



Hoofdstuk 4

Randstad



Randstad Sleutelprojecten na 2020

Probleem

De concurrentiepositie, ruimtelijke kwaliteit en duurzaamheid van de Randstad staan onder druk. In aansluiting op de Structuurvisie Randstad 2040 start het kabinet een verkenning naar enkele substantiële integrale 'Randstad Sleutelprojecten van nationaal belang voor na 2020', primair gericht op de essentiële integrale opgaven om de keuzes waar te maken en de mogelijk daarmee verbonden Olympische ambitie. Het evaluatieonderzoek naar inhoudelijke en bestuurlijke effectiviteit én doelmatigheid van de eerste en tweede generatie sleutelprojecten laat zien dat sleutelprojecten meerwaarde kunnen hebben, zij het zeker niet in alle opzichten. Daarmee geeft het onvoldoende duidelijkheid over de toekomstige toegevoegde waarde van sleutelprojecten. Daarom start het kabinet deze gefaseerde verkenning (zie ook hoofdstuk 2, tekstbox 2). Aanwijzing tot sleutelproject moet meerwaarde hebben in inhoudelijk, bestuurlijk en/of financieel opzicht. Daarnaast moeten ze voldoen aan de voorwaarden: aanwezig-

heid marktfalen, ontbreken overheidsfalen en meerwaarde voor nationale beleidsopgaven. Bovendien mogen ze niet hoofdzakelijk gericht zijn op bevordering van werkgelegenheid, toename van vastgoedwaarde, functiemenging, versnelling besluitvorming en bevordering van betrokkenheid van private partijen. Uiterlijk najaar 2010 komen de mogelijke opties voor één of meer (mogelijk ook groene) sleutelprojecten in beeld die aan een volgend kabinet aangeboden worden opdat dit kan beslissen over de eventuele inzet van het instrument sleutelprojecten. Uitgaande van vier fasen met bijbehorende beslistmomenten kan tijdig worden bijgestuurd of beëindigd. Daarmee hebben deze kabinetsbesluiten een 'go/no go' karakter. Bij de eerste en laatste fase zullen de planbureaus (PBL, CPB) om advies worden gevraagd. Deze actie vindt plaats in het kader van het Programma Randstad Urgent. VROM is trekkend departement en draagt zorg voor het implementeren van eventuele (financiële) consequenties.

ONDERWERP : integrale gebiedsopgaven
FASE : verkenning
MINISTERIE : VROM

RANDSTAD

Schaalsprong Almere 2030

Probleem

Almere is halverwege in zijn ontwikkeling tot een stad van circa 350.000 inwoners in 2030. Met realisering van de tweede fase (de Schaalsprong) krijgt de stad zijn afronding en wordt bovendien ruimte geboden voor verstedelijkingsopgaven van de overvolle noordvleugel van de Randstad. Dit vraagt in Almere grote nieuwe uitleglocaties, maar ook grote aanpassingen in het bestaand stedelijk gebied, waarvoor – mede door de beoogde kwaliteit – grote voorinvesteringen moeten worden gedaan. Ruimtelijke alternatieven voor Almere zijn nauw gerelateerd aan de toekomst van het Markermeer-IJmeer en uitbreidingen van de hoofdinfrastructuur (weg en spoor) in de corridor Schiphol Amsterdam Lelystad. Gezien de complexiteit, het nationaal belang en de omvang van de opgave heeft Schaalsprong Almere 2030 de status van Randstad Urgent project. Rijk en regio bereiden daarbij een integraal afsprakenkader voor. Het uitvoeringsprogramma van de Schaalsprong betreft een woningbouwopgave van 60.000 wonin-

gen in de periode 2010 - 2030, versterking van de economische structuur, verhoging van het voorzieningenniveau en verbetering van de infrastructurele ontsluiting voor zowel weg als OV. Oplossingen voor de hoofdontsluiting worden primair gegeneerd in de Randstad Urgent projecten A1/A6 SAA en OV SAAL (zie desbetreffende projectbladen). De gelijktijdige uitvoering van een ecologische schaalsprong voor het Markermeer-IJmeer wordt primair voorbereid in het Randstad Urgent project Toekomstvisie Markermeer-IJmeer. De oplossingen voor Schaalsprong Almere, hoofdinfrastructuur en IJmeer-Markermeer worden binnen het kader van het programma Randstad Urgent onderling afgestemd en als integrale gebiedsontwikkeling behandeld.

Het projectonderdeel Weerwaterzone bevindt zich in de verkenningsfase van het Nota Ruimtetebudget. Gezamenlijke vaststelling van het integraal afsprakenkader is voorzien vóór 31 december 2009.

ONDERWERP : integrale gebiedsopgaven
FASE : verkenning
MINISTERIE : VROM

RANDSTAD

Spoorzone Amersfoort

Probleem

De binnenstedelijke bouwopgave in de Noordvleugel Utrecht is groot. Rijk en regio hebben in de Ontwikkelingsvisie Noordvleugel Utrecht een gezamenlijke ambitie gepresenteerd van 35.800 woningen in de Noordvleugel Utrecht. Deze bouwopgave kan mogelijk deels worden ingevuld door de herontwikkeling van de spoorzone Amersfoort. Belemmerende factoren zijn met name de externe veiligheid en het ruimtebeslag van het goederenemplacement.

Voor het verminderen van het externe veiligheidsrisico zijn maatregelen geïdentificeerd die ook spelen bij het Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen en bij de ruimtelijke ontwikkeling van het gebied.

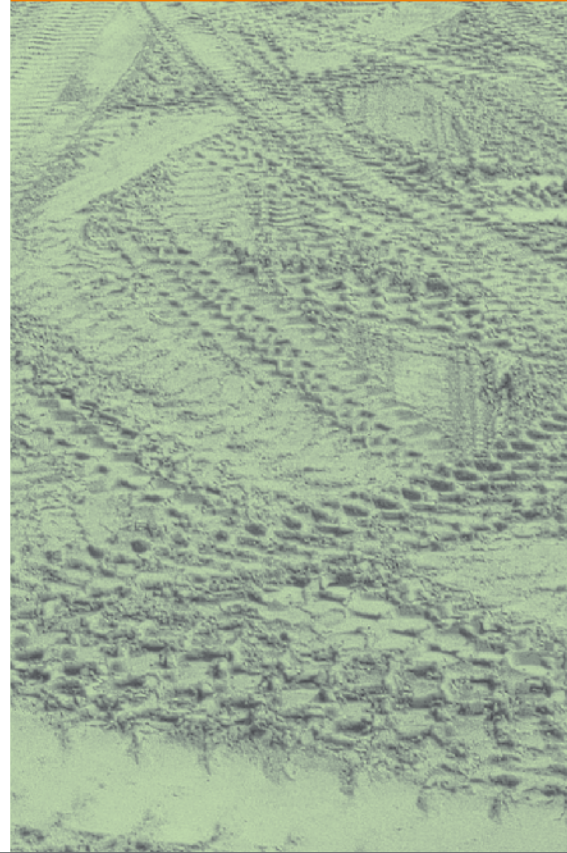
ProRail werkt aan maatregelen die vooral gericht zijn op het vergemakkelijken van het doorgaand verkeer. Minder kruisend spoorverkeer levert een aanzienlijke vermindering van de veiligheidsrisico's op. Binnen deze spoorzone ligt het project Amersfoort westzijde; vrije kruising, dat deel uitmaakt van de

tweede fase Herstelplan Spoor (zie projectblad Punctualiteits-/capaciteitsknelpunten). Met dergelijke maatregelen faciliteert het rijk de regio bij de gebiedsontwikkeling.

De ministeries VenW en VROM werken samen met ProRail en NS en samen met de betrokken gemeente aan de herontwikkeling van spoorzonegebieden. Spoorzone Amersfoort is één van de voorbeeldprojecten. Het richt zich op het herontwikkelen van de voormalige NS-Wagenwerkplaats tot een gevarieerde woon-werklocatie en op de realisatie van een gedeelte van de binnenstedelijke bouwopgave. Beide doelstellingen dienen gerealiseerd te worden binnen de randvoorwaarde van behoud van de functionaliteit van de spoorweginfrastructuur, waaronder het emplacement. De verkenningsfase wordt uiterlijk in 2010 afgerond. De vrije kruising aan de westzijde van het emplacement Amersfoort is in het kader van de tweede fase Herstelplan Spoor financieel gedekt.

ONDERWERP : integrale gebiedsopgaven
FASE : verkenning
MINISTERIE : VROM

RANDSTAD



Stadshavens Rotterdam

Probleem

Het behoud van de Mainport als vitaal economisch vestigingsgebied is cruciaal voor Nederland. Zonder duurzame transitie is de haven op korte termijn slecht bereikbaar, biedt deze onvoldoende ruimte voor nieuwe bedrijvigheid en werkgelegenheid, blijven verouderde bedrijventerreinen achter, stagneert woningbouw en worden haven en stad door wateroverlast bedreigd.

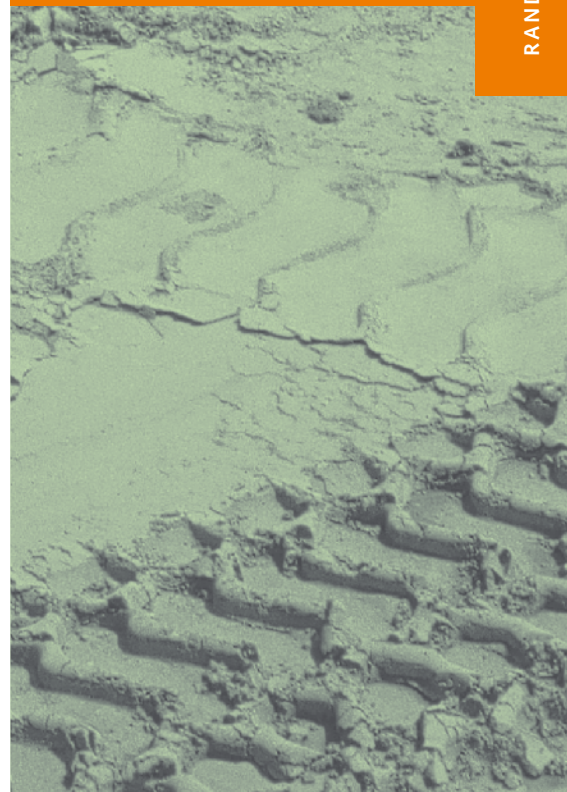
Door de herstructurering en transformatie van het stadshavengebied (1.600 ha, waarvan circa 1.100 ha droog) krijgen haven en stad een versterking van de economische structuur en aantrekkelijke en hoogwaardige woon- en werkmilieus. Er worden ca. 10.000 woningen gebouwd. De beoogde kwaliteitsslag van het woon- en werkmilieu straalt ook uit op de bestaande stedelijke omgeving waardoor het sociaal-economische klimaat van de stad en het vestigingsklimaat voor bedrijven verbetert. De kwaliteiten van het Groene Hart blijven mede gespaard door deze binnenste-

delijke verdichting. Er wordt ingespeeld op de klimaatverandering. Het project versterkt de positie van de mainport Rotterdam en daarmee de internationale concurrentiepositie.

Rotterdam en VROM voeren een KKBA uit op basis van een op te stellen Uitvoeringsprogramma Stadshavens 2007 - 2015. Voor onderdelen van het Uitvoeringsprogramma vraagt de gemeente een bijdrage uit het Nota Ruimtebudget. Deze onderdelen bevinden zich in de verkenningsfase; naar verwachting zal in oktober 2009 een besluit worden genomen over een bijdrage uit het Nota Ruimtebudget. Daarnaast worden op basis van de Ontwikkelingsvisie 2025 Stadshavens 'Creating on the edge' en de milieu- en duurzaamheidsstrategie, afspraken gemaakt tot 2025 over de samenwerking tussen rijk en gemeente en de verdere ontwikkelingsrichting van Stadshavens (ruimte en economie, bereikbaarheid, wonen en duurzaamheid en milieu), exclusief de financiering.

ONDERWERP : integrale gebiedsopgaven
FASE : verkenning
MINISTERIE : VROM

RANDSTAD



Verkenning Antwerpen - Rotterdam

Probleem

In het gebied Antwerpen - Rotterdam bestaan actuele en toekomstige vraagstukken op het gebied van natuur en water, logistiek, bereikbaarheid, landschap, verstedelijking en de ontwikkeling van de Mainport Rotterdam. De druk op ruimte en infrastructuur is aanzienlijk mede door de functie van West - Brabant in de netwerken van Rotterdam en Antwerpen. De verwachte toename van de wereldhandel kan leiden tot een forse toename van goederenstromen tussen de havengebieden en de afhandeling van die stromen naar en door het gezamenlijk achterland. Deze druk en dynamiek vraagt om een optimale ruimtelijke inrichting, mede in relatie tot de aanwezige grote open landschappen.

Kansen op transities in onder andere energie (waaronder wind), land- en tuinbouw en logistiek moeten worden onderzocht. Het richtjaar is 2040.

Het rijk voert deze verkenning uit in samenwerking met de provincies Zuid-Holland, Noord-

Brabant en Zeeland, de Stadsregio Rotterdam, het samenwerkingsverband Drechtsteden en de Westbrabantse vergadering. Er is een klankbordgroep ingesteld van overige stakeholders in het gebied. Met Vlaanderen is informatieuitwisseling tot stand gebracht.

Oplossingen zullen in eerste instantie gezocht worden op het regionale en bovenregionale (nationale/internationale) schaalniveau. De verkenning wordt afgestemd met de Verkenning Rotterdam Vooruit, de Verkenning Haaglanden, het Uitvoeringsprogramma Zuidwestelijke Delta en de Visie op de overige Nationale Stedelijke Netwerken.

Het Plan van Aanpak is vastgesteld in het bestuurlijk overleg MIRT najaar 2008. In 2010 zullen ruimtelijke alternatieven (ontwikkelingsmodellen) worden uitgewerkt tot zo mogelijk een voorkeursalternatief. Tegelijk worden potentiële projecten geïdentificeerd en met belanghebbenden uitgewerkt.

ONDERWERP : integrale gebiedsopgaven
FASE : verkenning
MINISTERIE : VROM

RANDSTAD

Spooraansluitingen Tweede Maasvlakte

Probleem

Het vervoer per spoor vanuit de haven van Rotterdam groeit jaarlijks en na ingebruikneming van de Tweede Maasvlakte (vanaf 2013) wordt een versnelling van die groei verwacht. De huidige spoorcapaciteit is hoogstwaarschijnlijk onvoldoende om de verwachte groei op langere termijn te kunnen opvangen. Om dit te probleem op te lossen zijn zowel verbeteringen van het vervoersproces (logistiek) als uitbreidingen van de spoorinfrastructuur noodzakelijk. Door recente studies in het Rotterdamse havengebied is het inzicht gegroeid dat er sprake is van een samenhangend logistiek proces op het spoor, dat infrastructuur door het hele 'havenspoorcomplex' heen benut (vanaf de Maasvlakte tot en met Kijfhoek).

De geografische (infrastructurele) scope van deze verkenning betreft het onderzoek naar de spoorweginfrastructuur in het Rotterdamse havengebied, grofweg van Maasvlakte 2 tot en met Kijfhoek. De logistieke scope van deze verkenning gaat zo ver als noodzakelijk dan

wel mogelijk is. Aanvankelijk zal dat tussen de railterminals en de Nederlandse grens zijn; later indien mogelijk en noodzakelijk verder de logistieke keten in. Railservicecentra en emplacementen maken ook deel uit van het logistieke proces in de achterlandverbindingen van de Rotterdamse haven en zullen dan ook in deze verkenning worden betrokken.

Tijdens de uitvoering van de verkenning kwam naar boven dat de elektrificatie van het emplacement Maasvlakte West en van het wachtspoor bij de Botlekbrug op zeer korte termijn noodzakelijk was. Deze twee zogenoemde no-regret-opties konden in 2009 relatief goedkoop worden uitgevoerd. Een deel van de gereserveerde middelen is hiervoor naar voren gehaald, vooruitlopend op de beslissing over een eventuele planstudie.

ONDERWERP : spoorwegen goederen
FASE : verkenning
MINISTERIE : VenW

RANDSTAD

Capaciteit Julianasluis Gouda

Probleem

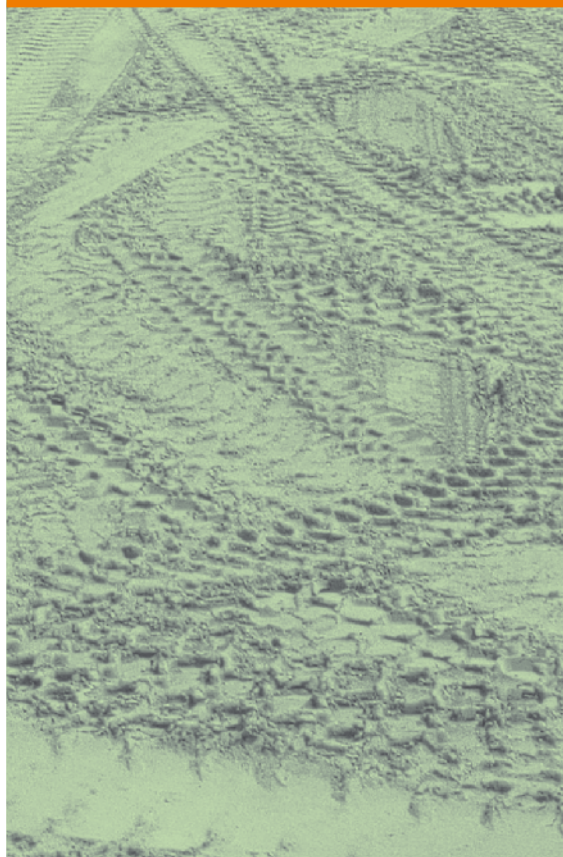
De Julianasluis (uit 1936) te Gouda ligt in de hoofdvaarweg De Gouwe en is in beheer van de Provincie Zuid-Holland. De huidige sluis functioneert nog in de huidige nautische omgeving, maar het is de vraag of dit in de toekomst ook zo zal zijn. Onder andere als gevolg van de voorgenomen containerterminal in Alphen aan de Rijn en de daarmee te verwachten groei van het vervoer van goederen over water, zal de behoefte aan een betrouwbaardere en grotere sluis toenemen. De sluis is opgenomen als potentieel knelpunt in de Nota Mobiliteit. De verkenning is als actie benoemd in de beleidsnota 'Provinciale vaarwegen en scheepvaart 2006' en opgenomen in het coalitieakkoord 2007 - 2011 van de provincie Zuid - Holland.

De provincie Zuid - Holland heeft de verkenning in 2008 onder haar verantwoordelijkheid afgerond. Vervolgens is de provincie gestart met het overleg met regionale partijen over hun bijdrage en de voorbereiding van de ver-

volgstappen in de besluitvorming. Op basis van de uitkomsten zal besluitvorming plaatsvinden over een eventuele rijksbijdrage.

ONDERWERP : hoofdvaarwegen
FASE : verkenning
MINISTERIE : VenW

RANDSTAD



Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Amsterdam - Rijnkanaal

Probleem

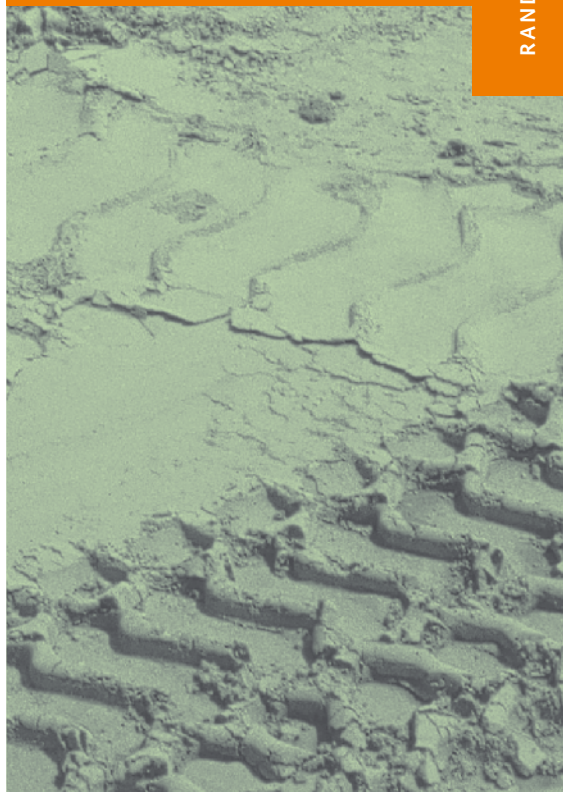
In het kader van de Nota Mobiliteit is gesignaleerd dat er sprake is van een potentieel knelpunt ten aanzien van het aantal ligplaatsen op het Amsterdam - Rijnkanaal. Het gebrek aan ligplaatsen bemoeilijkt een goede logistieke planning voor de binnenvaartondernemer in verband met de internationale wet- en regelgeving op het gebied van vaar- en rusttijden. Daarnaast vergroot de ontoereikende ligplaatscapaciteit de kans op mogelijk onveilig vaargedrag.

Uit het rapport van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer uit 2006 'Inventarisatie ligplaatsenbehoefte hoofdvaarwegen' blijkt dat er problemen zijn, dan wel kunnen ontstaan, ten aanzien van de capaciteit van de ligplaatsen op het Amsterdam - Rijnkanaal, waarbij onder andere de locaties Diemen, Breukelen en de Oranjesluizen zijn genoemd. In het kader van het amendement Gerkens is een aantal no-regretmaatregelen uitgevoerd waaronder: onderhoud en verbetering van enkele ligplaatsen. De verkenning wordt in 2009 opgele-

verd, zodat in 2010 een besluit kan worden genomen over een eventuele planstudie.

ONDERWERP : hoofdvaarwegen
FASE : verkenning
MINISTERIE : VenW

RANDSTAD



Verbreding Maasgeul

Probleem

De haven van Rotterdam is een belangrijke mainport. In de nota Zeehavens; ankers van de economie staat dat het rijk bij zal dragen in de maritieme toegang van de mainport Rotterdam. De minister van Verkeer en Waterstaat is verantwoordelijk voor de veilige en vlotte scheepvaart naar de havens.

Het Havenbedrijf Rotterdam heeft aangegeven dat er op korte termijn problemen zijn te verwachten met de veilige en vlotte vaart van geulgebonden schepen die de haven van Rotterdam willen aandoen. Er komen steeds grotere en dieper stekende schepen naar de haven. De hoeveelheid schepen die gebruik moeten maken van de Maasgeul wordt zo groot dat er congestieproblemen kunnen gaan ontstaan. Het congestieprobleem ontstaat al voordat de Maasvlakte 2 zal zijn gerealiseerd. Mogelijk kan door verbreding van de Maasgeul een veilige en vlotte toegang tot de haven van Rotterdam worden geborgd. De verkenning wordt in 2010 afgerond, waarna een

planstudiebesluit kan worden genomen.

ONDERWERP : hoofdvaarwegen

FASE : verkenning

MINISTERIE : VenW

RANDSTAD

Zeetoeegang IJmond

Probleem

Op 14 juni 2007 concludeert het CPB in haar notitie 'Zeetoeegang IJmuiden, tussentijdse visie' onder andere dat bij een gunstige ontwikkeling van de goederenstromen in de Havens Amsterdam te verwachten is dat in de periode 2010 - 2020 congestie voor de sluis gaat optreden. Tevens wordt geconcludeerd dat gezien de geschatte realisatietijd van ca. 9 jaar van een (infrastructurele) oplossing voor de congestieproblematiek, het wenselijk is snel met een verkenning te starten van mogelijke oplossingen voor de congestie. Tijdens het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2007 is daarom met de regio afgesproken een MIT-verkenning te starten van de zeezijdige congestieproblematiek en de gevolgen voor de achterlandverbindingen. De verkenning heeft als scope: 'De brede problematiek van de aan- en afvoer van goederen in het Noordzeekanaalgebied'. De verkenning schenkt aandacht aan de zeezijdige ontsluiting van de havenbekkens van Amsterdam en een integrale knelpuntenana-

lyse van de afwikkeling van de goederenstromen naar het achter- en binnenland (weg, spoor, binnenvaart en buistransport). Onderdeel van de verkenning is een kosten-baten analyse met een doorkijk naar 2040.

De verkenning is in oktober 2008 opgeleverd. Het CPB heeft hierop een second opinion gegeven in november 2008. Ondanks enkele kanttekeningen (die in een eventuele planstudie nader zullen worden meegenomen), concludeert het CPB dat het niet de vraag is of, maar wanneer een nieuwe zeesluis aangelegd dient te worden.

Al tijdens de verkenningsfase is in 2009 een PPC uitgevoerd waarvan de uitkomsten worden betrokken in het besluitvormingsproces naar een eventuele planstudie.

ONDERWERP : hoofdvaarwegen

FASE : verkenning

MINISTERIE : VenW

RANDSTAD

As Leiden - Katwijk (Integrale Benadering Holland Rijnland)

Probleem

De Tweede Kamer heeft de regering eind 2007 tijdens de behandeling van het MIRT-2008, verzocht om in samenwerking tussen de departementen VenW, VROM, EZ, LNV en Financiën, en in overleg met de regio, het geheel van projecten in de regio Holland Rijnland (Rijnlandroute, RijnGouwelijn, Valkenburg, Greenport Duin- en Bollenstreek en Bioscience Park Leiden) als één project op te nemen in het MIRT-projectenboek.

Eenzijds, omdat de bovengenoemde projecten bijdragen aan de doelstelling van het rijk en de regio om in het gebied Leiden - Katwijk een internationaal vestigingsmilieu te creëren voor kennisintensieve bedrijvigheid en hoogwaardig wonen (Nota Ruimte, PRSV), anderzijds, omdat bovengenoemde projecten met elkaar samenhangen.

Het eindproduct is een gezamenlijk en integraal beeld van de ontwikkeling van de regio, inclusief de effecten op het netwerk van wegen. Op basis van dit beeld zal eind 2009

een gezamenlijk voorkeursbesluit worden genomen over de ontwikkeling van het gebied, inclusief de (financiële) bijdrage van het rijk en regio daarvoor. In het kernteam van de verkenning zijn vertegenwoordigd: de ministeries van VenW en VROM, provincie Zuid-Holland en het samenwerkingsverband van de betreffende gemeente (Holland-Rijnland). De minister van VenW en de gedeputeerde van de provincie Zuid - Holland zijn eindverantwoordelijk voor de Integrale Benadering Holland Rijnland.

ONDERWERP : integrale gebiedsopgaven
FASE : verkenning
MINISTERIE : VenW

RANDSTAD

Den Haag Internationale Stad (onderdelen Scheveningen Boulevard en World Forum Gebied)

Probleem

De gemeente Den Haag richt zich met het project 'Den Haag Internationale Stad' op het creëren van een aansprekend vestigingsmilieu voor internationale organisaties van recht, vrede en bestuur. Eerder heeft het kabinet aangegeven de ambities van de gemeente Den Haag te willen steunen. Het project 'Den Haag Internationale Stad' heeft de status van Randstad Urgent project. Het project bevat 5 onderdelen, te weten:

1. herstructurering Scheveningen Boulevard
2. gebiedsontwikkeling World Forum Gebied
3. gebiedsontwikkeling Scheveningen Haven
4. Trekvljettracé
5. Internationale Ring.

