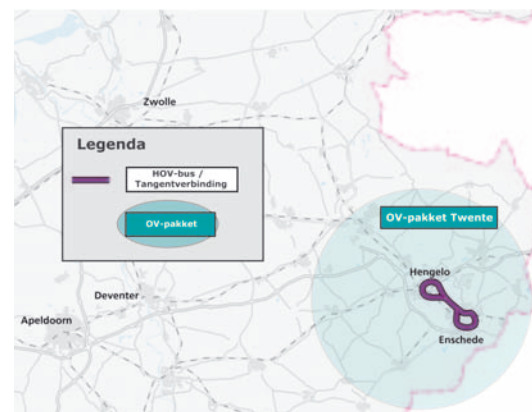
Het Kabinet en provincie Overijssel hebben samen ervoor gekozen bovengenoemd maatregelpakket in het actieprogramma op te nemen.

Verwachte effecten

11 procent reizigersgroei op deze lijnen als gevolg van de maatregelen.

Mijlpalen

De start en realisatie van de uitvoering van de maatregelen is voorzien tussen 2009-2012.

6.3.2. OV pakket Twente

Aanleiding

Door economische groei en stijgende welvaart is de mobiliteit in de regio Twente sterk gegroeid. Dit leidt op een aantal plaatsen tot dagelijkse files. De regio wil daarom met één samenhangend OV-net van trein en bus, een aantrekkelijk alternatief bieden voor een deel van de autoverplaatsingen.

De Regio Twente heeft een jaarlijkse groeiambitie van 4 – 5%. Aanvullend op de maatregelen die de regio Twente neemt om het OV te verbeteren, investeren rijk en regio gezamenlijk in onderstaande maatregel om gezamenlijk een extra impuls geven om versneld de Nota Mobiliteits doelstelling te halen.

Aanpak en maatregelen

Voor de Regio Twente is de volgende maatregel in het actieprogramma regionaal OV opgenomen. Deze maatregel kan door de extra impuls versneld uitgevoerd worden. De maatregel is gericht op snelheidsverhoging en betrouwbaarheid. Het gaat om:

- HOV-bus Twente, verbinding HOV-midden / kraking Hengelo-Enschede

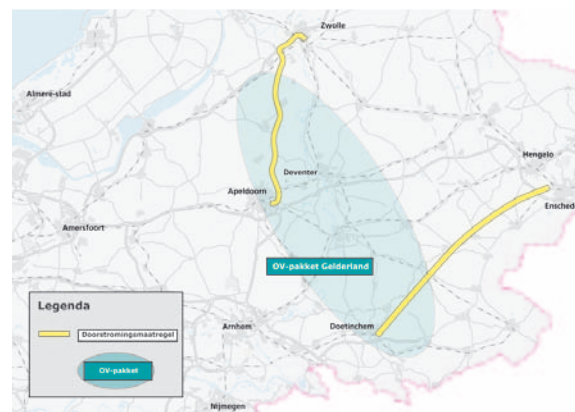
Verwachte effecten

32 procent reizigersgroei op deze lijnen als gevolg van deze maatregelen.

Mijlpalen

De start en realisatie van de uitvoering van de maatregel is voorzien in de periode 2009 – 2012.

6.3.3. OV Pakket Gelderland



Aanleiding

De mobiliteit in de provincie Gelderland is de afgelopen jaren gegroeid; zowel het aantal verplaatsingen als de afgelegde afstand neemt toe. Door de toenemende mobiliteit staat de bereikbaarheid van de steden en stedelijke netwerken steeds meer onder druk. De provincie zet in op maatregelen die de kwaliteit en daarmee de aantrekkelijkheid van het OV vergroten. Het Snelnet, als ruggengraat van het OV in Gelderland, neemt hier een belangrijke rol in. Het Snelnet omvat een stelsel van snelle en comfortabele regionale trein- en busverbindingen tussen de grotere stedelijke concentraties in Gelderland. De provincie wil voor het regionaal OV een groei realiseren van minimaal 2,1% per jaar en voor het regionaal spoor 5%.

Het Kabinet vindt regionaal OV van belang voor het verbeteren van de bereikbaarheid van stedelijke netwerken en het leefbaar houden van deze gebieden.

Aanpak en maatregelen

Aanvullend op de maatregelen die de regio uitvoert, wordt via het actieprogramma een extra impuls

6.3.3.

Status:

Besluit

Periode:

2009-2012

Type investering:

OV

Actieprogramma:

Regionaal OV

Locatie:

Gelderland

Investeringen:

Rijksbijdrage: € 5,6 miljoen

Regiobijdrage: € 6,4 miljoen

Totaal: € 12 miljoen

6.3.4.**Status:**

Besluit

Periode:

2009-2012

Type investering:

OV

Actieprogramma:

Regionaal OV

Locatie:

Arnhem-Nijmegen

Investeringen:

Rijksbijdrage: € 8,7 miljoen

Regiobijdrage: € 10 miljoen

Totaal: € 18,7 miljoen

gegeven aan het regionaal OV om versneld de Nota Mobiliteitsdoelstelling te halen. Het gaat voor Gelderland om maatregelen die voor 2013 versneld uitgevoerd kunnen worden en waarvoor nog onvoldoende dekking is gevonden. Dit betreft projecten die aansluiten bij de kaders van het actieprogramma, gericht op snelheidsverbetering en betrouwbaarheid:

- Kwaliteitsimpuls HOV-as Apeldoorn – Zwolle
- Kwaliteitsimpuls HOV-as Doetinchem – Enschede

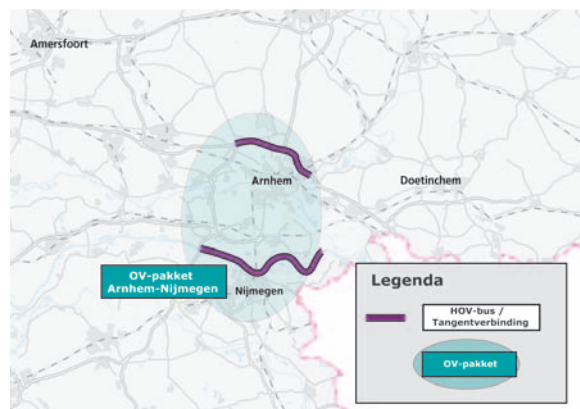
Het Kabinet en provincie Gelderland hebben samen ervoor gekozen bovengenoemd maatregelpakket in het actieprogramma op te nemen.

