MIRT Overzicht 2018

MIRT Overzicht
2018

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Ministerie van Economische Zaken

Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties

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

Uitgave Ministerie van Infrastructuur en Milieu, mede namens het Ministerie van Economische Zaken, het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties

Grafisch ontwerp CO3, Amsterdam

Fotografie Rob Poelenjee
Tineke Dijkstra Fotografie, Den Haag
Mediatheek Rijksoverheid
Beeldbank Rijkswaterstaat (beeldbank.rws.nl)
't Sticht Fotobureau, Timo de Boer
Maastricht-Bereikbaar.nl
Verse Beeldwaren
A. Ahlers
C. Jansen
Otto van Rooy
Investeringsprogramma corridor Rotterdam Antwerpen
Erik van 't Woud
Spoorzone Ede
Prorail
Jan Molleman

Kaarten Must Stedebouw, Amsterdam

Het MIRT Overzicht 2018 is tevens beschikbaar als website.
Zie voor integraal raadplegen, downloaden en/of printen www.mirtoverzicht.nl.

MIRT Overzicht 2018

Het hoofdstuk 'Het MIRT toegelicht' geeft achtergrondinformatie over het MIRT. In 'Over het MIRT Overzicht 2018' wordt ingegaan op de belangrijkste wijzigingen van het overzicht ten opzichte van vorig jaar. Vervolgens wordt de indeling van de project –en programmabladen uitgelegd. Ook krijgen de gerealiseerde projecten van de afgelopen vijf jaar hier een plek, evenals de MIRT Onderzoeken.

Vervolgens komen de MIRT-gebieden aan de orde. Niet alleen de projecten en programma's die in de gebieden spelen, maar ook de (gezamenlijke) visie die overheden en andere partijen op het MIRT-gebied hebben. Onder Nationaal wordt bovendien de FileTop50 van de eerste helft van 2017 gepresenteerd. Bij alle MIRT-gebieden is een aparte pagina met Infographics opgenomen waarmee inzichtelijk wordt gemaakt hoeveel projecten er in een gebied zijn, onderverdeeld naar fase en/of modaliteit.
De project- en programmabladen beginnen per gebied met de bladen van de MIRT Onderzoeken, gevolgd door de projecten in de verkenning-, de planuitwerking- en realisatiefase. De bladen zijn op modaliteit gerangschikt conform de Begrotings-artikelen: hoofdwegen, spoorwegen personen, spoorwegen goederen, regionaal-lokaal, hoofdvaarwegen, waterveiligheid, waterkwaliteit en zoet water.

In het laatste deel zijn een financiële toelichting opgenomen en weblinks naar de artikelen van de Begroting (Infrastructuurfonds en Deltafonds). Ook bevat het laatste deel de Voortgangsrapportage over Tracéwetplichtige projecten (VGR).
Om kennis te kunnen nemen van alle functionaliteiten als de interactieve kaarten, foto's van de gerealiseerde projecten en nieuwsberichten, kunt u de website raadplegen: www.mirtoverzicht.nl.

Colofon en MIRT Overzicht 2018

Inhoudsopgave

Voorwoord
Het MIRT toegelicht
Over het MIRT Overzicht 2018
Toelichting op project- en programmabladen
Kaart met MIRT Onderzoeken
Kaart met gerealiseerde projecten
Kaart met gerealiseerde projecten 2013 – 2017

Nationaal

Noordzee

Noordwest-Nederland

Zuidwest-Nederland

Zuid-Nederland

Oost-Nederland

Noord-Nederland

Financien en VGR
(Financiële uitwerking | Voortgangsrapportage Tracéwetprojecten)

Voorwoord

Voorwoord

Nederland is een mooi land. Welvarend, met één van de meest concurrerende economieën ter wereld in de veiligste delta. We hebben een prettige en gezonde leefomgeving met een infrastructuur die behoort tot de top-drie van de wereld.
Een belangrijke voorwaarde hiervoor is dat we voortdurend blijven investeren in die infrastructuur om de mobiliteitsgroei in goede banen te leiden. En dat we steeds kijken hoe we dit zo slim en flexibel mogelijk kunnen doen, rekening houdend met de verdergaande verstedelijking en ontwikkeling van woningbouwlocaties. Waar mogelijk gecombineerd met en oog voor vraagstukken rond klimaatverandering en de transitie naar duurzame energie. De nieuwe kansen die de technologie ons biedt moeten we zoveel mogelijk benutten om toegerust te zijn op de toekomst.
De vele projecten die hiervoor nodig zijn staan omschreven in dit MIRT Overzicht. Dit jaar gaat het om 180 verschillende projecten. Het afgelopen jaar zijn veel grote projecten afgesloten. Een aantal mooie voorbeelden hiervan zijn:

Project Veessen-Wapenveld, onderdeel van het programma Ruimte voor de Rivier, is opgeleverd. Met het programma Ruimte voor de Rivier wordt ons land veiliger voor het water maar ook mooier.

Met de investeringen in het spoorwegknooppunt Utrecht (terminal en de sporenlayout) is dit station klaar voor de toekomst. Utrecht is hiermee een van de NSP stations die gereed is gekomen de afgelopen jaren.

Met de opening van de Koning Willem Alexandertunnel in Maastricht verbeterde de doorstroming op de weg en is ruimte vrijgekomen voor een nieuwe inrichting van de stad.

En last but not least met de verbreding van de A6 bij Almere bouwen we de eerste energie-neutrale snelweg.

Veel andere verkenningen, onderzoeken en projecten lopen ‘gewoon’ door en sommige werpen het komend jaar hun vruchten af. Zo wordt eind 2018 de eerste stap gezet met het Programma Hoogfrequent Spoor en rijdt er elke tien minuten een intercitytrein tussen Amsterdam, Utrecht en Eindhoven.
In dit MIRT Overzicht kunt u per project zien in welke fase het zich bevindt. In deze uitgave hebben we nog duidelijker aangegeven aan welke beleidsdoelstelling het project een bijdrage levert. Ook krijgt u beter inzicht in het percentage gerealiseerd budget per project.
Al deze projecten zijn alleen mogelijk dankzij enorm veel kennis en inzet van vakmensen. Dit overzicht is daarmee ook een krachtig visitekaartje van dynamisch Nederland.
Met het jaarlijks verlengen van het Infrafonds geven we duidelijk het signaal af: investeren in infrastructuur is altijd nodig. Omdat we een mooi land willen blijven waar het prettig wonen en werken is, met voldoende bewegingsvrijheid om te kunnen werken, wonen, recreëren en ondernemen. Ik wens alle betrokkenen hiermee veel succes.

Mede namens de minister van Economische Zaken,
de minister Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties,
de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu en
de staatssecretaris van Economische Zaken.

De minister van Infrastructuur en Milieu

Melanie Schultz van Haegen

Het MIRT toegelicht

Het MIRT toegelicht

Wat is het MIRT?

Het MIRT staat voor het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport. Jaarlijks wordt het MIRT-overzicht als bijlage van de begroting van het ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM) op Prinsjesdag aan de Tweede Kamer aangeboden. In het MIRT zijn rijksprojecten en rijksprogramma's opgenomen, waarmee gewerkt wordt aan de ruimtelijke inrichting van Nederland. De rijksinvesteringen in het MIRT worden (hoofdzakelijk) gefinancierd uit het Infrastructuurfonds (IF) en het Deltafonds (DF).

Het MIRT heeft de volgende functies:

- *Begroting.*
  Het MIRT Overzicht geeft inzicht in en transparantie over de achtergrond, de stand van zaken en de planning van rijksprojecten en rijksprogramma's in het kader van het MIRT. Het is daarmee niet alleen een bijlage bij de begroting, maar ook een informatief naslagwerk.
- *Samenwerking.*
  Het MIRT gaat uit van een intensieve samenwerking tussen het rijk, decentrale overheden (provincies, gemeenten, vervoerregio's, waterschappen), maatschappelijke organisaties en het bedrijfsleven. Waar opgaven elkaar raken, worden deze gezamenlijk opgepakt. Om dit bestuurlijk te faciliteren is er elk najaar een bestuurlijk overleg MIRT (BO MIRT) in ieder van de vijf MIRT-gebieden (Noord, Oost, Zuid, Zuidwest en Noordwest).
  In het voorjaar worden strategische werkbezoeken afgelegd. Besluiten worden per brief aan de Tweede Kamer aangeboden. Daarnaast wordt de Tweede Kamer (vaak in het voorjaar) per brief geïnformeerd over de voortgang. Deze brieven zijn input voor de reguliere overleggen met de Tweede Kamer over het MIRT.
- *Beleidskader.*
  De MIRT-gebiedsagenda's vormen de basis voor het bespreken van onderwerpen in de BO's MIRT. Ze zijn het gezamenlijke product van rijk en decentrale overheden. Ze bestaan uit twee delen: een samenhangende visie en ontwikkelrichting van het gebied, inclusief daaruit voortvloeiende majeure opgaven, en een beschrijving van mogelijke programma's en projecten die nu of in de toekomst kunnen bijdragen aan het invullen van de belangrijkste opgaven. Voor de grote wateren – de Noordzee, de Waddengebied en het IJsselmeergebied – is een gebiedsagenda voor handen of wordt gewerkt aan een separate gebiedsagenda.
  De grote wateren in de Zuidwestelijke Delta zijn meegenomen in de MIRT-gebiedsagenda Zeeland. De MIRT-gebiedsagenda's zijn gebaseerd op vigerende beleidsstukken. Aan rijkszijde gaat het primair om de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR), die het mobiliteits- en ruimtelijke beleid van het rijk in samenhang beschrijft. Met de SVIR wordt gewerkt aan een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland. Andere relevante beleidsstukken waar opgaven uit voort komen zijn onder meer de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA)[1] en de Ruimtelijk Economische Ontwikkelstrategie (REOS)[2]. Met de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) in aantocht wordt samen met de decentrale overheden (die ook aan omgevingsvisies werken) bekeken op welke wijze en wanneer actualisatie van de gebiedsagenda´s opportuun is.
- *Werkwijze.*
  De spelregels van het MIRT beschrijven de rollen en taken van partijen en de besluitvormingsvereisten bij het rijk om te komen tot een beslissing over een eventuele financiële rijksbijdrage aan een MIRT-opgave, -project of -programma. Ze schetsen het proces dat moet worden doorlopen van verkenning, planuitwerking tot en met realisatie, inclusief de bijbehorende beslismomenten. De afgelopen periode is het MIRT vernieuwd. Dit heeft geleid tot het actualiseren van de spelregels, die in 2016 aan de Tweede Kamer zijn aangeboden.

Het MIRT is vernieuwd

Nederland staat voor belangrijke opgaven, zoals verstedelijking, stedelijke bereikbaarheid, klimaatadaptatie en de energietransitie. Bovendien gaan veranderingen in de samenleving en techniek steeds sneller en zijn de ontwikkelingen steeds minder goed te voorspellen. De toegenomen onzekerheid die dit met zich meebrengt, vraagt ook in het MIRT om flexibiliteit. De afgelopen jaren is een transitie van het MIRT ingezet met programma's als Beter Benutten, Nieuwe Aanpak Bereikbaarheid en Vernieuwing van het MIRT. Uitgangspunt bij de transitie is dat wordt vastgehouden aan de sterke punten van het MIRT:

- een systematische trechtering van opgaven, via oplossingsrichtingen en de keuze voor een concrete oplossing, naar realisatie (en beheer en onderhoud);
- financiële beheersbaarheid en transparantie;
- bestuurlijke betrouwbaarheid en stabiliteit.

Kern van de nieuwe werkwijze in het MIRT is:

- breed, gebiedsgericht oppakken en afwegen van meerdere samenhangende opgaven, zoals bereikbaarheid, verstedelijking, duurzaamheid en economie;
- nauw samenwerken met de omgeving waarbij opgaven samen worden opgepakt;
- maatwerk leveren, zodat ook andere oplossingen dan alleen infrastructurele oplossingen in beeld komen, onder andere door over de grenzen van de modaliteiten heen te kijken naar de ruimtelijke inrichting, zelfredzaamheid, gedragsbeïnvloeding en informatietechnologie, in korte en lange termijn maatregelen te denken;
- rekening houden met onzekerheden en voortschrijdend inzicht (adaptief werken).

Dit naar analogie met het Deltafonds, waar goede ervaringen zijn opgedaan met een adaptieve werkwijze op basis van het Deltaprogramma.

1 De Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) brengt potentiële ontwikkelingen op de lange termijn in beeld voor wegen, vaarwegen, spoorwegen en het regionaal openbaar vervoer. De analyse richt zich zowel op personenvervoer als op goederenvervoer.

2 In de bestuurlijke intentieverklaring REOS (juni 2016) hebben de Noordelijke en de Zuidelijke Randstad, de Brainport Eindhoven en het rijk afspraken gemaakt over het gezamenlijk versterken van de internationale concurrentiekracht van deze economische kerngebieden en van Nederland. De intentieverklaring is uitgewerkt in een eerste uitvoeringsprogramma, dat jaarlijks zal worden geactualiseerd.

Het MIRT toegelicht

Als onderdeel van de nieuwe werkwijze in het MIRT is duurzaamheid voortaan integraal onderdeel van het MIRT. Duurzaamheidsambities worden vanaf het begin meegenomen in de scope van en afwegingen binnen een MIRT-project. Daarbij speelt de ambitie van het ministerie van IenM om in 2030 energie- en klimaatneutraal te zijn, inclusief de beheerde netwerken (TK 30196, nr. 459), een grote rol. Conform de Nationale Klimaatadaptatiestrategie (NAS) wordt in MIRT-projecten indien van toepassing ook benoemd welke maatregelen voor klimaatadaptatie noodzakelijk zijn. In de Deltabeslissing Ruimtelijke Adaptatie is opgenomen dat klimaatbestendig en waterrobuust inrichten uiterlijk in 2020 onderdeel vormt van het beleid en handelen van rijk, provincies, gemeenten en waterschappen. Zoals in de geactualiseerde MIRT-spelregels is aangekondigd, verschijnt er in het najaar van 2017 een handreiking voor MIRT-projectleiders en opdrachtgevers die per MIRT-fase handvatten biedt hoe deze thema's mee te nemen.

De transitie van het MIRT is formeel verankerd met de Kabinetsreactie op het Interdepartementaal Beleidsonderzoek (IBO) Flexibiliteit in infrastructurele planning (september 2016). Naast de nieuwe werkwijze in het MIRT is meer flexibiliteit geïntroduceerd in de budgettaire planning en de scope van het Infrastructuurfonds. Belangrijke wijzigingen zijn de volgende.