De bestuurlijke partners in dit project zijn de minister van VenW en de wethouder Verkeer, Binckhorst, Binnenstad en Milieu van de gemeente Den Haag.

De herstructurering van Scheveningen Boulevard wordt gecombineerd aangepakt met de kustverdediging (Zwakke Schakel).

Hiervoor is vanuit het Nota Ruimtebudget (NRb) € 10,8 mln (taakstellend) ter beschikking gesteld. Het onderdeel World Forumgebied (WFG) bevindt zich in de verkenningfase van het NRb ten behoeve waarvan een MKBA is gestart. Gestreefd wordt naar besluitvorming over een bijdrage van het rijk uit het NRb op grond van de MKBA eind dit jaar. Scheveningen Haven is niet geselecteerd voor een bijdrage vanuit het NRb.

Het Trekvljettracé is prioritair gesteld aan de Internationale Ring. Zie voor deze projecten de projectbladen Den Haag Trekvljettracé, respectievelijk de verkenning Haaglanden.

ONDERWERP : integrale gebiedsopgaven
FASE : verkenning
MINISTERIE : VenW

RANDSTAD

Verkenning Haaglanden

Probleem

Uit een aantal studies, waaronder de verkeersstudie Prins Clausplein, blijkt dat er na 2020 verkeersknelpunten in de regio Haaglanden blijven bestaan. Deze knelpunten vragen om een integrale en multimodale aanpak, waarbij ook de economische en ruimtelijke ontwikkeling van de regio dient te worden betrokken. Het is bijvoorbeeld noodzakelijk de problematiek van de afwikkeling van het verkeer op de A4 op het traject Harnaschknoop - Ypenburg - Prins Clausplein - Leidschendam in samenhang te bezien met de ruimtelijke opgaven, het openbaar vervoer, het functioneren van de toeleidende wegen en het onderliggend (stedelijk) wegennet. De plannen van de gemeente Den Haag voor de Internationale Ring zullen, gezien de samenhang met het functioneren van de A4 en het Prins Clausplein, worden betrokken in deze verkenning.

De doelstelling van de verkenning is om de bereikbaarheid van Haaglanden in de toekomst te verbeteren, in samenhang met de

mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen. Door de thema's infrastructuur, wonen, werken en natuur integraal te bekijken, kunnen slimmere oplossingen ontstaan. Naast publieke partijen worden bedrijven, belangenbehartigers, wetenschappelijke instellingen en burgers uitgenodigd hun kennis en ervaring in te zetten. De verkenning zal eind 2010 resulteren in een visie op de ontwikkeling van de Haagse regio en een programma van projecten voor het gebied, met mogelijke voorkeursvariant(en), in lijn met het advies van de Commissie Versnelling Besluitvorming Infrastructuur.

In deze verkenning wordt samengewerkt door de ministeries van VenW en VROM, de provincie Zuid-Holland en het Stadsgebied Haaglanden (incl. achterliggende gemeenten).

Rotterdam Vooruit

Probleem

Uit de Landelijke Markt en Capaciteitsanalyse Wegen is gebleken dat de normen uit de Nota Mobiliteit niet gehaald worden op de 'Ruit' van Rotterdam (A4, A20, A16 en A15), ook niet na uitvoering van de projecten die zijn opgenomen in het MIRT Projectenboek en invoering van prijsbeleid. Dit terwijl er sprake is van een forse bouwopgave in de regio Rotterdam, waaronder binnenstedelijke uitbreiding van het aantal woningen en de aanleg van de Tweede Maasvlakte.

Doel van de MIRT Verkenning Regio Rotterdam en Haven Duurzaam Bereikbaar is:

- het in beeld krijgen van het probleem en de oplossingsrichtingen voor de bereikbaarheid van de Rotterdamse regio (2020 - 2040) met multimodaliteit, integraliteit, duurzaamheid en ruimtelijke kwaliteit als uitgangspunt;
- een helder beeld krijgen van de kosten en de (maatschappelijke) baten van de oplossingen, zicht op financiering van de

maatregelen en de (publieke) ambities en mogelijkheden van PPS;

- een beeld vormen van de belangrijkste milieueffecten (in de vorm van een plan-MER);
- het voorbereiden van aansluitend plan-uitwerkings- en besluitvormingstraject op basis van 'samen slagvaardig kiezen'.

Het betreft een integrale gebiedsgerichte verkenning binnen een omvangrijk studiegebied, bestaande uit de Stadsregio Rotterdam, het Westland en de Hoeksche Waard. Daarnaast is er een sterke relatie met Haaglanden en Drechtsteden. Daarom worden deze gebieden ook in de studie betrokken.

ONDERWERP : integrale gebiedsopgaven
FASE : verkenning
MINISTERIE : VenW

RANDSTAD

ONDERWERP : integrale gebiedsopgaven
FASE : verkenning
MINISTERIE : VenW

RANDSTAD

Gebiedsontwikkeling Westflank Haarlemmermeer

Probleem

Dit project maakt deel uit van een grootschalige gebiedsontwikkeling aan de westflank van de Haarlemmermeer met een woningbouwopgave (10.000 woningen), piekwaterberging, recreatieve groenontwikkeling (900 ha) en versterking van het Groene Hart. De ontwikkeling van de locatie als robuuste seizoensberging (2 mln m³) is urgent, omdat het huidige watersysteem in Rijnland onvoldoende is toegerust om de verzilting van de Haarlemmermeer op een duurzame wijze tegen te gaan en in te kunnen spelen op de toekomstige vraag naar zoet water. Door aanleg van een robuuste seizoensberging in combinatie met innovatieve woningbouw kan de waterhuishouding zowel kwalitatief als kwantitatief op een duurzame en klimaatbestendige wijze worden beheerd. Het gaat om een locatie met een omvang van ca. 400 ha, waarbij tevens een compartimentering van het watersysteem moet worden aangebracht. Dit draagt bij

aan een oplossing voor de waterkwantiteits- en kwaliteitsproblematiek vanaf Gouda (Hollandse IJssel) tot en met de Haarlemmermeer (verzilting), waaronder de Veenweiden. De ingrepen geven een ruimtelijke kwaliteitsimpuls aan het gebied waardoor hoogwaardige woningbouw en landschapsontwikkeling mogelijk wordt.

Het project bevindt zich in de verkenningsfase van het Nota Ruimtebudget. Verwacht wordt dat in het najaar van 2009 een besluit kan worden genomen over een bijdrage uit het Nota Ruimtebudget.

ONDERWERP : integrale gebiedsopgaven
FASE : verkenning
MINISTERIE : LNV



Noordelijke IJ - Oevers Amsterdam

PROVINCIE : Noord-Holland
ONDERWERP : integrale gebiedsopgaven
FASE : realisatie
MINISTERIE : VROM



Projecthistorie

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

Probleem

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

Beschrijving oplossing

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

- De transformatie van 33 ha van een in totaal 101 ha groot, verouderd bedrijventerrein naar een gemengd gebied met wonen (279.000 m², circa 2.000 eenheden waarvan 30% sociaal), werken (126.000 m²) en

commerciële en maatschappelijke functies (25.000 m²). De gemeente biedt de ruimte aan private initiatieven om nog eens 2.000 wooneenheden te realiseren.

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

Tijdschema mijlpalen

Start realisatie: 2009

Oplevering: projectonderdeel Buiksloterham: 2016.

Overige projectonderdelen: 2016 - 2020.

Financiën

Taakstellende rijksbijdrage: € 30 mln uit het Nota Ruimtebudget.

Marktbenadering

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

Verantwoordelijk

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

Toelichting wijzigingen

2008: het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

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

Oude Rijnzone

PROVINCIE : Zuid-Holland
ONDERWERP : integrale gebiedsopgaven
FASE : realisatie
MINISTERIE : VROM



Projecthistorie

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

Probleem

De Oude Rijnzone is het gebied tussen Leiden en Woerden. In dit gebied bevinden zich verouderde bedrijventerreinen met bedrijven uit de nijverheidssector. Verrommeling is op enkele plekken al aanwezig en dreigt toe te nemen. Groen staat onder druk. Herstructurering, ontsluiting, inpassing en transformatie zijn nodig om de kwaliteit van het Groene Hart te versterken, verouderde bedrijventerreinen te benutten, verrommeling tegen te gaan en te voorzien in de ruimtelijke behoefte in dit deel van de Randstad.

Beschrijving oplossing

Het project Oude Rijnzone is een integraal ruimtelijk project van de provincie Zuid-Holland, zes gemeenten en het Hoogheemraadschap. Het project omvat de realisatie van rond de 2400 woningen, met daarbij maximaal 650 woningen op transformatielocaties, 166 ha zware herstructurering, 75 ha nieuwe uitleg voor een deel na 2020, ca 120 ha groen voor inpassing en groene vensters, een ongelijkvloerse kruising bij de N11 en een nieuwe oeververbinding ten behoeve van de herstructurering (Maximabrug). Het grootste gedeelte van het programma wordt vóór 2015 gerealiseerd. Op basis van de Bedrijventerreinenstrategie Oude Rijnzone wordt tot 2015 115 ha herstructurering en 19-23 ha nieuwe uitleg gerealiseerd. Werkzaamheden zijn dan gestart voor de realisatie van woningbouw en groen en van ontsluitende infrastructuur zoals de extra oeververbinding en de ongelijkvloerse kruising bij de N11-Groendijk. Er zal een beperkt gedeelte nieuwe uitleg wor-

den gerealiseerd tot 2015 en het grootste deel daarna of eventueel na 2020, als dat op basis van de SER ladder blijkt.

Tijdschema/mijlpalen

Start realisatie: 2009
Oplevering: 2020

Financiën

Taakstellende rijksbijdrage: € 30 mln (waarvan € 17,5 mln uit het Nota Ruimtebudget en € 12,5 mln uit middelen van de Motie Van Heugten).

In het najaar van 2009 wordt een definitieve beschikking gemaakt voor de rijksbijdrage van € 30 mln aan dit project aan de provincie Zuid-Holland.

Politiek/bestuurlijk

Moties: in de motie Van Heugten (31 700 XI, nr. 16 herdruk) wordt € 12,5 mln beschikbaar gesteld voor de Integrale Gebiedsontwikkeling Oude Rijnzone Alphen a/d Rijn.

Convenanten: voor het project worden uitvoeringsafspraken over de projectonderdelen gemaakt en in 2009 zal worden besloten over een centraal voor de regio opererend orgaan met verplichtende bevoegdheden voor uitvoering, verevening en kwaliteit van het project.

Verantwoordelijk

Provincie Zuid-Holland als trekker van de Stuurgroep Oude Rijnzone, gemeenten Leiden, Leiderdorp, Zoeterwoude, Rijnwoude, Alphen aan den Rijn, Bodegraven en Hoogheemraadschap Rijnland.

Toelichting wijzigingen

2010: het project is in januari 2009 van de verkenningsfase overgegaan naar de planstudiefase. Tijdens de begrotingsbehandeling van VROM is middels de motie Van Heugten € 12,5 mln beschikbaar gesteld voor dit project. In juni 2009 is de aanvullende taakstellende rijksbijdrage voor het project vastgesteld, waarmee het project van de planstudiefase is overgegaan naar de realisatiefase.

Zuidplaspolder

PROVINCIE : Zuid-Holland
ONDERWERP : integrale gebiedsopgaven
FASE : realisatie
MINISTERIE : VROM

RANDSTAD



Projecthistorie

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

Probleem

De Zuidplaspolder tussen Rotterdam – Zoetermeer en Gouda verrommelt door een gebrek aan afgestemde planvorming en een onduidelijke ontwikkelingsrichting. De Zuidvleugel heeft een tekort aan attractieve, landelijke woonmilieus, (recreatief) groen en schuifruimte voor duurzame herstructurering van glastuinbouw en bedrijven.

Beschrijving oplossing

Regio en rijk werken samen aan een planmatige en integrale verstedelijkingsopgave van de Zuidplaspolder. Bouwen in diepe polders in West-Nederland vraagt om innovatieve en duurzame oplossingen met het oog op een klimaatbestendige ontwikkeling. De regio heeft via een integrale benadering een programma voor de periode 2010-2020 ontwikkeld bestaande uit 7.000 woningen, 110 ha bedrijventerrein, 280 ha glas, 400 ha natuur (inclusief waterberging) en een adequate ontsluiting. De ontwikkeling van de Zuidplaspolder is afgestemd op het ruimtelijk programma in de omgeving. De uitvoering vindt gefaseerd plaats, mede in relatie tot de actuele marktomstandigheden. Een rijksbijdrage is van grote betekenis voor de duurzame ontwikkeling van de Zuidplas. Over de ontsluiting en de oplossing van de bereikbaarheidsproblematiek rond de Gouweknoop worden tussen rijk en regio separate afspraken gemaakt in het kader van het project A12/A20 Parallelstructuur Gouweknoop (zie desbetreffende projectblad).

Tijdschema mijlpalen

Start realisatie: 2009
Oplevering: 2020

Financiën

Taakstellende rijksbijdrage: € 24 mln uit het Nota Ruimtebudget. De bijdrage is bedoeld voor een versnelde aanleg van het groen (Restveen en Groene Waterparel), duurzame glastuinbouw (Energieweb, CO2 en waterketensluiting) en klimaatbestendige en -neutrale woningbouw.

Politiek / bestuurlijk

Op 29 oktober 2007 is in het kader van Randstad Urgent een afsprakenkader vastgesteld tussen rijk en regio met te behalen mijlpalen en te nemen besluiten in de periode 2007-2009.

Marktbenadering

De regio heeft een gemeenschappelijke regeling Regionale Ontwikkelingsorganisatie Zuidplas (ROZ) gevormd voor de ontwikkeling, programmering van en de financiële verevening tussen de verschillende planonderdelen. Voor de uitvoering worden per planonderdeel arrangementen gesloten met de markt. Het tempo van uitvoering is mede afhankelijk van de marktomstandigheden.

Verantwoordelijk

De gemeenten, de provincie en de Regionale Ontwikkelingsorganisatie Zuidplas.

Toelichting wijzigingen

2010: het project is in het najaar van 2008 van de verkenningsfase overgegaan naar de planstudiefase. In het voorjaar van 2009 is de taakstellende rijksbijdrage voor het project vastgesteld, waarmee het project van de planstudiefase is overgegaan naar de realisatiefase.

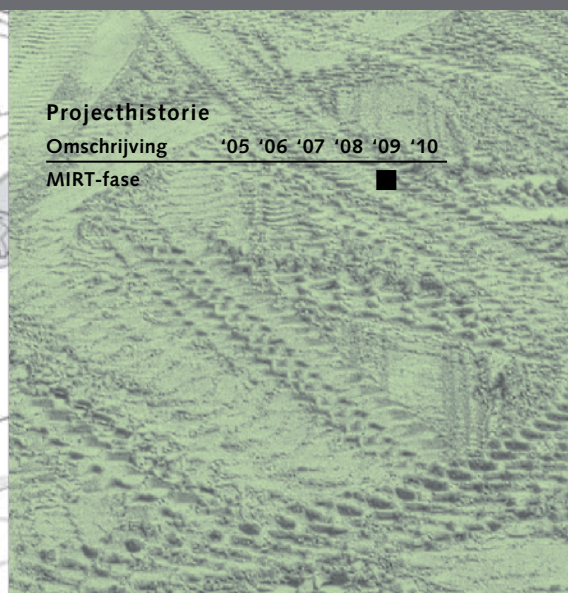
PROVINCIE : Zuid-Holland
 ONDERWERP : waterkeren
 FASE : planstudie
 MINISTERIE : VenW

Pilot Zandmotor Delflandse kust



Projecthistorie

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



Probleem

De klimaatverandering vraagt om innovaties op het gebied van kustonderhoud en kustversterking. Onderzoek heeft bovendien aangetoond dat er in de Zuidvleugel van de Randstad dringend behoefte is aan groen en recreatieluimte. In de pilot Zandmotor wordt onderzocht hoe beide aspecten op een duurzame manier kunnen worden gecombineerd en gerealiseerd.

Beschrijving oplossing

Onder de Zandmotor wordt verstaan het toevoegen van een overmaat aan zand aan het kuststelsel van Delfland, dat vervolgens door natuurlijke stromingsprocessen wordt verdeeld en leidt tot kustuitbreiding. Afhankelijk van het gewenste tempo en de omvang van de kustuitbreiding kan de Zandmotor periodiek gevoerd worden.

De Zandmotor is geen reguliere zandsuppletie (een reactieve ingreep gericht op herstel en onderhoud); het gaat om een pro-actieve ingreep waarbij een overmaat aan zand wordt aangebracht om een substantiële kustaangroei te realiseren.

Er wordt gestreefd naar een optimaal gebruik van het natuurlijk transportsysteem van de zee, teneinde de dynamiek aan de kust te stimuleren.

De Zandmotor komt niet in de plaats van bestaande kustversterkingsplannen. Het gaat om een aanvullende maatregel gericht op kustuitbreiding, om te anticiperen op de langere termijneffecten van de klimaatverandering. Wanneer de Zandmotor succesvol is, kan

deze de reguliere zandsuppleties voor kustonderhoud op langere termijn gaan vervangen.

Tijdschema mijlpalen

Projectbesluit: eind 2009

Start realisatie: 2010

Oplevering is afhankelijk van de te kiezen variant. Dit kan variëren van 2012 tot 2015.

Financiën

Raming totale kosten € 60-110 mln.

De provincie Zuid-Holland is verantwoordelijk voor financiering van de planstudie. Begroting uitbesteding € 1 mln, bijdrage VenW hieraan is € 0,5 mln. De partners dragen eigen personeelskosten (VenW € 216.000). VenW heeft € 10 mln toegezegd voor de uitvoering van een pilot met de verwachting dat andere partijen gaan bijdragen. Financiering moet duidelijk zijn voor het sluiten van de uitvoeringsovereenkomst (eind 2009).

Politiek / bestuurlijk

Het project is een samenwerkingsproject van rijk, provincie Zuid-Holland, Hoogheemraadschap Delfland, de gemeenten Den Haag en Westland en de Zuid-Hollandse Milieufederatie. De provincie Zuid-Holland treedt op als initiatiefnemer in de ontwikkelingsfase van de Zandmotor. In de uitvoeringsfase wordt er vanuit gegaan dat RWS de rol van initiatiefnemer zal overnemen.

Marktbenadering

In het project zal nadrukkelijk aandacht zijn voor (nieuwe wijzen van) marktbenadering.

Toelichting wijzigingen

2009: project is nieuw in planstudiefase.

A1/A6/A9 Schiphol - Amsterdam - Almere

PROVINCIE : Noord-Holland
 ONDERWERP : hoofdwegen
 FASE : planstudie (1)
 MINISTERIE : VenW



Projecthistorie

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

Probleem

De bereikbaarheid in de corridor Schiphol - Amsterdam - Almere laat te wensen over. Toekomstige ontwikkelingen zoals de uitbreiding van Almere met 60.000 woningen tussen 2010 en 2030 (zie Noordvleugelbrief, aug 2006, TK 30687, nr. 1) zetten op lange termijn de bereikbaarheid over de weg verder onder druk. In 2003/2004 is een verkenning uitgevoerd waarin geconcludeerd is dat zonder verdere wegbuitbreidingen na 2010 de wegen zwaar overbelast raken. Daarop is in 2005 gestart met een planstudie.

Beschrijving oplossing

Naast het nul-, nulplus- en meest milieuvriendelijke alternatief zijn twee tracé-alternatieven bestudeerd: Verbindingsalternatief (doortrekken A6 naar A9) en Stroomlijnalternatief (uitbreiding bestaande A6, A1, A9). Later is het zogenaamde locatiespecifieke alternatief toegevoegd (uitbreiding van alleen A6, A1 en A10 - oost). In de richtlijnen is een fasering van de planstudie aangekondigd. Fase 1: afweging alternatieven op hoofdlijnen in relatie met samenhangende besluitvorming binnen het Noordvleugelprogramma. In het kader van besluitvorming over fase 1 heeft het kabinet een voorkeur uitgesproken voor het Stroomlijnalternatief. Hiermee zijn het Verbindingsalternatief en het Nulplusalternatief afgevalen. In april 2008 is de Trajectnota/MER 2^e fase afgerond. In oktober 2008 is in het Standpunt de keuze voor het Stroomlijnalternatief herbevestigd. De uitvoering start in 2011 en wordt afgerond in 2017. Delen van het project kunnen eerder dan 2017 worden opgeleverd.

Tijdschema mijlpalen

Tracébesluit: 2009
 Start realisatie: 2011
 Oplevering: 2017

Financiën

Taakstellend budget: € 3.580 mln (incl. bijdragen derden € 265 mln). Het budget is inclusief kruising natte as A1 en groene uitweg.

Politiek / bestuurlijk

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

Marktbenadering

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

Filetop 50

Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 19, 28 en 42 uit de Filetop 50.

Toelichting wijzigingen

2005: het project is overgegaan van de verkenningfase naar de planstudiefase.

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

2007: in mei 2005 zijn de richtlijnen verschenen. In januari 2006 is de Alternatieven- en Variantennota uitgebracht, in april 2006 het consultatiedocument en in juni 2006 de aanvulling op de Alternatieven- en Variantennota.

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

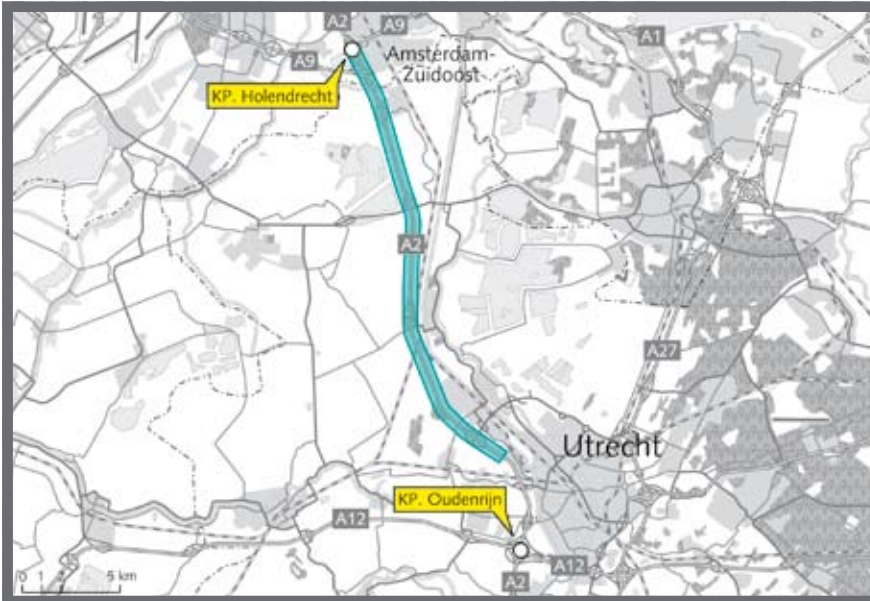
2008: in oktober 2006 is een nader besluit genomen in het kader van fase 1 van de planstudie. In januari 2007 is gestart met fase 2 van de planstudie.

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

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

A2 Amsterdam - Utrecht (Holendrecht - Maarsssen)

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



Projecthistorie

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

Probleem

Door een grotere groei van het verkeer, dan voorzien tijdens de besluitvorming over het realisatieproject Holendrecht - Oudenrijn (CAU), zullen zich op termijn wederom verkeersafwikkelingsproblemen voordoen.

Beschrijving oplossing

In het standpunt A2 Holendrecht - Maarsssen (mei 2006) is gekozen voor het meest milieuvriendelijke alternatief; verbreding naar 2 x 5 rijstroken tussen Holendrecht en Maarsssen met aanvullende maatregelen. De uitvoering wordt zoveel mogelijk gecombineerd met het realisatieproject 2 x 4 rijstroken (A2 Holendrecht - Oudenrijn).

Tijdschema mijlpalen

Wegaanpassingsbesluit: 2009

Start realisatie: 2010

Oplevering: 2011 (openstelling in 2010)

Financiën

Taakstellend budget: € 46 mln (incl. BLD-bijdrage € 7 mln).

Politiek / bestuurlijk

Op 1 november 2005 is een convenant gesloten tussen het ministerie Verkeer en Waterstaat en Bouwend Nederland, ONRI en PSI Bouw waarin de ambitie wordt uitgesproken om in 2010 2 x 5 rijstroken te realiseren binnen de kaders.

Filetop 50

Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 27 en 48 uit de Filetop 50.

Toelichting wijzigingen

2006: realisatie is naar voren geschoven omdat dit project samen met A2 Holendrecht-Oudenrijn (realisatiefase) wordt uitgevoerd.

Oplevering van de variant met 2 x 5 rijstroken wordt met 3 jaar versneld. Financiële dekking komt uit de aanbestedingsmeevaller voor de periode tot en met 2010 van € 270 mln.

2007: in mei 2006 is gekozen voor verbreding naar 2 x 5 rijstroken tussen Holendrecht en Maarsssen.

2008: het Tracébesluit is vertraagd door noodzakelijke inhaalslag luchtonderzoek.

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

2010: het project is onderdeel van de Spoedaanpak Wegen en overgegaan van de verkorte Tracéwet naar de Spoedwet Wegverbreding. De mijlpalen zijn hierdoor één jaar vervroegd.

A2 Oudenrijn - Everdingen

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



Projecthistorie

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

Probleem

De groei van het verkeer leidt op termijn tot verkeersafwikkelingsproblemen.

Beschrijving oplossing

De uitgangssituatie is een autosnelweg 2 x 3 rijstroken (op basis van het tracébesluit A2 Everdingen - Deil en Zaltbommel - Empel wordt de weg daar verbreed van 2 x 2 naar 2 x 3 rijstroken). In het Standpunt A2 Oudenrijn-Deil (november 2003) is gekozen voor een verbreding naar 2 x 4 rijstroken zonder vluchstrook aan de middenbermszijde.

Tijdschema mijlpalen

Tracébesluit: 2010
Start realisatie: 2010
Oplevering: 2014

Financiën

Taakstellend budget: € 128 mln (incl. BLD-bijdrage € 27 mln).

Politiek / bestuurlijk

Convenant:

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

Filetop 50

Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunt 44 uit de Filetop 50.

Toelichting wijzigingen

2005: naar aanleiding van het Standpunt is tijdens het MIT-overleg met de Tweede Kamer (december 2003) door de minister € 88 mln (van de maximaal beschikbare € 251 mln) beschikbaar gesteld voor versnelling van Randstadspoor.

2006: na de Trajectnota/MER is het project Oudenrijn - Deil gesplitst in twee Ontwerp-Tracébesluittrajecten: (Oudenrijn - Everdingen en Everdingen - Deil) om de gecombineerde uitvoering met het Tracébesluit A2 Everdingen - Deil en Zaltbommel - Empel mogelijk te maken. De projectkosten zijn aangepast vanwege inpassing van de BLD-bijdrage (€ 36 mln) en verwachte aanbestedingsresultaten (€ -1 mln).

2007: door de landelijke problematiek rond luchtkwaliteit is de start realisatie en oplevering vertraagd. Er is € 13 mln overgeboekt naar de N35 Nijverdal.