Verwachte effecten

23 procent reizigersgroei op deze lijnen als gevolg van de maatregelen.

Mijlpalen

De start en realisatie van de uitvoering van het programma is voorzien in de periode 2009 – 2012.

6.3.4. OV pakket Arnhem-Nijmegen**Aanleiding**

De Stadsregio wil haar strategische positie verder benutten door het aantrekken van (internationale) bedrijven en instellingen. Daarvoor is een goede kwaliteit van (inter)nationale verbindingen en regionale bereikbaarheid van groot belang. De Stadsregio kiest daarom ondermeer voor een netwerk van hoogwaardig openbaar vervoer, gericht op grote reizigersstromen. De regio heeft een groeiambitie van 30% tot 2020.

Aanpak en maatregelen

Om de ambities van de Stadsregio Arnhem - Nijmegen waar te maken zullen het Kabinet en de regio gezamenlijk een extra impuls geven om versneld de Nota Mobiliteits doelstelling te halen. Het gaat om maatregelen die voor 2013 versneld uitgevoerd kunnen worden en waarvoor nog onvoldoende dekking is gevonden. Dit betreft projecten die aansluiten bij de kaders van het actieprogramma, gericht op snelheidsverbetering en ontbrekende (tangentiële) verbindingen:

- Rijn-Waal sprinter: aanleg van een HOV-busverbinding tussen Arnhem en Nijmegen
- A12 sprinter: aanleg van eigen businfrastructuur langs de A12 van P+R Zevenaar naar kantorenpark IJsselstein in Arnhem.

Kabinet en Stadsregio Arnhem Nijmegen, hebben samen ervoor gekozen bovengenoemd maatregelpakket in het actieprogramma op te nemen.

Verwachte effecten

219 procent reizigersgroei op deze lijnen als gevolg van de maatregelen

Mijlpalen

De start en realisatie van de uitvoering van de maatregelen is voorzien in de periode 2009 – 2012.

6.3.5. Quick Scan gedecentraliseerde spoorlijnen



Aanleiding

De forse toename van het aantal reizigers op de gedecentraliseerde spoorlijnen in Gelderland, Overijssel, Stadsregio Arnhem-Nijmegen en regio Twente is voor een belangrijk deel te danken aan de frequentieverhogingen en betere samenhang met het overig OV-netwerk dat vervoerders en decentrale overheden hebben gerealiseerd. De treindiensten op deze spoorlijnen behoren niet tot de concessie van het hoofdnet, maar vallen onder de verantwoordelijkheid van de provincie Gelderland, de provincie Overijssel, stadsregio Arnhem-Nijmegen en regio Twente. Ze spelen een belangrijke rol als ruggengraat van het OV-netwerk in de regio – en het goed functioneren ervan is cruciaal voor de samenhang met de aansluitende busdiensten en de regionale bereikbaarheid. Ook vormen ze belangrijke feeders voor het hoofdnet.

Op verzoek van de Kamer is met de Quick Scan Regionaal Spoor in kaart gebracht op welke lijnen zich de afgelopen jaren flinke groei heeft voorgedaan en waar momenteel capaciteitsknelpunten bestaan of de punctualiteit te wensen over laat.

Voor landsdeel Oost gaat het daarbij om de volgende prioritaire lijnen, waarvoor maatregelen getroffen kunnen worden:

- Arnhem-Doetinchem: overbelast, een slechte punctualiteit en te hoge zitplaatsbezettingsgraad in de spits
- Amersfoort-Ede/Wageningen: te hoge zitplaatsbezettingsgraad in de spits
- Zutphen-Hengelo-Oldenzaal: overbelast en te hoge zitplaatsbezettingsgraad in de spits
- Zwolle-Kampen : te hoge zitplaatsbezettingsgraad in de spits

Indien budgettair mogelijk zullen ook de volgende lijnen aan bod komen:

- Arnhem-Tiel : slechte punctualiteit
- Zwolle-Enschede : slechte punctualiteit
- Winterswijk-Doetinchem : slechte punctualiteit
- Winterswijk-Zutphen : slechte punctualiteit

Aanpak

De betrokken regionale besturen onderschrijven de conclusies uit de quick scan en de daarin geïndiceerde maatregelen. Voor de verbinding Arnhem – Doetinchem wordt daarbij gedacht aan onder meer perronverlenging ten behoeve van inzet van langere treinen; aan lokale maatregelen ten behoeve van optimalisatie van de reistijd op het traject Doetinchem – Winterswijk en aan maatregelen voor het 'vrijleggen' te Zutphen van de treindienst Winterswijk – Zutphen.

Voor de lijn Amersfoort – Ede/Wageningen wordt gedacht aan dubbelspoor bij Barneveld Noord en een

6.3.5.

Status:

Besluit verwacht 2009

Periode:

2009-2012

Type investering:

OV

Programma:

Quick Scan gedecentraliseerde spoorlijnen

Locatie:

Overijssel, Gelderland, regio Twente, Stadsregio Arnhem-Nijmegen

Investerings:

Bijdrage van Rijk en regio nader te bepalen

6.3.6.**Status:**

Besluit

Periode:

2009-2012

Type investering:

Weg

Programma:

Maatregelpakket Robuust Wegennet

Locatie:

N35 Zwolle-Wierden

Investeringen:

Rijksbijdrage: € 22,1 miljoen

Regiobijdrage: € 30 miljoen

Totaal: € 52,1 miljoen

nieuwe halte Barneveld Zuid. Voor Zwolle-Kampen betreft het de ombouw naar regionale tramlijn. Daarbij is de aanleg van een inhaalspoor en vier tramhaltes voorzien; bovendien zal de lijn geëlektrificeerd worden met 750V DC. Gezamenlijk vervolgonderzoek van rijk, regio, ProRail en de vervoerders (inclusief operators goederenvervoer) moet uitwijzen welke prioritering binnen de genoemde lijnen is aan te brengen, wat de meest kosteneffectieve maatregel(en) per lijn is/zijn en wat deze maatregelen kosten. Dit beeld moet voorjaar 2009 beschikbaar komen, waarna vervolgoverleg zal plaatsvinden over de exacte financieringsverdeling.

Verwachte effecten

De maatregelen zijn met name gericht op het verbeteren van de betrouwbaarheid van de dienstregeling.