- Het Infrastructuurfonds en het Deltafonds zijn verlengd tot 2030. Vanaf 2030 wordt gewerkt met een jaarlijkse verlenging van de fondsen.
- Om te stimuleren dat de jaarlijks vrijkomende budgetten doelmatig worden aangewend, passend binnen een langer lopende, brede inhoudelijke agenda en met behoud van voldoende flexibiliteit, wordt gewerkt aan adaptieve programma's:
  - Metropoolregio Amsterdam;
  - Metropoolregio Rotterdam-Den Haag;
  - Goederencorridor Oost en Zuidoost;
  - SmartwayZ.NL.
- De scope van het Infrastructuurfonds wordt zodanig verbreed dat ook niet-investeringsuitgaven (zoals Beter Benutten-maatregelen) die direct bijdragen aan het oplossen van de bereikbaarheidsopgaven en de doelmatigheid en doeltreffendheid van investeringen in infrastructuur, bekostigd kunnen worden uit het IF. Hiervoor is een wetswijziging nodig. De voorbereidingen zijn in volle gang; de internetconsultatie over deze wetswijziging start in het najaar van 2017.
- Er is een verkenning gestart naar de voor- en nadelen van verdere verbreding van het Infrastructuurfonds naar een zogenoemd bereikbaarheidsfonds. De uitkomsten van deze verkenning worden aan de Tweede Kamer aangeboden.
- Voor alle nieuw te starten MIRT-verkenningen is de eis van zicht op financiering verlaagd van 100% naar 75%. Deze maatregel is een prikkel om creatief te zoeken naar slimme oplossingen en hiermee worden andere partijen uitgedaagd om mee te financieren. Daarmee wordt ook bijgedragen aan het vergroten van de doelmatigheid. In MIRT-verkenningen moeten daarnaast slimme niet-infrastructurele maatregelen worden onderzocht en meegenomen in de maatschappelijke kosten-batenanalyse. Dit bevordert integraal nadenken over oplossingsrichtingen.

Deze wijzigingen zijn geland in de geactualiseerde Spelregels van het MIRT, die in november 2016 van kracht zijn geworden.

Gebiedsgerichte programma-aanpak bereikbaarheid

Opgaven op het gebied van economie, woningbouw, leefbaarheid en bereikbaarheid grijpen (met name in en rond stedelijke gebieden en op de belangrijkste goederencorridors) sterk op elkaar in en raken zowel nationale als regionale belangen. Technologische en maatschappelijke ontwikkelingen maken dat opgaven en oplossingsrichtingen over de tijd veranderlijk kunnen zijn. Dat vraagt om een meer samenhangende, adaptieve en gebiedsgerichte aanpak van deze opgaven, een slimme manier van samenwerken en een juiste mix van maatregelen op de korte en lange termijn. Dit heeft ertoe geleid dat tijdens de Bestuurlijke Overleggen MIRT in het najaar van 2016 afspraken zijn gemaakt om voor een drietal gebieden een gebiedsgerichte programma-aanpak rond bereikbaarheid uit te werken:

1 Metropoolregio Amsterdam (MRA);
2 Metropoolregio Rotterdam-Den Haag (MRDH);
3 Goederencorridors Oost en Zuidoost.

Planning

Beoogd wordt om tijdens de Bestuurlijke Overleggen MIRT in het najaar van 2017 afspraken te maken over de start van de programma's, op basis van de in de kwartiermakersfase door Rijk en regio gezamenlijk ontwikkelde plannen voor de verschillende gebieden.

Financiën

De vrije middelen op het Wegendeel van het IF (artikel 12) die zijn ontstaan door de verlenging van het Infrastructuurfonds tot en met 2030 zijn onder andere gereserveerd voor programma bereikbaarheid regio Amsterdam (€ 200 miljoen), programma bereikbaarheid regio Rotterdam – Den Haag (€ 200 miljoen), en programma goederencorridor Oost en Zuidoost (€ 200 miljoen). Artikel 12.03.02.

Het MIRT toegelicht

Toelichting begroting IenM

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM) heeft drie begrotingen:

1 beleidsbegroting Hoofdstuk XII van de Rijksbegroting;
2 begroting van het Infrastructuurfonds (Hoofdstuk A van de Rijksbegroting);
3 begroting van het Deltafonds (Hoofdstuk J van de Rijksbegroting).

De twee fondsbegrotingen van het ministerie van IenM – het Infrastructuurfonds en het Deltafonds – worden gevoed vanuit de beleidsbegroting Hoofdstuk XII via beleidsartikel 26 (Bijdrage Investeringsfondsen).

In de beleidsbegroting Hoofdstuk XII worden de uitgaven geraamd en verantwoord voor de beleidsuitgaven van het ministerie van IenM, waaronder beleidsonderzoeken, subsidies en bijdragen aan medeoverheden en/of internationale organisaties. Ook de apparaatsuitgaven voor het kerndepartement worden begroot in de beleidsbegroting.

In beide fondsbegrotingen worden de uitgaven aan concrete investeringsprojecten en programma's geraamd, evenals de uitgaven voor beheer, onderhoud, vervanging en renovatie van de infrastructuur. De doelstelling van het Infrastructuurfonds is wettelijk vastgelegd in de Wet op het Infrastructuurfonds (Stb. 1993, 319): "het bevorderen van een integrale afweging van prioriteiten en het bevorderen van continuïteit van middelen voor infrastructuur". De instelling van het Deltafonds is wettelijk geregeld in de Waterwet (Stb. 2009, 107), met als doel de bekostiging van maatregelen, voorzieningen en onderzoeken op het gebied van waterveiligheid en zoetwatervoorziening, en sinds 2015 ook waterkwaliteit.

De begrotingen van het ministerie van IenM zijn ook digitaal beschikbaar op www.rijksbegroting.nl.

Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

Het dominante beleidskader voor het MIRT wordt tot nu toe gevormd door de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR). Met de komst van de Omgevingswet wordt een nieuw instrument geïntroduceerd: de Nationale Omgevingsvisie (NOVI). Deze visie zal de SVIR als primair beleidskader aan rijkszijde voor het MIRT vervangen. Momenteel wordt gewerkt aan het opstellen van de NOVI. Een eerste stap naar de NOVI heeft het kabinet gezet met de startnota De opgaven voor de Nationale Omgevingsvisie. In deze startnota zijn vier strategische opgaven beschreven, waarbij een samenhangende aanpak meerwaarde biedt:

1 naar een duurzame en concurrerende economie;
2 naar een klimaatbestendige en klimaatneutrale samenleving;
3 naar een toekomstbestendige en bereikbare woon- en werkomgeving;
4 naar een waardevolle leefomgeving.

De volgende stappen na deze startnota zijn de verdere verdieping van de hiervoor benoemde opgaven, de uitwerking van beleidsopties om doelen te kunnen realiseren en een door het kabinet te bepalen koers. De keuzes worden uiteindelijk vastgelegd in de Nationale Omgevingsvisie. Bij de vervolgstappen worden de provincies, gemeenten, waterschappen, bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties betrokken.

Energietransitie

Nederland staat voor een forse opgave op het gebied van energie. Er wordt gewerkt aan de energietransitie van fossiele energie naar duurzame energie. Wind op zee, wind op land, zonne-energie, energie uit biomassa, geothermie en diverse andere innovatieve vormen van energieopwekking, energieopslag en transport spelen daarbij een belangrijke rol. De ruimtevraag en de inpassing van de transitie naar duurzame energie zijn belangrijke aandachtspunten en daarmee relevant voor het MIRT.

In december 2016 is de Energieagenda gepresenteerd met de route naar een CO_2-arme energievoorziening in 2050. In 2017 wordt deze agenda uitgewerkt in vijf transitiepaden: lage temperatuur warmte, hoge temperatuur warmte, kracht en licht, mobiliteit, en voedsel en natuur. In elk van deze transitiepaden worden de ruimtelijke aspecten betrokken. Omgekeerd wordt voor verschillende regio's ook gekeken naar ruimtelijke koppelkansen van de transitiepaden. In de Energieagenda is aangegeven dat de energietransitie zo veel mogelijk regionaal zal worden aangepakt. In vijf regio´s wordt een regionale energiestrategie opgesteld en een actieagenda voor de korte termijn. Een regionale energiestrategie is een visie op hoe de regio, dat wil zeggen overheden en maatschappelijke organisaties en bedrijven, denken in 2050 energieneutraal te kunnen zijn. Onderzocht wordt hoe water benut kan worden voor het bieden van ruimte aan duurzame energie. Het gaat daarbij om het benutten van water als bron van duurzame energie (zoals voor energie-opwekking uit oppervlaktewater) en voor opslag van duurzame energie. Dit traject wordt met de waterschappen en Rijkswaterstaat vormgegeven.

Meer informatie:

- **SVIR**
  https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2012/03/13/structuurvisie-infrastructuur-en-ruimte
- **M.b.t. kennis en ervaringen op MIRT gebied zie:**
  www.leerplatformmirt.nl
- **website MIRT**
  https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/ruimtelijke-ordening-en-gebiedsontwikkeling/inhoud/meerjarenprogramma-infrastructuur-ruimte-en-transport-mirt
- **NOVI**
  www.werkplaatsnovi.nl

Het MIRT toegelicht

Lijst van afkortingen MIRT Overzicht 2018

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

AGZR	Adaptieve Gebiedsagenda Zuidelijke Randstad
AKI	Automatische Knipperlicht Installaties
AO-projecten	Autonome Ontwikkelingsprojecten
ATB	Automatische Treinbeïnvloeding
ATB-Vv	Automatische Treinbeïnvloeding Verbeterde versie
BDU	Brede Doeluitkering
BIRK	Budget Investeringen Ruimtelijke Kwaliteit
BTW	Belasting Toegevoegde Waarde
BO	Bestuurlijk Overleg
BOV	Beheer, Onderhoud en Vervanging
CMBO	Centraal Monitorings- en Beslisorgaan
DB	Design & Build
DBFM	Design, Build, Finance and Maintain
DBM	Design, Build and Maintain
D&C	Design & Constructcontract
DF	Deltafonds
DLG	Dienst Landelijk Gebied (DLG)
EHS	Ecologische Hoofdstructuur
EMM	Ecologische Maatregelen Markermeer
ERTMS	European Rail Traffic Management System
EZS	Emplacement Zuidelijke Spooraansluiting
Fes	Fonds economische structuurversterking
GHO	Greenport Holland Overheden
HbR	Havenbedrijf Rotterdam
HOV	Hoogwaardig Openbaar Vervoer
HSE	Haags Startstation Erasmuslijn
HWBP	Hoogwaterbeschermingsprogramma
HWN	Hoofdwegennet
IBO	Interdepartementaal Beleidsonderzoek
ICZR	Internationale Connectiviteit Zuidelijke Randstad
IF	Infrafonds
ILG	Investeringsbudget Landelijk gebied
InT	Internet of Things
ITS	Intelligente transportsystemen
IVO	Integrale Veiligheid Oosterschelde
KRW	Kaderrichtlijn Water
KT	Korte Termijn
LAT	Lowest Astronomical Tide
LIB	Luchthavenindelingsbesluit
LMCA	Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse
LOI	Letter of Intent
LTSA	Lange Termijn Spooragenda
m.e.r.	milieueffectrapportage
Ministerie BZK	Ministerie van Binnenlandse Zaken
Ministerie EZ	Ministerie van Economische Zaken
Ministerie IenM	Ministerie van Infrastructuur en Milieu
Ministerie VenW	het voormalig ministerie van Verkeer en Waterstaat
Ministerie VROM	het voormalig ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu
Ministerie VWS	Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport
MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport
MJPG	Meerjarenprogramma Geluidsanering
MJPO	Meerjarenprogramma Ontsnippering
MKBA	Maatschappelijke kosten- en batenanalyse
MLT	Middellange termijn
MoMaRo	Modernisering Maasroute
MRA	Metropoolregio Amsterdam
MRDH	De Metropoolregio Rotterdam-Den Haag
NABO	Niet-actief beveiligde overwegen
NAS	Nationale Klimaatadaptatiestrategie
nHWBP	nieuw Hoogwaterbeschermingsprogramma
NMCA	Nationale markt- en capaciteitsanalyse
NKO	Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen
NoMo AOV	Nota Mobiliteit Achterstallig Onderhoud Vaarwegen
NOV	Noordoostelijke Verbinding
NOVI	Nationale Omgevingsvisie
NRU	Noordelijke Randweg Utrecht
NSL	Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit
NSP	Nationale Sleutelprojecten
NST	Nieuwe Sluis Terneuzen
OTB	Ontwerp-Tracebesluit
OV	Openbaarvervoer
OV SAAL	OV Schiphol-Amsterdam-Almere
PAGE	Plan van Aanpak Goederen Emplacementen
P&C	Plan & Design-contract
PHS	Programma Hoogfrequent Spoorvervoer
PIP	Provinciaal Inpassingsplan
PKB	Planologische Kernbeslissing
POL	Provinciaal Omgevingsplan
PMR	Project Mainportontwikkeling Rotterdam
PPC	Public Private Comparator
PPS	Publiek- Private samenwerking
PVVO	Programma Verbetering Veiligheid Overwegen
REOS	Ruimtelijk Economische Ontwikkelstrategie
REP	Ruimtelijk Economische Programma
RGV	Rijksstructuurvisie Grevelingen en Volkerak-Zoommeer
RMf	Regionaal Mobiliteitsfonds
RINK	Risico Inventarisatie Natte Kunstwerken
RRAAM	Rijk-Regioprogramma Amsterdam-Almere-Markermeer
RRS	Randstadspoor
RSP	Regiospecifiek Pakket
RSP-ZZL	Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn
SDR	Smart Delta Resources
SSCS-sen	Spoorstaafconditioneringssystemen
SNIP	Spelregelkader Natte Infrastructuurprojecten
SVIR	Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte
TB	Tracébesluit
TBES	Toekomstbestendig ecologisch systeem
TEN-T	Trans-European Transport Network
THIGJ	The Hague Institute for Global Justice
TPN	Trade Port Noord
UPGE	Uitvoeringsprogramma Geluid Emplacementen
USP	Utrecht Science Park
VGB	Vooraf gedefinieerde bijsturingmaatregelen
VGR	Voortgangsrapportage
VNSC	Vlaams-Nederlandse Scheldecommissie
VONK	VervangingsOpgave Natte Kunstwerken
VTM	Vessel Traffic Managementsysteem
WHO	Wereldgezondheidsorganisatie
WLO	Welvaart en Leefomgeving
ZOAB	Zeer Open Asfalt Beton
ZRG	Zuidelijke Ringweg Groningen
ZZL	Zuiderzeelijn

Over het MIRT Overzicht 2018

Verbeteringen informatievoorziening via de begrotingscyclus

Nieuwsberichten

MIRT-projecten en -programma's: stand van zaken

Toelichting op de project- en programmabladen

Over het MIRT Overzicht 2018

Geen MIRT Overzicht is hetzelfde. Ieder jaar werken we aan de kwaliteit en de volledigheid van de informatie. In dit hoofdstuk lichten we wijzigingen ten opzicht van het MIRT Overzicht 2017 toe. Daarnaast geven we een overzicht van afgeronde en nieuwe projecten en programma's en van de fasewisselingen.

Verbeteringen informatievoorziening via de begrotingscyclus

In 2015 heeft de vaste Kamercommissie voor het ministerie van IenM de leden mevrouw Visser en de heer Hoogland als rapporteur aangewezen voor de begrotingscyclus. De rapporteurs hebben aan het ministerie van IenM adviezen gegeven om de kwaliteit van de informatievoorziening via de jaarverslagen, begroting en het MIRT Overzicht te verbeteren. Deze adviezen hebben geleid tot de volgende verbeteringen in het MIRT Overzicht 2017:

1 Bij de projecten in de planuitwerkings- en de realisatiefase wordt via een tabel inzicht gegeven in de ontwikkeling van de planning en het budget.
2 Bij projecten in de realisatiefase wordt via een tabel de voortgang van de realisatie zichtbaar.
3 Diverse programma's van IenM geven aanvullende informatie over de financiën, de voortgang, de budgetflexibiliteit en de scope van de onderdelen.

In het MIRT Overzicht 2018 wordt invulling gegeven aan de resterende adviezen van de rapporteurs.