2009: door de landelijke problematiek rond luchtkwaliteit is de procedure en de start van de uitvoering verder vertraagd. Het project was onderdeel van de planstudie A2 Oudenrijn - Deil. Deze is gesplitst in twee aparte projecten A2 Oudenrijn - Everdingen en A2 Everdingen - Deil.

2010: het project is onderdeel van de Spoedaanpak Wegen. Op basis van een nader uitgewerkte realisatieplanning is oplevering één jaar vertraagd.

A4 Delft - Schiedam

PROVINCIE : Zuid-Holland
ONDERWERP : hoofdwegen
FASE : planstudie (1)
MINISTERIE : VenW



Projecthistorie

| Omschrijving | '05 | '06 | '07 | '08 | '09 | '10 |
|----------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Oplossing | | | ■ | ■ | | |
| Tijdschema | ■ | ■ | | | ■ | ■ |
| Financiën | ■ | ■ | ■ | | | |
| Politiek/bestuurlijk | | | ■ | | | |

Probleem

Door capaciteitsproblemen op de A13 neemt de bereikbaarheid van Rotterdam en Den Haag af. Daarnaast is de luchtkwaliteit bij Overschie onvoldoende en is er veel sluipverkeer op het onderliggend wegennet.

Beschrijving oplossing

In de Trajectnota/MER worden twee alternatieven onderzocht met verschillende varianten: de A4 Delft - Schiedam en de A13+A13/16. Na inspraak en advies zal in 2009 een standpunt worden bepaald. De voorbereidingen voor het (O)TB en de marktbenadering zijn in lijn met de bestuurlijke voorkeursvariant gestart.

Tijdschema mijlpalen

Trajectnota/MER: 2009

Tracébesluit: 2010

Start realisatie: 2011

Oplevering: 2015

Financiën

Taakstellend budget: € 668 mln (incl. BLD-bijdrage € 37 mln en bijdrage van derden € 60 mln), indien gekozen wordt voor een alternatief A4 conform het IODS-convenant.

Besloten is dat tol niet wordt meegenomen in de planstudie A4 Delft - Schiedam (Kamerstuk 30615 nr. 6).

Politiek / bestuurlijk

In lijn met de bestuurlijke voorkeursvariant wordt een uitvoeringsconvenant opgesteld. De minister van VenW heeft de Tweede Kamer bij brief 16 januari 2008 (Kamerstuk 30 561 nr.8) geïnformeerd over de uitkomsten van

de Trajectnota/MER stap 1, zijn bestuurlijke voorkeur uitgesproken voor het A4 alternatief en de keuze toegelicht om zowel het A4 alternatief als het A13+A13/16 alternatief op gelijkwaardig niveau uit te werken om juridische risico's te verkleinen.

Convenanten: op 23 juni 2006 is het IODS-convenant ondertekend (TK 30561, nr3). Hierin is een concrete inpassingsvariant van de A4 beschreven en de hieraan gekoppelde gebiedsgerichte kwaliteitsprojecten.

Moties: motie Dijsselboem (TK 28 000 A nr. 16) verzoekt de regering de tracéwetprocedure te herstarten, het plan-Norder maatgevend te laten zijn voor de startnotitie en de Stuurgroep Norder het kwaliteitsprogramma verder te laten uitwerken. Motie Giskes (TK 28 600 A nr. 31) draagt de regering op de Veilingroute met of zonder Oranjetunnel bij de Tracé/MER-studie te betrekken.

Motie Leers (TK 26800 nr. 11) vraagt de regering de mogelijkheden voor PPS bij specifieke projecten te onderzoeken.

Marktbenadering

Voor de A4 Delft - Schiedam is een PPC-analyse uitgevoerd. Op basis van de uitkomsten van deze analyse en de karakteristieken van het project heeft de minister van VenW in november 2008 besloten dat het project wordt uitgevoerd met een DC-contract. De marktbenadering is in de tijd parallel geschakeld aan de OTB-fase.

Filetop 50

Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 6 en 24 uit de Filetop 50.

Toelichting wijzigingen

2005: bij de MIT behandeling 2004 is het beschikbare budget voor dit project verhoogd. De planning is hierop aangepast.

2006: er is vertraging in de procedure opgetreden door de noodzakelijke aanpassingen als gevolg van de luchtkwaliteitsproblematiek.

De projectkosten zijn aangepast vanwege inpassing van de BLD-bijdrage (€ 34 mln).

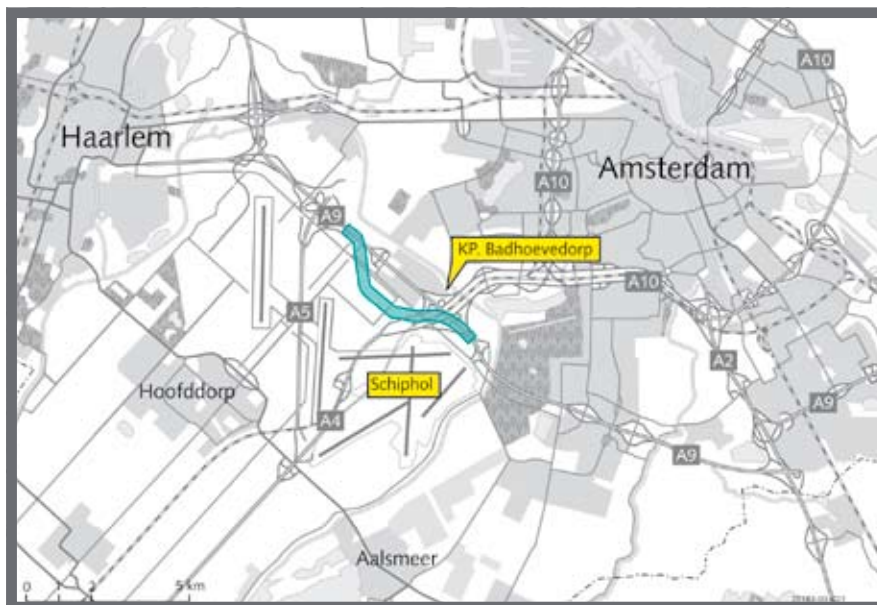
2007: op 23 juni 2006 is het IODS-convenant ondertekend. Het budget is verhoogd van € 511 mln naar € 641 mln, waarvan € 60 mln van de regionale overheden. Conform bestuurlijk overleg over het MIT 2006 is een gezamenlijke haalbaarheidsstudie tol uitgevoerd.

2008: de voorgenomen versnelling van het proces naar Tracébesluit, wordt niet gerealiseerd als gevolg van de omissie Ypenburg (in de eerste stap Trajectnota/MER, december 2005) en besluitvorming in het kabinet.

2009: planning is aangepast conform afspraken Randstad Urgent (oktober 2007).

A9 Omlegging Badhoevedorp

PROVINCIE : Noord-Holland
ONDERWERP : hoofdwegen
FASE : planstudie (1)
MINISTERIE : VenW



Projecthistorie

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

Probleem

De A9 veroorzaakt door zijn ligging door de kern van Badhoevedorp milieu- en leefbaarheidsproblemen. Daarnaast vormt het door de vergroting van de capaciteit op de toelidende wegen een knelpunt in de verkeersafwikkeling.

Beschrijving oplossing

Een zuidelijke omlegging van de A9 bij Badhoevedorp.

Tijdschema mijlpalen

Tracébesluit: 2011

Start realisatie: 2012

Oplevering: 2015

Financiën

Taakstellend budget: € 310 mln (incl. BLD-bijdrage € 22 mln).

Bijdrage van derden: € 147,9 mln.

Politiek / bestuurlijk

In oktober 2005 hebben rijk en regio de Bestuursovereenkomst Omlegging A9 Badhoevedorp getekend. Hierin is ook de financiële onderbouwing en dekking geregeld.

Het voorkeursalternatief van de zuidelijke omlegging van de A9 is in het voorjaar 2006 vastgesteld.

Marktbenadering

Uit de uitgevoerde marktscan en inkoopstrategie komt naar voren dat een marktbenadering op dit moment niet aan de orde is.

In 2008 is een PPC uitgevoerd. Op basis daarvan is gekozen voor een DB-contract.

Toelichting wijzigingen

2005: in november 2003 is besloten dat VenW geen bijdrage beschikbaar zal stellen aan het plan voor de omlegging van de A9 bij Badhoevedorp. Dit betekent dat het knooppunt Badhoevedorp zal worden aangepakt uitgaande van het huidige tracé van de A9.

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

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

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

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

A13/A16/A20 Rotterdam

PROVINCIE : Zuid-Holland
ONDERWERP : hoofdwegen
FASE : planstudie (1)
MINISTERIE : VenW



Projecthistorie

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

Probleem

Door capaciteitsproblemen op de A20 tussen het Terbregseplein en het Kleinpolderplein is de bereikbaarheid op dit wegvak onvoldoende. Daarnaast zijn er problemen met de kwaliteit van de leefomgeving langs de A13 en A20 en doen zich problemen voor met de verkeersafwikkeling op het onderliggend wegennet.

Beschrijving oplossing

Een nieuwe rijksweg tussen A13 (aansluiting Berkel en Rodenrijs) en het Terbregseplein (A16) wordt onderzocht. Het tracé loopt vanaf de A13 parallel met de N209 en buigt ter hoogte van de Ankie Verbeek - Ohrlaan af, via het Bergse Bos naar het Terbregseplein. In de planstudie worden varianten van de A13/A16 Rotterdam vergeleken. In de planstudie A13/A16/A20 Rotterdam is het uitgangspunt dat de A4 Delft - Schiedam zal worden gerealiseerd.

Tijdschema mijlpalen

Tracébesluit: 2010
Start realisatie: 2012/2014
Oplevering: 2020

Financiën

Het project kan gefinancierd worden met de verwachte toelagen van € 350 mln en de reservering van € 650 mln uit het aanlegartikel. Van dit laatstgenoemde bedrag is € 100 mln beschikbaar in de periode 2012 - 2014.

Politiek / bestuurlijk

Er is een Bestuurlijke Afstemgroep ingesteld om de plannen van de A13/A16/A20 en de plannen in de omgeving van deze weg op elkaar af te stemmen.

Marktbenadering

Eind 2009 of begin 2010 wordt een PPC uitgevoerd.

Filetop 50

Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 6, 7, 12, 20 en 24 uit de Filetop 50.

Toelichting wijzigingen

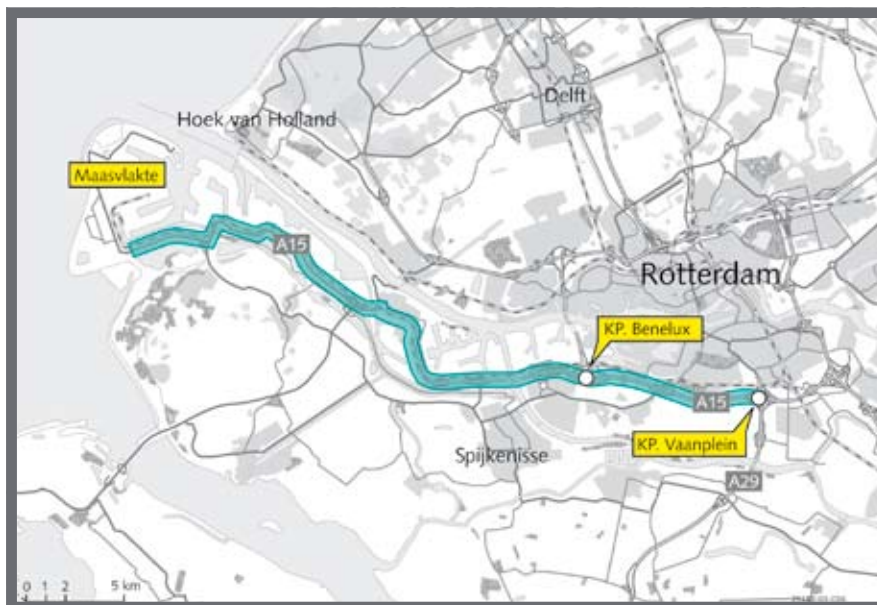
2006: onderzocht wordt welke varianten van de A13/A16 Rotterdam in de planstudie onderzocht zullen worden en of voor een vervroegde start van de realisatie (in de periode 2011 - 2014) financiële dekking geregeld kan worden. Daarbij zullen ook de mogelijkheden voor een eventuele bijdrage, conform het advies van het platform Anders Betalen voor Mobiliteit of voor tol worden meegenomen.

2007: conform afspraak bestuurlijk overleg over het MIT 2006 is een gezamenlijke haalbaarheidsstudie tol uitgevoerd.

2008: nadere afstemming met A4 Delft-Schiedam heeft ertoe geleid dat het Tracébesluit 1 jaar later gepland is.

A15 Maasvlakte - Vaanplein

PROVINCIE : Zuid-Holland
ONDERWERP : hoofdwegen
FASE : planstudie (1)
MINISTERIE : VenW



Projecthistorie

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

Probleem

De autonome groei van het verkeer en de groei van de mainport Rotterdam leiden in de toekomst tot problemen met de verkeersafwikkeling. Tevens is de huidige Botlekbrug een onderdeel van het nautisch knelpunt Oude Maas.

Beschrijving oplossing

Op het traject A15 Maasvlakte - Vaanplein (MaVa) wordt het gedeelte Beneluxplein - Vaanplein, conform het standpunt van de minister (2001), uitgebreid van 2x3 rijstroken naar 2x3 + 2x2 rijstroken, inclusief het ombouwen van het Vaanplein en het Beneluxplein. Hiermee kan een scheiding in verkeerssoorten worden aangebracht: per richting een baan met 3 rijstroken voor doorgaand verkeer en verkeer van/naar havengebieden, alsmede een baan met 2 rijstroken voor overig (lokaal) verkeer. De aanleg van een nieuwe brug over de Oude Maas lost een deel van het eerder genoemde nautisch knelpunt op.

De autonome groei van het verkeer maakt een vierde rijstrook op de westelijke rijbaan van de A29 tussen het Vaanplein en de aansluiting Barendrecht noodzakelijk. Het betreft een extra rijstrook van ca. 500 meter die het invoegen van het verkeer vanaf de A15 richting het zuiden via de A29 vlotter en veiliger zal laten verlopen. Deze rijstrook wordt meegenomen met de realisatie van dit project. Hiervoor is een afzonderlijke verkorte procedure van de Tracéwet gestart.

Tijdschema mijlpalen

Tracébesluit: 2009
Start realisatie: 2011
Oplevering: 2015

Financiën

Taakstellend budget: € 1.407 mln (incl. BLD-bijdrage € 115 mln).

Politiek / bestuurlijk

Toezeggingen: voor de A15 Maasvlakte - Vaanplein worden in het MIRT middelen gereserveerd om zowel het wegprobleem als het nautisch knelpunt ter hoogte van de Botlekbrug op te lossen. Begin 2007 heeft de minister het rapport 'IJsselmondse knoop ont-rasfeld' vastgesteld. Hiermee is een budget van ongeveer € 4 mln gereserveerd voor aanpassingen aan het hoofdwegenet tussen Vaanplein en Ridderster. Het Ontwerp Tracébesluit is conform het oorspronkelijke standpunt (een nieuwe Botlekbrug) uitgevoerd.

Marktbenadering

De 'Public Private Comparator' (PPC) geeft aan dat Design Build Finance and Maintain (DBFM) verwachte meerwaarde heeft voor dit project. In november 2008 is de aanbestedingsfase gestart.

Filetop 50

Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunt 11 uit de Filetop 50.

Toelichting wijzigingen

2005: het onderzoek naar de financiële haalbaarheid van het gehele project duurt langer dan voorzien. Het nemen van het Tracébesluit in 2004 is niet meer mogelijk. De verwachting is dat dit, afhankelijk van de uitkomsten van het haalbaarheidsonderzoek, in 2006 mogelijk is.

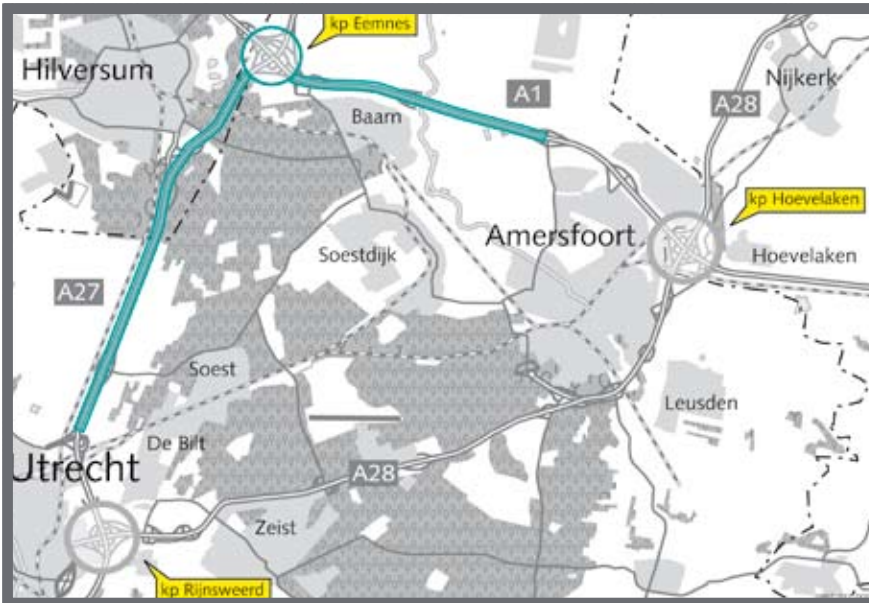
2006: door het rijk is € 640 mln extra budget gereserveerd. Het Ontwerp Tracébesluit wordt conform oorspronkelijk standpunt (een nieuwe Botlekbrug) uitgevoerd. De projectkosten zijn aangepast vanwege inpassing van de BLD-bijdrage (€ 210 mln) en verwachte aanbestedingsresultaten (€ -2 mln).

2009: door landelijke problemen rond luchtkwaliteit is TB 1 jaar vertraagd.

2010: het budget is opgehoogd met € 42 mln. De BLD-bijdrage is in overeenstemming gebracht met de gekozen wijze van marktbenadering. De start van de realisatie is een half jaar vertraagd als gevolg van de luchtproblematiek.

A27/A1 Utrecht - Knooppunt Eemnes - Amersfoort

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



Projecthistorie

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

Probleem

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

Beschrijving oplossing

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

- Het verbreden van de A27 aansluiting Utrecht Noord - knooppunt Eemnes van 2x2 naar 2x3 rijstroken, met de optie voor een ruimtelijke voorziening, zodat eventuele verbreding naar 2x4 en mogelijke toekomstige nieuwe OV-verbinding tussen Almere en Utrecht mogelijk blijft.
- Het verbreden van het A1 knooppunt Eemnes - aansluiting Bunschoten. De definitieve keuze voor een verbreding naar 2x3 of 2x4 rijstroken is mede afhankelijk van het nog te bepalen voorkeursalternatief voor het knooppunt Hoevelaken.
- Afhankelijk van het voorkeursalternatief knooppunt Hoevelaken, wordt bepaald of de aansluiting Bunschoten wordt meegenomen in de planstudie A27/A1.

Tijdschema mijlpalen

Tracébesluit: 2010
Start realisatie: 2012
Oplevering: 2015

Financiën

Taakstellend budget: € 390 mln (incl. € 65 mln BLD-bijdrage).

Politiek / bestuurlijk

Op 13 november 2006 is een bestuurs-overeenkomst gesloten tussen rijk en regio Utrecht. Daarin is vastgelegd dat voor de Driehoek Utrecht - Hilversum - Amersfoort een pakket van indicatief minimaal € 0,8 mld en maximaal € 1,4 mld voor het hoofdwegennet en indicatief minimaal € 31 mln en maximaal € 55 mln voor het onderliggend wegennet nodig is. Met het planstudiebesluit A27/A1 wordt uitvoering gegeven aan het verzoek van de regio Utrecht om de A27/A1 zo spoedig mogelijk in studie te nemen. De regio heeft aangegeven dat de maatregelen op de A27 en A1 effectief en efficiënt bijdragen aan de bereikbaarheid van de regio.

Marktbenadering

In 2009/2010 wordt een PPC uitgevoerd.

Filetop 50

Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 15, 21, 32, 38 en 43 uit de Filetop 50.

Toelichting wijzigingen

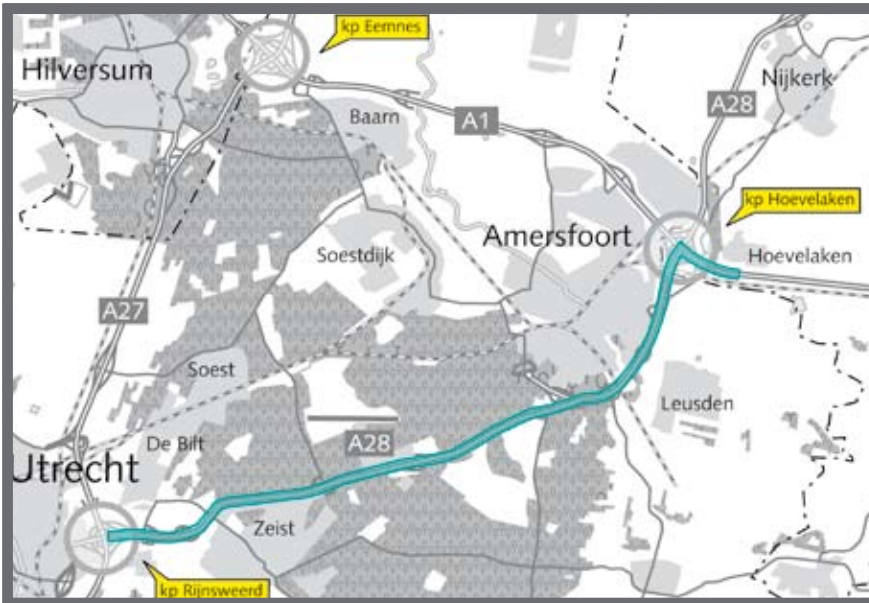
2008: het project is nieuw in de planstudie-fase.

2009: besluit planstudie A27/A1 en A28.

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

A28 Utrecht - Amersfoort

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



Projecthistorie

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

Probleem

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

Beschrijving oplossing

De planstudie A28 Utrecht - Amersfoort heeft betrekking op zowel het hoofdwegennet als het onderliggend wegennet en is onderdeel van de regionale pakketstudie driehoek Utrecht - Hilversum - Amersfoort. In de pakketstudie is aandacht voor diverse modaliteiten en thema's (OV, fiets, auto, prijsbeleid, mobiliteitsmanagement). Naast de planstudie A28 Utrecht - Amersfoort maken ook de planstudies A27/A1 Utrecht - knooppunt Eemnes - Amersfoort en A28/A1 knooppunt Hoevelaken deel uit van de pakketstudie. In 2008 is de planstudie A28 Utrecht - Amersfoort gestart.

Tijdschema mijlpalen

Wegaanpassingsbesluit: 2010
Start realisatie: 2010
Oplevering: 2012

Financiën

Taakstellend budget: € 215 mln (incl. € 36 mln BLD-bijdrage).

Politiek / bestuurlijk

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

Filetop 50

Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 16 en 37 uit de Filetop 50.

Toelichting wijzigingen

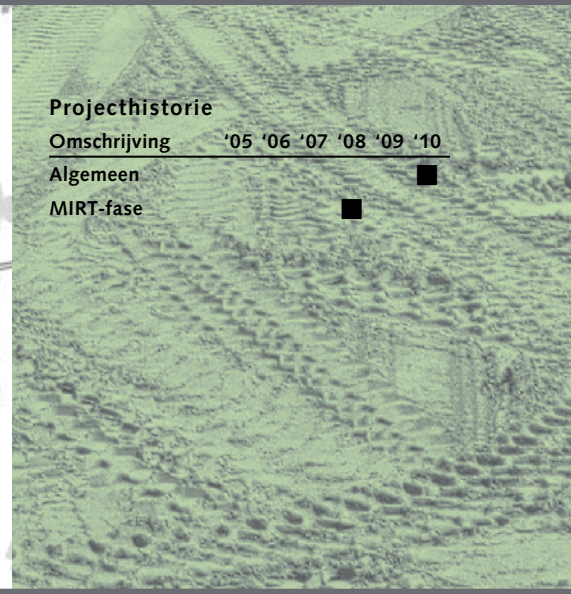
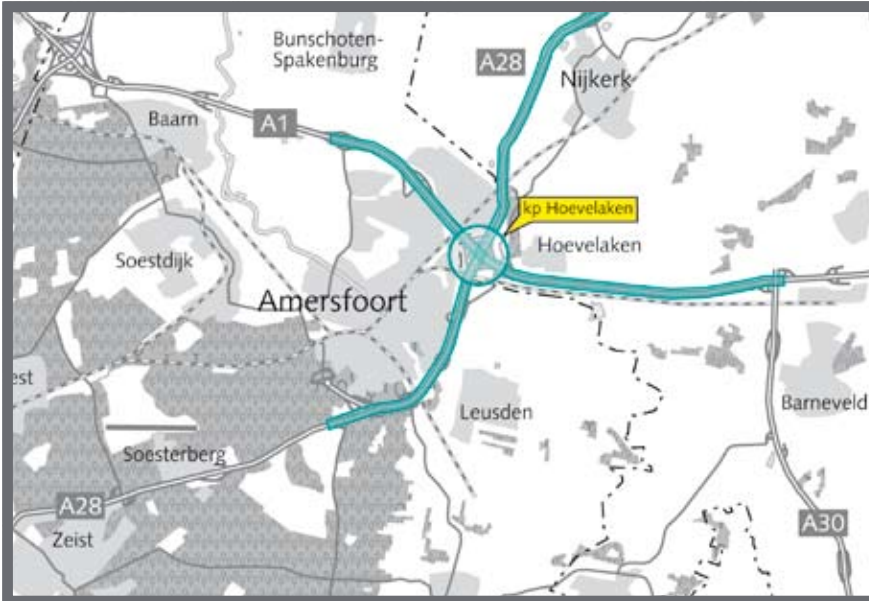
2008: het project is nieuw in de planstudiefase.

2009: besluit planstudie A28 Utrecht - Amersfoort.

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

A28/A1 Knooppunt Hoevelaken

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



Projecthistorie

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

Probleem

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

Beschrijving oplossing

De planstudie A1/A28 Knooppunt Hoevelaken heeft betrekking op zowel het hoofdwegennet als het onderliggend wegennet en is onderdeel van de regionale pakketstudie driehoek Utrecht - Hilversum - Amersfoort. In de pakketstudie is aandacht voor diverse modaliteiten en thema's (OV, fiets, auto, prijsbeleid, mobiliteitsmanagement). Naast de planstudie A1/A28 knooppunt Hoevelaken maken ook de planstudies A28 Utrecht - Amersfoort en A27/A1 Utrecht - knooppunt Eemnes - Amersfoort deel uit van de pakketstudie. De Startnotitie A1/A28 knooppunt Hoevelaken is eind 2008 ter visie gelegd.

Tijdschema mijlpalen

Tracébesluit: 2013
Start realisatie: 2016
Oplevering: 2020

Financiën

Taakstellend budget: nader te bepalen op basis van resultaten planstudie.