Mijlpalen

2009: Resultaten vervolgonderzoek en financieringsverdeling

2009-2012: Realisatie ingrijpende korte termijn maatregelen

6.3.6. N35 Zwolle-Wierden**Aanleiding**

Uitgaande van de streefwaarden uit de Nota Mobiliteit treedt op dit traject rond 2020 een potentieel knelpunt op. De visie 2020-2040 N-wegen in rijksbeheer concludeert dat de N35 in aanmerking komt voor een hogere ambitie (100 km/uur stroomweg) omdat de N35 economische kerngebieden (Twente met Zwolle (en Groningen, Leeuwarden) met elkaar verbindt.

Bovendien is de N35 een kwetsbaar wegvak. Door verhoging van de ambitie kan de kwetsbaarheid worden verminderd. Verder is de N-weg een alternatief voor de A1 en leidt opwaardering van deze weg tot de verbetering van de robuustheid in het totale (wegen) netwerk.

Aanpak

Het grootste knelpunt ligt tussen Zwolle en Wijthmen. Daarvoor is een gebiedsgerichte verkenning uitgevoerd en worden nu de voorbereidingen getroffen om een planstudie te starten. Tijdens het BO van oktober 2008 heeft de minister aangegeven het tekort van € 6,1 miljoen te dekken (naast € 30 miljoen van de regio en € 16 miljoen uit Amendement van Hijum) zodat de planstudie Zwolle-Wijthmen kan starten. Bij de planstudie zal zoveel mogelijk geanticipeerd worden op de hogere ambitie voor de N35 op de lange termijn.

Verwachte effecten

Indicatie effect:

- Doorstroming: +
- Betrouwbaarheid: +
- Robuustheid: +
- Verkeersveiligheid +

Mijlpalen

Planstudie Zwolle Wijthmen globale planning:

Start planstudie: 2009
OTB/MER: 2010
Start realisatie: vanaf 2011

In het voorjaarsoverleg 2009 zullen nadere afspraken worden gemaakt over de "marsroute" voor de N35 als geheel naar de hogere ambitie op de lange termijn. Dan zullen afspraken worden gemaakt over de prioritering voor de aan te pakken volgende deeltracés.

6.3.7. A1 Apeldoorn – Deventer Oost



Aanleiding

Zowel rijk als regio krijgen hier nu en op termijn een probleem voor zowel het lange afstandverkeer, het regionale en bovenregionale verkeer. Wanneer welk probleem zich exact gaat manifesteren is nog niet (geheel) duidelijk en zal nader onderzoek vereisen.

Aanpak

Voor de korte termijn worden benuttingsmaatregelen (studie naar benuttingsmaatregelen op de A1 tussen Apeldoorn en Azelo, juli 2008) op de A1 uitgevoerd. De korte termijn maatregelen uit het Actieprogramma Wegen zullen hierop worden afgestemd (zie paragraaf

6.3.8). Tevens zal het project filegolfbreker bij Markelo (onderdeel van fileproof) worden uitgevoerd. Vervolgens wordt uitvoering gegeven aan pakket C (kunstwerken Beekbergen ten bedrage van € 22 miljoen).

Voor een besluit tot planstudie op de A1 tussen Apeldoorn en Azelo moet er overeenstemming zijn over een bestuurlijke voorkeursvariant en zicht zijn op financiering. Als hierover duidelijkheid is kan besloten worden wanneer een planstudie kan starten.

Maatregelen (nummers corresponderen met kaart) Pakket A: € 1,5 miljoen

1. Verruiming openingstijden spitsstroken
2. Betere bewegwijzering
3. Plaatsen TDI's
4. Aanpassen kruispunt en vri, voorkomt terugslag op de A1

Pakket B: € 15,7 – 17,7 miljoen

5. Weefvak tussen Beekbergen en Apeldoorn/Zuid
6. Weefvak tussen Apeldoorn-Zuid en Beekbergen
7. Verlengen plusstrook met minimaal 1500 meter, waardoor negatieve invloed van invoeger en einde plusstrook opgeheven wordt.
8. Aansluiting Apeldoorn-Zuid, aanpassen vri en extra rijstrook en linksafstrook, dit voorkomt terugslag op de A1
9. Aansluiting Deventer, reconstructie OWN en filedetectie op A1

Pakket C: € 22,1 miljoen

10. Aanpassing Knooppunt Beekbergen. Verbeteren doorstroming en vergoten capaciteit waardoor minder congestie op zal treden.

6.3.7.

Status:

Besluit

Periode:

2010-2012

Type investering:

weg

Programma:

Maatregelpakket Robuust Wegennet

Locatie:

A1 Apeldoorn – Deventer Oost

Investeringen:

Rijk: € 34,2 – 36,2 miljoen

Regio: € 5,1 miljoen

6.3.8.**Status:**

Besluit

Periode:

2009-2012

Type investering:

Weg

Actieprogramma:

Wegen

Locatie:

Beekbergen

Investeringen:

€ 13,2 miljoen

Verwachte effecten:

- Doorstroming: +
- Betrouwbaarheid: +
- Robuustheid: +
- Publieksgerichtheid: +
- Multimodaal: 0
- Verkeersveiligheid +

Mijlpalen

- 2008-2010: realisatie pakket 1
- 2011: realisatie pakket 2
- 2012: realisatie pakket 3

6.3.8. Optimaliseren Corridor A1 bij Beekbergen**Aanleiding**

Knooppunt Beekbergen is de bottleneck geworden op de A1. Knooppunt Beekbergen is een klassiek klaverblad en kent forse kruisende stromen. Doordat de vormgeving van dit klaverblad niet is afgestemd op de grootte van deze stromen, ontstaan er afwikkelingsproblemen. Daarnaast vinden er door de filevorming en onduidelijke bewegwijzering op de noord- en de zuidbaan

regelmatig incidenten plaats. De locatie komt niet voor in de file top 50, maar vormt wel een regionaal knelpunt.

Aanpak

Binnen het regionale samenwerkingsverband Beter Bereikbaar Stedendriehoek, is er door de samenwerkende wegbeheerders voor gekozen om deze problematiek aan te pakken met een gecombineerde aanpak. Enerzijds wordt de N345 tussen A1 en A50 opgewaarderd, zodat een goed alternatief ontstaat voor het structureel overbelaste knooppunt Beekbergen. Anderzijds wordt de toestroom naar de A1 beheerst (beperkt) door het realiseren van instroomgeleidende maatregelen op de toeritten. De combinatie van beide maatregelen leidt tot een vermindering van de verkeersvraag bij de bottleneck en daarmee tot een vermindering van het fileknelpunt. De maatregelen worden afgestemd met de maatregelen op de A1 corridor uit het pakket Robuust Wegennet (zie paragraaf 6.3.7).