Koppeling project- en beleidsdoelstelling

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

Groei tabellen ontwikkeling planning en budget

Zoals aangekondigd in de begroting 2017 is onderzocht of in het MIRT Overzicht 2018 een financiële eindverantwoording kan worden geïntroduceerd voor opgeleverde projecten. Dit is in lijn met de aanbevelingen van de Algemene Rekenkamer op dat vlak. Uitkomst van dit onderzoek is dat de tabel 'Ontwikkelingen planning en budget', die vanaf het MIRT Overzicht 2017 is opgenomen, bij alle projecten in de planuitwerkings- en realisatiefase vanaf het MIRT Overzicht 2018 jaarlijks met een jaar zal worden uitgebreid.
Op deze wijze wordt geleidelijk het overzicht uitgebreid en ontstaat op termijn voor alle projecten het door de Algemene Rekenkamer aanbevolen totaaloverzicht van de ontwikkelingen in de planning en het budget.

Percentage gerealiseerd

Bij alle projecten in de realisatiefase is de voortgang van de realisatie inzichtelijk gemaakt door in de tabel 'Gerealiseerd budget' het gerealiseerde budget uit te drukken als percentage van het totale budget stand Slotwet 2016.

Rijksmiddelen per ministerie

In het onderdeel 'Financiën' van het MIRT Overzicht 2018 is aanvullend inzicht verschaft in de rijksmiddelen die per ministerie beschikbaar zijn gesteld voor opgaven in het ruimtelijk domein.

Nieuwsberichten

De afgelopen jaren zijn op de website van het MIRT Overzicht (www.mirtoverzicht.nl) nieuwsartikelen gepubliceerd. Naar blijkt worden deze nieuwsartikelen nauwelijks bezocht, ondanks het grote bezoekersaantal van de website. Dit lijkt logisch, omdat het MIRT Overzicht een statisch document is dat als bijlage van de begroting dient. Gekozen is deze nieuwsartikelen niet meer te plaatsen op de website van het MIRT Overzicht. Momenteel wordt nagedacht waar nieuwswaardigheden met betrekking tot het MIRT beter tot hun recht komen.

Over het MIRT Overzicht 2018

MIRT-projecten en -programma's: stand van zaken

Dit jaar zijn er elf projecten gerealiseerd, namelijk:
- A9 Omlegging Badhoevedorp
- A50 Ewijk-Valburg
- A2 Passage Maastricht
- A12/A20 Parallelstructuur Gouweknoop
- N50 Ens-Emmeloord
- Breda Centraal (NSP)
- Cameratoezicht op stations
- PHS Doorstroomstation Utrecht
- Vaarweg Meppel - Ramspol (Keersluis Zwartsluis)
- Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen in de Rijn-Scheldeverbinding
- Subsidieprogramma Zeehaven Innovatie Project voor duurzaamheid

Tussen 1 september 2016 en 1 september 2017 zijn er zes MIRT Onderzoeken afgerond, namelijk:
- Alblasserwaard - Vijfheerenlanden
- Stimuleren Verstedelijking Zuidelijke Randstad
- Arnhem-Nijmegen
- Greenports en de samenwerking met mainports
- Integrale veiligheid Oosterschelde
- Corridor Oost (goederenvervoer)

Deze zes MIRT Onderzoeken zijn dit jaar voor de laatste keer opgenomen in het MIRT Overzicht.

Het project Ruimtelijk mobiliteitspakket Maastricht-Noord is uit het MIRT Overzicht gehaald. Het project betrof gebiedsontwikkeling en regionale/lokale infrastructuur voor de verbetering van de Maaskruisende bereikbaarheid. De rijksbijdrage van € 60 mln die in het convenant Bereikbaarheidsimpuls Limburg is overeengekomen, is sinds dit jaar via de Brede Doeluitkering (BDU) volledig uitgekeerd. De gemeente Maastricht is verantwoordelijk voor dit project.

De spoorprojecten Bilthoven, spoorwegovergang Soestdijkseweg, ERTMS Pilot Amsterdam-Utrecht/ERTMS expertisecentrum en Randstadrail fase 1 hadden in een eerder MIRT Overzicht toegevoegd moeten worden aan de lijst met gerealiseerde projecten. Dit is niet gebeurd, omdat gerealiseerde spoorprojecten in voorgaande MIRT Overzichten volgens een andere systematiek vastgesteld werden. Dit is inmiddels gelijkgetrokken met de ander modaliteiten. De projecten zijn toegevoegd aan de projectenkaart die de gerealiseerde projecten weergeeft.

Het project Bypass Irenesluizen valt onder het programma Deltaplan Zoetwater. Daarom is voor dit project geen apart projectblad meer in het MIRT Overzicht opgenomen.

De volgende projecten hebben een fasewisseling ondergaan:
- Landzijdige bereikbaarheid Lelystad Airport (verkenning)
- Integrale Verkenning Ravenstein-Lith (verkenning)
- Integrale verkenning Meer Maas Meer Venlo (verkenning)
- A4 Passage Den Haag (planuitwerking)
- Den Haag CS, perronsporen 11 en 12 (planuitwerking)
- A16 Rotterdam (realisatie)
- Ombouw Amstelveenlijn (hoogwaardige tramverbinding) (realisatie)
- Calandbrug (Theemswegtrace) (realisatie)
- Legger Vlieland en Terschelling (realisatie)
- Gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum (realisatie)
- IJsseldelta fase 2 (planuitwerking en realisatie)
- A1 Apeldoorn- Azelo (realisatie)

Bij de Ring Utrecht en de ViA15 is de planuitwerking afgerond met het vaststellen van het TB. Na het uitvoeringsbesluit zullen de MIRT-bladen van fase worden gewisseld naar de realisatie-fase.

De volgende dertien projecten zijn nieuw opgenomen in het MIRT Overzicht:
- Corridor Rotterdam-Antwerpen (CRA)
- Lob van Gennep
- Maasoeverpark
- A67 / A73 knooppunt Zaarderheiken
- SmartwayZ.nl: A67 Leenderheide-Zaarderheiken
- Multimodale knoop Schiphol
- MIRT verkenning Oeffelt
- Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit
- Programma Booggeluid
- Programma suïcidepreventie en afhandeling
- PHS Ede
- Programma ATB-Vv
- Wielingen

Toelichting op project– en programmabladen

Toelichting op de project- en programmabladen

Per project of programma wordt in aanvulling op de departementale begrotingen projectinformatie gegeven. Per artikel is daarnaast voor de leesbaarheid de fase van besluitvorming inzichtelijk gemaakt. Een onderzoek heeft de paarse kleur, een verkenning heeft een geeloranje kleur, de planuitwerking een groene en de realisatie een rode kleur. Een enkel projectblad betreft een programma. Een programma bestaat uit projecten die zich soms in verschillende fasen bevinden. Als dit het geval is, dan wordt de fase waarin het merendeel van de projecten zich bevindt als fase voor het hele programma gehanteerd. Is er geen duidelijk 'zwaartepunt', dan kan een gecombineerde fase worden gehanteerd.

Indeling van de bladen

De projectbladen worden volgens vastgestelde paragrafen opgebouwd. De opbouw verschilt per projectfase.

MIRT Onderzoek
- Tabel projecthistorie
- Aanleiding en doel
- Planning
- Betrokkenen

MIRT verkenning
- Tabel projecthistorie
- Opgave
- Oplossing
- Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling
- Planning
- Betrokkenen

Planuitwerking
- Tabel projecthistorie
- Opgave
- Oplossing (inclusief eventuele inpassingmaatregelen)
- Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling
- Planning
- Politiek/bestuurlijk
- Financiën
  - inclusief tabel die budget en openstelling weergeeft vanaf MIRT Overzicht 2013

Realisatie
- Tabel projecthistorie
- Opgave
- Oplossing (inclusief eventuele inpassingmaatregelen)
- Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling
- Planning
- Politiek/bestuurlijk
- Uitvoering
- Financiën
  - inclusief tabel die budget en openstelling weergeeft vanaf MIRT Overzicht 2013
  - inclusief tabel die gerealiseerd budget weergeeft vanaf 2013. Nieuw dit jaar is dat ook het percentage gerealiseerd in de tabel wordt aangegeven (alleen voor 2016).

Toelichting op de onderdelen op project- en programmabladen

Projecthistorie en toelichting op de wijzigingen
Toelichting op de wijzigingen met betrekking tot eerdergenoemde punten die zich tussen het uitkomen van het vorige en het huidige MIRT Overzicht – dus in de periode september 2016 tot en met augustus 2017 – hebben voorgedaan. Omdat het MIRT Overzicht als bijlage bij de Rijksbegroting het jaartal van die begroting draagt, worden de wijzigingen in dit MIRT Overzicht 2018 ten opzichte van het MIRT Overzicht 2017 vermeld onder 2018. Wijzigingen in de planning worden in elk geval opgenomen als er sprake is van een versnelling of vertraging van het project met meer dan één jaar ten opzichte van het vorige MIRT Overzicht. Er worden alleen wijzigingen van de laatste zes jaar opgenomen.

Opgave
Beschrijving van de opgave; dit kan zowel een knelpunt/probleem als een (in de MIRT Gebiedsagenda opgenomen) opgave of kans zijn, of een combinatie van beide.

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

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

Toelichting op de project- en programmabladen

Planning

De planning van het project/programma, met aandacht voor de start van de realisatie en de openstelling. Bij MIRT Verkenningen wordt de planning van de verkenning weergegeven. Er is ook specifieke aandacht voor het Tracébesluit of de projectbeslissing. Bij sommige programma's zijn deelprojecten uit het programma eerder opgeleverd. Deze mijlpalen worden dan ook onder dit kopje gemeld. Openstelling is de oplevering van alle projecten uit het programma. Bij brief van 13 februari 2013 (TK 33400 A, nr. 49) is aangegeven dat bij de getemporiseerde projecten van Wegen/Vaarwegen een bandbreedte wordt gehanteerd voor openstelling. Het MIRT Overzicht neemt voor deze projecten dan ook een bandbreedte op. Ook bij bladen in de fase 'planuitwerking' is een bandbreedte opgenomen aangezien in deze fase de definitieve planning vaak nog niet vastligt.

Tabel ontwikkeling planning en budget

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

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

Bij sommige projectbladen is er sprake van openstelling of oplevering van verschillende deelprojecten. In de tabel wordt bij 'Openstelling' of 'Oplevering' het jaar genoemd waarin het hele project is afgerond. Planning en afronding van deelprojecten komen onder het kopje 'Planning' op het MIRT-blad.

Daarnaast wordt op de realisatiebladen informatie gegeven over de financiële voortgang van de projecten. De gegevens tot en met het jaar 2016 zijn bekend, en wordt er vijf jaar teruggekeken.
De bedragen die genoemd zijn, zijn cumulatief. Met uitzondering van de projecten waarbij gewerkt wordt met DBFM-contracten en subsidies. Daarnaast wordt sinds het MIRT Overzicht 2018 het percentage gerealiseerd budget ten opzichte van de laatste slotbepaling weergegeven (alleen voor het afgelopen jaar).

Politiek/bestuurlijk

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

Uitvoering

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

Financiën

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

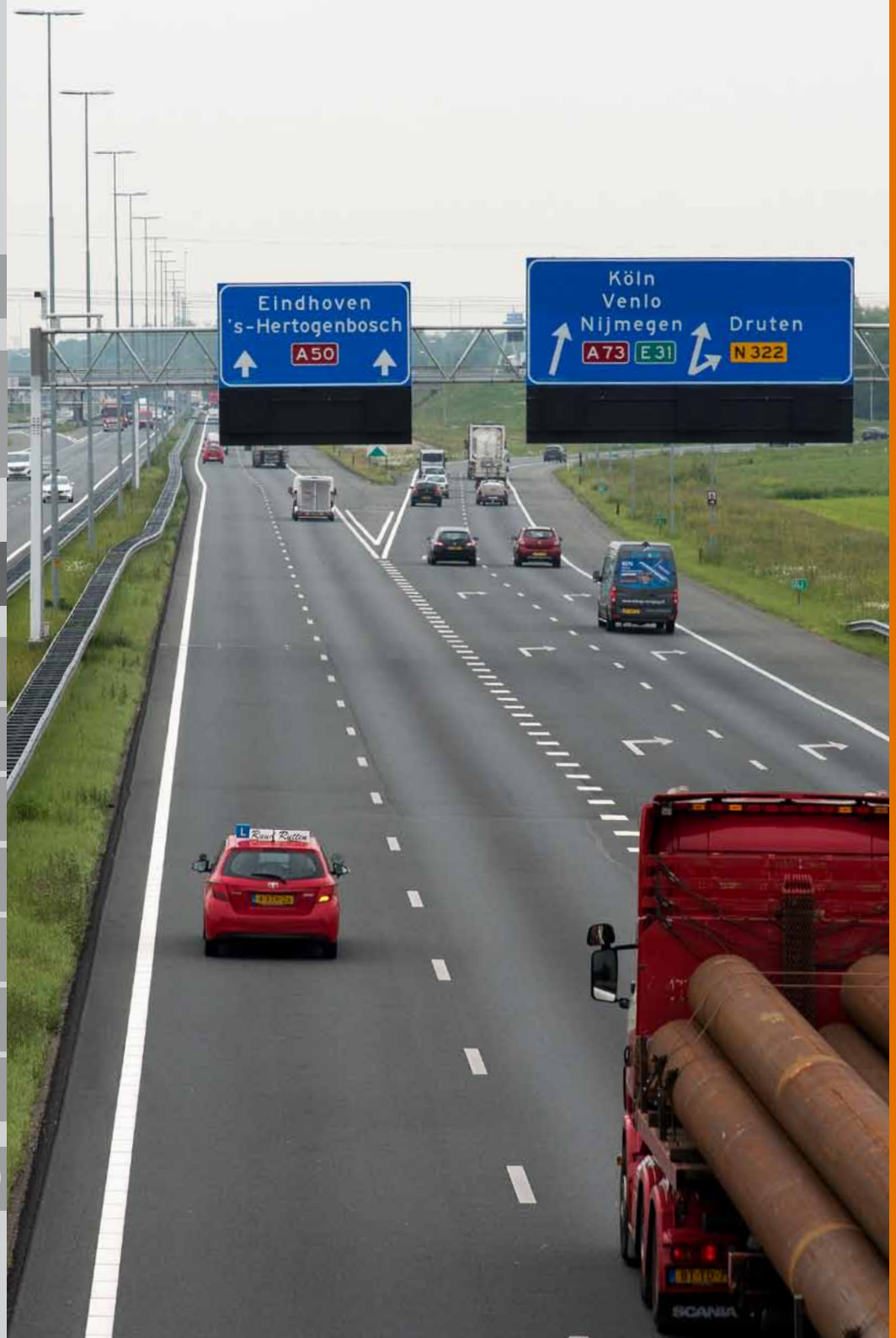
Programmabladen en financiën

Om meer duidelijkheid te geven over de inhoud van de programma's van IenM is voor diverse programma's (niet zijnde de door de Tweede Kamer aangewezen grote projecten) in dit MIRT Overzicht de inzichtelijkheid vergroot. Bij de programma's SmartwayZ.NL (bereikbaarheid Zuid-Nederland), A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere (SAA), Beter Benutten, Programma Hoogfrequent Spoor (PHS), Schiphol-Amsterdam-Almere (OV-SAAL), nieuw Hoogwaterbeschermingsprogramma (nHWBP) en de Vervanging en Renovatieprogramma's van het Hoofdwegennet, Hoofdvaarwegennet en Hoofdwatersysteem is een extra tabel opgenomen met informatie over de financiën, de voortgang en de effecten van onderdelen van de programma's.