Politiek / bestuurlijk

Op 13 november 2006 is een bestuursovereenkomst gesloten tussen rijk en regio Utrecht (Partijen) waarin afspraken zijn gemaakt over de aanpak van de pakketstudies. In de bestuursovereenkomst is vastgelegd dat voor de Driehoek Utrecht - Hilversum - Amersfoort een pakket van indicatief minimaal € 0,8 mld en maximaal € 1,4 mld op het terrein van het hoofdwegennet en indicatief minimaal € 31 mln en maximaal € 55 mln op het terrein van het onderliggend wegennet benodigd is.

Filetop 50

Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunt 32 uit de Filetop 50.

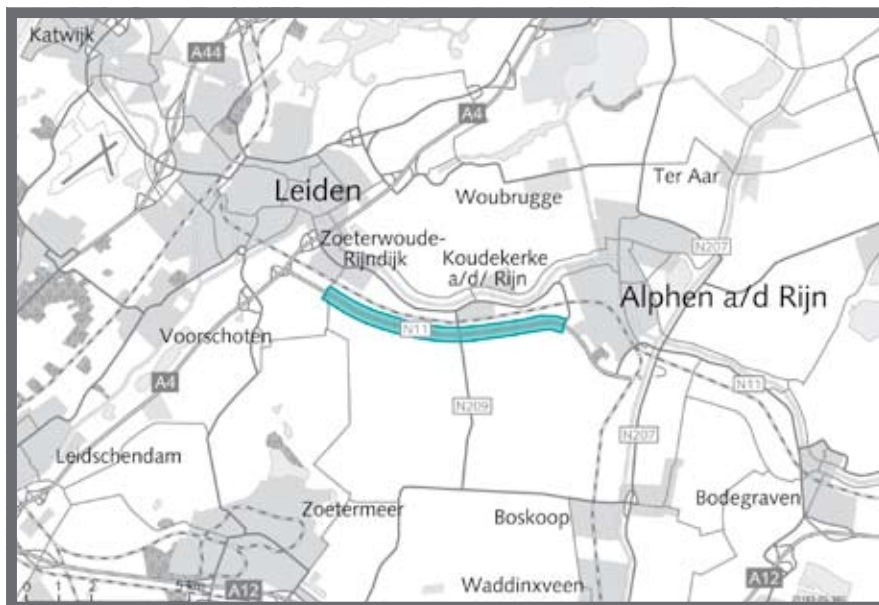
Toelichting wijzigingen

2008: het project is nieuw in de planstudie-fase.

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

N11 Leiden/Zoeterwoude - Alphen a/d Rijn

PROVINCIE : Zuid-Holland
ONDERWERP : hoofdwegen
FASE : planstudie (1)
MINISTERIE : VenW



Projecthistorie

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

Probleem

De N11 tussen Zoeterwoude en Alphen a/d Rijn is in januari 2000 opengesteld voor het autoverkeer als autoweg met twee, in plaats van één rijstrook per richting. Om dit juridisch mogelijk te maken dient alsnog de wettelijk vereiste besluitvorming middels een Tracé/MER-procedure te worden doorlopen.

Beschrijving oplossing

De bestaande 2 x 2 autoweg is reeds gerealiseerd. Onderzocht wordt of aanvullende (milieu-)maatregelen noodzakelijk zijn.

Tijdschema mijlpalen

Tracébesluit: 2010

Financiën

Voor dit project zijn geen extra investeringen voorzien.

Politiek / bestuurlijk

Toegevingen: in overleg met de regio is besloten de weg niet langer als 2 x 1 autoweg, maar als 2 x 2 autoweg open te stellen. Afgesproken is dat de noodzakelijke procedures worden doorlopen.

Toelichting wijzigingen

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

Ring Utrecht

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



Projecthistorie

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

Probleem

De groei van het verkeer leidt op termijn tot verkeersafwikkelingsproblemen op de ring Utrecht en het daarop aansluitend onderliggend wegennet. Ook op dit moment doen zich op de Ring Utrecht al verkeersafwikkelingsproblemen voor.

Beschrijving oplossing

Deze planstudie heeft betrekking op zowel het hoofdwegennet als het onderliggend wegennet en is onderdeel van de regionale pakketstudie Ring Utrecht. In de pakketstudie is aandacht voor diverse modaliteiten en thema's (OV, fiets, auto, prijsbeleid, mobiliteitsmanagement). Het doel van de pakketstudie is het formuleren van een integraal pakket van elkaar versterkende maatregelen.

Tijdschema mijlpalen

Tracébesluit(en): 2013
Start realisatie: 2016
Oplevering: 2020

Financiën

Taakstellend budget: nader te bepalen op basis van resultaat planstudies.

Politiek / bestuurlijk

Op 13 november 2006 is een bestuursovereenkomst gesloten tussen rijk en regio Utrecht (Partijen) waarin afspraken zijn gemaakt over de aanpak van de pakketstudies. In de bestuursovereenkomst is vastgelegd dat een pakket van indicatief minimaal € 0,7 mld en maximaal € 1,2 mld op het terrein van het hoofdwegennet, en indicatief minimaal € 136 mln en maximaal € 235 mln op het terrein van het onderliggend wegennet benodigd is. Tijdens het bestuurlijk overleg MIRT najaar 2008 is afgesproken de planstudie te faseren, waarbij sprake is van een fase 1 oplossing (met het beschikbare budget) tot 2020 die maximaal effect bereikt op het gebied van bereikbaarheid, en een fase 2 die oplossingen biedt voor na 2020.

Marktbenadering

In 2009/2010 wordt een PPC uitgevoerd.

Filetop 50

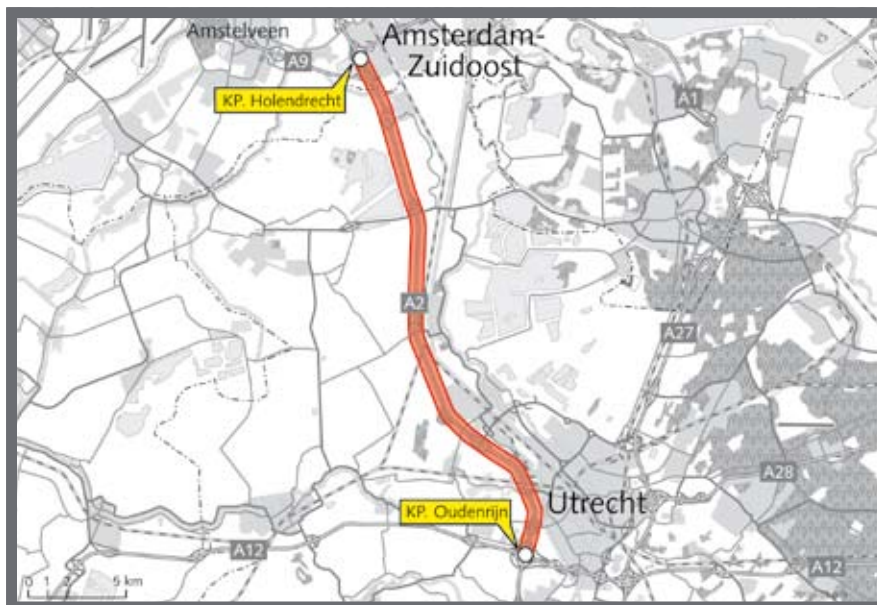
Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunt 2 uit de Filetop 50.

Toelichting wijzigingen

2008: het project is nieuw in de planstudie-fase.

A2 Holendrecht - Oudenrijn

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



Projecthistorie

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

Probleem

Op deze verbinding (de corridor Amsterdam-Utrecht) doen zich verkeersafwikkelingsproblemen voor.

Beschrijving oplossing

De huidige autosnelweg 2 x 3 rijstroken wordt verbreed tot 2 x 4 rijstroken. Holendrecht - Abcoude wordt verbreed van 2 x 4 naar 2 x 5 rijstroken. Bij het stadsgewest Utrecht wordt een systeem met hoofd- en parallelbanen aangelegd. De A2 wordt ter hoogte van Utrecht naar het westen verlegd en ten zuiden van de spoorlijn Utrecht - Woerden over circa 1,5 km volledig overkapt.

Tijdschema mijlpalen

Tracébesluit: 1995

Start realisatie: 2002

Oplevering: 2012 (openstelling in 2010)

Financiën

Taakstellend budget: € 1.342 mln (incl. BLD-bijdrage € 188 mln).

Bijdrage van derden: € 192 mln (prijspeil 2001, VROM en regio).

Politiek / bestuurlijk

Convenanten:

1. Het project maakt deel uit van het Bereikbaarheidsoffensief Randstad.
2. Op 3 juli 2002 hebben de ministers van VenW en VROM en de regio Utrecht een convenant gesloten over de inpassing van de Rijksweg A2 in de VINEX-locatie Leidsche Rijn.
Inmiddels is in gezamenlijk overleg tussen betrokken partijen besloten de inpassing in Leidsche Rijn vorm te geven via een tunnel.
3. Op 1 november 2005 is een convenant gesloten tussen het ministerie VenW en Bouwend Nederland, ONRI en PSI Bouw waarin de ambitie wordt uitgesproken om in 2010 2 x 5 rijstroken te realiseren binnen de kaders.

Filetop 50

Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 2, 27 en 39 uit de Filetop 50.

Toelichting wijzigingen

2006: de projectkosten zijn aangepast vanwege inpassing van de BLD-bijdrage (€ 163 mln) en aanbestedingsresultaten (€ -7 mln).

2007: het taakstellend budget is met € 107 mln verhoogd in verband met de versnelling van het project.

A4 Burgerveen - Leiden

PROVINCIE : Zuid-Holland
 ONDERWERP : hoofdwegen
 FASE : realisatie
 MINISTERIE : VenW



Projecthistorie

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

Probleem

De groei van het verkeer leidt tot verkeersafwikkelingsproblemen op deze verbinding. Daarnaast is de vormgeving van de weg niet in overeenstemming met de eisen die vanuit verkeersveiligheid worden gesteld.

Beschrijving oplossing

De huidige autosnelweg 2 x 2 rijstroken wordt over een lengte van circa 20 km verbreed tot 2 x 3 rijstroken. Tussen de aansluiting N11 Oost en Zoeterwoude wordt een hoofd- en parallelbanenstelsel aangelegd.

Inpassing

Voor de kruising met de Oude Rijn is gekozen voor een lage ligging met een aquaduct in plaats van een hoge brug. Het aquaduct zorgt voor minder geluidsgehinderden en minder barrièrewerking. Voor de aanpassing van de HSL-Zuid aan de A4 is gekozen voor een verdiepte ligging van de A4 en de HSL nagenoeg op maaiveld.

Tijdschema mijlpalen

Tracébesluit: 1998 en voor Leiden - Leiderdorp 2009

Start realisatie: 2002

Openstelling: 2014 (het middendeel tussen de Ringvaart en Leiderdorp, de bundeling van de A4 met de HSL is in 2006 in gebruik genomen).

Financiën

Taakstellend budget: € 693 mln (incl. BLD-bijdrage € 104 mln).

Bijdrage van derden: € 73 mln. W4-overeenkomst met bijdragen derden wordt aangepast.

Politiek / bestuurlijk

Toezeggingen: tijdens bestuurlijk overleg in november 2003 is afgesproken dat er € 37 mln wordt toegevoegd aan dit project.

Convenanten: er is een convenant gesloten tussen VenW, VROM, de provincie Zuid-Holland en de gemeenten Leiden, Leiderdorp en Zoeterwoude over de koppeling van de A4 Burgerveen - Leiden aan een integrale gebiedsontwikkeling (W4-overeenkomst).

Volgens dit convenant draagt de regio in 2008 € 73 mln (prijsspeil 2008) bij aan de meerkosten voor een langere verdiepte ligging.

Filetop 50

Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 3 en 29 uit de Filetop 50.

Toelichting wijzigingen

2005: conform bestuurlijk overleg (november 2003) is er € 37 mln uit de envelop wegen aan dit project toegevoegd. Daarnaast is er € 33 mln overgeheveld naar HSL-Zuid ten behoeve van de gebundelde aanleg A4 en HSL.

2006: onderdelen van de A4 worden versneld. Financiële dekking komt uit de (VenW-brede) aanbestedingsmeevaller voor de periode tot en met 2010 van € 270 mln. De projectkosten zijn aangepast vanwege inpassing van de BLD-bijdrage (€ 105 mln) en verwachte aanbestedingsresultaten (€ -4 mln).

2008: op 20 december 2006 is de uitvoering van het werk gegund. De Raad van State heeft het tracébesluit voor het zuidelijke deel vernietigd.

2009: door de vernietiging van het Tracébesluit van het zuidelijk deel (Leiden - Leiderdorp) zal dat deel later worden opgeleverd, volgens planning is dat 2014. Het noordelijk deel (knooppunt Burgerveen tot en met de Ringvaart) is in 2011 gereed.

2010: het project maakt deel uit van de Spoedaanpak Wegen.

A10 Tweede Coentunnel/A5 Westrandweg/ N200 Halfweg

PROVINCIE : Noord-Holland
ONDERWERP : hoofdwegen
FASE : realisatie
MINISTERIE : VenW



Projecthistorie

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

Probleem

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

Beschrijving oplossing

De Coentunnel wordt uitgebreid tot 2 x 3 rijstroken en 2 wisselrijstroken zodat er in de toekomst vijf rijstroken in de spitsrichting beschikbaar zijn. De A8 wordt plaatselijk verbreed tot 2 x 4 rijstroken en de A10-west wordt verbreed naar 2 x 3 rijstroken en 2 wisselrijstroken tot de aansluiting Westrandweg. Vervolgens gaat de A10-west over in 2 x 3 rijstroken tot de aansluiting S103. De Westrandweg wordt als autosnelweg met 2 x 2 rijstroken aangelegd om de aanvoer en afvoer richting de Tweede Coentunnel voor doorgaand verkeer te faciliteren, zodat de A10-west wordt ontlast. De Westrandweg zorgt voor een betere bereikbaarheid van het havengebied en biedt een mogelijkheid om het doorgaande verkeer op de N200 uit Halfweg om te leiden. De hoeveelheid doorgaand verkeer wordt daardoor teruggebracht.

Tijdschema mijlpalen

Tracébesluit: Tweede Coentunnel 2007, gewijzigd in 2008 / Westrandweg 2008

Start realisatie: 2009

Oplevering: 2012

Financiën

Taakstellend budget: € 2.159 mln (incl. BLD-bijdrage € 182 mln) op basis van de contracten.

Politiek / bestuurlijk

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

Marktbenadering

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

Filetop 50

Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 5, 23 en 26 uit de Filetop 50.

Toelichting wijzigingen

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

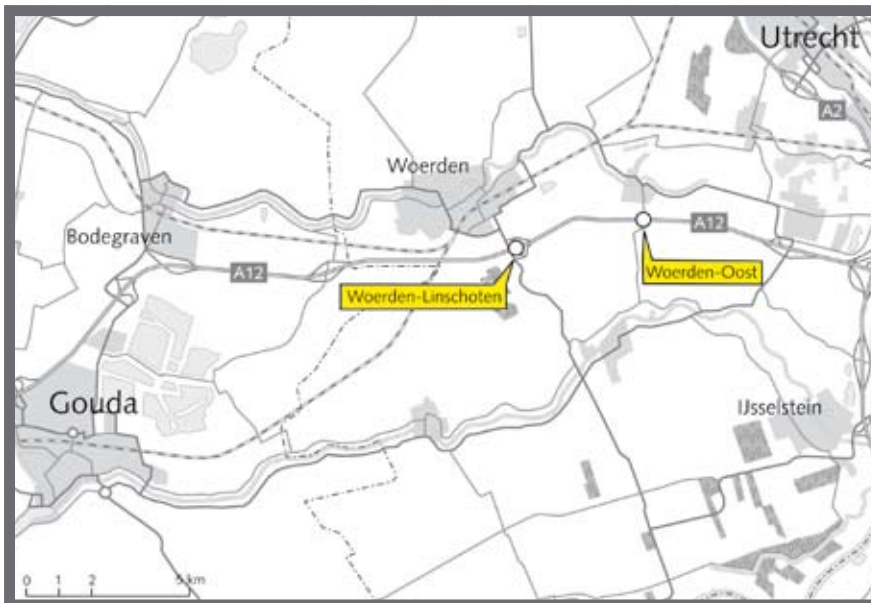
2007: de Raad van State heeft positief gereageerd op het voorstel van de wijziging van de Wbm. De wijziging is ingediend bij de Tweede Kamer.

Tol komt conform overeenkomst 2004 daardoor als bekostigingsinstrument van het project aan de orde.

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

A12 Utrecht - West, benutting: aansluitingen Woerden - Linschoten en Woerden - Oost

PROVINCIE : Utrecht
 ONDERWERP : hoofdwegen
 FASE : realisatie (1)
 MINISTERIE : VenW



Projecthistorie

| Omschrijving | '05 | '06 | '07 | '08 | '09 | '10 |
|----------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | | | | | ■ | |
| MIRT-fase | | | | | ■ | |
| Oplossing | | | | | | |
| Tijdschema | | | ■ | ■ | | |
| Politiek/bestuurlijk | | | | | | |

Probleem

Op deze weg doen zich van en naar Utrecht verkeersafwikkelingsproblemen voor.

Beschrijving oplossing

De capaciteit van de weg wordt vergroot met de toepassing van benuttingsmaatregelen. Deze benuttingsmaatregelen bestaan uit een aantal kleinere maatregelen, het project Woerden - Gouda (spoedwet) en het gedeelte Woerden - Oudenrijn (ZSM-2), waarvoor een tracéwetprocedure zal worden doorlopen. Verder worden de aansluitingen Woerden - Linschoten en Woerden - Oost gerealiseerd, waarmee Leidsche Rijn wordt ontsloten op de A12. De projecten Woerden - Gouda en Woerden - Oudenrijn zijn opgenomen in het ZSM-programma.

Tijdschema mijlpalen

Start realisatie: 2007
 Oplevering: 2010

Financiën

Taakstellend budget: € 54 mln (incl. BLD-bijdrage € 8 mln).

Politiek / bestuurlijk

Toezeggingen: het project maakt deel uit van het Bereikbaarheidsoffensief Randstad.

Marktbenadering

Een tweetal kleine benuttingsmaatregelen wordt gecombineerd met onderhoudsprojecten om kosten te besparen en overlast voor de weggebruiker te beperken:

- De nieuwe aansluiting Woerden-Oost is eind 2006 aanbesteed (Design-and-Construct).
- De aansluiting Woerden-Linschoten wordt in 2009 door de provincie Utrecht aanbesteed.

In 2007 is een PPC uitgevoerd. Op basis daarvan is besloten om twee kleine benuttingsmaatregelen te combineren met onderhoudsprojecten om kosten te besparen en overlast voor de weggebruiker te beperken. De nieuwe aansluiting Woerden-Oost is eind 2006 aanbesteed (DB-contract).

Filetop 50

Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van knelpunt 25 uit de Filetop 50.

Toelichting wijzigingen

2006: door de landelijke problematiek rond luchtkwaliteit is de besluitvorming over het spoedwetproject vertraagd. De projectkosten zijn aangepast vanwege inpassing van de BLD-bijdrage (€ 19 mln) en verwachte aanbestedingsresultaten (€ -0,5 mln).

2007: door de landelijke problematiek rond luchtkwaliteit is de oplevering van het spoedwetproject vertraagd.

2009: de ZSM-projecten A12 Woerden - Gouda (Spoedwet/ZSM-1) en A12 Woerden - Oudenrijn (ZSM-2) zijn overgeheveld naar het ZSM-programma. De beide aansluitingen zijn als project Utrecht - West benutting: aansluitingen Woerden - Linschoten en Woerden - Oost overgegaan van de planstudie- naar de realisatiefase.

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

PROVINCIE : Noord-Holland
 ONDERWERP : spoorwegen
 personen
 FASE : planstudie (1)
 MINISTERIE : VenW



Projecthistorie

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

Probleem

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

Beschrijving oplossing

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

Tijdschema mijlpalen

Tracébesluit: 2011

Start realisatie: 2011 (delen Zuidas worden gerealiseerd via OV-SAAL)

Oplevering: afhankelijk van het alternatief

Financiën

Taakstellend VenW-budget: op de begroting van VenW is voor uitbreiding van het spoor op de Zuidas een bedrag à € 422 mln gereserveerd. Voor uitbreiding van de A10 Zuid is een taakstellend budget van € 321 mln (incl. € 22 mln

BLD-bijdrage) gereserveerd, waarvan € 186 mln nog in het FES gereserveerd staat.

Politiek / bestuurlijk

1. In het kader van NSP is een intentieovereenkomst gesloten met gemeente Amsterdam over de Zuidas (2001). Rijk en gemeente Amsterdam hebben de principe-voorkeur uitgesproken voor het Dokmodel, alsmede de principebereidheid om daarvoor financiële reserveringen te plegen (2005).

2. In 2006 hebben betrokken overheden in een bestuursovereenkomst afspraken gemaakt over de besluitvormingsprocedure voor een Zuidas-Dok-onderneming en de overheidsbijdragen daaraan, inclusief een aanvullende risicoafkoop door VenW.

3. Uit verkennend onderzoek blijkt dat omstreeks 2020 zes perronsporen noodzakelijk zijn op station Zuid/WTC met integrale vier-sporigheid voor het traject. Een besluit over realisatie en financiële dekking zal plaats vinden in het kader van de planstudie OV-SAAL voor de (middel) lange termijn.

4. In 2009 is na advisering door een rijksvertegenwoordiger geconstateerd dat een Zuidas-Dok-onderneming en veiling van 60% van de aandelen daarin aan private partijen niet haalbaar is. De veilingprocedure is formeel beëindigd. Nieuwe voorstellen voor de structurering van het project en de private betrokkenheid worden uitgewerkt.

Filetop 50

Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van knelpunt 26 uit de Filetop 50.

Toelichting wijzigingen

2005: in verband met korte termijn maatregelen en de bouw van een stationsstalling is een deel van het budget overgeheveld naar de realisatie.

2006: de diverse haalbaarheidsonderzoeken voor het Dokalternatief hebben de doorlooptijd van de procedure beïnvloed. Op basis van verkeers- en vervoersonderzoek is de infrastructuurfunctionaliteit nader bepaald en budgettaire reservering conform aangepast. Tevens zijn door herijking van de raming en prijspeilcorrecties de bedragen aangepast.

2007: aan het budget is toegevoegd een aanvullende bijdrage voor de overdracht van risico's aan de Zuidas-Dok-onderneming (€ 52 mln prijspeil 1-1-2003) en de noodzakelijk gebleken aanpassingen voor de spoor-aansluiting op de Utrechtboog (€ 17,8 mln).

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

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

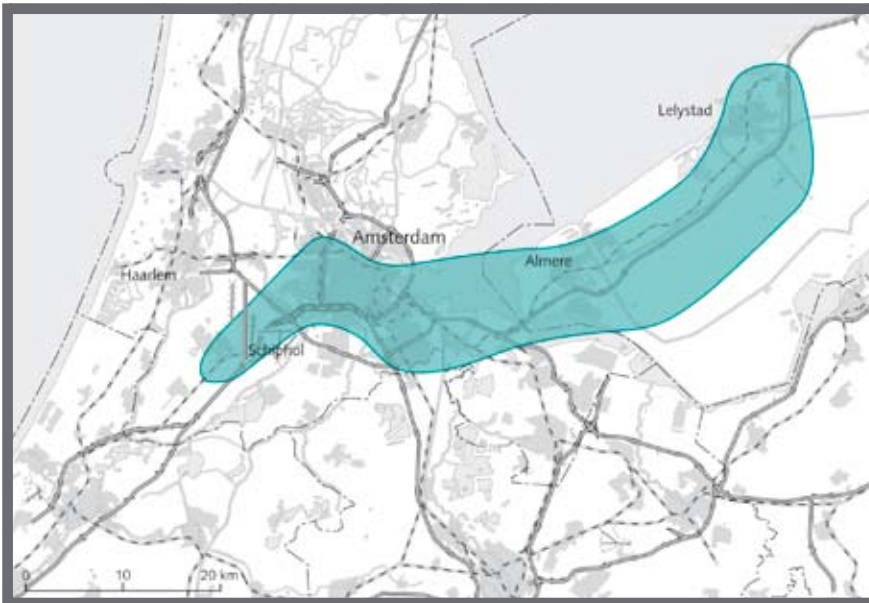
OV Schiphol - Amsterdam - Almere - Lelystad

PROVINCIE : Noord-Holland, Flevoland

ONDERWERP : spoorwegen personen

FASE : planstudie (1)

MINISTERIE : VenW



Projecthistorie

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

Probleem

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

Beschrijving oplossing

Op 20 maart 2008 heeft het kabinet een besluit genomen over de afronding van de eerste fase OV SAAL, (TK 31089, nr. 14). Er is voor het Project OV SAAL € 1,399 mld gereserveerd in het planstudieprogramma spoor. Voor kortetermijnmaatregelen stelt het kabinet € 551 mln ter beschikking. Deze maatregelen zijn gewenst met het oog op de groei van het treinverkeer op de corridor en met het oog op de indienststelling van de Hanzelijn in december 2012. Voor overige spoormaatsregelen te realiseren voor 2020 reserveert het kabinet maximaal € 771 mln. In de tweede fase van het project OV SAAL wordt nader onderzocht om welke maatregelen het gaat. Tenslotte wordt onderzocht welke maatregelen voor verbetering op lange termijn (na 2020) noodzakelijk zijn. Dat kunnen spoorse maatregelen zijn, maar ook realisatie van een nieuwe verbinding door het IJmeer en andere verbeteringen in het openbaar vervoer-netwerk. Voor de lange termijn maatregelen is een principe-besluit voorzien eind 2009. Voor het deelproject OV SAAL korte termijn maatregelen is een planstudie gestart, waarin een aantal infrastructuuruitbreidingen zijn meegenomen die oorspronkelijk deel uit maakten van het project Zuidas. Het betreft met name de realisatie van vier-sporigheden buiten het kerngebied van de

Zuidas (het dok of de dijk); deze viersporigheden zullen binnen het project OV SAAL worden gerealiseerd.

Tijdschema mijlpalen

Tracébesluit:

- korte termijn maatregelen 2010
- overige spoorse maatregelen 2011
- lange termijn maatregelen na 2011.

Start realisatie:

- korte termijn maatregelen 2010
- overige spoorse maatregelen na 2011
- lange termijn maatregelen na 2015.

Oplevering:

- korte termijn maatregelen 2012/2016
- overige spoorse maatregelen na 2016
- lange termijn maatregelen na 2020.

Financiën

Voor korte termijn maatregelen is € 551 mln beschikbaar. Voor extra kosten beheer en onderhoud (2014-2020) € 77 mln en voor overige spoorse maatregelen € 771 mln. Afhankelijk van het principe-besluit over lange termijn maatregelen is het mogelijk dat een deel van het budget voor de overige spoorse maatregelen ingezet wordt voor ov-maatregelen.

Politiek / bestuurlijk

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

Toelichting wijzigingen

2007: het project is nieuw in de planstudie-fase.