Maatregelen *(nummers corresponderen met kaart)*

1. Completeren verkeerssignalering A1 Buren – Hengelo
2. BB Stedendriehoek TDI A1 Bathmen
3. BB Stedendriehoek TDI A1 Lochem
4. BB Stedendriehoek TDI A1 Apeldoorn Zuid R
5. BB Stedendriehoek HDI A50 L -> A1 L
6. A50/A1 Beekbergen camera's
7. Opwaarderen N345 aansluiting Apeldoorn op A1 en A50
8. BermDRIP A1/A35 Buren noord
9. Kantelwals Hengelo Zuid
10. BermDRIP A35 Delden
11. Glasvezel tbv datatransmissie backbone
12. Calamiteiten doorsteek Ijsselbrug
13. Bermdrip A1 Rijssen

Verwachte effecten

Door het aanbieden van een goed alternatief wordt het knooppunt Beekbergen structureel ontlast. In combinatie met maatregelen voor het beheersen van de instroom, heeft dit een structureel effect op de doorstroming.

Indicatie effect:

- Doorstroming: +
- Betrouwbaarheid: 0
- Robuustheid: 0
- Publieksgerichtheid: +
- Multimodaal: 0
- Emissies, leefbaarheid, veiligheid: 0

Mijlpalen

Alle maatregelen kunnen eind 2012 gerealiseerd zijn.

6.3.9. Benuttingsmaatregelen Arnhem-Nijmegen



Aanleiding

De capaciteit op diverse wegen in het gebied schiet structureel tekort. Op bijvoorbeeld de aansluitingen

van de A12 (Westervoort, Duiven, Zevenaar) en uit de richting Achterhoek en Stedendriehoek (via A50/A12 Waterberg en A348) is de verkeersvraag structureel hoger dan de beschikbare capaciteit. Dit leidt tot structurele filevorming.

Door de grote drukte op de meeste wegen in de regio zijn deze wegen kwetsbaar voor incidenten, hetgeen leidt tot een onbetrouwbare regionale verkeersafwikkeling. Daarnaast is de kwetsbaarheid op de rivierovergangen groot, doordat beschikbare alternatieven een te beperkte capaciteit hebben.

De trajecten A50 Arnhem-Oss (nr 9) en A50 Oss-Arnhem (nr 40) staan in de filetop 50.

Aanpak

De maatregelen in dit pakket zijn gericht op een goede sturing van verkeersstromen in normale situaties en bij incidenten, om tegemoet te komen aan beschreven problemen ten aanzien van structurele filevorming, onbetrouwbaarheid en kwetsbaarheid van de rivierovergangen.

Veel nadruk in dit pakket ligt op het onder specifieke omstandigheden en onder specifieke voorwaarden kunnen inzetten van de provinciale Pleijroute als alternatief voor de A50. Dit verbetert de doorstroming en de betrouwbaarheid in de regio en met name de robuustheid door te zorgen voor een goed (provinciaal) alternatief wanneer dat nodig en mogelijk is.

Maatregelen *(nummers corresponderen met kaart)*

1. A12/A50 Grijsoord camera's
2. A12/A50 Waterberg camera's
3. A12 Zevenaar-Velperbroek camera's
4. Glasvezel tbv datatransmissie backbone

6.3.9.

Status:

Besluit

Periode:

2009-2012

Type investering:

Weg

Actieprogramma:

Wegen

Locatie:

Arnhem-Nijmegen

Investeringen:

€ 25,7 miljoen

6.3.10.**Status:**

Besluit

Periode:

2009-2012

Type investering:

Vaarwegen

Programma:

Quick wins vaarwegen

Locatie:

Overijssel, Gelderland, Arnhem-Nijmegen en Twente

Investeringen:

Rijk: € 10,35 miljoen

Regio: € 10,35 miljoen

Totaal: € 20,7 miljoen

5. A12 Velperbroek - N325 optimalisatie VRI's BBKAN
6. A12 W'voort-Duiven-Zevenaar coordinatie VRI's
7. A12 Duiven optimalisatie vri BBKAN
8. A12 Tatelaar reguleren verkeerstream BBKAN
9. Knp Waterberg A50 op A12 noord/zuidbaan TDI
10. Knp Grijsoord, A12 Noord, bewegwijzering BBKAN
11. A12 zuidbaan, knp Waterberg bewegwijzering
12. aansluiting A12 Velperbroek, vrije rechtsaffer ri. Dld
13. Signalering A325 BBKAN
14. A12 Ijsselbrug calamiteitendoorsteek
15. N325 camera's
16. Glasvezel tbv datatransmissie backbone
17. Calamiteiten doorsteken + bebording etc
18. Camera's A50 Valburg-Grijsoord
19. camera's tussen Valburg en Bankhoef hrl
20. A50/A73 Ewijk, camera's
21. A50/A15 Valburg, camera's
22. A73/N322 Neerbosch, camera's
23. spitsstrook kpt Neerbosch west-zuid verbindingweg
24. Glasvezel tbv datatransmissie backbone
25. A73 Malden bermDRIP BBKAN
26. A73 Lindenholt bermDRIP zuid BBKAN
27. A50 knp Grijsoord Renkum westbaan verl. invoeger
28. A15 noordbaan ten oosten van knp Valburg, bermDRIP

Verwachte effecten

De maatregelen vormen een gedegen samenhangend pakket, dat is gericht op noodzakelijke en zinvolle verbeteringen van de regionale verkeersafwikkeling. De focus op de inzet van de Pleijroute als alternatief voor de A50 is een zinvolle strategie. De maatregelen in dit pakket zijn effectief op meerdere vlakken.

Indicatie effect:

Doorstrooming: +

Betrouwbaarheid: +

Robuustheid: +

Publieksgerichtheid: +

Multimodaal: 0

Emissies, leefbaarheid, veiligheid: 0

Mijlpalen

Alle maatregelen kunnen eind 2012 gerealiseerd zijn.