Kaart met MIRT Onderzoeken

MIRT Onderzoeken

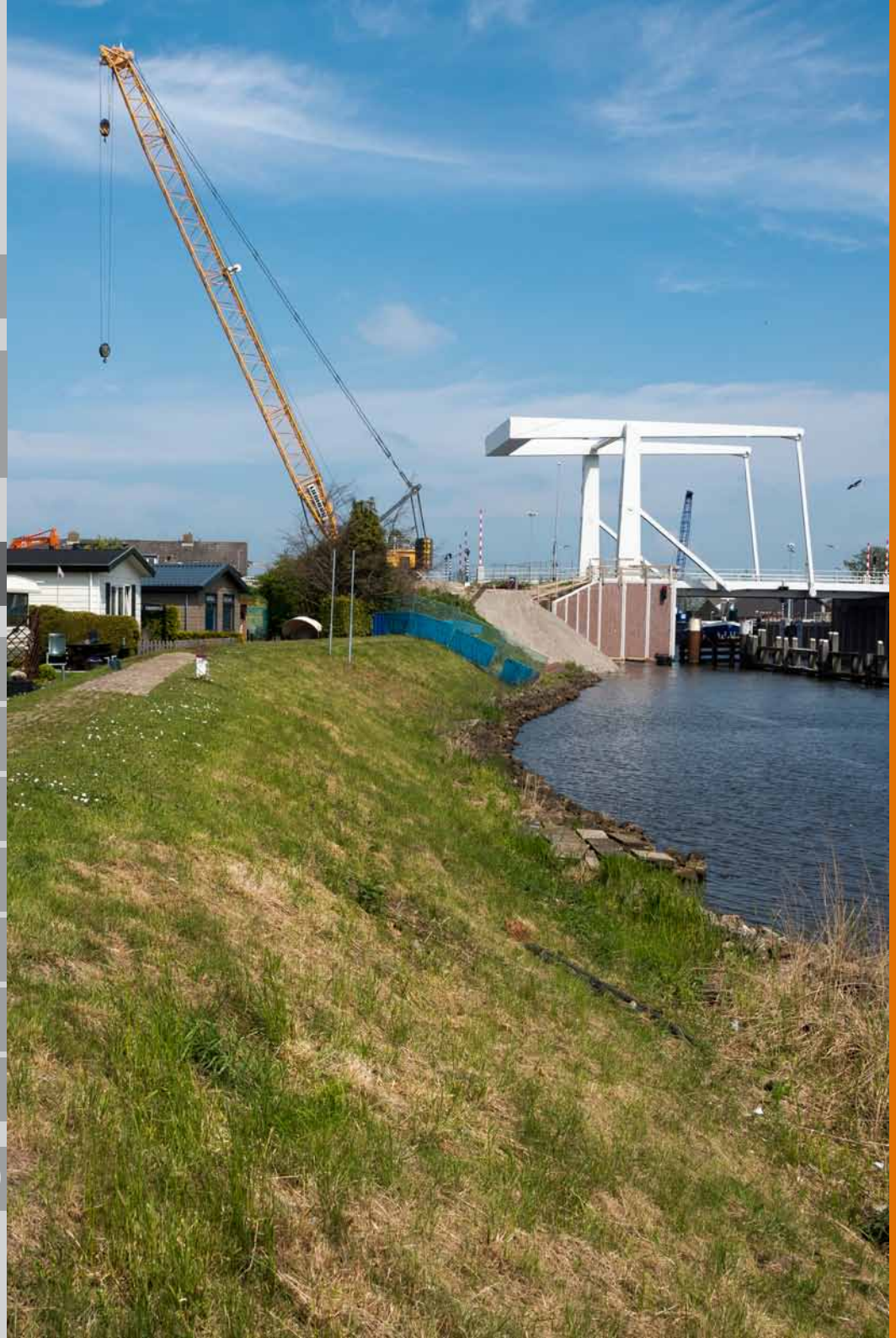
1. Acceptatie en kansen ruimtelijke inpassing van nieuwe energiesystemen
2. Adaptatiestrategie waterveiligheid buitendijks
3. Alblasserwaard Vijfheerenlanden
4. Anders Benutten
5. Arnhem Nijmegen
6. Bereikbaarheid Deil-Den Bosch
7. Bereikbaarheid Noordwestkant Amsterdam
8. Bereikbaarheid Oostkant Amsterdam
9. Bereikbaarheid regio Rotterdam - Den Haag
10. Concurrentiekracht Noord-Nederland
11. Corridor Rotterdam - Antwerpen (CRA)
12. Goederencorridor Oost
13. Goederencorridor Zuid
14. Greenports en de samenwerking met de mainports
15. Holwerd aan Zee
16. Integrale Veiligheid Oosterschelde
17. Lob van Gennep
18. Maasoeverpark
19. Meerjarig Adaptief Programma Eems-Dollard 2050
20. Ontwikkelvisie Zuidelijk Maasdal
21. Operationalisering meerlaagsveiligheid Dordrecht
22. Organisch bouwen
23. Rijksvastgoed Lelystad
24. Stedelijke bereikbaarheid Metropoolregio Amsterdam
25. Stimuleren Verstedelijking Zuidelijke Randstad



Kaart met gerealiseerde projecten

Gerealiseerde projecten

1. A2 passage Maastricht
2. A9 omlegging Badhoevedorp
3. A12/A20 parallelstructuur Gouweknoop
4. A50 Ewijk - Valburg
5. Breda Centraal (t.b.v. Nieuw Sleutelproject)
6. *Cameratoezicht op stations
7. Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen in de Rijn-Scheldeverbinding
8. N50 Ens - Emmeloord
9. PHS Doorstroomstation Utrecht
10. Vaarweg Meppel - Ramspol (keersluis Zwartsluis)



Kaart met gerealiseerde projecten 2013 – 2017

Gerealiseerde projecten

2013-2017

Gerealiseerde projecten 2017

1. A2 passage Maastricht
2. A9 omlegging Badhoevedorp
3. A12/A20 parallelstructuur Gouweknoop
4. A50 Ewijk - Valburg
5. Breda Centraal (t.b.v. Nieuw Sleutelproject)
6. *Cameratoezicht op stations
7. Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen in de Rijn-Scheldeverbinding
8. N50 Ens - Emmeloord
9. PHS Doorstroomstation Utrecht
10. Vaarweg Meppel - Ramspol (keersluis Zwartsluis)

Gerealiseerde projecten 2016

11. A1 Bunschoten - Knooppunt Hoevelaken
12. A4 Delft - Schiedam
13. A7/A8 Purmerend - Zaandam - Coenplein
14. A12 Ede - Grijsoord
15. A15 Maasvlakte - Vaanplein
16. Amsterdam-Rijnkanaal (verwijderen keersluis Zeeburg)
17. Arnhem Centraal (t.b.v. Nieuw Sleutelproject)
18. Bijdrage containertransferium Alblasserdam
19. Bouw 4e sluiskolk Ternaaien
20. Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Amsterdam-Rijnkanaal Zuid
21. *ERTMS Pilot Amsterdam - Utrecht en ERMTS expertisecentrum
22. Natuurcompensatieproject Perkpolder
23. Randstadrail, fase 1
24. Utrecht Centraal (t.b.v. Nieuw Sleutelproject, VINEX)

Gerealiseerde projecten 2015

25. A4 Burgerveen-Leiden
26. A4 Dinteloord-Bergen op Zoom
27. Bilthoven, spoorwegovergang Soestdijkseweg
28. Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Lemmer-Delfzijl
29. Den Haag CS NSP
30. N11 Leiden/Zoeterwoude – Alphen aan den Rijn
31. N31 Leeuwarden (Haak)
32. N33 Assen-Zuidbroek
33. N35 Combiplan Nijverdal
34. N61 Hoek-Schoondijke
35. N62 Kanaalkruising Sluiskil
36. Rijswijk-Schiedam (Ingebruikname 2-sporige tunnel Delft)
37. Station Barneveld Zuid
38. Station Nijmegen Goffert
39. Zuid-Willemsvaart, aanleg Máximakanaal en opwaarderen tot Veghel

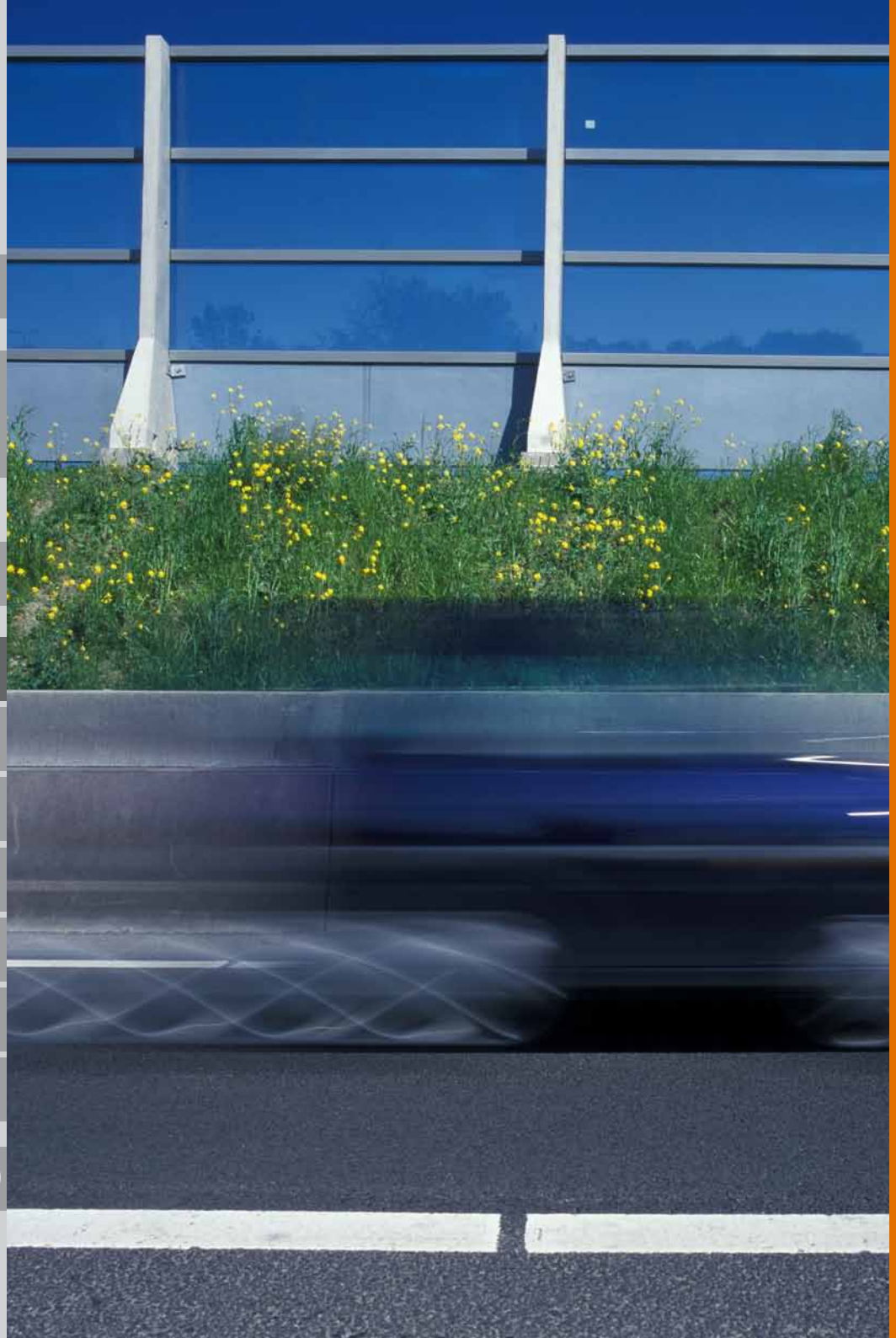
Gerealiseerde projecten 2014

40. A10 Tweede Coentunnel / A5 Westrandweg/ N200 Halfweg
41. Capaciteit Julianasluis Gouda
42. Nijmegen, tweede stadsbrug
43. N201
44. Sporen in Arnhem
45. Station Maastricht-Noord
46. Station Nijmegen-Lent
47. Rotterdam Centraal (NSP)
48. Verdieping vaarweg Harlingen – Kornwerderzand (Boontjes)
49. Walradar Noordzeekanaal
50. 1e tranche Actieprogramma Wegen (beleidskader Beter Benutten)

Gerealiseerde projecten 2013

51. A2 Holendrecht – Oudenrijn
52. A2 Maasbracht – Geleen
53. A10 Tweede Coentunnel / A5 Westrandweg
54. A12 Utrecht - Veenendaal
55. A28 Utrecht - Amersfoort
56. Hanzelijn
57. Maas (baggeren en kunstwerken)
58. N50 Ramspol – Ens
59. Rotterdam – België/Zeeland (renovatie o.a. Volkeraksluizen)
60. Station Almere Poort
61. Station Dronten
62. Station Groningen Europapark
63. Station Halfweg – Zwanenburg
64. Station Hengelo Gezondheidspark
65. Station Hoevelaken
66. Station Kampen Zuid
67. Tilburg Noordwesttangent
68. Verbreding Maasgeul

* niet op de kaart



Nationaal

Opgavenkaart

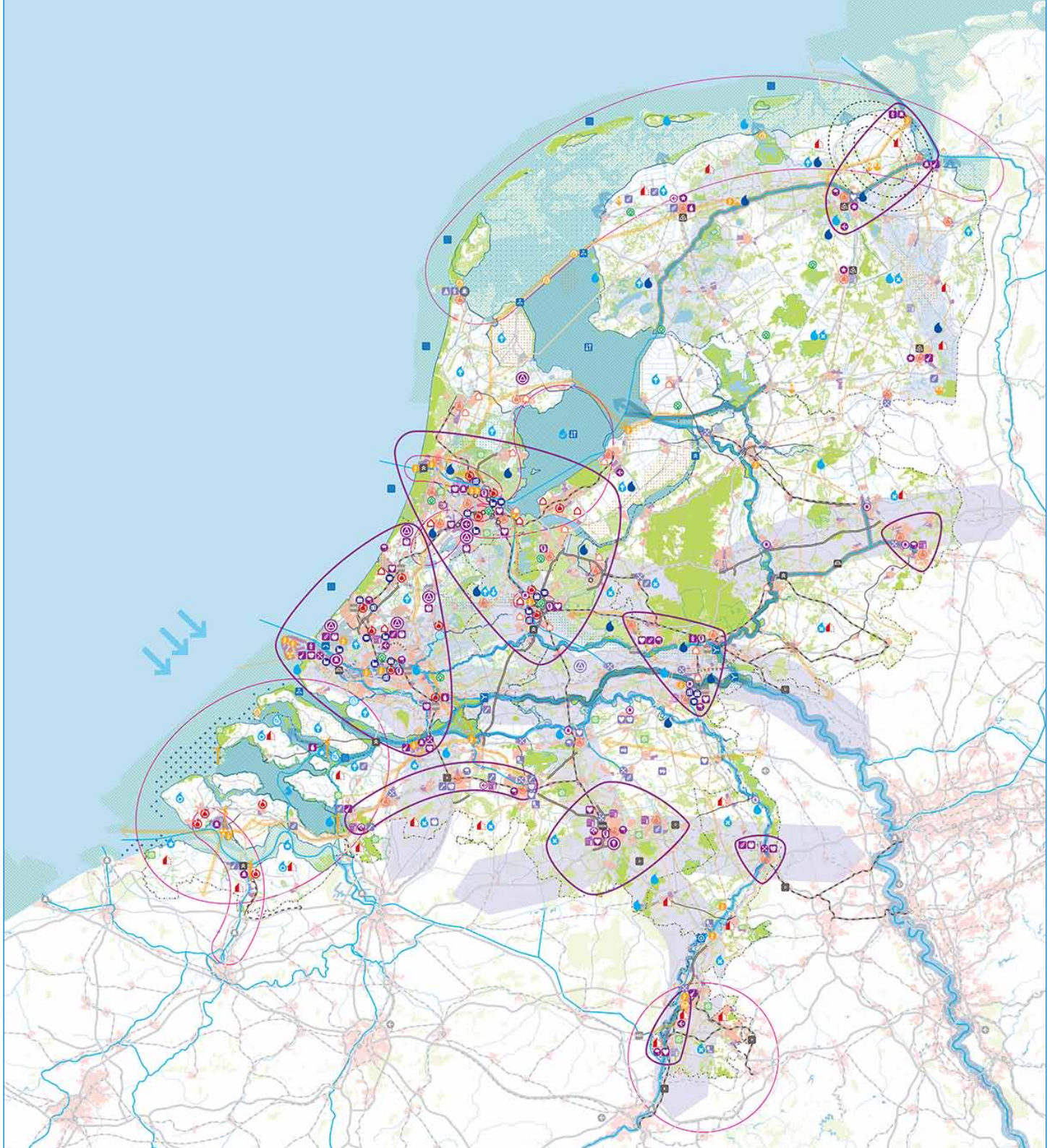
File Top 50

Infographic

Project- en programmabladen

Nationaal Opgavenkaart

< Ga naar legenda



Nationaal Opgavenkaart

< Ga terug naar de kaart

Algemeen

- Stedelijke regio met een concentratie van topsectoren
- Gebieden met concentratie van opgaven van nationaal belang
- Gebied dat wordt beïnvloed door zwaardere bevingen