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

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

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

Amsterdam CS, Cuyperhal

PROVINCIE : Noord-Holland
ONDERWERP : spoorwegen
personen
FASE : realisatie (0)
MINISTERIE : VenW



Projecthistorie

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

Probleem

De bouwactiviteiten voor de Noord-Zuidlijn op Amsterdam Centraal zijn afgerond. De bouwgronden in het station komen weer beschikbaar voor de reiziger.

Zonder maatregelen wordt het station teruggebracht naar de staat van het jaar 2002, toen de bouwwerkzaamheden voor de Noord-Zuidlijn begonnen. Terugbouwen naar die situatie is, gezien de groei van het aantal reizigers en het toekomstplan voor het Centraal Station, niet gewenst. De situatie uit 2002 voldoet niet voor de toekomst.

Beschrijving oplossing

Om de centrale hal, de Cuyperhal, en de centrale perrontunnel weer in oude luister en met allure te herstellen, berekend op de verwachte reizigersstroom, wordt het toekomstplan voor de Cuyperhal en de centrale perrontunnel tot uitvoering gebracht.

Aangezien de Noord-Zuidlijn de gronden in januari 2009 heeft opgeleverd kan met de bouw in 2009 worden begonnen.

Tijdschema mijlpalen

Start realisatie: 2009

Oplevering: 2011

Financiën

Taakstellend budget: € 36 mln.

Politiek / bestuurlijk

Het besluit om de Cuyperhal en de centrale perrontunnel in oude luister en met allure, berekend op de verwachte reizigersstroom, te herstellen, is genomen bij de maatregelen in het kader van de economische crisis en versnelling. De Tweede Kamer is hierover per brief geïnformeerd (TK, 2008-2009/29984, nr. 176).

Toelichting wijzigingen

2010: het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Amsterdam CS, fietsenstalling

PROVINCIE : Noord-Holland
ONDERWERP : spoorwegen
personen
FASE : realisatie (0)
MINISTERIE : VenW



Projecthistorie

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

Probleem

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

Beschrijving oplossing

De fietsparkeervoorzieningen worden uitgebreid en verbeterd. Gezien de urgentie van het project is door betrokken partijen gezocht naar mogelijkheden om snel nieuwe fietsvoorzieningen te realiseren. Een eerste uitbreiding van de stallingscapaciteit zal plaatsvinden in het voormalige Postzakkengebouw (oostzijde van het station). Deze bestaande stalling wordt uitgebreid tot ruim 2000 fietsparkeerplaatsen.

Tijdschema mijlpalen

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

Financiën

Taakstellend budget: € 34 mln.

Politiek / bestuurlijk

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

Toelichting wijzigingen

2005: een eerste uitbreiding van de stallingscapaciteit vindt plaats in het voormalig Postzakkengebouw (oostzijde van het station). De bestaande stalling wordt uitgebreid tot ruim 3000 fietsparkeerplaatsen. De hiermee samenhangende kosten bedragen circa € 5 mln. Bij de beschikkingsverlening in 2004 wordt de bijdrage vastgelegd.

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

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

Bilthoven, spoorwegovergang Soestdijkseweg

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



Projecthistorie

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

Probleem

Het railveiligheidsbeleid is gericht op het streven naar permanente verbetering van de veiligheid (zie Kadernota Railveiligheid). Uit het ongevalloversicht 1975-2005 (veiligheid overwegen Top 15 gevaarlijke Automatische Halve Overweg Beveiligingsinstallaties (AHOB)) van ProRail blijkt dat de gelijkvloerse spoorwegovergang Soestdijkseweg te Bilthoven de overweg is met het grootste aantal botsingen met dodelijke afloop van Nederland.

Politiek / bestuurlijk

In het bestuurlijk overleg MIRT van voorjaar 2009 is afgesproken dat dit project mede gefinancierd zal worden uit het restantbudget van Randstadspoor en bijdragen van de regio (TK 31700, nr. 98).

Toelichting wijzigingen

2010: het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Beschrijving oplossing

Dit project betreft het vervangen van de gelijkvloerse spoorwegovergang door een tweetal ongelijkvloerse spoorwegovergangen (1 voor het gemotoriseerd verkeer en 1 voor het langzaam verkeer).

Tijdschema mijlpalen

Start uitvoering: 2010

Oplevering: 2013

Financiën

Taakstellend budget: € 40 mln (Aanlegprogramma Personenvervoer € 29 mln en Beheer en Instandhouding € 11 mln via het Hotspotsprogramma).

Bijdragen derden: € 14 mln (provincie Utrecht, bestuur regio Utrecht en gemeente De Bilt).

Den Haag CS (t.b.v. Nieuw Sleutelproject)

PROVINCIE : Zuid-Holland
 ONDERWERP : spoorwegen
 personen
 FASE : realisatie (0)
 MINISTERIE : VenW en VROM



Projecthistorie

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

Probleem

Knelpunten op Den Haag CS betreffen de beperkte capaciteit en de onoverzichtelijkheid van het station. Door de HSL-Zuid en RandstadRail groeit het aantal reizigers naar 350.000 per dag in 2020. Tevens is de omgeving van onvoldoende stedelijk niveau. Dit project is door het rijk aangewezen als NSP. Naast het station zelf behoort ook de stedelijke stationsomgeving tot het project.

Beschrijving oplossing

De gemeente ontwikkelt het stationsgebied tot een toplocatie voor werken, wonen en winkelen. Station en stad worden met pleinen ruimtelijk tot een eenheid gesmeed. De nieuwe OV-terminal krijgt een verhoogd glazen dak, waardoor de huidige winkels onderdeel van de hal worden. De sporen worden diagonaal ingekort zodat de stationshal wordt vergroot en aan de Rijnstraat een royale nieuwe entree ontstaat, naast de andere entrees en het overkapt busplatform. Alle vervoersmodaliteiten zijn vanuit de hal optimaal zichtbaar en bereikbaar. De zichtbaarheid en herkenbaarheid van het kopstation worden verbeterd, onder andere door transparante gevels en het creëren van een duidelijke samenhang met het voorplein. Winkels en commerciële functies verlevendigen het nieuwe station zonder afbreuk te doen aan de overzichtelijkheid en de transfermogelijkheden.

Tijdschema mijlpalen

Projectbesluit: 2003
 Start realisatie: 2005
 Oplevering: 2012

Start realisatie gebied: 2005

Oplevering gebied: 2019

Financiën

- OV-Terminal
 Taakstellende bijdrage VenW: € 108 mln.
- Gebiedsontwikkeling
 Taakstellende bijdrage VROM: € 49 mln.

Politiek / bestuurlijk

- 2001: Intentieovereenkomst tussen gemeente Den Haag en de Staat der Nederlanden.
- 2003: bestuurlijke overeenkomst 'Uitvoering Den Haag Nieuw Centraal' tussen gemeente Den Haag en de Staat der Nederlanden.
- 2007: raamovereenkomst tussen NS, VenW, VROM, ProRail en NSP-gemeenten Arnhem, Breda, Den Haag, Rotterdam en Utrecht, met afspraken over de (financiële) bijdrage van de NS en de uitvoering.

Marktbenadering

Marktpartijen zijn betrokken bij de vastgoedexploitatie van het gebied. De aanbestedingsprocedure van de tweede fase van OV Terminal middels Engineering en Construct is zonder positief resultaat beëindigd. Redenen daarvan zijn de wezenlijke scopeaanpassing vanwege het terugtrekken van het Stichtgedeelte door NS en het gebrek aan marktwerking. Het prijsvormingstraject kon slechts worden doorlopen met één aannemerscombinatie. De aanbestedingsprocedure gaat nu hervat worden op basis van een traditionele aanbesteding.

Toelichting wijzigingen

2005: het project is overgegaan van de planstudiefase naar de realisatiefase. Eind 2003 is een bestuurlijke overeenkomst tussen het rijk en de gemeente Den Haag gesloten.

2008: taakstellende bijdrage VenW is met € 3,65 mln verhoogd en inclusief BTW. Door onderhandelingen tussen partijen rond de Business Case, de uitwerking van het voorlopig ontwerp in een integraal ontwerp van de OV-terminal en Stichthage en een gewijzigde bouwfaserings is de oplevering van de OV-terminal met 2 jaar vertraagd.

2010: het beëindigen van de aanbesteding leidt naar verwachting tot een vertraging in de oplevering van de OV Terminal met een half jaar.

Den Haag CS, perronsporen 11 en 12

PROVINCIE : Noord-Holland
ONDERWERP : spoorwegen
personen
FASE : realisatie (0)
MINISTERIE : VenW

RANDSTAD



Projecthistorie

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

Probleem

De tijdelijk aan RandstadRail in gebruik gegeven perronsporen 11 en 12 zijn weer benodigd voor de zware rail.

Beschrijving oplossing

De perronsporen 11 en 12 worden door ProRail weer aangesloten op het emplacement Den Haag CS. Het Stadsgewest en de gemeente Den Haag hebben 16 december 2008 besloten om de Erasmuslijn van RandstadRail te laten aanlanden boven het busplatform, op +2 niveau. Dit plan impliceert dat er een metroviaduct tussen de sporen van het emplacement gebouwd zal worden. De discussie over en de noodzakelijke planuitwerking van het metroviaduct leiden tot een verdere vertraging in de teruggave van de perronsporen 11 en 12.

Tijdschema mijlpalen

Start realisatie: 2011

Oplevering: 2013

Financiën

Taakstellend budget: € 24 mln.

Politiek/Bestuurlijk

Door het overwegen van de voorkeursvariant voor de definitieve aanlanding van de Erasmuslijn (HSE, Haags Startstation Erasmuslijn), is door het Stadsgewest afgeweken van de projectplanning. Het Stadsgewest kan door die vertraging haar verplichting van het tijdig teruggeven van de sporen 11 en 12, zoals vastgelegd in de nadere Overeenkomst RandstadRail van mei 2006, niet meer nakomen. Vanwege gewijzigde planning en oplossing zal het Stadsgewest moeten verzoeken om afgifte van een wijzigingsbeschikking voor de HSE. Inmiddels is tussen Verkeer en Waterstaat en het Stadsgewest overeengekomen dat ProRail in overleg met de gemeente een geoptimaliseerde en geïntegreerde planning zal opstellen voor de projecten HSE en heraansluiting sporen 11 en 12. Daarbij wordt gestreefd naar een zo snel mogelijke teruglevering van de sporen 11 en 12.

Toelichting wijzigingen

2007: het project is nieuw in de realisatiefase.

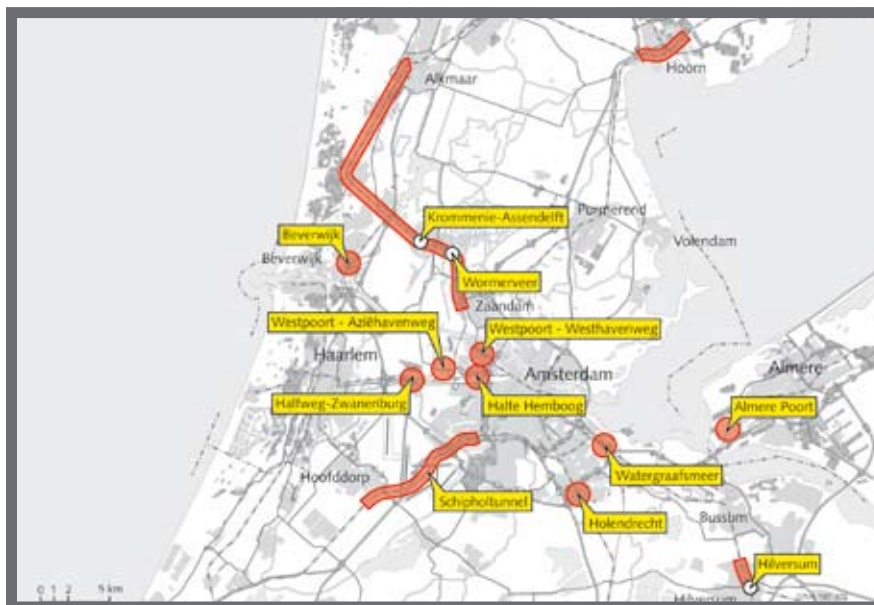
2008: het taakstellend budget is inclusief BTW.

2009: het Stadsgewest Haaglanden is teruggekomen op haar voorkeursvariant voor de definitieve aanlanding in een tunnel onder de sporen 11/12. Het Stadsgewest onderzoekt nu een definitieve aanlanding van de Erasmuslijn op het busplatform van Den Haag CS. De sporen 11/12 hoeven daardoor niet eerst weggehaald te worden om vervolgens weer teruggelegd te worden. Doordat heraansluiten volstaat, is de doorlooptijd van het emplacementsproject verkort.

2010: door de wijziging van de voorkeursvariant door het Stadsgewest en de gemeente Den Haag, is het project vertraagd.

Regionet, fase 1

PROVINCIE : Noord-Holland
ONDERWERP : spoorwegen
personen
FASE : realisatie (0)
MINISTERIE : VenW



Projecthistorie

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

Probleem

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

Beschrijving oplossing

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

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

Tijdschema mijlpalen

Start realisatie: 2006
Oplevering: 2007 - 2013

Financiën

Taakstellend budget: € 182 mln.

Politiek / bestuurlijk

Convenanten: de projecten betreffen de uitwerking van de Bestuursvereenkomst Bereikbaarheidsoffensief Noordelijke Randstad.

Toelichting wijzigingen

2005: het project is overgegaan naar de realisatiefase. De projecten zijn voorgedragen als pakket, zodat de meerwaarde van de samenhang beter tot uitdrukking komt.

2006: op basis van een positief projectbesluit is een aantal beschikkingen afgegeven.

2007: begin 2006 is 'capaciteitsverruiming Hilversum' met bijbehorende middelen (€ 19 mln) toegevoegd aan het project 'Hilversum Larenseweg', zodat gelijktijdige realisatie mogelijk is. Planstudie Hoornlijn is beëindigd omdat maatregelen niet nodig bleken.

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

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

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

Rijswijk - Schiedam (inclusief spoorcorridor Delft)

PROVINCIE : Zuid-Holland
 ONDERWERP : spoorwegen
 personen
 FASE : realisatie (0)
 MINISTERIE : VenW en VROM



Projecthistorie

| Omschrijving | '05 | '06 | '07 | '08 | '09 | '10 |
|----------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | | | | ■ | | |
| MIRT-fase | | | ■ | | | |
| Tijdschema | | | | | | |
| Financiën | | ■ | | ■ | ■ | ■ |
| Politiek/bestuurlijk | ■ | ■ | | | ■ | |

Probleem

Het spoorviaduct door de stedelijke bebouwing in Delft veroorzaakt leefbaarheidsproblemen. Tevens wordt het viaduct door de gemeente ervaren als een obstakel in het stedelijk weefsel.

Beschrijving oplossing

Als oplossing voor de leefbaarheidsproblemen te Delft wordt een spoortunnel van 2.300 meter lengte aangelegd. Op deze manier ontstaat de mogelijkheid tot stedelijke herontwikkeling van de binnenstad van Delft en worden de leefbaarheidsproblemen weggenomen. De spoortunnel wordt 2-sporig ingericht.

Naar verwachting is op termijn (partiële) uitbreiding van de spoorcapaciteit op het traject Den Haag - Rotterdam nodig om de groeiende vervoersvraag te kunnen voldoen. In dat verband wordt de spoortunnel 4-sporig uitgegraven. Dit voorkomt dat de stad opnieuw moet worden opgebroken, wanneer tot 4-sporig gebruik van de spoortunnel wordt besloten.

Tijdschema mijlpalen

Aanbesteding: 2007
 Gunning 4-sporige ruwbouw tunnel: 2008
 Start bouw tunnel: 2009
 Oplevering en indienststelling 2-sporige tunnel: 2013
 Oplevering 4-sporig uitgegraven en 2-sporig ingerichte tunnel: 2016

Financiën

Taakstellend budget: € 453 mln (incl. BTW) vanuit VenW; € 78 mln (vaste bijdrage) vanuit VROM.

Bijdrage van derden: bijdragen vanuit provincie Zuid-Holland, Stadsregio Rotterdam, Stadsgebied Haaglanden en Gemeente Delft.

Politiek / bestuurlijk

Convenanten: het project maakt deel uit van het Bereikbaarheidsoffensief Randstad. Tussen de diverse bij de spoortunnel betrokken publieke partijen is op 20 februari 2002 een procesovereenkomst voor het eerste deel van de planstudiefase afgesloten. Het planstudiebesluit is in 2005 genomen.

In 2005 is tussen Delft en het rijk (VROM en VenW) een Bestuurlijke Uitvoeringsovereenkomst gesloten, waarin de aanleg van een lange tunnel is overeengekomen, waarbij het risico is neergelegd bij Gemeente Delft.

In 2008 is de Bestuurlijke Uitvoeringsovereenkomst gewijzigd, waarbij is besloten tot de aanleg van een 4-sporig uitgegraven en 2-sporig ingerichte tunnel met een toekomst-vaste ligging bij het DSM-terrein en de Kampveldweg. De financiële bijdragen van partijen is daartoe verhoogd. Bovendien is op verzoek van Delft de verantwoordelijkheid over het treindeel van het project Spoorzone Delft door het rijk teruggenomen.

Moties: motie Van Heemst/Giskes, 98/99, 26 263 nr. 39, motie Mastwijk c.s., 03/04, 29 200 XII, nr. 88.

Toelichting wijzigingen

2005: project wordt afgewogen in het kader van het verlengde MIT.

2006: project krijgt in eerste instantie geen prioriteit bij het verlengde MIT. Naar aanleiding van Begrotingsbehandeling 2005 wordt alsnog besloten tot rijksbijdrage.

2007: project gaat over van planstudiefase naar realisatiefase.

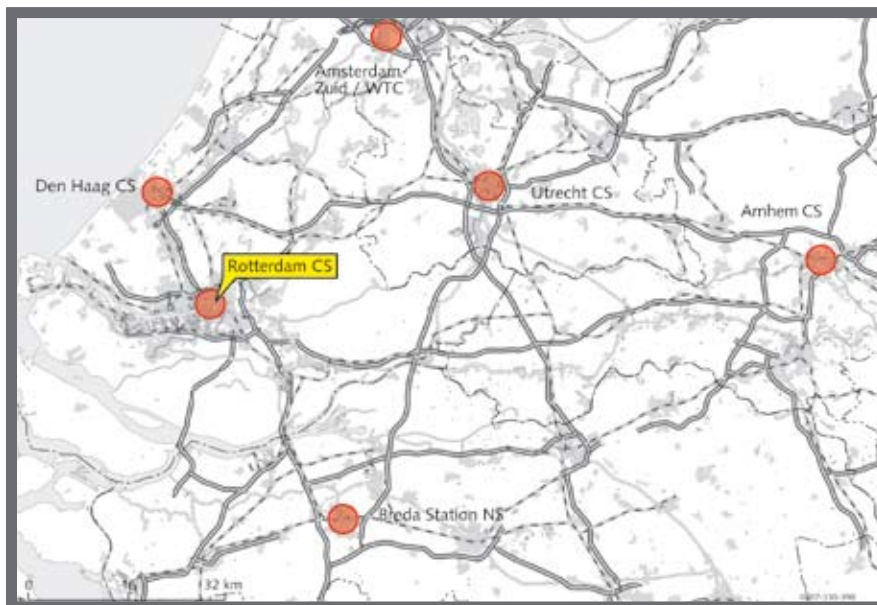
2008: in 2007 aanbesteding ruwbouw spoortunnel; aanbesteding wordt verlengd door tussentijdse scope-aanpassing.

2009: besluit tot 4-sporige uitgegraven en 2-sporige ingerichte tunnel, extra financiering vanuit rijk en regio, alsmede wijziging in verantwoordelijkheden en risicoverdeling.

2010: in 2008 is uit een externe audit op het project Spoorzone Delft/spoortunnel gebleken dat het project een tekort kent. Dit tekort bestaat uit directe kosten en uit extra risicoreservering. Voor de dekking van het tekort bij de directe kosten is in 2008 een oplossing gevonden, onder meer door additionele bijdragen van provincie Zuid-Holland en Delft. Op het moment van gunning in juli 2008 is de spoortunnel als regulier MIRT aanlegproject op verzoek van Delft teruggenomen van Delft, waarbij is afgesproken dat VenW zorg draagt voor de € 53 mln extra risicoreservering uit de externe audit.

Rotterdam Centraal (t.b.v. Nieuw Sleutelproject)

PROVINCIE : Zuid-Holland
 ONDERWERP : spoorwegen
 personen
 FASE : realisatie (0)
 MINISTERIE : VenW en VROM



Projecthistorie

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

Probleem

Het belangrijkste knelpunt op station Rotterdam Centraal betreft de transfercapaciteit en de aansluiting op de stedelijke structuur. Door een toename van het aantal (trein)reizigers, onder andere als gevolg van de autonome treinreizigersgroei en de verwachte groei van het aantal (trein)reizigers door de in gebruikname van RandstadRail en de HSL-Zuid, biedt de huidige voetgangerstunnel (inclusief trappen) te weinig ruimte voor een snelle en veilige transfer van reizigers. Naast het station behoort ook de stedelijke stationsomgeving tot het project. Dit project is door het rijk aangewezen als NSP.

Beschrijving oplossing

Om genoemde problemen op te lossen wordt onder meer de voetgangerstunnel substantieel verbreed, komt er een derde trappartij en lift bij, worden de kappen op de perrons vervangen door een integrale sporenkap en wordt de stationshal verruimd.

Er komt een ondergrondse fietsenstalling voor 5.350 fietsen en een bovengrondse fietsenstalling voor 1.450 fietsen (totaal 6.800). Dit alles volgens de eisen zoals gesteld in de Nota Basisstations. Op het voorplein worden de trams naar de zijkant verlegd.

Het voorplein wordt hiermee als het ware leeggemaakt. Op het voorplein wordt een constructie (dak/hal) ontworpen, waarmee de overstap van en naar de verschillende modaliteiten (fiets, tram, bus, RandstadRail, taxi, kiss & ride) wordt gefaciliteerd.

Het autoverkeer op het Weena wordt ondergronds gebracht. Voetgangers kunnen hier-

door zonder belemmeringen de stad inwandelen.

Tijdschema mijlpalen

Projectbesluit: 2006 (o.b.v. Voorlopig ontwerp)

Start realisatie: 2007/2008

Oplevering: 2011/2012

Financiën

- OV-Terminal

Taakstellende bijdrage VenW: € 267 mln.

- Gebiedsontwikkeling

Taakstellende bijdrage VROM: € 54,5 mln.

Politiek / bestuurlijk

- 2005: overeenstemming over extra bijdrage van Rotterdam van € 32 mln.
- 2006: uitvoeringsovereenkomst tussen Rotterdam, VROM en VenW met de voorwaarden voor financiering en uitvoering.
- 2007: raamovereenkomst tussen NS, VenW, VROM, ProRail en NSP-gemeenten Arnhem, Breda, Den Haag, Rotterdam en Utrecht, met afspraken over de (financiële) bijdrage van de NS en de uitvoering.
- 2009: in 2008 ondertekening beschikking VenW aan ProRail voor de realisatie van het spoorse deel van de OV-terminal (tijdelijke situatie Rotterdam CS reeds gerealiseerd).

Toelichting wijzigingen

2005: het project is overgegaan van de planstudiefase naar de realisatiefase.

2008: taakstellende bijdrage VenW budget is inclusief BTW.

2009: het budget voor het NSP Rotterdam is bijgesteld van € 191 mln naar € 247 mln. Tijdens de fase waarin het Voorlopig Ontwerp van de OV-terminal is uitgewerkt tot een Definitief Ontwerp, is gebleken dat er sprake is van een fors verschil tussen het beschikbare budget en de geraamde kosten van dit ontwerp. Het verschil is weggenomen door een extra bijdrage van € 44,6 mln van VenW. Daarnaast is besloten om de dekkingsgaranties van het rijk en de gemeente Rotterdam van beide € 11,9 mln, zoals vastgelegd in de Uitvoeringsovereenkomst, in te zetten als budget voor het NSP Rotterdam. De dekkingsgaranties waren destijds bedoeld als extra buffer in het geval van een aanbestedingstegenvaller.

2010: taakstellende bijdrage is verhoogd met € 12 mln. Het budget is daarmee in overeenstemming gebracht met het aanbestedingsresultaat. Het project is inmiddels gegund en in uitvoering.

Utrecht Centraal (t.b.v. Nieuw Sleutelproject, VINEX)

PROVINCIE : Utrecht
 ONDERWERP : spoorwegen
 personen
 FASE : realisatie (0)
 MINISTERIE : VenW en VROM



Projecthistorie

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

Probleem

In Utrecht vormt de spoorinfrastructuur een barrière die de stad in tweeën deelt. Het gebied kent veel onbenut en rommelig terrein. Het treinstation en stad/streekbusstation zijn te klein en te onoverzichtelijk om de te verwachte verdubbeling van het aantal reizigers te kunnen verwerken. Dit project is door het rijk aangewezen als NSP.

Beschrijving oplossing

De gemeente ontwikkelt een nieuw stationsgebied om het verblijfsklimaat te verbeteren en de ruimtelijke structuur zodanig te veranderen dat het een verbindende schakel in de stad wordt. Hoog Catharijne, Muziekcentrum Vredenburg, het Jaarbeurscomplex en het patroon van straten en singels worden grondig verbeterd. Een nieuwe OV-terminal voor trein, Randstadspoor en tram/bus, is ontworpen voor een verdubbeling van het aantal reizigers. Daarbij is rekening gehouden met de regionale projecten voor HOV van Utrecht CS naar Leidse Rijn en de oostkant van Utrecht.

Tijdschema mijlpalen

2007: Start ontwikkeling stationsgebied
 2009: Start bouw OV-Terminal Utrecht
 2014: Oplevering OV-Terminal Utrecht
 2019: Oplevering stationsgebied

Financiën

- OV-Terminal
 Taakstellende bijdrage VenW: € 331 mln.
- Gebiedsontwikkeling
 Taakstellende bijdrage VROM: € 54,5 mln.

Politiek / bestuurlijk

- Het project bevat nog uit te voeren delen van VINEX-afspraken met betrekking tot Leidsche Rijn.
- Het project maakt deel uit van het Bereikbaarheidsoffensief Randstad.
- 2003: intentieovereenkomst tussen het rijk en de gemeente Utrecht over de samenwerking, uitgangspunten en ambities bij de verwezenlijking van het Project Utrecht Stationsgebied.
- 2004: uitvoeringsovereenkomst Utrecht Stationsgebied tussen de gemeente Utrecht, VROM en VenW over de voorwaarden waaronder de NSP-subsidie en MIT-subsidie worden verstrekt.
- 2007: raamovereenkomst tussen NS, Staat der Nederlanden, ProRail en NSP-gemeenten Arnhem, Breda, Den Haag, Rotterdam en Utrecht met afspraken over de (financiële) bijdrage van de NS en de uitvoering.

Moties: tijdens de Algemene Politieke Beschouwingen in september 2008 is de motie Van Geel c.s. (TK 31700, nr. 10) aangenomen, waarin aanvullend € 3,5 mln voor dit project wordt gereserveerd. Deze middelen worden ingezet voor de financiering van de aansluiting met trappen van de perrons op de Rabobrug.