6.3.10. Quick wins vaarwegen en binnenhavens**Aanleiding**

De provincies Gelderland en Overijssel hebben een afzonderlijke netwerkanalyse binnenhavens gemaakt. De stadsregio Arnhem-Nijmegen en de regio Twente hebben eveneens een eigen visie ontwikkeld op hun vaarwegennetwerk en netwerkwerk van binnenhavens. Overijssel heeft in haar streefbeeld met name ingezet op versterking van het netwerk van binnenhavens, waaronder de knooppunten Zwolle-Kampen. Gelderland streeft o.a. naar uitbreiding van de

havenactiviteiten in Wageningen. De stadsregio Arnhem-Nijmegen wil een rol spelen in het bevorderen van de binnenvaart door ruimte voor natte kavels te ontwikkelen.

Voor de regio Twente zijn de binnenhavens onderdeel van grootschalige terreinen (XL Businessspark Twente, uitbreiding Combi Terminal Twente). Deze regio heeft de ambitie om het vervoer over water via de Twentse binnenhavens verder te ontwikkelen.

Aanpak

De provincie Gelderland heeft voor de eerste tranche ingezet op verbeteringen in de Rijnhaven te Wageningen. Hiervoor zijn 3 quick wins gehonoreerd. Hiermee is een rijksbijdrage van € 3,15 miljoen gemoeid.

In de provincie Overijssel worden met een rijksbijdrage van € 1,3 miljoen projecten in de haven van Zwolle gerealiseerd.

De regio Arnhem-Nijmegen heeft 1 groot project voor een rijksbijdrage voorgedragen, namelijk de verplaatsing en uitbreiding van de BCTN-terminal bij Nijmegen. Het Rijk draagt hier € 2 miljoen aan bij.

De regio Twente heeft projecten ingediend t.b.v. verbetering en uitbreiding van de haven in Enschede, uitbreiding van de haven in Hengelo en uitbreiding van een kade in de haven van Markelo. Het Rijk reserveert hier € 3,9 miljoen voor.

Voor alle regio's geldt dat de decentrale overheden 50% van de kosten zelf dragen.

Maatregelen *(nummers corresponderen met kaart)*

1. Vernieuwen kade/loswal Margriethaven Zwolle
2. Verdiepen vaarwater Voorsterhaven, Katwolderhaven en Margriethaven Zwolle
3. Kadeverbetering locatie Achmea Zwolle
4. Uitbreiding en verbetering kades Enschede

5. Ontwikkeling nieuwe natte kavels in Enschede
6. Verlenging kade Markelo
7. Uitbreiding Container Terminal Hengelo
8. Verplaatsing en uitbreiding BCTN Nijmegen
9. Aanpassen en verbeteren wachtplaats en verzwaren damwand Rijnhaven Wageningen
10. Aanleg damwand overslagkade noordoever Rijnhaven Wageningen
11. Aanleg damwand/overslagkade Pabstsendam Wageningen

Verwachte effecten

De verwachte effecten liggen voornamelijk op het vlak van transportbaten, zoals extra afluaddiepte en reistijdwinst.

Mijlpalen

De projecten zullen tussen 2009 en 2014 gerealiseerd worden.





7

Gebiedsgerichte uitwerking landsdeel Noord

7.1 Gebiedstypering⁶

Vergeleken met de rest van het land zijn de provincies Drenthe, Fryslân en Groningen dunbevolkt. Het landelijk gebied wordt gekenmerkt door grote, aaneengesloten open ruimtes die uniek zijn voor Nederland. De natuurlijke, landschappelijke en milieuwaarden in Noord-Nederland vormen de basis voor een goed woon- en leefklimaat. Wonen en werken zijn in Noord-Nederland niet gelijkmatig gespreid, maar geconcentreerd in een aantal kernzones: het Nationaal Stedelijk Netwerk (NSN) Groningen - Assen, de Westergozone en de A7-zone Fryslân, regionaal stedelijk netwerk Zuid-Drenthe en de Eemsdelta.

In internationale context ziet het Kabinet en de regio potentie in een positie van Noord-Nederland op de as Randstad - Noord-Nederland - Noord-Duitsland - Scandinavië, de Noordelijke Ontwikkelingsas (NOA). De infrastructurele drager voor de NOA wordt gevormd door twee hoofdtransportassen voor wegvervoer, de A6-A7 en de A28(-A37). Deze assen verbinden de kernzones in Noord-Nederland met de (inter)nationale kerngebieden buiten de regio. Daarnaast zijn de spoorwegen, de zeehavens en de hoofdvaarweg Lemmer - Delfzijl en de daaraan verbonden binnenhavens van groot belang voor de economische ontwikkeling. Binnen de kernzones vervullen de steden Groningen, Assen, Leeuwarden en Emmen een belangrijke bovenregionale functie. In deze steden bevinden zich belangrijke voorzieningen op het terrein van cultuur, onderwijs en gezondheidszorg. Clustering van kennisintensieve economische activiteiten in de steden Groningen, Assen, Leeuwarden en Emmen kan de gewenste interactie tussen de kennisinstellingen en het bedrijfsleven versterken en aldus impuls geven aan de kenniseconomie.

De afgelopen jaren hebben rijk en regio met succes uitvoering gegeven aan de afspraken in het kader van het Langmanakkoord. In dat kader is er gekeken naar de mogelijkheid van een snelle spoorverbinding (Zuiderzeelijn) of een alternatief samenhangend pakket. Met het ondertekenen van het convenant Regiospecifiek Pakket (RSP) Zuiderzeelijn op 23 juni 2008 is een definitief besluit genomen over de toekenning van de zogeheten Zuiderzeelijngelden. De hoofdpogaven voor Noord-Nederland zijn:

- het versterken van de meest kansrijke economische clusters;
- het stimuleren van innovatie, kennis en ondernemerschap;
- het concentreren van economische ontwikkeling en verstedelijking;
- het verbeteren van de bereikbaarheid, zowel binnen de regio als van Noord-Nederland met de rest van Nederland.

De maatregelen in de MobiliteitsAanpak zijn aanvullend op de mobiliteitsmaatregelen (weg en OV) uit het MIRT 2009. Concreet gaat het in het MIRT om de aanpak van de A7 Zuidelijke Ringweg Groningen, de N31 Leeuwarden, de N33 Assen (Zuid) – Zuidbroek, de A7 Rondweg Sneek, de aanpak van de vaarweg Lemmer – Delfzijl en de verruiming van de vaarweg Eemshaven - Noordzee. In het kader van het RSP zijn daarnaast afspraken gemaakt over de Zuidelijke Ringweg Groningen, het verbeteren van de bereikbaarheid van Leeuwarden en Assen en het nemen van diverse maatregelen op het gebied van OV (spoor en regionaal OV, onder andere Kolibri). Daarnaast zijn er in het kader van de Netwerkaanpak afspraken gemaakt over korte termijn maatregelen ter verbetering van de bereikbaarheid van de regio Groningen – Assen en de regio Leeuwarden.