Economie

Topsectoren

- High Tech Systemen & Materialen
- Energie
- Creatieve industrie
- Agro & Food
- Tuinbouw & Uitgangsmaterialen
- Life Sciences & Health
- Chemie
- Logistiek
- Water

- Mainport Schiphol
- Mainport Rotterdam
- Brainport Eindhoven
- Greenport
- Burgerluchthaven van nationale betekenis
- Militaire luchthaven metburgermedegebruik
- Militaire luchthaven
- Zeehaven van nationale betekenis
- Binnenhaven van nationale betekenis
- Mulitimodaal knooppunt internationale betekenis (logistiek)

- Kennis
- Circulaire economie

Toplocaties

- Campussen
- Functie-gemengde (zaken)-centra
- Transformatiegebieden
- Productielandschappen

Regionaal

- High Tech Systemen & Materialen
- Maintenance
- Agro & Food
- Tuinbouw en Uitgangsmaterialen
- Life Sciences & Health
- Chemie
- Logistiek
- Maritiem
- Recreatie (leisure)
- Agrarisch productielandschap

- Greenport
- Zeehaven van regionale betekenis - militair gebruik
- Multimodaal knooppunt regionale betekenis (logistiek)
- Kennis

Verstedelijking

- Uitleg
- Stedelijke vernieuwing / transformatie
- Extensivering

Regionaal

- Uitleg
- Stedelijke vernieuwing / transformatie

Bereikbaarheid

- Hoofdwegennet
- Opgave hoofdwegennet
- (Mogelijk) nieuwe verbinding hoofdwegennet
- Hoofdspoorwegennet
- Opgave hoofdspoorwegennet
- Nieuwe spoorverbinding (indicatief)
- Opgave grensoverschreidend spoorvervoer
- Hoofdvaarwegennet
- Opgave hoofdvaarwegennet
- Opgave sluis
- Opgave brug
- Integrale multimodale ontwikkeling
- Achterlandverbindingen

Regionaal

- Belangrijke regionale weg
- Opgave regionale weg
- Opgave brug
- Samenhangend HOV-netwerk

Natuur, Landschap & Erfgoed

- EHS op land (herijkt)
- Natura 2000 - land
- Natura 2000 - water
- Nationaal Park
- Cultureel erfgoed op (voorlopige) lijst werelderfgoed
- Natuurlijk erfgoed op (voorlopige) lijst werelderfgoed
- Object of ensemble op de (voorlopige) lijst werelderfgoed

Regionaal

- Aanpak in groen-blauwe structuur of Metropolitaan Landschap

Energie

- (Mogelijke) vestigingsplaats elektriciteitsproductie > 500MW
- (Mogelijke) vestigingsplaats kerncentrale
- Windenergie
- Gebied windenergie
- Olie- en gaswinning
- Energie uit water / Getijdenenergie
- Geothermiecentrale
- Hoogspanningsleiding >220kV
- Nieuwe hoogspanningsverbinding 380kV
- Buisleidingenstrook
- Aandachtsgebied bodemdaling door gaswinning

Water

- Primaire kering - voldoet niet (Derde Toets)
- Primaire kering - nader onderzoek (Derde Toets)
- Primaire kering - voldoet (Derde Toets)

- Piekafvoer / Afwatering
- Peilbeheer / Peilfluctuatie
- Afvoerverdeling
- Afvoercapaciteit
- Berging Zuidwestelijke Delta
- Maeslantkering, Nieuwe Waterweg
- Kustversterking / Zandsuppletie
- Secundaire stuurknop
- Sluis

- Berging (zoekgebied)

- Zeespiegelstijging
- Zandhonger
- Coalitie Natuurlijke Klimaatbuffers
- (Verbeteren) ecologische kwaliteit

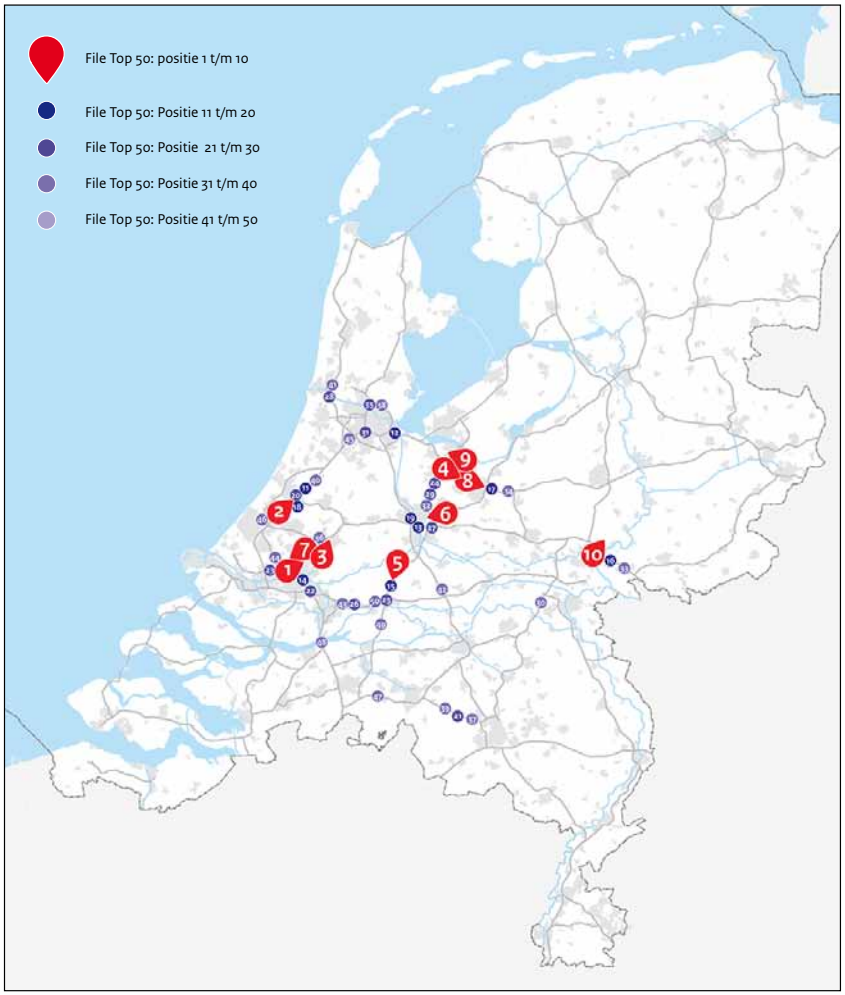
- Aandachtsgebied zoetwater door bodemdaling
- Aandachtsgebied zoetwater door verzilting
- Droogtegevoelig gebied: geen wateraanvoer uit hoofdwatersysteem mogelijk
- Verziltingsgevoelige gebieden en geen wateraanvoer mogelijk

- Peilbeheer / Waterbuffers
- Verzilting inlaatpunten

- Watergerelateerde gebieds-ontwikkeling / project
- Noorderruimte

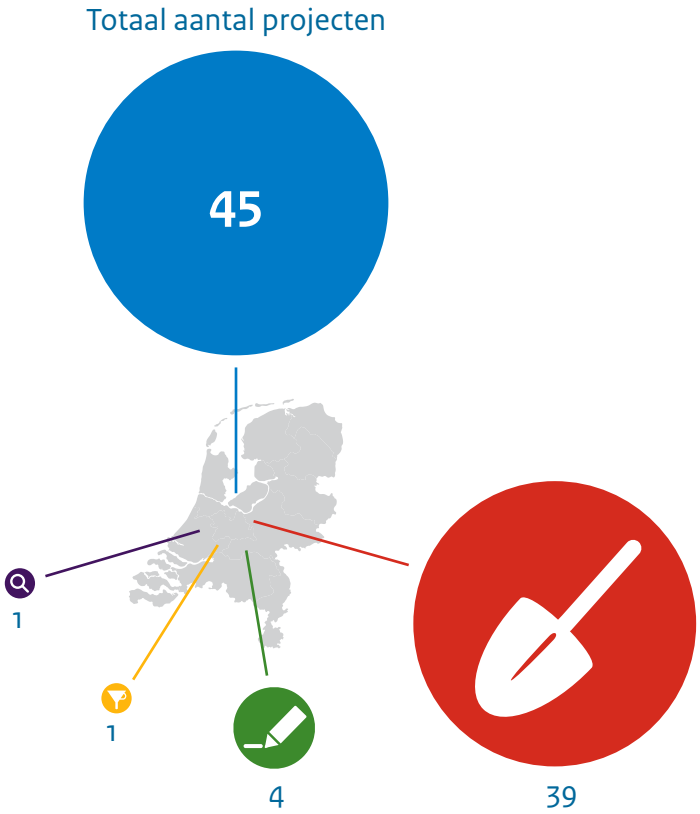
Nationaal File top 50

Op verzoek van de Tweede Kamer (TK 31305, nr. 115) wordt sinds 2009 in het MIRT Overzicht de meest recente File Top 50 weergegeven. Het ministerie van IenM werkt aan het oplossen van deze en andere fileknelpunten. Als een wegenproject een bijdrage levert aan het oplossen of verminderen van een of meer knelpunten uit de File Top 50 staat dit op het betreffende projectblad aangegeven. De projecten bevinden zich hier in verschillende fasen: realisatie, planuitwerking of verkenning. Naast de wegenprojecten die in dit MIRT Overzicht zijn opgenomen, investeert IenM in innovatieve verkeersmaatregelen. Ook via het programma Beter Benutten wordt ingezet op de reductie van files op specifieke trajecten waar de spitsproblemen zich het meeste voordoen en waarover binnen het programma afspraken zijn gemaakt met regionale overheden en het bedrijfsleven. De File Top 50 is samengesteld door Rijkswaterstaat op basis van filegegevens van mei 2016 tot en met april 2017. Rijkswaterstaat berekent de File Top 50 aan de hand van de zogenoemde filezwaarte: de filelengte in kilometers maal het aantal minuten dat de file er staat. Naast Rijkswaterstaat publiceren andere organisaties ranglijsten van de zwaarste knelpunten in het wegennetwerk. Deze overzichten kunnen in beperkte mate van elkaar verschillen. De uiteindelijke rangorde is onder andere afhankelijk van de definitie van een file, de berekeningswijze en de systematiek van het toewijzen van de file aan een bepaalde (kop)locatie. Hiermee wordt prioriteit gegeven aan de grootste knelpunten zoals de motie Sharpe verzoekt (TK 32123, nr. 123).



1.	A20 Hoek van Holland - Gouda	tussen Crooswijk en Terbregseplein
2.	A4 Delft - Amsterdam	tussen Leidschendam en Zoetterwoude-Dorp
3.	A20 Hoek van Holland - Gouda	tussen Nieuwerkerk Aan Den Ijssel en Moordrecht
4.	A1 Amsterdam - Apeldoorn	tussen Soest en Eembrugge
5.	A27 Utrecht - Gorinchem	tussen Lexmond en Noordeloos
6.	A28 Zwolle - Utrecht	tussen De Uithof en Rijnsweerd
7.	A20 Gouda - Hoek van Holland	tussen Moordrecht en Nieuwerkerk Aan Den Ijssel
8.	A1 Amsterdam - Apeldoorn	tussen Eembrug en Bunschoten
9.	A1 Apeldoorn - Amsterdam	tussen Eembrug en Eembrugge
10.	N325 Arnhem - Arnhem Velperbroek	tussen Westervoort en Presikhaaf
11.	A4 Amsterdam - Delft	tussen Aquaduct Oude Rijn en Zoeterwoude-Rijndijk
12.	A1 Apeldoorn - Amsterdam	tussen Brug over het Amsterdam-Rijnkanaal en Diemen
13.	A12 Arnhem - Den Haag	tussen Nieuwegijn en Oudenrijn
14.	A16 Breda - Rotterdam	tussen Prins Alexander en Terbergseplein
15.	A27 Gorinchem - Utrecht	tussen Noordeloos en Lexmond
16.	A12 Arnhem - Oberhausen	tussen Westervoort en Duiven
17.	A1 Apeldoorn - Amsterdam	tussen Hoevelaken en Hoevelaken
18.	A4 Amsterdam - Delft	tussen Zoeterwoude-Dorp en Leidschendam
19.	A2 Amsterdam - 's-Hertogenbosch	tussen Utrecht Papendorp en Oudenrijn
20.	A4 Amsterdam - Delft	tussen Zoeterwoude-Rijndijk en Zoeterwoude-Dorp
21.	A58 Breda - Eindhoven	tussen Brug Over Het Wilhelminakanaal Hm 20.7 en Oirschot
22.	A16 Rotterdam - Breda	tussen Feijenoord en Ridderkerk-Noord
23.	A20 Gouda - Hoek van Holland	tussen Crooswijk en Rotterdam-Centrum
24.	A27 Almere - Utrecht	tussen Hilversum en Bilthoven
25.	A27 Gorinchem - Breda	tussen Industrieterrein Avelingen en Merwedebrug
26.	A15 Gorinchem - Ridderkerk	tussen Sliedrecht-Oost en Sliedrecht-West
27.	A27 Utrecht - Gorinchem	tussen Rijnsweerd en Lunetten
28.	A9 Amstelveen - Alkmaar	tussen Brug Over Het Zijkanaal C en Velsen
29.	A27 Almere - Utrecht	tussen Bilthoven en Utrecht-Noord
30.	A50 Arnhem - Eindhoven	tussen Ewijk en Bankhoef
31.	A10 Watergraafsmeer - De Nieuwe Meer	tussen Brug Over De Nieuwe Meer en De Nieuwe Meer
32.	A27 Utrecht - Almere	tussen Veemarkt en Utrecht-Noord
33.	A12 Oberhausen - Arnhem	tussen Zevenaar en Duiven
34.	A1 Amsterdam - Apeldoorn	tussen Hoevelaken en Barneveld
35.	A10 Den Nieuwe Meer - Coenplein	tussen Coentunnel en Coenplein
36.	A12 Arnhem - Den Haag	tussen Gouwe en Zevenhuizen
37.	A58 Breda - Eindhoven	tussen Oirschot en Best
38.	A10 Coenplein - De Nieuwe Meer	tussen Amsterdam-Tuindorp-Oostzaan en Coenplein
39.	A58 Eindhoven - Breda	tussen Brug Over Het Wilhelminakanaal Hm 20.7 en Moergestel
40.	A4 Amsterdam - Delft	tussen Roelofarendsveen en Hoogmade
41.	A9 Amstelveen - Alkmaar	tussen Wijkertunnel en Beverwijk-Oost
42.	A2 Amsterdam - 's-Hertogenbosch	tussen Geldermalsen en Deil
43.	A15 Ridderkerk - Gorinchem	tussen Sliedrecht-West en Sliedrecht-Oost
44.	A13 Rijswijk - Rotterdam	tussen Overschie en Kleinpolderplein
45.	A4 Delft - Amsterdam	tussen Schipholtunnel en Badhoevedorp
46.	A12 Arnhem -Den Haag	tussen Den Haag-Centrum en Malieveld
47.	A58 Eindhoven - Breda	tussem Tilburg-Reeshof en Bavel
48.	A16 Rotterdam - Breda	tussen Moerdijkbrug en Klaverpolder
49.	A27 Breda - Gorinchem	tussen Nieuwendijk en Werkendam
50.	A15 Gorinchem - Ridderkerk	tussen Gorinchem en Hardinxveld-Giessendam