Marktbenadering

Marktpartijen zijn betrokken bij de vastgoed-exploitatie van het gebied en de OV-Terminal.

Toelichting wijzigingen

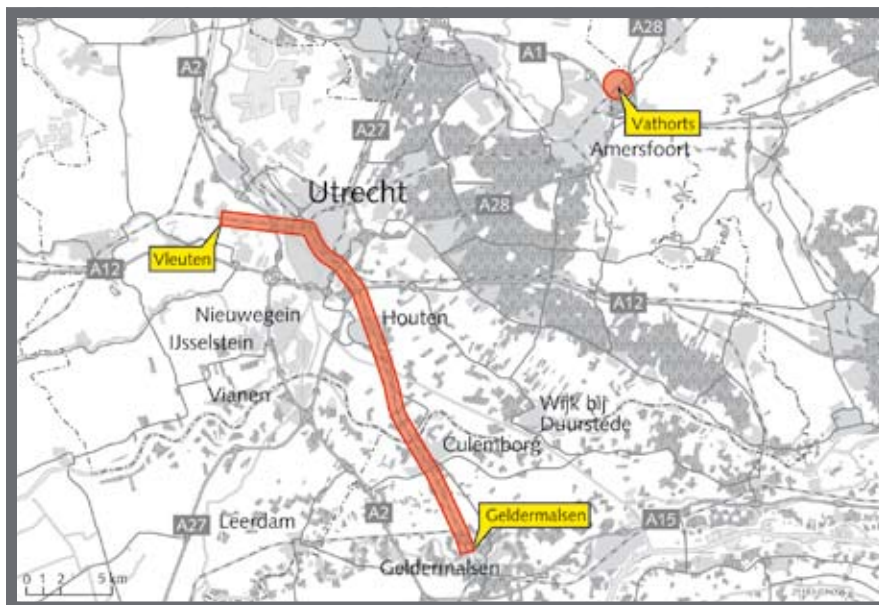
2005: het project is overgegaan van de plan-studiefase naar de realisatiefase.

2008: de taakstellende bijdrage VenW OV-Terminal is verhoogd met € 11,3 mln (€ 1,8 mln vanwege tekort op het treindeel en € 9,5 mln voor extra fietsstallingen conform de uitgangspunten basisstation) en inclusief BTW.

2010: de planologische procedure (aanvraag artikel 19) duurt door de complexiteit van het project langer dan verwacht. De oplevering van de terminal is hierdoor vertraagd. De taakstellende bijdrage van VenW is door de motie Van Geel c.s. verhoogd (€ 3,5 mln).

Vleuten - Geldermalsen (inclusief Randstadspoor, fase 1)

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



Projecthistorie

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

Probleem

De bereikbaarheid van de regio Utrecht staat onder druk van de grote VINEX-locaties Leidse Rijn, Houten Castellum en Amersfoort Vathorst en door maatschappelijke en economische ontwikkelingen. Een samenhangend pakket van maatregelen op het gebied van verkeer en vervoer is noodzakelijk om de bereikbaarheid van de regio te garanderen. Tot dit pakket behoren onder meer het Tweede Tactische Pakket-project Vleuten - Geldermalsen en het project Randstadspoor (RSS) 1e fase. Bovendien is de spooruitbreiding nodig voor de capaciteit en de betrouwbaarheid van het landelijk net.

Beschrijving oplossing

De oplossing wordt voorzien in:

- * Vleuten - Utrecht CS: 4-sporig;
- * Utrecht CS - Utrecht Lunetten: 6-sporig, inclusief 2 vrije kruisingen bij Lunetten;
- * Utrecht Lunetten - Geldermalsen: 4-sporig tussen Houten en Houten Castellum/ARK;
- * Aanleg haltes Utrecht Leidsche Rijn, Houten-Zuid/Castellum, Amersfoort Vathorst, Tiel Passewaaij, Utrecht Terwijde, Utrecht Vaartsche Rijn en Utrecht Zuilen

Tijdschema mijlpalen

Tracébesluit: 2002

Start realisatie: vanaf 2003

Oplevering: vanaf 2005

Financiën

Taakstellend budget: € 999 mln.

Politiek / bestuurlijk

Toezeggingen: tijdens de MIT-behandeling december 2003 is door de minister toegezegd om middelen uit het project A2 Oudenrijn - Deil via een kasschuif beschikbaar te stellen (€ 88 mln) waardoor de voorfinancieringslast van de regio wordt verminderd.

Convenanten:

1. Randstadspoor fase 1 en grote delen van fase 2 maken deel uit van het Bereikbaarheidsoffensief Randstad. (BOR-overeenkomst Utrecht, 15 juli 2001).
2. VINEX-uitvoeringscontracten.

Toelichting wijzigingen

2005: de middelen van Aanpassingen Houten Castellum (€ 8 mln) en werkzaamheden van onderdoorgangen in het 4-sporige baanvak Houten-Houten Castellum zijn toegevoegd. Voor de delen Amersfoort Vathorst, Houten-Houten Castellum, Utrecht Zuidzijde 7e perron en Utrecht Zuilen is een beschikking afgegeven. Met de regio is een pakket maatregelen afgesproken dat uiterlijk 2015 zal zijn gerealiseerd. Dit geschiedt met behulp van voorfinanciering door de regio en de kasschuif met de A2 Oudenrijn.

2006: voor Utrecht CS-Utrecht Lunetten, Utrecht Lunetten-Houten en de halte Tiel Passewaaij is een beschikking afgegeven. De projectkosten zijn aangepast vanwege aanbestedingsresultaten (- € 15 mln).

2007: projectkosten aangepast vanwege aanbestedingsresultaten (- € 17,5 mln).

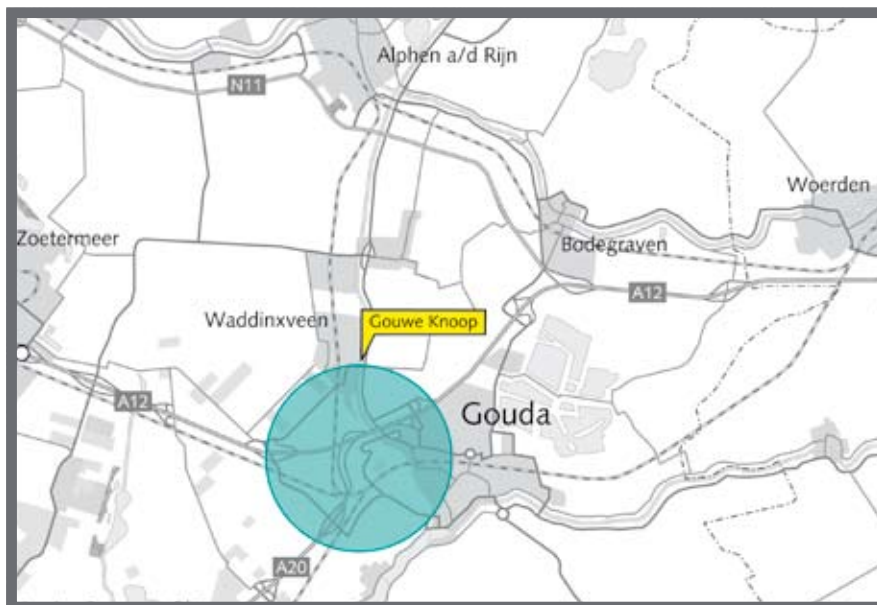
2008: taakstellend budget is inclusief BTW.

2009: er zijn beschikkingen verleend voor een keurvoorziening Breukelen en planstudie Woerden Molenvliet.

2010: de scope is uitgebreid met een planstudie doortrekking Randstadspoor naar Harderwijk met een frequentie van 4 x per uur. Daarnaast is een deel van het restbudget ingezet voor de ongelijkvloerse spoor kruising in Bilthoven (€ 21,4 mln) en is een aanbestedingsmeevaller verwerkt (€ 34,1 mln).

A12/A20 Parallelstructuur Gouweknoop

PROVINCIE : Zuid-Holland
ONDERWERP : regionale/lokale
infrastructuur
FASE : planstudie (1)
MINISTERIE : VenW



Projecthistorie

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

Probleem

De doorstroming en veiligheid op de A12 en de A20 ter hoogte van het Gouweaquaduct (knooppunt A12/20) laat 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 rijk opgestelde regionale verkenning heeft uitgewezen dat de Parallelstructuur hiervoor een goede oplossing is. Hiermee wordt tevens het knelpunt op het hoofdwegennet verminderd en ontstaat een veiligere situatie voor het verkeer uit Gouda dat zich richting Den Haag begeeft (v.v.).

Beschrijving oplossing

Het project bestaat uit 3 onderdelen:

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

Tijdschema mijlpalen

Projectbesluit: 2009
Start realisatie: 2011/2012
Oplevering: 2015

Financiën

De taakstellende rijksbijdrage is vastgesteld op maximaal € 100 mln. Deze middelen zijn afkomstig uit het FES.

Politiek / bestuurlijk

In het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2008 is afgesproken een planstudie voor de Parallelstructuur Gouweknoop te starten. Afgesproken is een 50% - 50% financiering door regio en rijk, met een maximum rijksbijdrage van € 100 mln. Provincie Zuid - Holland voert de planstudie uit die moet leiden tot een uitvoeringsconvenant.

Verantwoordelijk

Provincie Zuid - Holland.

Filetop 50

Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van knelpunt 36 uit de Filetop 50.

Toelichting wijzigingen

2009: in het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2008 is afgesproken een planstudie voor de Parallelstructuur Gouweknoop te starten. Afgesproken is een 50% - 50% financiering door regio en rijk, met een maximum rijksbijdrage van € 100 mln.

2010: besluitvorming in het FES-kader is afgerond. De middelen worden overgeboekt naar de begroting van VenW.

Den Haag, Trekvliettracé

PROVINCIE : Zuid-Holland
ONDERWERP : regionale/lokale
 infrastructuur
FASE : planstudie (1)
MINISTERIE : VenW



Projecthistorie

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

Probleem

De huidige ontsluiting van Den Haag via de A12/Utrechtsebaan en de aansluiting Voorburg heeft onvoldoende capaciteit om de verkeersgroei op te vangen. Het is bovendien de enige stedelijke invalsroute die qua ligging, vormgeving en capaciteit, het stedelijke gebied van Den Haag en Haaglanden rechtstreeks ontsluit. Dit maakt dat de bereikbaarheid van Den Haag kwetsbaar is. Daarnaast wil Den Haag het bedrijventerrein de Binckhorst omvormen tot een hoogwaardige leef- en woonomgeving dicht bij het centrum. De bereikbaarheid dient hiervoor te worden verbeterd.

Beschrijving oplossing

Het Trekvliettracé behelst een nieuwe verbinding tussen het knooppunt Ypenburg (HWN) en de Neherkade in Den Haag (OWN). Het project bestaat uit drie onderdelen: het aanpassen van de Neherkade, een boortunnel tussen de Centrumring en Ypenburg en de aansluiting van het Trekvliettracé op de rijksweg bij het knooppunt Ypenburg. De gemeente Den Haag en het Stadsgebied Haaglanden staan garant voor de realisatie en de financiering van de Neherkade. In het Bestuurlijk Overleg MIRT voorjaar 2008 heeft het rijk een maximale financiële bijdrage gereserveerd voor het Trekvliettracé. Over de hierbij geldende voorwaarden zullen nadere afspraken worden gemaakt. Het Trekvliettracé maakt deel uit van het Randstad Urgent project 'Den Haag Internationale Stad' (zie desbetreffende projectblad).

Tijdschema mijlpalen

Projectbesluit: 2010
Start realisatie: 2012
Oplevering: 2015

Financiën

De taakstellende rijksbijdrage is vastgesteld op maximaal € 225 mln.

Politiek / bestuurlijk

In het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2008 is afgesproken dat het rijk in principe € 225 mln (incl. BTW) beschikbaar stelt voor het Trekvliettracé. De regionale partners reserveren ook € 225 mln (incl. BTW). De projectdelen boortunnel en aansluiting Ypenburg van het Trekvliettracé worden in de planstudietabel regionale/lokale infrastructuur van het MIRT opgenomen. In het bestuurlijk overleg MIRT van najaar 2008 zijn de voorwaarden voor medefinanciering van het rijk besproken en eind december 2008 zijn deze afspraken schriftelijk vastgelegd. In het bestuurlijk overleg MIRT van voorjaar 2009 zijn deze afspraken nader uitgewerkt op grond van het overeengekomen juridisch onderzoek naar de samenhang van (het besluitvormingsproces van) dit project met de A4 Delft - Schiedam.

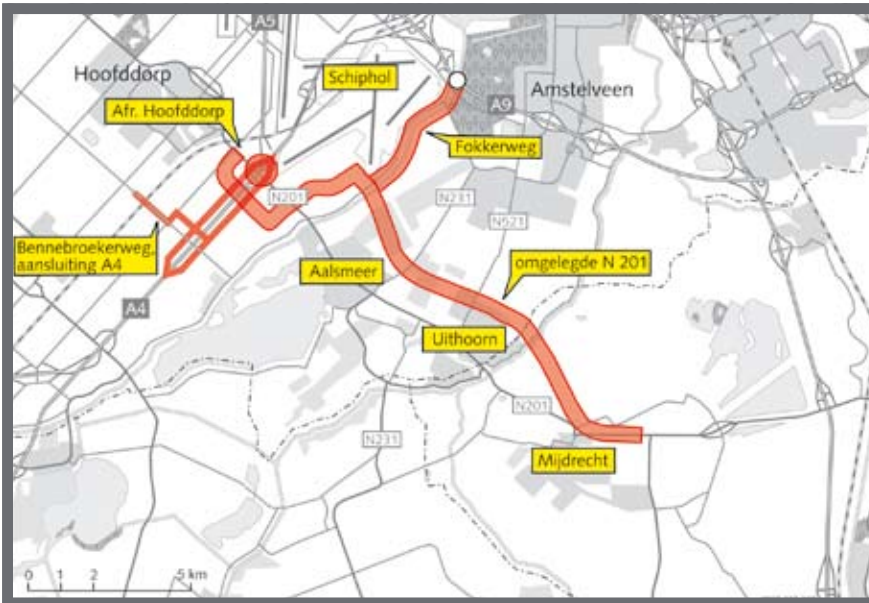
Verantwoordelijk

Gemeente Den Haag.

Toelichting wijzigingen

2009: het project is nieuw in de planstudiefase. In het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2008 is de taakstellende maximale rijksbijdrage vastgesteld.

2010: in de bestuurlijke overleggen MIRT najaar 2008 en voorjaar 2009 zijn de bestuurlijke afspraken nader uitgewerkt.



Projecthistorie

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

Probleem

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

Beschrijving oplossing

Om de dorpskernen van Aalsmeer en Uithoorn te ontlasten en veiliger te maken, en de doorstroming voor met name het vrachtverkeer te verbeteren, wordt de N201 omgelegd naar het noorden. De route van en naar de VBA en de aan Schiphol gerelateerde bedrijven krijgen een betere ontsluiting met het hoofdwegennet via de A4 en de A9. De omgelegde N201 en de Bennebroekerweg krijgen een aansluiting op de nieuw aan te leggen parallelstructuur van de A4. De huidige Fokkerweg langs de Ringvaart wordt verbreed en krijgt een extra aansluiting op de A9 ter hoogte van het Amsterdamse bos.

De Fokkerweg op palen door de kantorenlocatie Schiphol-Rijk is vervangen door het zogenaamde Boerenlandtracé, ter plaatse van de reservering voor de toekomstige Parallele Kaagbaan.

Tijdschema mijlpalen

Start realisatie: 2006

Oplevering: 2012

Financiën

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

Politiek / bestuurlijk

Toezeggingen: tijdens de bestuurlijke overleggen MIT van eind 2003, eind 2004 en eind 2005 zijn met de provincie Noord-Holland afspraken gemaakt over de totale rijksbijdrage. Er wordt een convenant gesloten tussen de provincie Noord-Holland, de gemeente Haarlemmermeer, Schiphol en VenW, waarin wordt vastgelegd dat indien de Parallele Kaagbaan wordt aangelegd de Boerenlandvariant zal worden verplaatst. Hiervoor blijft budget bij de provincie gereserveerd.

Verantwoordelijk

Provincie Noord-Holland.

Toelichting wijzigingen

2005: het project is overgegaan van de planstudiefase naar de realisatiefase. In het kader van bestuurlijk overleg MIT eind 2003 zijn afspraken gemaakt over de rijksbijdrage.

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

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

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

2010: er is gekozen voor het Boerenlandtracé.

Noord - Zuidlijn (Noord - WTC)

PROVINCIE : Noord-Holland
ONDERWERP : regionale/lokale
infrastructuur
FASE : realisatie (0)
MINISTERIE : VenW



Projecthistorie

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

Probleem

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

Beschrijving oplossing

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

Tijdschema mijlpalen

Start realisatie: 2003
Oplevering: 2017

Financiën

Taakstellend budget: € 1.164 mln (rijksbijdrage).
Voor de bijdrage in de aanlegkosten van de Noord - Zuidlijn is een lumpsum beschikking (vaste bijdrage) afgegeven.

Politiek / bestuurlijk

Convenanten: het project maakt deel uit van het Bereikbaarheidsoffensief Randstad.
Het college van B&W heeft een commissie onder leiding van de heer Veerman in het leven geroepen om te onderzoeken hoe het verder moet met de Noord-Zuidlijn. Aanleiding voor het verzoek aan Veerman waren de oplopende kosten van de bouw en het inzicht dat nieuwe overschrijdingen in de toekomst niet vielen uit te sluiten. De commissie adviseert in haar rapport (4 juni 2009) om door te gaan met de aanleg en een extra risicoreservering van € 500 mln op te nemen. B&W en de gemeenteraad van Amsterdam hebben het voorstel van Veerman overgenomen en gaan door met de aanleg van de Noord-Zuidlijn.

Verantwoordelijk

Stadsregio Amsterdam.

Toelichting wijzigingen

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

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

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

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

Randstadrail, fase 1

PROVINCIE : Zuid-Holland
ONDERWERP : regionale/lokale
infrastructuur
FASE : realisatie (0)
MINISTERIE : VenW



Projecthistorie

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

Probleem

Door de ontwikkeling van een groot aantal woningbouwlocaties en de voorgenomen overheidsplannen op het gebied van de ruimtelijke ordening zal de bestaande voorziening voor het openbaar vervoer in de driehoek Rotterdam, Den Haag en Zoetermeer ontoereikend zijn om het gebied op een goede manier te ontsluiten.

Beschrijving oplossing

Er wordt een hoogwaardige lightrail-ov-verbinding tussen Rotterdam, Den Haag en Zoetermeer met een fysieke koppeling aan de bestaande stedelijke railnetten gerealiseerd. Tussen Zoetermeer en Rotterdam (Rodenrijs) wordt een hoogwaardige busverbinding aangelegd.

Tijdschema mijlpalen

Start realisatie: 2002

Oplevering:

2006: Randstadrail op bestaande Hofpleinlijn en Zoetermeerlijn, inclusief koppeling Haagse tramnet.

2009: Koppeling aan Rotterdamse metronet, via de boortunnel.

2010: Aanleg hoogwaardige busverbinding tussen Zoetermeer en Rodenrijs (ZORO).

2012: Aanlanding metro op Den Haag CS.

Financiën

Taakstellend budget: € 888 mln (rijksbijdrage).

Politiek / bestuurlijk

Toezeggingen: in het kader van het Bereikbaarheidsoffensief Randstad zijn er extra middelen gereserveerd.

Convenanten:

1. Procesovereenkomst tussen VenW en SRR/ Haaglanden.
2. Op 6 december 2001 is een bestuursovereenkomst Randstadrail getekend, waarin is besloten tot herallocatie van middelen binnen de regio's Rotterdam en Haaglanden.
3. Op 11 december 2002 zijn de beschikkingen afgegeven aan SRR en Haaglanden en is een beheersovereenkomst getekend.
4. Op 30 mei 2006 is door alle partijen een nadere overeenkomst Randstadrail getekend. Hierin is onder andere een ondergrondse aanlanding van Randstadrail op Den Haag CS opgenomen, waarvoor de minister van VenW een subsidie op € 38 mln vastgesteld heeft. Ook is in de overeenkomst opgenomen dat alle risico's (bekend en onbekend) voor rekening komen van de regio's en dat de overdracht van het beheer van het rijk naar de regio's is geregeld.

Verantwoordelijk

Stadsregio Rotterdam, stadsgewest Haaglanden.

Toelichting wijzigingen

2007: door de voortvarende uitvoering is Randstadrail in 2006 op de Zoetermeerlijn en Hofpleinlijn in dienst genomen. Er is op 30 mei 2006 door alle partijen een nadere overeenkomst Randstadrail getekend, inzake de aanlanding van RandstadRail op Den Haag CS.

2008: na een ernstige aanrijding in november 2006 is Randstadrail tijdelijk buiten dienst gesteld; na uitgebreide testen is Randstadrail in mei 2007 weer gaan rijden.

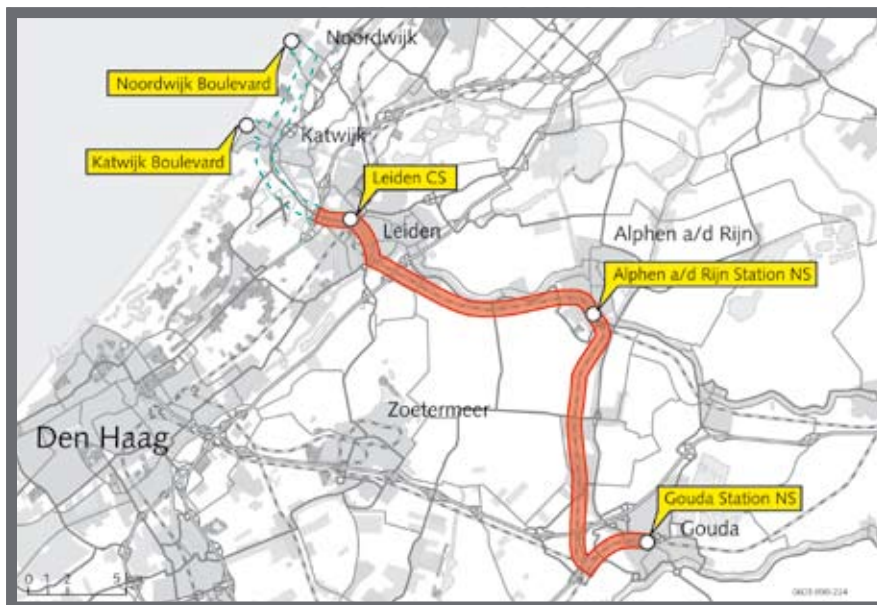
2009: aansluiting op Rotterdam Centraal via de boortunnel is vertraagd door samenhang met sleutelproject Rotterdam Centraal. Den Haag onderzoekt de mogelijkheden van een andere (bovengrondse) aanlanding op Den Haag CS, omdat de ondergrondse oplossing technisch en financieel niet haalbaar is gebleken.

2010: aanleg ZORO busbaan is vertraagd door aankoop gronden. Voor de aanlanding van Randstadrail op Den Haag Centraal is gekozen voor een aanlanding op +2 niveau boven het busstation. Planning van de uitvoering wordt in overleg met ProRail uitgewerkt.

Rijn - Gouwelijn Oost

PROVINCIE : Zuid-Holland
ONDERWERP : regionale/lokale
infrastructuur
FASE : realisatie (0)
MINISTERIE : VenW

RANDSTAD



Projecthistorie

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

Probleem

De kwaliteit van het openbaar vervoer (attractiviteit, structurerende werking en kostendekingsgraad) in de Rijn-Gouwe-corridor en de leefbaarheid van de binnenstad van Leiden zijn onvoldoende.

Beschrijving oplossing

In studie is een lightrail-verbinding op de corridor Gouda - Alphen a/d Rijn - Leiden - Katwijk - Noordwijk. Voor het project RGL-Oost (Gouda - Alphen a/d Rijn - Leiden) is inmiddels een planstudierapport ingediend. RGL-West is een apart project dat wordt beoordeeld in relatie tot de bouwopgave in het kader van de Nota Ruimte.

Tijdschema mijlpalen

Start realisatie: 2009

Oplevering: 2015

Financiën

Voor RGL-Oost is een rijksbijdrage van € 148 mln gereserveerd, (bedrag basisjaar € 140 mln).

Verantwoordelijk

Provincie en gemeenten.

Marktbenadering

Door de provincie worden in de planstudiefase ook de mogelijkheden van Publiek-Private Samenwerking (PPS) onderzocht, zowel voor de aanleg als de exploitatie.

Toelichting wijzigingen

2005: het project is opgesplitst in RGL Oost en RGL West. De rijksbijdrage (€ 140 mln) voor het project RGL Oost komt beschikbaar na 2010.

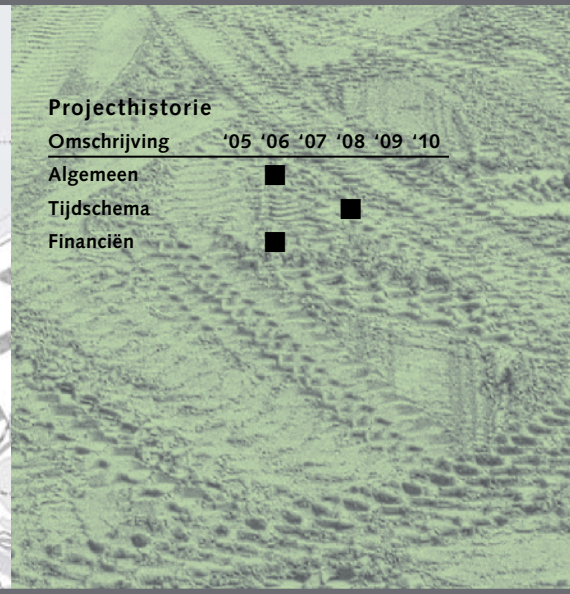
2007: het project is overgegaan van de planstudiefase naar de realisatiefase.

2009: door de discussie in Leiden over het tracé door de binnenstad heeft het project vertraging opgelopen. De oplevering is nu voorzien voor 2015, waarbij oost en west gelijktijdig in gebruik worden genomen.

2010: er is overeenstemming over het tracé in Leiden (via Hooigracht/Langegracht). Provincie en ProRail maken afspraken over zowel de aanlegkosten (door ProRail uitgevoerd) als over de verdeling van de extra kosten van beheer en onderhoud door de aanleg van de Rijn-Gouwelijn Oost op het spoor tussen Alphen en Hazerswoude. Subsidieaanvraag moet door provincie worden ingediend.

Amsterdam - Rijnkanaal (verwijderen keersluis Zeeburg)

PROVINCIE : Noord-Holland
 ONDERWERP : hoofdvaarwegen
 FASE : planstudie (1)
 MINISTERIE : VenW



Projecthistorie

| Omschrijving | '05 | '06 | '07 | '08 | '09 | '10 |
|--------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | | ■ | | | | |
| Tijdschema | | | | | ■ | |
| Financiën | | ■ | | | | |

Probleem

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

Beschrijving oplossing

In studie is het verwijderen van de keersluis Zeeburg, het vervangen van het sifon en het verruimen van het Amsterdam-Rijnkanaal ter plaatse van de passage Zeeburg tot klasse VIb (4-baks duwvaart), met minimaal 6 meter waterdiepte en 76 meter vaarwegbreedte.