⁶ Samenvatting van de tekst van hoofdstuk 3 uit het MIRT Projectenboek.

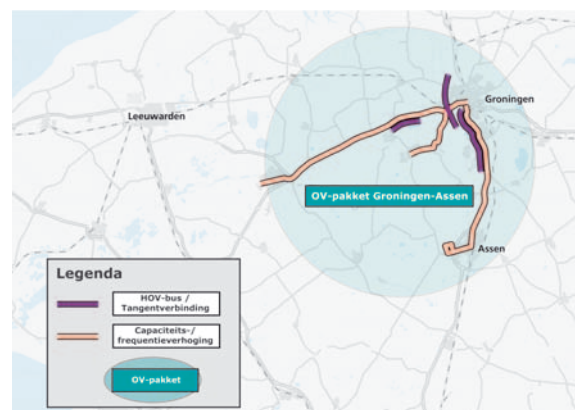
7.2 MobiliteitsAanpak landsdeel Noord



Naast de hierboven genoemde reeds lopende maatregelen, projecten en studies wordt in het kader van de MobiliteitsAanpak ingezet op een aantal extra maatregelen op de weg, de binnenvaart en in het OV. Op het gebied van het openbaar vervoer wordt door rijk en regio extra geïnvesteerd in decentrale spoordiensten en in een OV-pakket Groningen - Assen. Dit OV-pakket richt zich op frequentieverhogingen en verhoging van de snelheid (bus op vluchtstrook) van een aantal OV lijnen en het invullen van een tangentiële lijn. De maatregelen op decentrale spoordiensten betreffen de lijnen Leeuwarden - Harlingen, Groningen - Roodeschol en Groningen - Nieuweschans. De maatregelen voor de lijn Groningen – Leeuwarden maken deel uit van het RSP. Voor de weg is er met de regio overeenstemming bereikt over een pakket aan benuttingsmaatregelen aan de Zuidelijke Ringweg Groningen. Over benuttingsmaatregelen bij het knooppunt Joure wordt in 2009 beslist. Voor de vaarwegen zijn zes quick wins afgesproken.

7.3 Maatregelen Landsdeel Noord

7.3.1. OV pakket Groningen-Assen



Aanleiding

Het stedelijke netwerk Regio Groningen – Assen zet ruimtelijk in op een bundeling van wonen en werken rondom de zogenaamde T-structuur (hoofdwegen A7 en A28 en de spoorlijnen). Het verkeer- en vervoerssysteem vormt daarmee de drager en verbindende schakel tussen de huidige en toekomstige belangrijke woon- en werkgebieden. Het openbaar vervoer speelt een belangrijke rol in het bereikbaar houden van deze stedelijke concentraties, omdat de uitbreiding van weginfrastructuur nagenoeg niet meer mogelijk is.

De Regio Groningen – Assen zet, onder de noemer Kolibri, in op een kwaliteitsslag in het regionaal OV. Het Kolibri OV-netwerk bestaat onder andere uit hoogwaardige buslijnen, regionaal spoor en HOV-assen. Het gaat om het beter benutten van de bestaande infrastructuur, slimme toevoegingen en op essentiële punten inzetten

7.3.1.

Status:

Besluit

Periode:

2009-2012

Type investering:

OV

Actieprogramma:

Regionaal OV

Locatie:

Groningen-Assen

Investeringen:

Rijksbijdrage: € 5,35 miljoen

Regiobijdrage: € 6,15 miljoen

Totaal: € 11,5 miljoen

7.3.2.

Status:

Besluit verwacht 2009

Periode:

2009-2012

Type investering:

OV

Programma:

Quick Scan decentraal spoor

Locatie:

Groningen, Friesland

Investeringen:

Bijdrage van Rijk en regio nader te bepalen

op een kwaliteitssprong door te bouwen. Om de ambities van de partners in de regioverder waar te maken zullen rijk en regio gezamenlijk een extra impuls geven om versneld de Nota Mobiliteits doelstelling te halen.

Aanpak en maatregelen

Voor de Regio Groningen – Assen gaat het om de volgende maatregelen:

- Frequentieverhoging buslijn 314 Drachten – Groningen (naar een kwartierdienst in de spits)
- Frequentieverhoging buslijn 317 Roden – Groningen (naar een kwartierdienst in de spits)
- Frequentieverhoging buslijn 319 Assen – Groningen (naar een kwartierdienst in de spits)
- Invoering tangenteverbinding Zernike – Transferium Hoogkerk – Martini Ziekenhuis
- Bus op vluchtstrook A28 De Punt – Haren
- Bus op vluchtstrook A7 Leek - Munnikesloot

Het Kabinet en partners uit de regio Groningen – Assen hebben er samen voor gekozen bovengenoemd maatregelenpakket in het actieprogramma op te nemen.

Verwachte effecten

19 procent reizigersgroei op deze lijnen als gevolg van de maatregelen.

Mijlpalen

De start en realisatie van de uitvoering van de maatregelen is voorzien tussen 2009-2012.

7.3.2. Quick Scan gedecentraliseerde spoordiensten

Aanleiding

De forse toename van het aantal reizigers op de gedecentraliseerde spoorlijnen in Friesland en



Groningen is voor een belangrijk deel te danken aan de frequentieverhogingen en betere samenhang met het overig OV-netwerk dat vervoerders en decentrale overheden hebben gerealiseerd. De treindiensten op deze spoorlijnen behoren niet tot de concessie van het hoofdrailnet, maar vallen onder de verantwoordelijkheid van de provincie Friesland en de provincie Groningen. Ze spelen een belangrijke rol als ruggengraat van het OV-netwerk in de regio. Het goed functioneren ervan is cruciaal voor de samenhang met de aansluitende busdiensten en de regionale bereikbaarheid. Ook vormen ze belangrijke feeders voor het hoofdrailnet.