Nationaal Infographic



Onderzoek Verkenning Planuitwerking Realisatie

Gebied **Nationaal**
Fase **MIRT Onderzoek**

Greenports en de samenwerking met de Mainports

Aanleiding en doel

De verbetering van de samenwerking tussen greenports en mainports is een onderwerp dat zowel bij het bedrijfsleven als bij overheden in de schijnwerpers staat. Het zijn sterke economische sectoren die in potentie veel onderlinge relaties hebben, maar nog onvoldoende elkaars sterkten en kansen benutten. Deze samenwerking wordt al meer bij en tussen bedrijven zichtbaar, maar is nog beperkt waarneembaar in netwerken, het beleid en ruimtelijke en logistieke opgaven. In de netwerkeconomie wordt de koppeling tussen de 'ports', en ook met de stedelijke regio's als motoren voor innovatie, steeds belangrijker. De toekomst vraagt daarom om '*survival of the best integrated*'. Die integratie kan verder versterkt worden.
In 2015 zijn rijk en regio, met betrokkenheid van ondernemers, een onderzoek gestart naar de toekomstige ontwikkeling van de greenports in samenhang met de beide mainports. Het onderzoek heeft een nationale scope. Het onderzoek richt zich op het detecteren van kansen voor versterking van de integratie, bezien vanuit het ruimtegebruik en de logistiek. Centraal hierin staat het denken en handelen vanuit (vers)ketens en netwerken. Dit heeft geleid tot een gedragen beleidsconcept dat in het blauwe kader is samengevat.

Van		Naar
Eigenstandige clusters	→	Keten en netwerkkracht
Productie- en handelsgedreven	→	Kennisgedreven en gericht op toegevoegde waarde
Naast de mainport en de stad	→	Synergie met de mainport en de stad
Greenports in Holland	→	Netwerk Holland
1000 Bloemen bloeien	→	Kiezen vanuit de meerwaarde voor het netwerk

Het onderzoek bestaat uit twee delen. Het eerste deel is afgerond. De resultaten daarvan zijn vastgelegd in een tussentijdse rapportage (december 2015). In het tweede deel is het beleidsconcept Greenports 3.0 verder uitgewerkt. Dit concept is nader toegelicht en onderbouwd in het koersdocument 'Naar een nieuw economisch ruimtelijk versnetwerk'.

Hoofdgedachte is dat de greenports als Economische Kerngebieden van Nationaal Belang deel uitmaken van een geïntegreerd netwerk van greenports en mainports.
Het netwerk als geheel is van belang voor de internationale concurrentiepositie van Nederland. Dit Concept Greenports 3.0 is vastgesteld in het bestuurlijk overleg MIRT (BO MIRT) en het overleg Greenport Holland Overheden (GHO) in het najaar van 2016. In het BO MIRT is afgesproken om het beleidsconcept uit te werken door op netwerkniveau te komen tot een actieagenda.

Gebied **Nationaal**
Fase **MIRT Onderzoek**

Greenports en de samenwerking met de Mainports
(vervolg)

Op 23 mei 2017 hebben vele partijen de verklaring Impulsagenda Greenports 3.0 ondertekend met bijbehorende impuls-/actieagenda. Deze verklaring markeert de afronding van dit MIRT Onderzoek, en is ook de start van een nieuwe samenwerking tussen het rijk (ministeries van IenM en Economische Zaken (EZ)), drie provincies, greenports, mainports, bedrijfsleven en kennisinstellingen, waarbij op netwerkniveau de krachten worden gebundeld.
Met de ondertekening van deze verklaring hebben partijen aangegeven zich te willen inzetten voor een moderne, duurzame, innovatieve tuinbouw met uitstekende verbindingen naar afzetmarkten. Concreet kijken de partijen de komende periode naar financieringsmogelijkheden voor CO_2-projecten, garanties bij de toepassing van geothermie (aardwarmte) in de glastuinbouw, en brede data-uitwisseling voor slimmer goederenvervoer. Het betreffen doorbraken die alleen samen én op het niveau van het nationale netwerk te realiseren zijn. In brede coalities onder aanvoering van bestuurlijke trekkers werken de partijen het komend halfjaar de acties uit de Impulsagenda Greenports 3.0 uit naar concrete actieplannen en afspraken.

Planning
Het MIRT Onderzoek is in het voorjaar van 2017 afgerond.

Betrokken partijen
Het rijk (de ministeries van IenM en EZ); de provincie Zuid-Holland; greenports Westland en Oostland, Boskoop, Duin- en Bollenstreek, Aalsmeer, Noord-Holland-Noord en Venlo; de mainports Schiphol en Rotterdam; en de markt via onder andere het ondernemersplatform Green meets Port en de Triple-Helix-organisaties van greenports.

Gebied	**Nationaal**
Onderwerp	**Hoofdwegen**
Ministerie	**IenM**
Fase	**Verkenning**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18
Algemeen					●	
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Politiek/Bestuurlijk						

Toelichting op de wijzigingen

2017: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

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

Opgave

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

De tolopgave voor de Blankenburgverbinding bedraagt € 320 mln en voor de ViA15 € 289 mln (prijspeil 2017). Dit is de netto contante waarde en is begroot op Artikel IF 12.04. Bij tolheffing wordt uitgegaan van een periode van 25 jaar. Als de tolopgave eerder wordt gerealiseerd, dan zal de tolheffing worden beëindigd.

Op IF Artikel 12.03.02 staat een Tolreservering opgenomen van € 108 mln. Daarnaast staan op 12.03.02 de kosten voor voorbereiding tol gereserveerd (€ 33 mln). In de bijlage Tol bij de Rijksbegroting staat een verdere specificatie van deze kosten.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

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

Planning

De tolheffing wordt door de beoogde uitvoeringsorganisatie Rijkswaterstaat, RDW, Centraal Justitieel Incassobureau en Inspectie Leefomgeving en Transport verder uitgewerkt. Deze uitwerking komt in het uitvoeringsplan

en het handhavingsplan die aan de Staten-Generaal worden voorgehangen. De tolheffing wordt in de komende jaren voorbereid. De start is gekoppeld aan de openstelling van de Blankenburgverbinding en de ViA15.

Politiek/bestuurlijk

Op 22 september 2015 heeft de Tweede Kamer ingestemd met de Wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en Via15. Op 1 december 2015 heeft de Eerste Kamer ingestemd met deze wet.

European Rail Traffic Management System (ERTMS)

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Spoorwegen personen & goederen**
Ministerie **IenM**
Fase **Planuitwerking**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18
Algemeen			•			
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën			•		•	•
Politiek/Bestuurlijk						

Toelichting op de wijzigingen

2015: Het project is overgegaan van de verkenningsfase naar de planuitwerkingsfase.
2017: De apparaatskosten voor de periode 2016-2018 zijn overgeboekt naar Hoofdstuk XII en worden daar verantwoord.
2018: In de begroting 2018 is het besluit verwerkt om € 250 mln van het ERTMS-budget in te zetten voor de MIRT Verkenning van Schiphol-Plaza (Kamerstukken II, 2016/2017, 34 300 A, nr. 72). Daarnaast is het resterende gedeelte (€ 28,9 mln) van de maximaal mogelijke CEF-voorschotten toegevoegd en is € 2,7 mln teruggevloeid van Hoofdstuk XII naar IF.

Opgave

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

Oplossing

Met de Voorkeursbeslissing (Kamerstukken II, 2013/2014, 33 652, nr. 14) besloot het kabinet-Rutte II om ERTMS met beproefde technologie van ERTMS Level 2 in de periode tot en met 2028 in te voeren. ERTMS bestaat uit diverse onderdelen die worden ingebouwd in zowel de trein als in de baan. In september is de uitrolstrategie (Kamerstukken II, 2016/2017, 33 652, nr. 45) naar de Tweede Kamer verzonden, waarin staat op welke baanvakken ERTMS als eerste wordt geïmplementeerd. In 2024 is ERTMS bovendien ingebouwd in het bestaande materieel dat in aanraking komt met ERTMS conform deze uitrolstrategie. Reizigers en verladers moeten vooral profiteren van de voordelen en idealiter niets van de overgang merken.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Verhogen van de veiligheid, verbeteren van de betrouwbaarheid, verbeteren van de deur-tot-deur reistijd.

Planning

De programmabeslissing zal naar verwachting in 2018 worden genomen, waarna het programma overgaat naar de realisatiefase.

Politiek/bestuurlijk

Na het rapport van de Tijdelijke commissie onderhoud en innovatie spoor (commissie-Kuiken, 2012) en het principebesluit van kabinet-Rutte I tot invoering van ERTMS, heeft de Kamer in februari 2013 de zogenaamde start-beslissing genomen. Hiermee is de initiatieffase afgerond en de verkenningsfase gestart. Die fase is met de voorkeursbeslissing ERTMS door kabinet-Rutte II op 11 april 2014 afgesloten.
In de huidige fase, de planuitwerkingsfase, worden verschillende onderzoeken uitgevoerd en producten opgesteld om in 2018 de programmabeslissing ERTMS te kunnen nemen. Gedurende de planuitwerking wordt gefaseerd gewerkt via getrechterde besluitvorming, conform de werkwijze van het MIRT en het daarbij behorende gedachtegoed van de commissie-Elverding.

Betrokken partijen

In de planuitwerkingsfase werkt het Rijk samen met ProRail en NS om ERTMS tot stand te brengen. Overige vervoerders en stakeholders zijn eveneens betrokken.

Financiën

Taakstellend budget: € 2.372 mln Artikel IF 17.07.
Taakstellend budget: € 20 mln op Hoofdstuk XII, artikel 98.

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Spoorwegen personen & goederen**
Ministerie **IenM**
Fase **Planuitwerking**

European Rail Traffic Management System (ERTMS)
(vervolg)

Jaar *	Budget	Oplevering
MIRT 2015	2570	Divers
MIRT 2016	2566	Divers
MIRT 2017	2563	Divers
MIRT 2018	2372	Divers
verschil	-198	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	41	

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

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenM**
Fase **Planuitwerking**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën	•	•	•	•		•
Politiek/Bestuurlijk	•					

Toelichting op de wijzigingen

2013: Via amendement-Koopmans/Cramer (TK 31700 A, nr. 71) is € 6 mln toegevoegd aan de BDU voor het regionale project Maastricht-Lanaken(-Hasselt). Het kabinet heeft aanvullend € 50 mln beschikbaar gesteld voor de ambitie uit het Regeerakkoord om spoorvervoer over landsgrenzen heen een impuls te geven. Dit budget is bestemd voor grensoverschrijdend personenvervoer, met name voor het verbeteren van de verbindingen naar HSL- en ICE-stations net over de grenzen.
2014: Bij Voorjaarsnota 2013 is het budget verlaagd met € 7 mln. Daarnaast is € 2,9 mln overgeheveld naar de BDU voor de spoorlijn Roodeschool-Eemshaven en € 6 mln voor de verbinding Arnhem-Emmerich-Düsseldorf.
2015: Voor elektrificatie van het traject Landgraaf-Duitse grens is € 7,5 mln gereserveerd.
2016: Bij Voorjaarsnota 2015 is het projectbudget verlaagd met € 4,7 mln. Daarnaast is € 6,5 mln overgeboekt naar Hoofdstuk XII in verband met de uitkering aan de provincie Limburg voor de elektrificatie van het spoor.
2018: Gelet op het regionale belang van de grensoverschrijdende verbinding Hamm-Düsseldorf-Venlo wordt in totaal € 2,5 mln

Grensoverschrijdend Spoorvervoer

Opgave

Naar aanleiding van de initiatiefnota Grenzeloos Genoegen is in de Beleidsbrief aan de Tweede Kamer van 26 november 2008 geconstateerd dat er meer aandacht noodzakelijk is voor grensoverschrijdende treinverbindingen. Het gaat om verbindingen en maatregelen ter stimulering van internationaal personenvervoer. In het Regeerakkoord van 2012 is de ambitie van het kabinet verwoord. Belemmeringen voor grensoverschrijdend treinverkeer worden waar mogelijk weggenomen.

Oplossing

Een oplossingsrichting is het mede-investeren van het ministerie van IenM in de ontwikkeling van grensoverschrijdende treinverbindingen. Intensief overleg met de regio en Duitse deelstaat Noordrijn-Westfalen (NRW) heeft geleid tot een twaalfjarige concessie vanaf 2017 tussen Arnhem en Emmerich naar Düsseldorf. Het ministerie van IenM draagt eenmalig € 6 mln bij. Er is besloten om het spoor tussen Landgraaf en de grens met Duitsland te elektrificeren en om tot 2031 met een sneltrein Maastricht-Heerlen-Aken te rijden. Aan de elektrificatie van het traject Landgraaf-Duitse grens draagt het ministerie van IenM € 7,5 mln bij (50%) en aan de exploitatiekosten tot en met 2028 in totaal € 2,75 mln. Samen met deelstaten Nedersaksen en NRW ondersteunt het ministerie van IenM de treindienst van Bielefeld over Osnabrück en Rheine vanaf 2017/2018 en laat deze de komende vijftien jaar doorrijden naar Hengelo. Het ministerie van IenM draagt eenmalig € 9,33 mln bij. Het ministerie van IenM heeft maximaal € 17 mln gereserveerd voor cofinanciering voor het verkorten van de reistijd en de kwaliteit van de verbinding met Leer, Oldenburg en Bremen. Of dit doorgaat, is afhankelijk van de uitkomsten van een onderzoek van de provincie Groningen. Ten slotte heeft het ministerie van IenM € 6 mln bijgedragen aan de sneltramverbinding Maastricht-Lanaken. Met de provincie Limburg is overeenstemming bereikt over de vaststelling van twee no-regret-maatregelen op het traject Heerlen-grens, waardoor het mogelijk wordt een extra treindienst van Heerlen naar Duitsland te bieden. Het gaat om dubbelspoor tussen Heerlen en Landgraaf en om seinverdichting van Landgraaf tot de grens. De maatregelen worden mede gefinancierd door het ministerie van IenM uit het resterend budget voor de optimalisering van de verbinding van Heerlen naar de grens (Aken; € 10,4 mln.) en uit het bij het ministerie van IenM gereserveerde budget voor de aanleg van de Avantislijn (€ 9 mln). Het gezamenlijke budget van het ministerie van IenM en de provincie Limburg, aan te vullen met een TEN-T-subsidie voor de realisatie, maakt de start van de planuitwerking mogelijk.