Tijdschema mijlpalen

Start realisatie deel 2 verwijderen sluseiland Zeeburg: 2010 (reeds uitgevoerd het verwijderen sifon Zeeburg en sloop heftorens Zeeburg, laatste is versneld uitgevoerd in het kader van het amendement Van der Staaij/Gerkens).
 Oplevering: 2012

Financiën

Taakstellend budget: € 17 mln (incl. BLD-bijdrage € 3 mln).

Politiek / bestuurlijk

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

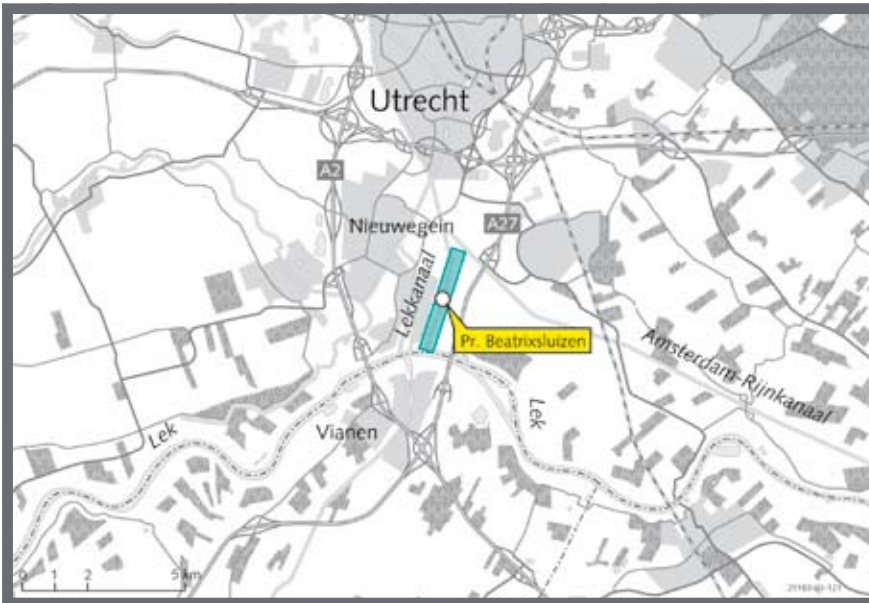
Toelichting wijzigingen

2006: de vervanging van de sifon wordt uitgevoerd en gefinancierd in het kader van het Plan van aanpak Beheer en Onderhoud Rijkswateren. De projectkosten zijn aangepast vanwege inpassing van de BLD-bijdrage (€ 2 mln).

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

Lekkanaal/3^e kolk Beatrixsluis

PROVINCIE : Utrecht
ONDERWERP : hoofdvaarwegen
FASE : planstudie (1)
MINISTERIE : VenW



Projecthistorie

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

Probleem

De Beatrixsluis vormt een knelpunt voor een vlotte en veilige verkeersafwikkeling. Recente vervoersgegevens laten een sterkere stijging van het goederenvervoer over het Lekkanaal zien dan verwacht, waardoor reeds in 2017 een knelpunt zal optreden in plaats van in 2020.

Beschrijving oplossing

In de studie wordt capaciteitsvergroting van de Beatrixsluis in combinatie met verbreding en verdieping van het Lekkanaal voor scheepsafmetingen tot CEMT-klasse VI onderzocht. Tevens wordt de bouw van een derde sluis-kolk onderzocht.

Tijdschema mijlpalen

Tracébesluit: 2010
Start realisatie: 2012
Oplevering: 2015

Financiën

Taakstellend budget: € 206 mln (incl. BLD-bijdrage € 17 mln).

Toelichting wijzigingen

2006: de projectkosten zijn aangepast vanwege inpassing van de BLD-bijdrage (€ 15 mln).

2008: het taakstellend budget is niet voldoende voor bestudeerde oplossing, waardoor tracébesluit vertraagd is.

2009: vanwege de groter geworden urgentie van het knelpunt is besloten om het project weer op te pakken en o.a. de MER te actualiseren. Dit leidt tot vertraging die deels wordt gecompenseerd door het volgen van de verkorte Tracéwet procedure. Om het budgettekort te dekken, is het taakstellend budget verhoogd.

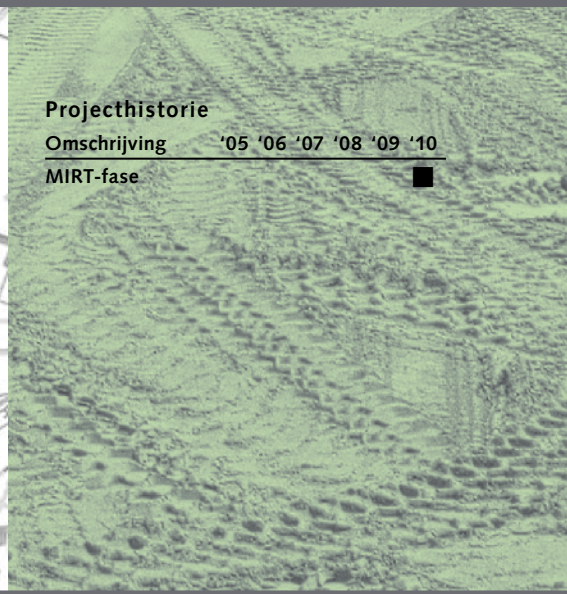
Lichtenen Buitenhaven IJmuiden

PROVINCIE : Noord-Holland
ONDERWERP : hoofdvaarwegen
FASE : planstudie (1)
MINISTERIE : VenW



Projecthistorie

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



Probleem

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

Beschrijving oplossing

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

Er zijn in 2008, na de verkenning, twee haalbare oplossingsrichtingen in een Kengetallen Kosten Baten Analyse (kKBA) onderzocht. De kKBA richtte zich vooral op de kosten van de vaartvermindering van de grote scheepvaart, de extra kosten voor sleepboothulp die nodig is voor een veilige vaart en de baten van het tweerichtingsverkeer in de Buitenhaven. Uit de kKBA is geconcludeerd dat de variant Averijhaven vanuit maatschappelijk-economisch

oogpunt de voorkeur heeft boven de variant Optimalisatie Kustuitbreiding.

Tijdschema mijlpalen

Start realisatie: 2012
Oplevering: 2015

Financiën

Taakstellend budget: € 88 mln (incl. BLD-bijdrage € 18 mln).

Politiek/Bestuurlijk

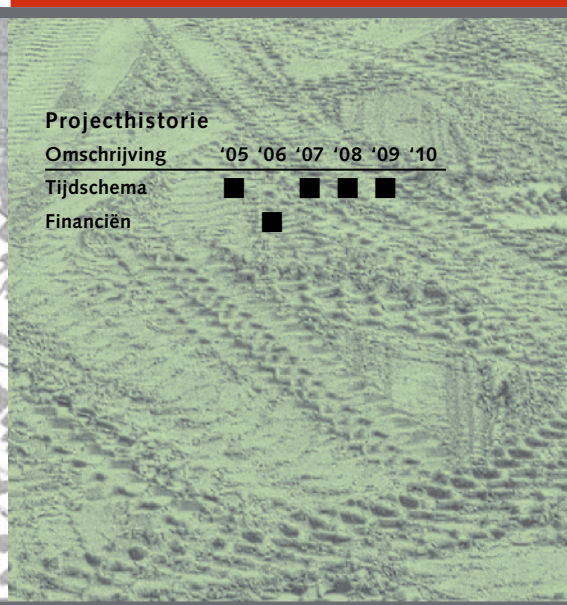
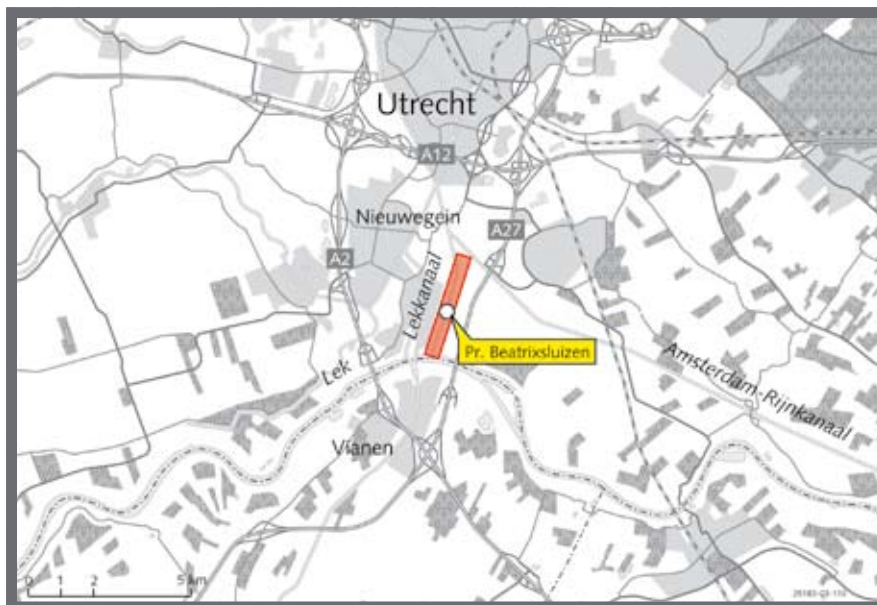
In het convenant over het toekomstig gebruik van de Averijhaven te Velsen (1996, 2006) is vastgelegd dat het rijk het verwerken en storten van baggerspecie in de Averijhaven toe zal staan tot uiterlijk 1 januari 2012. Hierna moet het baggerspeciedepot weer worden teruggebracht in de oorspronkelijke staat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

Toelichting wijzigingen

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

Lekkanaal, verbreding kanaalzijde/uitbreiding ligplaatsen

PROVINCIE : Utrecht
 ONDERWERP : hoofdvaarwegen
 FASE : realisatie (0)
 MINISTERIE : VenW



Projecthistorie

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

Probleem

Onveilige situaties door een tekort aan ligplaatsen, verkeerde ligging van de huidige ligplaatsen en hinderlijke waterbewegingen op het kanaal veroorzaakt door schepen op het Amsterdam - Rijnkanaal die door de zuiging vooral hinder geven aan afgemeerde schepen.

Beschrijving oplossing

Gedeeltelijke verbreding van het kanaal aan de noordzijde van de Prinses Beatrixsluizen ten behoeve van de uitbreiding van de ligplaatsen en het reduceren van de hinderlijke waterbeweging. Aan de rivierzijde van de Prinses Beatrixsluizen worden de ligplaatsen uitgebreid. De aansluiting van het Lekkanaal op de Lek wordt verbeterd. Het Lekkanaal wordt aan de noord- en zuidzijde van de Prinses Beatrixsluizen gedeeltelijk verdiept.

Tijdschema mijlpalen

Start realisatie 2^e deel: 2010
 Oplevering: 2012

Financiën

Taakstellend budget: € 19 mln (incl. BLD-bijdrage € 2 mln).

Toelichting wijzigingen

2005: de planologische procedures zijn vertraagd, oplevering vindt niet plaats vóór 2007. Wel zal begin 2005 de brug over de voorhaven van de Beatrixsluis en de aanpassing van de fuikconstructie gereedkomen.

2006: de projectkosten zijn aangepast vanwege inpassing van de BLD-bijdrage (€ 2 mln).

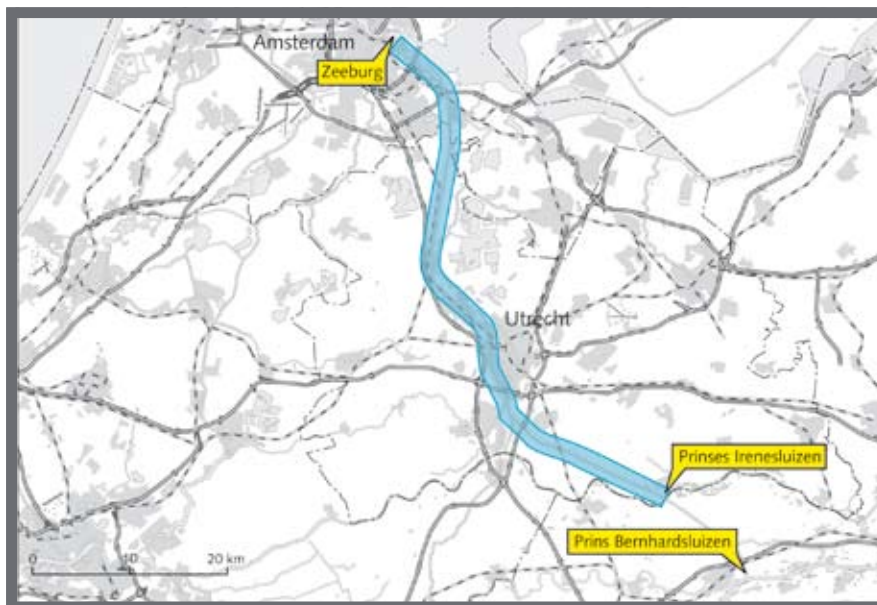
2007: uitspraak Raad van State leidt tot vertraging oplevering tot 2008.

2008: uitbreiding ligplaatsen rivierzijde, aansluiting Lekkanaal op Lek en verdieping zuidzijde zijn gerealiseerd. Ruimtelijke Ordeningsprocedure leidt tot vertraging tot 2009 voor werken noordzijde.

2009: de mogelijkheid wordt onderzocht of dit project gecombineerd kan worden met een ander project. Dit levert financieel voordeel op. Gevolg is wel dat de realisatie pas een jaar later kan starten.

Amsterdam Rijnkanaal / Lek

PROVINCIE : Utrecht
ONDERWERP : hoofdvaarwegen
FASE : beheer en onderhoud
MINISTERIE : VenW



Projecthistorie

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

Probleem

Het Amsterdam-Rijnkanaal is de achterlandverbinding van het havengebied Amsterdam/Noordzeekanaal richting Duitsland en de havens van Rotterdam en Antwerpen (hoofdtransportas). Ter hoogte van Utrecht is het Amsterdam-Rijnkanaal via het Lekkanaal (hoofdvaarweg) verbonden met de Lek voor het transport richting havengebied van Rotterdam en Antwerpen. Er is achterstallig onderhoud bij diverse sluisen en de bodem en oevers van het Amsterdam-Rijnkanaal. Het gaat hierbij om bijvoorbeeld hefdeuren van sluisen, ondiepten waardoor beperkingen van vaardiepte en vaartijden noodzakelijk zijn en diverse oevers en meerplaatsen die niet meer aan technische en functionele eisen voldoen.

Beschrijving oplossing

De werkzaamheden bestaan uit onder andere:

- het baggeren van de belangrijkste ondiepten in het kanaal (o.a. voorhavens en kruising Amsterdam-Rijnkanaal en Lek) zodat beperkingen weer binnen acceptabele grenzen vallen;
- het aanpakken van de belangrijkste knelpunten in de oevers en meerplaatsen langs het Amsterdam-Rijnkanaal;
- vervangen van de hefdeuren en renovatie aanvaarconstructie van Prinses Irenesluizen en vervangen van de hefdeuren en renovatie van de aandrijving en besturingsinstallatie van de Bernhardsluizen;
- vervangen van 3 sifonbuizen bij Zeeburg inclusief bewegingswerken.

Tijdschema mijlpalen

Baggeren:

- start uitvoering: 2005
- oplevering: 2010

Oevers:

- start uitvoering: 2005
- oplevering: 2011

Sluisencomplexen:

- start uitvoering: 2005
- oplevering: 2009 (Irenesluis)/2010 (Bernhardsluis)

Sifon:

- start uitvoering: 2005
- oplevering: 2007

Financiën

Raming totale kosten: € 115 mln.

Toelichting wijzigingen

2008: uit nadere inspectie bij uitvoering blijkt dat de sluisdeuren van de Irene- en Bernhardsluizen volledig vervangen moeten worden, waardoor vertraging optreedt van 1 jaar en de kosten stijgen met € 14 mln. Uit oogpunt van efficiënte uitvoering wordt een deel van de baggerwerkzaamheden afgestemd met de werkzaamheden aan het Noordzeekanaal, waardoor werkzaamheden aan het Amsterdam - Rijnkanaal uitlopen naar 2009. De belangrijkste knelpunten zijn reeds in 2005 en 2006 gebaggerd. Oevers: uitvoeringsperiode is verlengd tot medio 2009. Om voldoende de afmeermogelijkheden voor de scheepvaart te kunnen garanderen, kunnen maximaal 2 meerplaatsen tegelijkertijd worden aangepakt.

2009: baggerwerkzaamheden verder vertraagd naar 2010. Nader waterbodemonderzoek heeft uitgewezen dat er fors meer gebaggerd moet worden dan eerder is aangenomen. Daardoor is ook de raming van de kosten verhoogd.

2010: het project is vertraagd door de slechtere staat dan verwacht van de Bernhardsluis en de uitspraak van de Raad van arbitrage over de ontwerpuitgangspunten uit het contract.

Project Mainportontwikkeling Rotterdam

PROVINCIE : Zuid-Holland
ONDERWERP : groot project
FASE : realisatie (0)
MINISTERIE : VenW



Projecthistorie

| Omschrijving | '05 | '06 | '07 | '08 | '09 | '10 |
|----------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | | | | ■ | | |
| MIRT-fase | | | | | | ■ |
| Tijdschema | | ■ | | | | |
| Financiën | | ■ | | | | |
| Politiek/bestuurlijk | | ■ | ■ | | | |

Probleem

De mainport Rotterdam vervult binnen Europa een belangrijke functie als knooppunt voor internationale goederenstromen en als vestigingsplaats van grootschalige industrie en logistieke dienstverlening. De mainport is daarmee één van de belangrijkste dragers van de Nederlandse economie. Ruimte om de snelle groei van intercontinentale handelstromen en de daaraan verbonden havenactiviteiten onder te brengen is daarbij een cruciale factor. Zonder aanleg van een nieuw haventerrein in zee krijgen de sectoren deepsea containers, de daarmee verbonden distributie en de chemische industrie op korte termijn te maken met een ruimtetekort in de haven van Rotterdam. Dit heeft directe gevolgen voor de kwaliteit en de concurrentiepositie van de haven en daarmee ook voor de regionale en nationale economie. Bovendien vraagt de kwaliteit van de leefomgeving rond de haven dringend om aandacht.

Beschrijving oplossing

Om op beide terreinen verbeteringen te realiseren is door het kabinet een positief besluit genomen m.b.t. ruimtelijke reservering/realisatie van het project PMR. PMR is een project met een dubbele doelstelling: versterking van de positie van de mainport en het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving in de regio Rijnmond. De doelstelling wordt door de volgende deelprojecten gerealiseerd: 1. Landaanwinning incl. verplichte natuurcompensatie; 2. 750 ha natuur- en recreatiegebied; 3. Bestaand Rotterdams Gebied (BRG) uiteenvallend in leefbaarheidsprojecten en intensi-

vering ruimtegebruik. PMR is een bijdrageproject, waarbij de verantwoordelijkheid en risico's voor de uitvoering bij diverse partijen zijn neergelegd (Havenbedrijf, Provincie Zuid-Holland, gemeente Rotterdam en Stadsregio Rotterdam). Binnen het rijk dragen VenW (coördinerend ministerie), EZ, FIN, VROM en LNV verantwoordelijkheid voor specifieke projectonderdelen. De natuurcompensatie bij de landaanwinning wordt onder verantwoordelijkheid van het rijk (VenW, in samenwerking met LNV en de provincies Zuid - Holland en Zeeland) uitgevoerd.

Tijdschema mijlpalen

Eerste fase landaanwinning gereed in 2013, volledig operationeel in 2033, BRG en 750ha gereed in 2021.

Financiën

Bijdrage VenW € 1.144 mln. Andere rijksbijdrage € 130 mln.

Politiek / bestuurlijk

Het planologische kader op rijksniveau ligt besloten in de Planologische Kern Beslissing PMR (2006). Verder is de uitvoering van het project vastgelegd in het Bestuursakkoord en Uitwerkingsovereenkomsten. De verdere besluitvorming van het project vindt plaats in het kader van de vervolgpcedures (bestemmingsplannen, vergunningen/ontheffingen).

Toelichting wijzigingen

2006: RvS (2005) vernietigt de PKB. Partijen leggen verantwoordelijkheden en financiering vast in uitwerkingsovereenkomsten en bestuursakkoord.

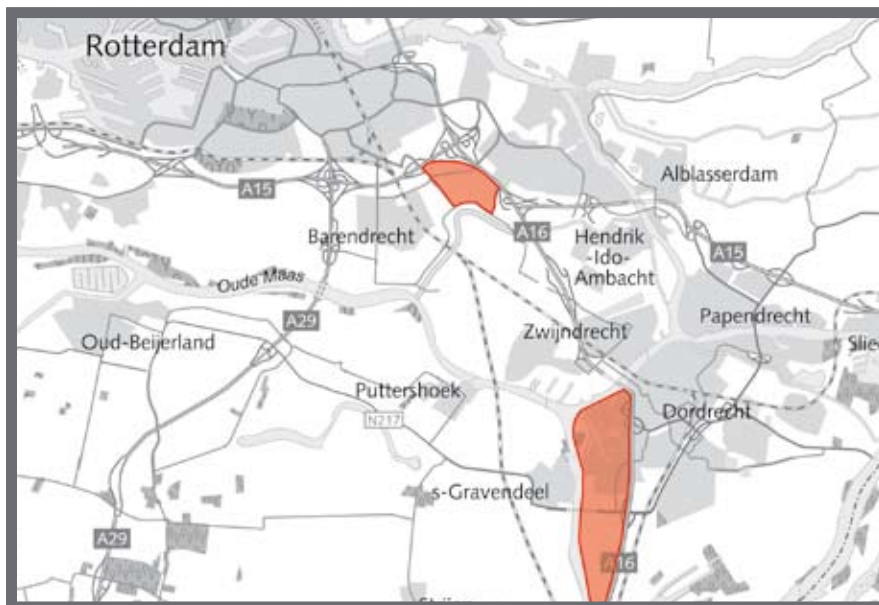
2007: kamer stemt in najaar in met herstelde PKB en UW0's en BA.

2008: PKB in werking, vervolgpcedures zijn gestart.

2010: het project is overgegaan naar de realisatiefase.

Bedrijventerreinen Nieuw Reijerwaard & De Westelijke Dordtse Oever

PROVINCIE : Zuid-Holland
 ONDERWERP : integrale gebiedsopgaven
 FASE : realisatie
 MINISTERIE : EZ



Projecthistorie

| Omschrijving | '05 | '06 | '07 | '08 | '09 | '10 |
|----------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Algemeen | | | | ■ | ■ | |
| MIRT-fase | | | | | | ■ |
| Tijdschema | | | | | ■ | |
| Financiën | | | | | | ■ |
| Politiek/bestuurlijk | | | | | | ■ |

Probleem

Voor het versterken van de Mainport Rotterdam is de ontwikkeling van bedrijventerreinen voor havengerelateerde activiteiten noodzakelijk.

Beschrijving oplossing

Voor het op korte termijn beschikbaar krijgen van bedrijventerreinen in de nabijheid van de Rotterdamse haven (in plaats van de locatie Hoeksche Waard), heeft het kabinet in samenwerking met de regio, businesscases laten maken voor de locaties Nieuw Reijerwaard (Ridderkerk) en Westelijke Dordtse Oever (Dordrecht). Het project Nieuw Reijerwaard (gemeente Ridderkerk) en de Westelijke Dordtse Oever (gemeente Dordrecht) betreft de situering en aanleg van twee nieuwe bovenregionale en havengerelateerde bedrijventerreinen van in totaal 120 ha.

Tijdschema mijlpalen

Start realisatie: uiterlijk 2014
 Oplevering: uiterlijk 2020

Financiën

Taakstellende rijksbijdrage: € 25 mln uit het Nota Ruimtebudget, waarvan € 14 mln voor de Westelijke Dordtse Oever en € 11 mln voor Nieuw Reijerwaard. Daarnaast is er voor de Westelijke Dordtse Oever een bijdrage toegekend van € 3 mln ten behoeve van de infrastructuur.

Politiek / bestuurlijk

Moties: motie van Bochove (TK 29 435, nr 182), motie Duyvendak (TK 30800, nr 40) om geen ontwikkeling van het bedrijventerrein toe te laten zolang nut en noodzaak niet zijn aangetoond; motie Van Heugten c.s. (TK 29435, nr. 212) over snelle besluitvorming, eind 2008, over Nota Ruimtebudget met betrekking tot project alternatieven Hoeksche Waard. Bestuurlijke afspraken: op 20 april 2009 is de bestuurlijke overeenkomst De Westelijke Dordtse Oever getekend door de minister van EZ, mede namens de minister van VenW en de minister van VROM en door de bestuurlijke vertegenwoordigers van de gemeente Dordrecht, het Havenbedrijf Rotterdam en de provincie Zuid-Holland.

Marktbenadering

Aan de uitvoering van de businesscases de Westelijke Dordtse Oever zal het havenbedrijf Rotterdam deelnemen. Er zijn vooralsnog geen andere marktpartijen bij betrokken.

Verantwoordelijk

Het rijk stimuleert de realisatie van bovenregionale bedrijventerreinen met het oog op de gewenste versterking van de Mainport. De provincie is verantwoordelijk voor het beschikbaar stellen van provinciale middelen en planologische inpassing. De gemeente is verantwoordelijk voor het beschikbaar stellen van gemeentelijke middelen en de bestemmingsplanprocedure en de realisatie van de bedrijventerreinen.

Toelichting wijzigingen

2008: het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

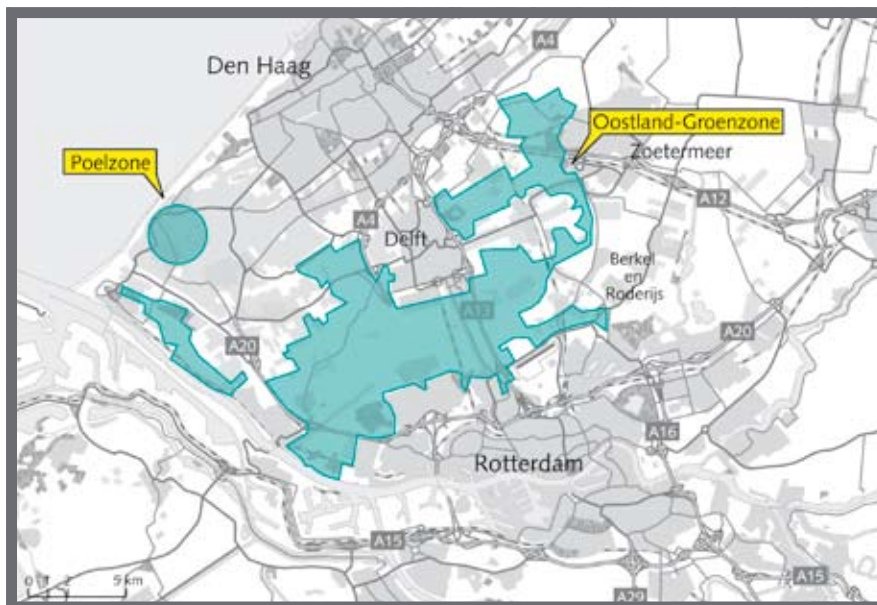
2009: de keuze voor het wijzigen van het project Hoeksche Waard naar twee alternatieve locaties, heeft ertoe geleid dat de projectnaam is gewijzigd en de start van de realisatie van het project is vertraagd naar uiterlijk 2014.