Op verzoek van de Kamer is met de Quick Scan Regionaal Spoor in kaart gebracht op welke lijnen zich de afgelopen jaren flinke groei heeft voorgedaan en waar momenteel capaciteitsknelpunten bestaan of de punctualiteit te wensen over laat. Voor landsdeel Noord gaat het daarbij om de volgende prioritaire lijnen:

- Leeuwarden-Harlingen: slechte punctualiteit
- Groningen-Nieuweschans: slechte punctualiteit
- Groningen-Roodeschool: slechte punctualiteit

Ook de lijn Leeuwarden-Groningen is als prioritaire lijn aangemerkt vanwege een slechte punctualiteit.

Maatregelen op deze lijn zijn echter pas voorzien voor de periode 2012-2020 en maken deel uit van het RSP.

Aanpak

De betrokken regionale besturen onderschrijven de conclusies uit de quick scan en de daarin geïndiceerde maatregelen. Deze variëren van lokale maatregelen ten behoeve van de optimalisatie van de reistijd voor de trajecten Leeuwarden – Harlingen, Groningen – Nieuweschanen en Groningen – Roodeschool tot aanleg van een stuk van de spoorlijn in de Eemshaven en verplaatsing van het station Roodeschool. Voorts is verbetering van de toegankelijkheid van de perronsporen te Groningen en reactivering van de verbinding Zuidbroek – Veendam⁷ voorzien. Gezamenlijk vervolgonderzoek van rijk, regio, ProRail en de vervoerders (inclusief operators goederenvervoer) moet uitwijzen welke prioritering binnen de genoemde lijnen is aan te brengen, wat de meest kosteneffectieve maatregel(en) per lijn is/zijn en wat deze maatregelen kosten. Dit beeld moet voorjaar 2009 beschikbaar komen, waarna vervolgoverleg zal plaatsvinden over de exacte financieringsverdeling.

Voor de Groningse quick win maatregelen is reeds het vervolgonderzoek uitgevoerd. Zo snel mogelijk worden er met ProRail afspraken gemaakt over de meest kosteneffectieve oplossing (inclusief kostenraming) zodat begin 2009 met de uitvoering van de maatregelen kan worden begonnen. Vooruitlopend op de beschikbaarheid van de rijksbijdrage neemt de provincie Groningen de voorfinanciering van de maatregelen voor haar rekening conform de 50%-50% financiering.

Verwachte effecten

De maatregelen zijn met name gericht op het verbeteren van de betrouwbaarheid van de dienstregeling.

Mijlpalen

2009: Resultaten vervolgonderzoek en financieringsverdeling

2009-2012: Realisatie ingrijpende korte termijn maatregelen

7.3.3. Optimaliseren zuidelijk deel ringweg Groningen



Aanleiding

Door de gelijkvloerse kruising van de A7 met de A28 (knooppunt Julianaplein) en de menging van het doorgaand en lokaal verkeer wordt de doorstroming op de A7 belemmerd. Hierdoor staat het milieu en de verkeersveiligheid onder druk. Op het Julianaplein zorgen verkeersregelinstanties (VRI's) voor de verdeling van de verkeersstromen. Door de afstemming tussen de VRI's op de A7 te verbeteren, wordt de doorstroming verbeterd.

Naast de auto heeft ook openbaar vervoer een belangrijke rol in het bereikbaar houden van de stad Groningen. Transferia zijn belangrijke schakels in de overstap van auto naar OV (en v.v.). Het gebruik van de transferia Hoogkerk en Haren is relatief gering. Deels

7.3.3.

Status:

Besluit

Periode:

2009-2012

Type investering:

Weg

Actieprogramma:

Wegen

Locatie:

Groningen

Investeringen:

€ 2 miljoen

⁷ Reactivering Zuidbroek – Veendam zal gefinancierd worden uit de zgn. Zuiderzeelijn-gelden.

7.3.4.**Status:**

Besluit verwacht in 2009

Periode:

2009-2012

Type investering:

Weg

Actieprogramma:

Wegen

Locatie:

Joure

Investeringen:

Nader te bepalen

komt dit door het gebrek aan actuele reisinformatie voor automobilisten.

Aanpak

De maatregelen uit dit pakket zijn gericht op de volgende zaken:

- Het verbeteren van de afstemming tussen de verkeersregelininstallaties op en tussen het Julianaplein en het Europaplein, door deze VRIs te koppelen en op te nemen in een netwerkregeling. Dit verbetert de doorstroming onder reguliere omstandigheden.
- Het meten van de actuele verkeersafwikkeling om bij verstoringen snel te kunnen ingrijpen, onder meer door de werking van de VRIs aan te passen. Dit verbetert de betrouwbaarheid en de robuustheid.
- Het bevorderen van het gebruik van de Transferia Hoogkerk en Haren, door het geven van reis-informatie aan weggebruikers middels DRIP's. Dit zorgt voor een directe ontlasting van de verkeersknelpunten.

Maatregelen *(nummers corresponderen met kaart)*

1. OV-DRIS Transferium Hoogkerk
2. 5 BermDrips op T-structuur Groningen A7/N7-A28
3. 12 IM-camera's rondom Groningen (verdichting)
4. Vri-keten Julianaplein-Europaplein (vb Utopia-spot)
5. OV-DRIS Transferium Haren

Verwachte effecten

De voorgestelde maatregelen bieden meer mogelijkheden om het verkeer te beheersen en weggebruikers te informeren. Verwachting is dat dit leidt tot een licht verbeterde doorstroming. De DRIPs dragen bij aan publieksgerichtheid en de transferia aan de multimodaliteit.

Indicatie effect*:

Doorstroming: +

Betrouwbaarheid: +

Robuustheid: 0

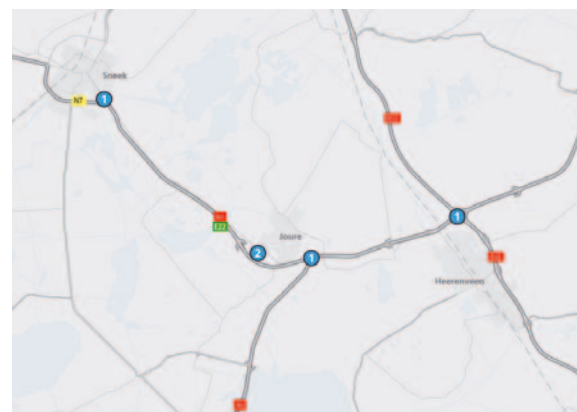
Publieksgerichtheid: +

Multimodaal: +

Emissies, leefbaarheid, veiligheid: 0

Mijlpalen:

De maatregelen zullen in 2012 af zijn gerond.