Het ministerie van IenM heeft met de provincie Limburg en het Duitse Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) afgesproken om van 2016 tot

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenM**
Fase **Planuitwerking**

overgeboekt naar het Verkehrverbund Rhein-Ruhr (VRR) ter dekking van de exploitatiekosten tot en met 2025 voor het traject vanaf de grens tot Venlo. Dit bedrag wordt vanaf 2018 in jaarlijkse tranches van € 0,250 mln betaald. In 2017 wordt € 0,5 mln overgemaakt voor de jaren 2016 en 2017. Vanwege de bijdrage van de verbinding Hengelo – Bad Bentheim aan het wegnemen van belemmeringen voor grensoverschrijdend vervoer en de verknoping van de nationale netwerken van Nederland en Duitsland heeft IenM in 2014 aangegeven onder voorwaarden bereid te zijn bij te dragen aan de exploitatie-bijdrage. De belangrijkste voorwaarden waren de regionale cofinanciering van de regio, de inpasbaarheid van de verbinding in de dienstregeling en de regionale verantwoordelijkheid voor eventueel benodigde infrastructurele maatregelen. De provincie heeft aangegeven dat de inpasbaarheid in de dienstregeling is geborgd door capaciteitstoedeling door ProRail, en dat de benodigde infrastructurele maatregelen door Overijssel worden betaald. De regionale cofinanciering was al in 2014 toegezegd. Aangezien nu aan de voorwaarden is voldaan is de bijdrage van IenM ad € 9,458 mln gestort in het provinciefonds.

Grensoverschrijdend Spoorvervoer
(vervolg)

en met 2025 een exploitatiebijdrage te leveren aan de dienstregeling van de spoorverbinding RE13 tussen Venlo en Düsseldorf. In totaal komt dit neer op € 2,5 mln. Op deze manier wordt bijgedragen aan het in stand houden van de grensoverschrijdende verbinding.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling
Verbeteren deur-tot-deur reistijd, verbeteren van het reisgemak, verbeteren regie over eigen reis.

Planning
Per initiatief is er een andere planning.

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

Financiën
Taakstellend budget: € 49 mln. Voor inzet van het budget tot op heden: zie de vermelde bedragen achter de genoemde oplossingen. Artikel IF 13.03.04.

Jaar *	Budget	Oplevering
MIRT 2013	88	Divers
MIRT 2014	71	Divers
MIRT 2015	71	Divers
MIRT 2016	60	Divers
MIRT 2017	61	Divers
MIRT 2018	49	Divers
verschil	-39	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	3	

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

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenM**
Fase **Planuitwerking**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18
Algemeen		•				
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën			•		•	•
Politiek/Bestuurlijk						•

Toelichting op de wijzigingen

2014: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT
2015: In overleg met ProRail zijn over de pilot 'standaard langzaam verkeerstunnel' van het programma PVVO nadere afspraken gemaakt over de toedeling van het resterende budget. Daarbij is gekozen voor overheveling van het resterende budget van € 2,2 mln naar het LVO. Dit programma geeft invulling aan het integrale overwegenbeleid van het ministerie van IenM en is in die zin een overkoepelend programma voor alle overwegprojecten.
2017: Voor de aanpak van Niet-actief beveiligde overwegen (NaBo's) is € 10 mln overgeboekt vanuit het LVO naar het programma Aanpak Niet-actief beveiligde overwegen, dat nieuw in het realisatieprogramma is opgenomen. Hiermee wordt een deel van de beschikbare Rijksmiddelen voor overwegen gebruikt. Het uitgangspunt daarbij is cofinanciering van de voorgestelde maatregelen door de regio, rekening houdend met beperkte financiële kaders bij zowel het ministerie van IenM als de regio. Met het budget kan een aantal NaBo's met een hoog risicoprofiel, waar al plannen voor in ontwikkeling zijn, worden aangepakt.
2018: Met de gemeente Venlo is een vaste rijksbijdrage van € 18 mln voor de aanpak van de overweg Vierpaardjes in Venlo overeengekomen. Hiervan is € 16 mln de binnen het LVO maximaal te verantwoorden bijdrage en deze is gedekt vanuit het beschikbare budget van het LVO. De aanvullende € 2 mln wordt gedekt vanuit de investeringsruimte (artikelonderdeel 13.08). Hier is voor gekozen omdat een oplossing voor Vierpaardjes tevens een bijdrage levert aan verbetering van de overwegveiligheid op lijnniveau van de Maaslijn.

Landelijk Verbeterprogramma Overwegen

Opgave

Veiligheid en betrouwbaarheid van het spoor hebben hoge prioriteit. Het Regeerakkoord (kabinet-Rutte II) bevat de opgave voor een verbeterprogramma om het aantal overweg-incidenten te verminderen. Met het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO) geeft het ministerie van IenM in samenwerking met ProRail, decentrale overheden en andere betrokken partijen uitvoering aan die opgave. Elk incident heeft een grote impact op de omgeving en de samenleving. De afgelopen jaren zijn diverse verbeteringen aan overweg-infrastructuur gerealiseerd. Er bestaan in Nederland in principe geen onveilige spoorweg-overgangen. Een onveilige overweg wordt direct aangepakt. Toch vallen de meeste verkeers-slachtoffers op het spoor nog steeds op overwegen, veelal door onveilig gedrag van weggebruikers.

Oplossing

Een integrale aanpak van de overwegen moet het aantal incidenten op overwegen verder verminderen. Vanuit spoor en weg wordt de overweg in de bredere ruimtelijke context gezien. ProRail werkt in nauwe samenwerking met decentrale overheden en wegbeheerders aan maatregelen om het aantal incidenten of de kans daarop te verminderen. Deze maatregelen kunnen zich zowel op aanpassing van het spoorsysteem als op aanpassing van het wegennet richten. Het programma richt zich daarbij vooral op de meer generieke maatrege-len. Innovatie en kosteneffectiviteit zijn daarbij van groot belang. Inzet is een vernieuwende aanpak waarbij gebruik wordt gemaakt van de kennis en ervaringen die zijn opgedaan in het programma Beter Benutten. Het LVO beoogt hierin een platform te zijn voor nieuwe initiatieven en kennisuitwisseling. Met slimme, innovatieve en kosteneffectieve maatregelen wil het LVO samen met betrokken partijen een veilige en vlotte doorstroming van weg- en spoorverkeer op overwegen bevorderen, zodat het aantal incidenten of de kans daarop aantoonbaar vermindert. Voor specifieke projecten is cofinanciering door de decentrale overheden en het ministerie van IenM een uitgangspunt. Vanuit het rijk geldt daarbij een maximale bijdrage van 50% voor de meest kosteneffectieve oplossing. Generieke maatregelen worden in beginsel door het ministerie van IenM gefinancierd.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Verhogen van de veiligheid, verbeteren van de betrouwbaarheid. verbeteren van de deur-tot-deur reistijd (per weg).

Planning

2014: start planuitwerking
Start realisatie: divers, afhankelijk van uitkomsten verkenningen en overleg met regionale partners.
Oplevering: divers.

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenM**
Fase **Planuitwerking**

Landelijk Verbeterprogramma Overwegen
(vervolg)

Politiek/bestuurlijk

De opdracht is opgenomen in het Regeerakkoord. Inzet van decentrale overheden is een vereiste. De Tweede Kamer is geïnformeerd over het LVO in de Kamerbrieven van 10 juni 2015 (TK 29893, nr. 190), 8 december 2015 (TK 29893, nr. 190), 21 juni 2016 (TK 29893, nr. 204). Met de gemeente Venlo is in februari 2017 een bestuursovereenkomst getekend over een bijdrage vanuit het LVO van € 16 mln voor de ondertunneling van de overweg Vierpaardjes.

Financiën

Landelijk: € 197 mln. Artikel IF 13.03.04.

Jaar *	Budget	Oplevering
MIRT 2014	200	Divers
MIRT 2015	202	Divers
MIRT 2016	203	Divers
MIRT 2017	193	Divers
MIRT 2018	197	Divers
verschil	-3	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	3	

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

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Spoorwegen personen en goederen**
Ministerie **IenM**
Fase **Planuitwerking**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën	•	•	•	•	•	•
Politiek/Bestuurlijk	•					

Toelichting op de wijzigingen

2013: € 96 mln voor fietsenstallingen is uit PHS gehaald en toegevoegd aan Fietsparkeren bij Stations. In de IF-begroting 2009 is aangegeven dat PHS gedeeltelijk gefinancierd wordt vanuit een leenfaciliteit voor ProRail (€ 875 mln). Dit is in mindering gebracht op het totale projectbudget voor PHS en heeft geen effect op de voor PHS beschikbare middelen.
2014: Bij Voorjaarsnota 2013 is het projectbudget verlaagd met € 265 mln. Het budget is verhoogd met € 5,9 mln voor een kap op het zevende perrons op Utrecht CS, noodzakelijke scope-uitbreiding voor reizigersspreiding en daarmee transferveiligheid.
2015: Bij Slotwet 2013/Voorjaarsnota 2014 is het projectbudget per saldo verlaagd met € 8 mln.
2016: Financiële wijzigingen 2016:

- Bij Voorjaarsnota 2015 is het budget opgehoogd met € 127 mln.
- Daarnaast is € 7,3 mln overgeboekt naar het realisatie-project Aanleg ATBvv op de A2-corridor en de Brabantroute, omdat de noodzaak van de aanleg hiervan gedeeltelijk veroorzaakt wordt door intensivering van het treinverkeer als gevolg van PHS.
- Er is € 53,1 mln toegevoegd vanuit het project Punctualiteits- en capaciteitsknelpunten in verband met de integrale aanpak van Amsterdam CS. • De vrijvallende middelen ad € 45,4 mln zijn toegevoegd vanuit het projectbudget OV SAAL MLT, omdat uitbreiding op de Flevolijn niet noodzakelijk is.
- Er is € 14,5 mln toegevoegd vanuit het programma Kleine functiewijzigingen in verband met het onder PHS realiseren van de benodigde opstelcapaciteit Uitgeest.
- Vanuit de investeringsruimte is € 85,9 mln overgeboekt ter dekking van de meerkosten Rijswijk-Delft Zuid. Het oorspronkelijke budget was gebaseerd op een globalere indicatie ten behoeve van de Voorkeursbeslissing voor het gehele programma PHS uit 2010. Ten behoeve van het Ontwerp-Tracébesluit is een nieuwe kostenraming opgesteld.
- Het realisatiebudget voor het Doorstroomstation Utrecht is met € 29,5 mln verhoogd ter dekking van gevolgkosten van ontwerpaanpassingen voor het waarborgen van de veiligheid en de aanpassing van de complexe bouw-fasering om de mate van hinder voor reizigerstreinen gedurende de bouw terug te dringen.

Programma Hoogfrequent Spoorvervoer

Opgave

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

Oplossing

Het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) kent vier speerpunten:

1 hoogfrequent spoorvervoer op de drukste trajecten in de Randstad;
2 samenhangende regionale ov-systemen waarvan het spoorvervoer – met name de Sprinters – de ruggengraat vormt;
3 kwalitatief goede reistijden naar de landsdelen;
4 toekomstvaste routestrategie van het spoorgoederenvervoer.

Het betreft de volgende werkpakketten (zie de vijfde voortgangsrapportage van 11 maart 2011):

- Reizigerscorridors Alkmaar-Amsterdam, Amsterdam-Utrecht-Eindhoven, Schiphol-Utrecht-Arnhem/Nijmegen, Den Haag-Rotterdam-Breda en Breda-Eindhoven.
- Routering van goederenvervoer in Zuid- en Oost-Nederland.

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Spoorwegen personen en goederen**
Ministerie **IenM**
Fase **Planuitwerking**

- Ten slotte zou de financiering van PHS deels plaatsvinden via een leenfaciliteit van € 875 mln (TK 28165, nr. 105). De rente en aflossing van de eerste € 675 mln zou door het ministerie van Financiën worden gedragen en de resterende € 200 mln door het ministerie van IenM. Bij nadere uitwerking van de vormgeving van de leningen bleek sprake van een substantieel risico voor btw en prijsindexatie. In overleg met de minister van Financiën is hierop besloten geen leningen aan te gaan voor PHS, maar om het begrotingskader (en hiermee het PHS-budget) te verhogen met de € 675 mln waarvoor het ministerie van Financiën de aflossing zou dragen. Het ministerie van IenM had voor de periode tot en met 2028 € 116 mln aan rente en aflossing gereserveerd voor de lening van € 200 mln onder 'bestemd'. Na het besluit tot kaderverhoging in plaats van lenen is deze € 116 mln eveneens toegevoegd aan het PHS-budget. Het vervallen van de leenfaciliteit voor PHS levert hierdoor in de periode tot en met 2028 een kasspanning op van € 84 mln. Deze spanning wordt opgevangen binnen PHS.

2017: In het voorstel voor de Herijking, dat besproken is in het Notaoverleg MIRT van 23 november, is ervoor gekozen om vanuit het programma kleine functiewijzigingen € 22,3 mln toe te voegen aan het planstudiebudget PHS, gelet op de opgave om PHS op de corridor Den Haag – Rotterdam te realiseren. Daarnaast is het projectbudget opgehoogd met € 3,5 mln naar aanleiding van de Bestuurovereenkomst Spooromgeving Geldermalsen die op 17 februari 2016 is gesloten en waarin de bijdrage van de gemeente Geldermalsen is opgenomen. In verband met het afgeven van realisatiebeschikkingen voor de PHS projecten Overweg Veenendaal Klompersteeg (€ 8,6 mln), Meteren-Boxtel (€ 9,8 mln) en Rijswijk–Rotterdam (€ 8,7 mln) is € 26,9 mln overgeboekt vanuit het planstudiebudget naar het realisatieprogramma. Met ingang van het MIRT 2017 zijn afzonderlijke projectbladen opgenomen voor de genoemde projecten in realisatie.

2018: Het projectbudget is verhoogd met € 84 mln vanuit de investeringsruimte (artikelonderdeel 13.08). Hiermee is de kasspanning die was ontstaan door de omzetting van de zogenaamde leenfaciliteit opgelost (zie ook de 12e voortgangsrapportage PHS, TK 32404 nr. 79). Daarnaast is in verband met het afgeven van de realisatiebeschikking PHS Ede € 42,1 mln overgeboekt naar het realisatie-programma, is in verband met het afgeven van de realisatiebeschikking voor het deelproject PHS spoor-omgeving Geldermalsen € 76,3 mln toegevoegd aan het PHS realisatieproject PHS Spooromgeving Geldermalsen en is € 0,8 mln toegevoegd aan het PHS realisatieproject Rijswijk-Rotterdam in verband met versnellings-maatregelen (artikelonderdeel 13.03.01).