2010: in april 2009 is middels een bestuurlijke overeenkomst de taakstellende rijksbijdrage vastgesteld, waarmee het project is overgegaan naar de realisatiefase.



Mooi en Vitaal Delfland

PROVINCIE : Zuid-Holland
ONDERWERP : integrale gebiedsopgaven
FASE : planstudie
MINISTERIE : LNV



Projecthistorie

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

Probleem

In de Zuidvleugel van de Randstad Holland is een tekort aan robuuste groenstructuren. In de regio tussen Rotterdam en Den Haag is Midden Delfland een belangrijk groen kerngebied, maar de groene verbindingen naar de kust en naar het Groene Hart ontbreken nog.

In de verouderde glastuinbouwgebieden in Westland en Oostland zijn bedrijven individueel met herstructurering bezig. Gebiedsregie is nodig om in dit proces tot een optimale gebiedsinrichting te komen, zijnde efficiënt ruimtegebruik waar ook andere functies ingepast worden en een inrichting met collectieve infrastructuur ten behoeve van de duurzaamheid van de sector glastuinbouw.

Beschrijving oplossing

Integrale gebiedsontwikkeling in twee deelprojecten, Poelzone (Westland) en Oostland-Groenzone. In deze gebieden kunnen met overheidsregie de gewenste groene-blauwe verbindingen gerealiseerd worden; door optimalere gebiedsinrichting kan de benodigde ruimte vrijgemaakt worden terwijl ook de tuinbouw optimaler en duurzamer kan gaan produceren en het gebied beter ontsloten wordt.

Tijdschema mijlpalen

Vaststellen rijksbijdrage: 2009

Start realisatie: 2010

Oplevering: 2014 - 2015

Financiën

Taakstellende rijksbijdrage: nog niet bepaald.

Politiek / bestuurlijk

Het project Mooi en Vitaal Delfland is een van de projecten die minister Cramer als Nota Ruimte verkenningproject heeft genoemd in haar brief daarover aan de Tweede Kamer (TK 29435, nr. 192). Mooi en Vitaal Delfland is eveneens onderdeel van twee Randstad Urgent projecten, te weten Mooi en Vitaal Delfland en Transitie Greenports; de gebiedsopgaven van deze Randstad Urgent projecten overlappen elkaar en hebben elkaar nodig om tot een succesvol gebiedsproject te komen. In de ingestelde Hof van Delfland Raad (RU Mooi en Vitaal Delfland) heeft minister Verburg namens het rijk met de andere overheden de groene verbindingen / uitlopers van het Midden Delfland gebied als essentieel voor het kunnen functioneren van het groengebied in dit deel van de Randstad benoemd.

Marktbenadering

Het tuinbouwbedrijfsleven alsook PPS-organisaties als het Nieuwe Westland participeren in het project. Woningbouw alsook Ruimtevoorruimte maken onderdeel uit van het project; de markt heeft daar dus invloed op het tempo en de hoogte van een deel van het beschikbaar komen financiële middelen.

Verantwoordelijk

Voor Poelzone: gemeente Westland.

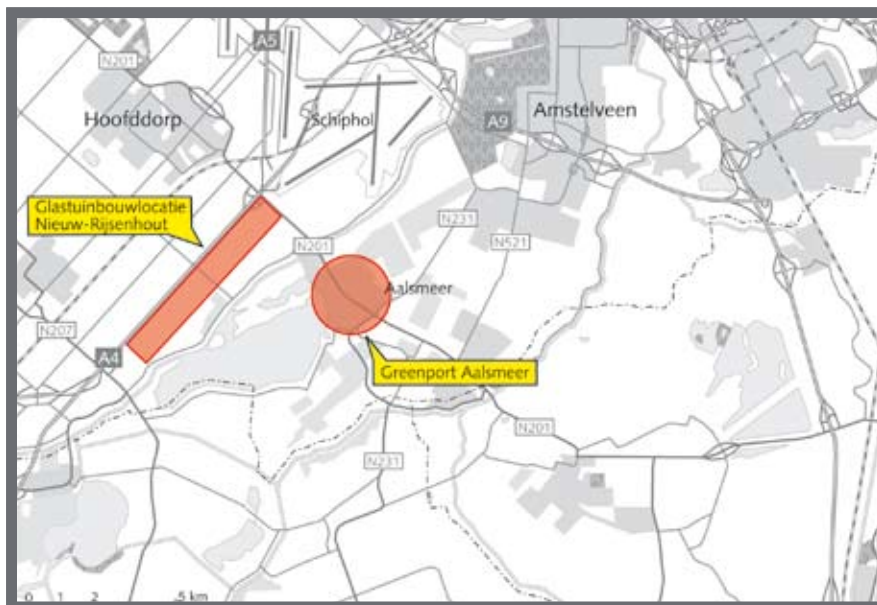
Voor Oostland-Groenzone: de gemeenten Lansingerland en Pijnacker-Nootdorp en de provincie Zuid-Holland (Groenzone).

Toelichting wijzigingen

2010: het project is in maart 2009 overgegaan van de verkenningfase naar de planstudiefase.

Greenport Aalsmeer (en omgeving)

PROVINCIE : Noord-Holland
ONDERWERP : integrale gebiedsopgaven
FASE : realisatie
MINISTERIE : LNV



Projecthistorie

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

Probleem

Greenport Aalsmeer is de gezichtsbepalende greenport voor de sierteeltglastuinbouw. Mede door de ligging naast Schiphol heeft dit sierteeltgebied zich ontwikkeld tot internationaal handelscentrum voor snijbloemen en kamerplanten. De ligging is ook gunstig in verband met de benodigde arbeid en afzet, maar zorgt tevens voor grote ruimtedruk in het sterk verstedelijkte gebied, die de verdere ontwikkeling bemoeilijkt. De ruimtelijke structuur voldoet niet meer aan de eisen van deze tijd: oude verkaveling met vele kleine bedrijven (< 1 ha) versus gewenste schaalvergroting (minder, maar grotere bedrijven), laag gelegen en volgebouwd versus noodzakelijke waterbergingscapaciteit, monofunctionele ontwikkelingskracht versus multifunctionele maatschappelijke behoefte voor werken, wonen en recreëren. De bereikbaarheid is onvoldoende.

Beschrijving oplossing

Voor behoud en versterking van de concurrentiekracht van Greenport Nederland is herstructurering en modernisering noodzakelijk. Er is door provincie en gemeenten in samenwerking met het bedrijfsleven een visie voor deze greenport opgesteld. Er wordt gestreefd naar economische versterking van het sierteeltcomplex met voldoende ruimte, goede bereikbaarheid en vergroting van de innovatiekracht. Daarnaast wordt via een duurzame, integrale gebiedsontwikkeling het regionale woon-, werk- en leefklimaat versterkt. Met de vernieuwing van de N201 in het verschiet, worden plannen ontwikkeld voor Greenpark Aalsmeer. Het gaat om een te ontwikke-

len businesspark gericht op de sierteeltsector. Voor de ontwikkeling van de productiebedrijven in de regio Aalsmeer is de locatie Nieuw-Rijssenhouw geselecteerd voor nieuwe glastuinbouw. Samen met de herstructurering van Oud-Rijssenhouw vormt dit het project PrimaViera.

Tijdschema mijlpalen

Start realisatie: 2008/2010
Oplevering: 2011/2018

Financiën

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

Politiek / bestuurlijk

De greenportvisie wordt bestuurlijk onderschreven door provincies, gemeenten en bedrijfsleven.

Marktbenadering

Voor realisatie van PrimaViera is de gemeente Haarlemmermeer een PPS-overeenkomst aangegaan met het Stallingsbedrijf Glastuinbouw Nederland. Hierbij zal ook de herstructurering van Oost-Rijssenhouw worden betrokken, waarmee het hele gebied aantrekkelijk wordt gemaakt voor nieuw-vestiging van bedrijven.

Verantwoordelijk

LNV is beleidsverantwoordelijk voor de greenports. De uitvoering is in handen van het op te richten programmabureau, waarin alle betrokken partijen zijn vertegenwoordigd.

Toelichting wijzigingen

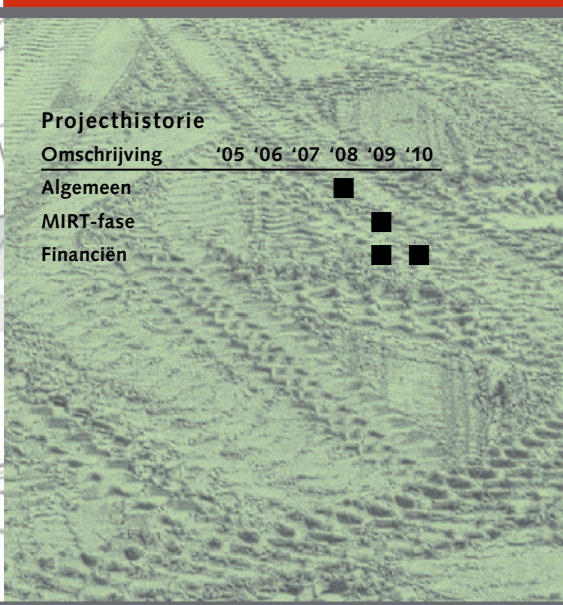
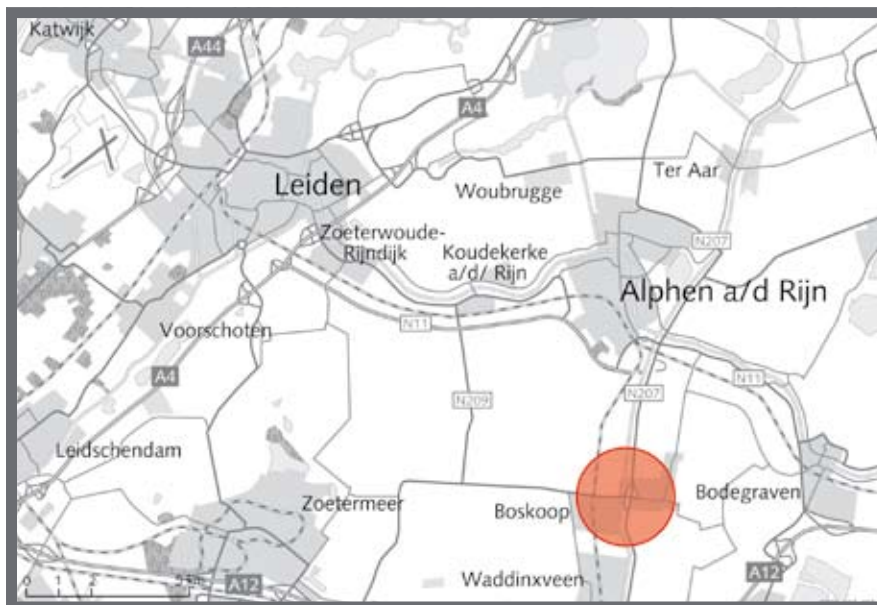
2008: het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

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

Greenport Boskoop

PROVINCIE : Zuid-Holland
ONDERWERP : integrale gebiedsopgaven
FASE : realisatie
MINISTERIE : LNV

RANDSTAD



Projecthistorie

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

Probleem

De Greenport Boskoop is een compleet agribusinesscomplex van internationale schaal, met een relatief groot belang voor de werkgelegenheid.

De ligging in het Groene Hart stelt enerzijds stringente eisen aan infrastructuur, bereikbaarheid en waterbeheer, anderzijds biedt de strategische ligging nabij andere greenports, de mainport Schiphol en achterlandverbindingen grote kansen voor versterking van dit sierteeltcentrum. De veranderende markt, het belang van een meer duurzame productie en de toenemende ruimtedruk noodzaken tot herstructurering van het boomteeltcluster in de regio Boskoop.

De bereikbaarheid van het internationale handels- en productiecentrum is van groot belang. Sluipverkeer en zwaar vrachtverkeer op de smalle wegen belemmeren het huidige functioneren van de boomkwekerijbedrijven. De bewoners ondervinden tevens last van de verkeersproblematiek.

Beschrijving oplossing

Om de sterke productie- en handelsstructuur te handhaven is het vasthouden van groeiende handelskwekerijen noodzakelijk. Ruimte en bereikbaarheid zijn daarbij sterk bepalend. Daarom wordt ingezet op herstructurering van het gebied inclusief de aanleg van een ontsluitingsweg. Dit alles leidt tot een betere ontsluiting/bereikbaarheid, tot extra ruimte voor groeiende handelskwekerijen en tot een meer efficiënte bedrijfsvoering van deze bedrijven. Tevens wordt de landschappelijke kwaliteit verbeterd. Wanneer het vrachttransport niet

meer door de kern Boskoop hoeft, maar er omheen geleid wordt, zal de leefbaarheid en de verkeersveiligheid in de regio sterk verbeteren.

Tijdschema mijlpalen

Start realisatie: 2008

Oplevering: 2010

Financiën

Taakstellende rijksbijdrage: € 10 mln (waarvan € 4 mln uit het Nota Ruimtebudget en € 6 mln uit de motie Koopmans voor de ontsluitingsweg in Boskoop Oost).

Deze middelen worden beschikbaar gesteld via de bestuursovereenkomst ILG.

Politiek / bestuurlijk

Er is een greenportvisie, waar gemeente en sector zich achter geschaard hebben.

Moties: tijdens de begrotingsbehandeling van VenW is de motie Koopmans/Koppejan aangenomen (TK31 700 XII, nr. 22), welke aanvullend € 6 mln beschikbaar stelt voor de ontsluitingsweg in Boskoop Oost.

Marktbenadering

De overheid schept randvoorwaarden voor herstructurering (infrastructuur, faciliteren procesregie). Het bedrijfsleven is verantwoordelijk voor de herstructurering van de bedrijven.

Verantwoordelijk

LNV is beleidsverantwoordelijk voor de greenports. Voorts ligt de regie voor de totale aanpak van de herstructurering bij de provincie.

Toelichting wijzigingen

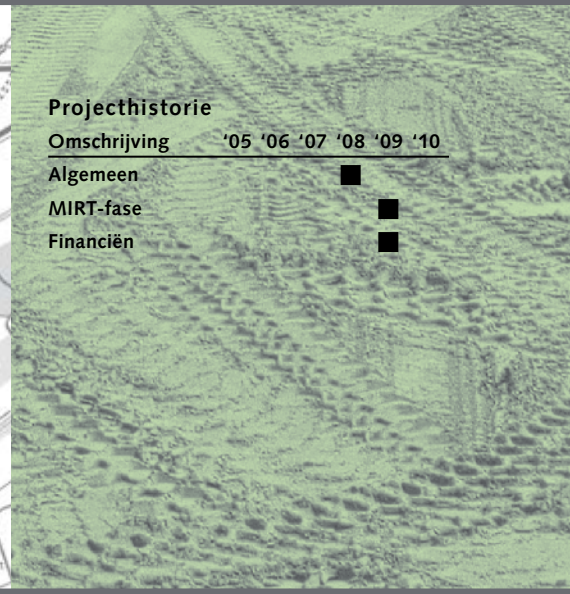
2008: het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

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

2010: de taakstellende rijksbijdrage is met € 6 mln verhoogd ten behoeve van de ontsluitingsweg in Boskoop Oost.

Greenport Duin - en Bollenstreek

PROVINCIE : Zuid-Holland
ONDERWERP : integrale gebiedsopgaven
FASE : realisatie
MINISTERIE : LNV



Projecthistorie

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

Probleem

De schaarse ruimte in de Greenport Duin- en Bollenstreek staat onder druk. Er zijn ruimteclaims voor onder meer woningbouw, bedrijventerreinen, natuurontwikkeling en landschapontwikkeling. Tuinbouwbedrijven hebben slechts beperkt ruimte, hetgeen de economische ontwikkelingsmogelijkheden onder druk zet. Door versnippering en verrommeling komt het open landschap in het gedrang. De interne ontsluiting in een aantal deelgebieden laat te wensen over, met name in oost-west richting en naar de A4. Door het toenemende vrachtverkeer ontstaat een grote druk op de woon/leefomgeving.

Beschrijving oplossing

Een integrale herstructurering van de duinrand/bollengebieden van Voorburg tot Bennebroek is nodig voor de vele ruimtelijke opgaven in dit gebied.

Door herstructurering en uitbreiding van het glasgebied Trappenberg/Kloosterschuur komt er ruimte om verspreide glasbedrijven te bundelen. Door realisatie van het agro-bedrijventerrein Delfweg kunnen bedrijfsloodsen verplaatst worden. De landschappelijke kwaliteit/toeristische waarde wordt zo sterk verbeterd, de greenport versterkt, de betekenis als woongebied vergroot en de waterhuishouding verbeterd. De integrale herstructurering van de Duin- en Bollenstreek maakt deel uit van de verkenning Integrale Benadering Holland - Rijnland, waarin o.a. de mogelijkheden voor realisatie van de Rijnlandroute verkend worden.

Tijdschema mijlpalen

Start realisatie versnellingsprojecten: 2008/2010

Oplevering: 2011/2012

Start realisatie integrale herstructurering: planning nog in voorbereiding

Financiën

Taakstellende rijksbijdrage: € 6,8 mln uit het Nota Ruimtebudget; deze middelen worden beschikbaar gesteld via de Bestuursovereenkomst ILG.

Politiek / bestuurlijk

Na een aantal jaren van onderhandeling hebben de betrokken partijen elkaar gevonden in de ambities voor het gebied. In juli 2008 is bestuurlijke overeenstemming bereikt over de structuurvisie voor het gebied en over een uitvoeringsagenda van projecten. Deze zijn door gemeenteraden en Provinciale Staten geaccordeerd.

Marktbenadering

De gemeenten zijn gevorderd met de oprichting van een Greenport-Ontwikkelingsmaatschappij (GOM), waarin wellicht ook private partijen zullen participeren.

Verantwoordelijk

Beleidsverantwoordelijkheid voor de greenports ligt bij LNV. De provincie voert de regie over de ontwikkeling. Het bedrijfsleven is verantwoordelijk voor de herstructurering van bedrijven.

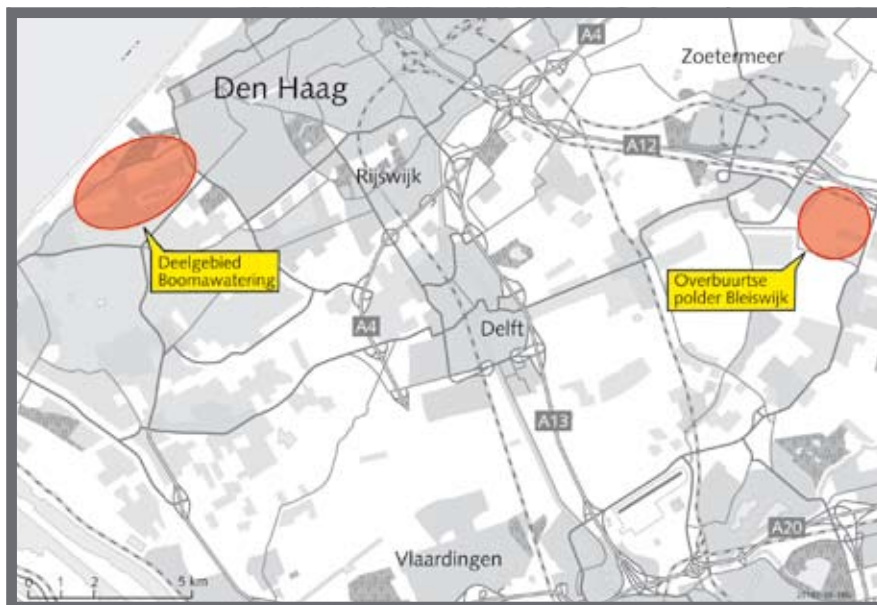
Toelichting wijzigingen

2008: het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

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

Greenport Zuid - Hollands Glasdistrict (Westland - Oostland)

PROVINCIE : Zuid-Holland
 ONDERWERP : integrale gebiedsopgaven
 FASE : realisatie
 MINISTERIE : LNV



Projecthistorie

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

Probleem

Greenport Zuid-Hollands Glasdistrict heeft de allure van hoofdstad van de Nederlandse glastuinbouw. De ligging nabij grote steden van de Zuidvleugel is gunstig in verband met de benodigde arbeid en voor de afzet, maar zorgt tevens voor grote ruimtedruk, die de verdere ontwikkeling bemoeilijkt. De ruimtelijke structuur voldoet niet meer aan de eisen van deze tijd: moderne grote vrachtauto's versus ontsluiting via oude polderwegen, laag gelegen en volgebouwd versus noodzakelijke waterbergingscapaciteit, oude verkaveling met vele kleine bedrijven (< 1 ha) versus schaalvergroting, monofunctionele ontwikkelingskracht versus multifunctionele maatschappelijke behoefte voor werken, wonen en recreëren. Ook de bereikbaarheid staat onder druk. In relatie hiermee worden diverse verkenningen en planstudies uitgevoerd, waaronder de verkenning Rotterdam Vooruit en de planstudie A4 Delft - Schiedam.

Beschrijving oplossing

Voor behoud en versterking van de concurrentiekracht van Greenport Nederland is herstructurering en modernisering noodzakelijk. Er is een visie voor de toekomstige greenportontwikkeling, waarbij het glastuinbouwcomplex in al zijn verscheidenheid wordt versterkt. De herstructurering in Westland en Oostland wordt via integrale gebiedsbenadering opgepakt. De projecten 'Boomawatering', 'Waalblok/4B waterproject' en 'Overbuurtse Polder' zijn geselecteerd vanwege snelle uitvoerbaarheid. Het gaat hierbij om verbetering van de (weg)infrastructuur, (piek-)water-

berging, waterkwaliteit, groene/landschappelijke inpassing en daarop volgend ook herstructurering op bedrijfsniveau (zoals herverkaveling en verplaatsing woningen).

Tijdschema mijlpalen

Start realisatie: 2008/2010
 Oplevering: 2011/2012

Financiën

Taakstellende rijksbijdrage: € 25,3 mln (waarvan € 13,3 mln uit het Nota Ruimtebudget en € 12 mln uit de motie Koopmans/Koppejan voor de regionale infrastructuur). Deze middelen worden beschikbaar gesteld via de bestuursovereenkomst ILG.

Politiek / bestuurlijk

Moties: tijdens de begrotingsbehandeling van VenW is de motie Koopmans/Koppejan aangenomen (TK31 700 XII, nr. 22), welke aanvullend € 12 mln beschikbaar stelt voor de verlengde Veilingroute en aanpak infra trade park III bij de Greenport Westland (€ 6 mln) en voor de aansluiting en modernisering van het glastuinbouwgebied Wateringseveldse polder (€ 6 mln).

Marktbenadering

Voor de Overbuurtse polder is inmiddels een PPS-ontwikkelingsmaatschappij operationeel.

Verantwoordelijk

Beleidsverantwoordelijkheid voor de greenports ligt bij LNV. Voor de uitvoering ligt de verantwoordelijkheid bij provincie, gemeenten en andere betrokkenen.

Toelichting wijzigingen

2008: het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

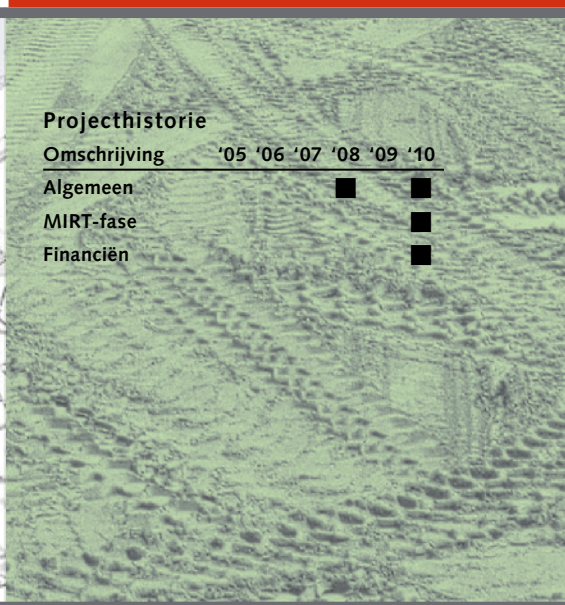
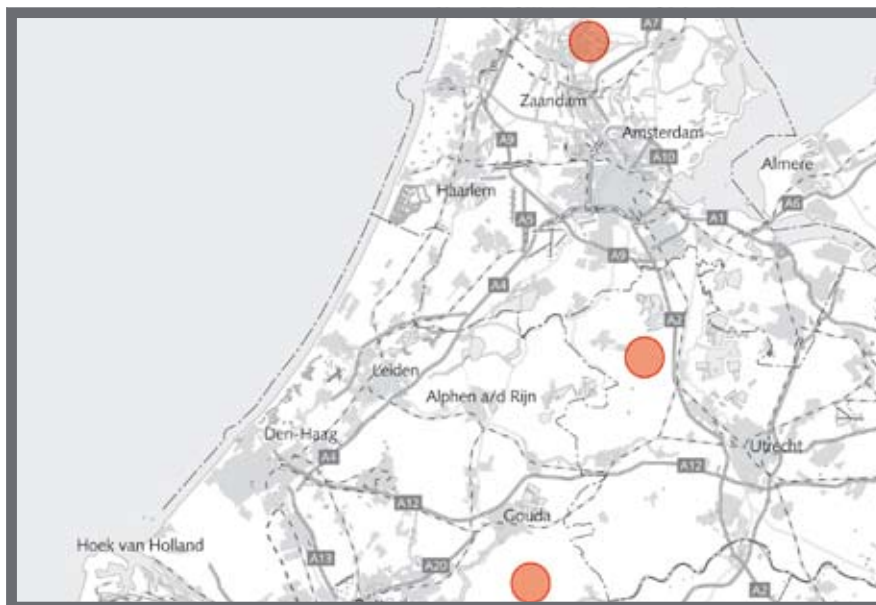
2009: de taakstellende rijksbijdrage voor het project is vastgesteld. Hiermee is het project van de planstudiefase overgegaan naar de realisatiefase.

2010: de taakstellende rijksbijdrage is met € 12 mln verhoogd ten behoeve van de regionale infrastructuur binnen deze greenport.

Westelijke Veenweiden, fase 1 en fase 2

PROVINCIE : Zuid-Holland, Noord-Holland, Utrecht
 ONDERWERP : integrale gebiedsopgaven
 FASE : realisatie
 MINISTERIE : LNV

RANDSTAD



Projecthistorie

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

Probleem

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

Beschrijving oplossing

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

Tijdschema mijlpalen

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

Financiën

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

Politiek / bestuurlijk

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

Verantwoordelijk

Binnen het rijk is LNV verantwoordelijk. De regio voor de uitvoering ligt bij de provincies.

Toelichting wijzigingen

2008: het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

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