7.3.4. Knooppunt Joure**Aanleiding**

Het knooppunt Joure vormt een knelpunt op de A7. Zo leidt onder meer de inrichting van het knooppunt tot onveilige situaties en daarmee tot een verslechtering van de doorstroming. In het kader van het RSP wordt onderzocht welke robuuste maatregelen nodig zijn om het knooppunt te verbeteren. Vooruitlopend hierop kunnen op de korte termijn al maatregelen worden genomen om de veiligheid en de doorstroming te verbeteren. Deze korte termijn maatregelen blijven ook zinvol bij uitvoering van de lange(re) termijn plannen.

Daarnaast wordt de weggebruiker momenteel onvoldoende geïnformeerd over alternatieve routes bij verstoringen op het knooppunt Joure. Gelet op de ligging van het knooppunt in het Noordelijk wegennet is het van belang om de weggebruiker hierover zo vroegtijdig mogelijk te informeren.

Aanpak

De maatregelen uit dit pakket zijn gericht op de volgende zaken:

- Het verbeteren van de verkeersveiligheid door het realiseren van lokale filebeveiling direct voor de onoverzichtelijke bocht op de A7 nabij Joure. Direct na deze bocht staat structureel file voor het knooppunt Joure die frequent zorgt voor ongevallen. Het waarschuwen van opkomend verkeer verbetert de veiligheid sterk.
- Het informeren van weggebruikers met bermDRIPs bij de knooppunten Sneek, Heerenveen en Joure. Onder reguliere omstandigheden zorgt dit er voor dat weggebruikers weten welke reistijd zij kunnen verwachten. Dit draagt bij aan een hogere betrouwbaarheid. Bij verstoringen kunnen de bermDRIPs worden ingezet voor het omleiden via alternatieve routes.

Maatregelen *(nummers corresponderen met kaart)*

1. Bermdrips Sneek, Joure, Heerenveen
2. Dynamische fileborden op A7 HRL in bocht Joure

Verwachte effecten

Dit pakket bestaat uit zinvolle en samenhangende maatregelen. Hiermee wordt weliswaar het knelpunt beperkt verbeterd, maar met het pakket worden - vooruitlopend op een grootschalige aanpak op de middel-lange en lange termijn - wel de negatieve gevolgen van het knelpunt beperkt. De lokale filebeveiliging heeft een

positief effect op de veiligheid en de bermDRIPs op de publieksgerichtheid (bij reguliere omstandigheden) en de robuustheid (bij verstoringen).

Indicatie effect*:

- Doorstroming: +
- Betrouwbaarheid: 0
- Robuustheid: +
- Publieksgerichtheid: +
- Multimodaal: 0
- Emissies, leefbaarheid, veiligheid: +

Mijlpalen

De maatregelen kunnen in 2012 uitgevoerd zijn. Over benuttingsmaatregelen bij het knooppunt Joure wordt in 2009 beslist.

7.3.5. Quick Wins vaarwegen en binnenhavens



Aanleiding

De noordelijke provincies hebben de beleidsdoelen voor de binnenvaart neergelegd in INBINN (Intensiveren Binnenvaart Noord Nederland). Om het gebruik van binnenvaart bevorderen wil men gefaseerd de zijtakken

7.3.5.**Status:**

Besluit

Periode:

2009-2012

Type investering:

Vaarwegen

Programma:

Quick wins vaarwegen

Locatie:

Groningen, Friesland, Drenthe

Investeringen:

Rijk: € 3,31 miljoen

Regio: € 3,31 miljoen

Totaal: € 6,62 miljoen

van het hoofdvaarwegennet geschikt maken voor grotere schepen. De focus is niet zozeer gericht op uitbreiding van natte bedrijventerreinen als wel op de kwaliteitsverbetering.

Aanpak

Concreet wordt voor Groningen en Friesland gedacht aan het wegnemen van dieptebeperkingen, het verruimen van bedieningstijden van bruggen en sluizen.

De gehonoreerde quick win voorstellen passen bij deze aanpak. Het betreft de verbetering van de natte ontsluiting van een aantal natte bedrijventerreinen: Winschoten, Westpoort (Groningen), Oudehaske (Heerenveen), De Haven (Drachten) en het optimaliseren v.d. afstandsbediening Westerbroeksterbrug. De provincie Drenthe heeft op basis van een knelpuntenanalyse een aantal potentiële quick wins geïdentificeerd. Hiervan is de verbetering van de diepgang van het Coevorden-Vechtkanaal en verplaatsen van een kade gehonoreerd. In totaal heeft het Rijk een bedrag van € 3,3 miljoen voor de quick win projecten in de noordelijke landsdelen gereserveerd. De decentrale overheden dragen een zelfde bedrag bij.

Maatregelen *(nummers corresponderen met kaart)*

1. Uitdiepen haven Drachten
2. Toegang Eastersanding Drachten
3. Aanleg kade en toegangsweg OMRIN Oudehaske Heerenveen
4. Optimaliseren van de afstandsbediening Westerbroeksterbrug Groningen
5. Verbeteren bereikbaarheid binnenhaven Winschoten
6. Verbeteren diepgang Coevorden-Vechtkanaal en verplaatsen kade

Verwachte effecten

De verwachte effecten zullen voornamelijk liggen op het vlak van transportbaten als gevolg van efficiency en tijdwinst.

Mijlpalen

Realisatie van de projecten zal plaatsvinden tussen 2009 en 2014.

Colofon

De Gebiedsgerichte Uitwerking, een bijlage bij de MobiliteitsAanpak, is een uitgave van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Aan de inhoud hiervan kunnen geen zelfstandige rechten worden ontleend. Meer informatie over de MobiliteitsAanpak is te vinden op www.verkeerenwaterstaat.nl.

Kaartmateriaal



Ontwerp

Ontwerpwerk, Den Haag

Druk

Giethoorn ten Brink, Meppel

Bronvermelding

Overname in gedrukte of digitale vorm is toegestaan met bronvermelding.

The image features a dark blue background with several abstract white and light blue shapes. A large white shape on the left side has a pointed bottom edge. A thin white line curves from the bottom of this shape towards the bottom right. In the top right corner, there is a light blue, irregular shape. A thin white line also extends from the right side of the white shape towards the top right.

Vlot bewegen. Veilig leven. Verkeer en Waterstaat.