Programma Hoogfrequent Spoorvervoer
(vervolg)

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

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

Planning
Diverse (Ontwerp-)Tracébesluiten en MER's: vanaf 2012 (afhankelijk per werkpakket). Start realisatie: vanaf 2013 (afhankelijk per werk-pakket). In 2013 bestuurlijk besluit goederen-routering Oost Nederland; 2014 besluit over goederenroutering Zuid NL (MER Meteren-Boxtel). In juni 2014 is een besluit genomen over Goederen Oost-Nederland, Amsterdam Centraal en Meteren-Boxtel. In december 2014 is het Ontwerp-Tracébesluit Rijswijk-Delft Zuid vastgesteld In juni 2015 is het Tracébesluit Doorstroomstation Utrecht (DSSU) vastgesteld. De meest recente planning van PHS is verwerkt in dit MIRT Overzicht en de kasplanning. Waar mogelijk en relevant is met de integrale planning rekening gehouden met onder andere het beveiligingssysteem European Rail Traffic Management System (ERTMS).

Politiek/bestuurlijk
Gelet op de onderlinge samenhang van maatregelen en corridors en het behoud van flexibiliteit is PHS vooralsnog niet opgesplitst in losse projectbladen voor de specifieke planuitwerkingen. Voor de sporendriehoek Noord-Nederland (deel RSP), OV SAAL en de PHS-realisatieprojecten zijn vanwege de separate besluitvormingstrajecten wel aparte projectbladen opgenomen.

PHS is voorgedragen als groot project.
Op basis van een voorstel van een lid uit de Kamercommissie zal dit ter stemming aan de kamer worden voorgelegd. De consequenties hiervan voor de verantwoording in de begroting zullen met ingang van de begroting 2019 worden verwerkt in het MIRT Overzicht en het IF.

Financiën
Voor PHS is een programmabudget beschikbaar van in totaal € 2.953 mln (inclusief externe veiligheid, geluid, overwegen, transfer, onder-houd). Dit is exclusief OV SAAL, spoorcorridor Delft en sporendriehoek Noord-Nederland (conform motie Koopmans, TK 27658, nr. 41) en per 2013 eveneens exclusief fietsenstallingen. Van dit PHS-budget zijn in realisatiefase: bijdrage aan de Diezebrug (€ 2 mln) Doorstroomstation Utrecht (DSSU, € 315 mln), Overweg Klomper-steeg Veenendaal (€ 9 mln), Rijswijk-Rotterdam (€ 9 mln), Meteren-Boxtel (€ 10 mln), Spoor-omgeving Geldermalsen (€ 133 mln) en PHS Ede (€ 43 mln). Zie de afzonderlijke MIRT-bladen. Totaal beschikbaar planstudiebudget is € 2.432 mln. Artikel IF 13.03.04 en IF 13.03.01.

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Spoorwegen personen en goederen**
Ministerie **IenM**
Fase **Planuitwerking**

Programma Hoogfrequent Spoorvervoer
(vervolg)

Jaar *	Budget	Oplevering
MIRT 2013	2747	Divers
MIRT 2014	2488	Divers
MIRT 2015	2480	Divers
MIRT 2016	2752	Divers
MIRT 2017	2440 (alleen planstudie)	Divers
MIRT 2018	2432 (alleen planstudie)	Divers
verschil	-315	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	73	

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2012	59	
2013	76	
2014	91	
2015	106	
2016	126	5%

* Gegevens over zes jaar, tenzij er een MIRT fasewisseling heeft plaatsgevonden.
** De realisatiegegevens t/m 31-12-2016 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2016 was gerealiseerd.

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Spoorwegen personen en goederen**
Ministerie **IenM**
Fase **Planuitwerking**

Programma Hoogfrequent Spoorvervoer
(vervolg)

Realisatie

Omschrijving	Maatregel	Taakstellend budget	Gerealiseerd budget t/m 2016	Oplevering
Totaal	Zie afzonderlijke MIRT bladen voor projecten in realisatie	521	210	

Verkenning/planuitwerking

Omschrijving		Maatregel	Taakstellend budget	Budget-flexibiliteit	Oplevering
Diverse afgeronde opdrachten & (plan)studies			18	juridisch verplicht	Afgerond
Planuitwerkingsfase PHS			151	juridisch verplicht	
Nog naar specifieke projecten en overige maatregelen toe te delen budget, waaronder:			2.264		
Reizigerscorridor Alkmaar - Amsterdam	- Uitgeest: opstelcapaciteit - Uitgeest: transfer - Heerhugowaard: opstelcapaciteit	opstelterrein sprintermaterieel en verlengen opstelspoor voor goederen tot 750 meter aanpassing perron en extra capaciteit opstellen IC materieel		Gebonden Gebonden Gebonden	
Reizigerscorridor Amsterdam - Utrecht - Eindhoven	- Amsterdam CS: perron, emplacement - Aziehaven Amsterdam: opstellen - Westhaven Amsterdam: opstellen - Amsterdam centraal-Bijlmer: seinoptimalisatie - Breukelen: seinoptimalisatie - Houten: seinoptimalisatie	aanpassen perron, vrije kruising, aanpassen Oosttunnel opstellen goederenmaterieel opstellen reizigersmaterieel seinoptimalisatie seinoptimalisatie seinoptimalisatie		Gebonden Gebonden 	
Reizigerscorridor Schiphol - Utrecht - Arnhem/Nijmegen	- Seinoptimalisatie Arnhem-Nijmegen - Nijmegen: transfer en emplacement - Rhenen extra perronspoor	seinoptimalisatie extra perron, transfer en extra capaciteit opstellen reizigersmaterieel extra perronspoor		 Gebonden 	
Reizigerscorridor Den Haag - Rotterdam - Breda	- Delft: viersporigheid tunnel en 4 sporen Rijswijk Delft Zuid - Schiedam-Rotterdam: emplacement (plan B) - Delft Zuid-Schiedam: seinoptimalisatie - Uitbreiden opstelcapaciteit reizigerstreinen	4 ipv 2 extra sporen; 4 sporen in tunnel seinoptimalisatie en aanpassen emplacement seinoptimalisatie opstellen reizigerstreinen		Gebonden Gebonden 	
Reizigerscorridor Breda - Eindhoven	- Tilburg: 3e perron en 4e perronspoor, seinoptimalisatie - Boxtel: Tongersestraat - Eindhoven: opstelcapaciteit en realiseren gelijktijdigheid - Gilze Rijen: opheffen transferknelpunt - Haaren (Esch): overwegproblematiek	aanleg 3e perron en 4e perronspoor en seinoptimalisatie opheffen overwegen Tongersestraat icm fietstunnel en completeren rondwegstructuur extra capaciteit opstellen reizigersmaterieel en realiseren gelijktijdigheid transfer bijdrage aan oplossen overwegproblematiek		 Gebonden Gebonden 	
Routering goederenvervoer Zuid Nederland	- Meteren - Zuidwestboog - Den Bosch - Vught: 4 sporigheid en vrije kruising - Vught: Verdiepte ligging	aanleg nieuwe Zuidwestboog 'Boog bij Meteren' aanleg extra sporen Den Bosch-Vught, vrije kruising Vught verdiepte ligging spoor		Gebonden Gebonden Verplicht	
Totaal			2.433		
Afronding			-1		
Totaal beschikbaar			2.953		
Juridisch verplicht			23,4%		

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

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	18
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Politiek/Bestuurlijk	•			•		•

Toelichting op de wijzigingen

2013: Er zijn drie projecten gedecentraliseerd naar het Gemeentefonds. Eén project is gedecentraliseerd naar het provinciefonds.
2016: Inmiddels zijn negen projecten (financieel) afgerond.
2018: Er zijn drie projecten (financieel) afgerond.

Budget Investeringen Ruimtelijke Kwaliteit (BIRK)

Opgave

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

Oplossing

Het rijk geeft een impuls voor de realisering van projecten met ruimtelijke kwaliteit via het BIRK. In stedelijk gebied gaat het om gemeentelijke centrumstedelijke projecten, waarbij barrières worden weggenomen die onderdelen van de stad hinderlijk van elkaar scheiden (zoals het spoorviaduct in Delft) en de centrumontwikkeling wordt bevorderd. De rijksbijdragen zijn gericht op het realiseren van onderdelen die essentieel zijn voor de ruimtelijke kwaliteit.
In de subsidiebeschikking is aangegeven welke kwaliteitsdrager(s) essentieel is/zijn voor de ruimtelijke kwaliteit van het project. Projecten in het Groene Hart, de Hoeksche Waard, Noord-Hollands Midden of de Nieuwe Hollandsche Waterlinie richten zich op het versterken van deze gebieden, het stimuleren van hun ontwikkeling en het tegengaan van verrommeling.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

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

Planning

Met het afgeven van de BIRK-subsidiebeschikking is de realisatie van het project gestart. In 2007 zijn alle BIRK-projecten in de uitvoeringsfase terechtgekomen. Het programma liep tot 2010. De oplevering van de projecten vindt grosso modo plaats tussen 2012 en 2022.

Politiek/bestuurlijk

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

Uitvoering

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

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

Budget Investeringen Ruimtelijke Kwaliteit (BIRK)
(vervolg)

Financiën

Taakstellend budget: € 418 mln. Hoofdstuk XII, art. 13 ruimtelijke ontwikkeling. Voor BIRK was een initieel budget beschikbaar van € 418 miljoen ter medefinanciering van 42 projecten. Voor de jaren 2018 en 2019 resteert van dit budget nog € 4,7 miljoen om in 5 tranches als voorschot uit te keren aan 4 BIRK projecten. Daarmee is het initiële budget van € 418 miljoen volledig uitgeput. BIRK in zijn geheel is dus bijna afgerond.
Daarom lijkt het maken van tabellen thans geen toegevoegde waarde meer te hebben.

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

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	18
Algemeen			•			
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning					•	•
Financiën						
Politiek/Bestuurlijk						

Toelichting op de wijzigingen

2015: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.
2017: Voor een aantal maatregelen loopt de realisatie door in 2017, omdat er meer tijd nodig bleek te zijn voor de uitwerking van deze maatregelen.
2018: Voor een aantal maatregelen loopt de realisatie door in 2018. Dit is vooral gevolg van een langere voorbereidingstijd voor die maatregelen.

Maatregelpakket Verzorgingsplaatsen

Opgave
Het maatregelenpakket Verzorgingsplaatsen moet tegemoetkomen aan de behoefte aan meer parkeercapaciteit voor vrachtwagens op nationale en internationale corridors en moet de kwaliteit van verzorgingsplaatsen verbeteren.

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

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling
Met het maatregelenpakket wordt op de urgentste locaties de capaciteit vergroot. Daarnaast worden vanuit dit maatregelenpakket private initiatieven gestimuleerd voor het aanbieden van extra parkeercapaciteit, vooral voor het lang parkeren.

Planning
2014-2018: realisatie

Uitvoering
De maatregelen worden gerealiseerd in de periode 2014-2018. Voor een aantal maatregelen loopt de realisatie door in 2018, omdat er meer tijd nodig bleek te zijn voor de uitwerking van deze maatregelen. Voor de private initiatieven geldt dat deze in de periode tot en met 2018 worden voorbereid, maar wel in latere jaren tot uitgaven kunnen leiden.

Financiën
Voor de uitvoering van de maatregelen is € 25 mln beschikbaar. Daarvan is bijna € 14 mln bestemd voor het uitbreiden van de parkeercapaciteit voor vrachtwagens op internationale corridors. Een bedrag van ruim € 8 mln is gereserveerd voor het uitbreiden van de capaciteit en het verbeteren van de kwaliteit van bestaande verzorgingsplaatsen. De resterende € 3 mln is gereserveerd voor aanvullende kleine maatregelen en de kosten van beheer en onderhoud. Artikel IF 12.03.01.

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

Maatregelpakket Verzorgingsplaatsen
(vervolg)

Jaar *	Budget	Openstelling
MIRT 2015	25	2014-2016
MIRT 2016	25	2014-2016
MIRT 2017	25	2014-2017
MIRT 2018	25	2014-2018
verschil	0	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	0	

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2012	0	
2013	4	
2014	10	
2015	15	
2016	25	100%

* Gegevens over zes jaar, tenzij er een MIRT fasewisseling heeft plaatsgevonden.
** De realisatiegegevens t/m 31-12-2016 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2016 was gerealiseerd.

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Hoofdwegen en Verkeersveiligheid**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	18
Algemeen			•			
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						•
Financiën				•		•
Politiek/Bestuurlijk						

Toelichting op de wijzigingen

2015: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.
2016: De reservering voor de verbetering van de N35 Wijthmen-Nijverdal (€5 mln) is apart opgenomen in de begroting.
2018: De € 30 mln die beschikbaar is voor het vervolgprogramma Meer Veilig is toegevoegd aan de middelen van Meer Veilig 3.

Meer Veilig

Opgave

Het maatregelenpakket Meer Veilig beoogt het aantal doden en gewonden als gevolg van ongevallen op het hoofdwegennet verder te reduceren door een gerichte aanpak van risicolocaties.
De maatregelen binnen het programma Meer Veilig dragen bij aan de verkeersveiligheid op het hoofdwegennet, bijvoorbeeld door het creëren van obstakelvrije bermen. Binnen dit programma wordt het maatregelenpakket Meer Veilig 3 nu uitgevoerd. Met het oog op de permanente verbetering van de verkeersveiligheid op het hoofdwegennet wordt een vervolgpakket uitgewerkt voor de periode aansluitend na Meer Veilig 3. Deze continuering is ook de reden dat de naam van dit projectblad is gewijzigd van Meer Veilig 3 in Meer Veilig.

Oplossing

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

Bij de maatregelen gaat het bijvoorbeeld om de reconstructie van kruispunten en aansluitingen, het verlengen van invoegstroken en uitvoegstroken, het aanbrengen van bochtgeleiding, het aanbrengen van geleiderails of het realiseren van lokale filebeveiligingssystemen. De ontwikkelingen in de ongevalsdata tonen minder specifieke locaties met veel ongevallen en geven minder informatie over de ongevallen. Daarom is de aanpak van het vervolg op Meer Veilig 3 meer preventief van aard en richt die zich op de voornaamste factor waarmee vanuit het wegontwerp de afloop van ongevallen positief kan worden beïnvloed: de veilige inrichting van bermen. Bermongevallen blijken namelijk een grote groep te vormen binnen de dodelijke ongevallen. Een eerste tranche maatregelen daarvoor is in voorbereiding en zal in de periode 2018-2020 worden uitgevoerd.
Ten slotte worden binnen dit programma ook de in 2018 geplande extra veiligheidsmaatregelen op de N36 uitgevoerd naar aanleiding van de motie-Visser (TK 29 398, nr. 551). Deze maatregelen betreffen voor een belangrijk deel ook een verbetering van de inrichting van het dwarsprofiel.

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Hoofdwegen en Verkeersveiligheid**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

Meer Veilig
(vervolg)

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

Planning
2015-2018: realisatie maatregelen uit het programma Meer Veilig 3
2018-2020: realisatie eerste tranche maatregelen uit het vervolgprogramma

Uitvoering
De maatregelen uit het onderdeel Meer Veilig 3 worden uitgevoerd in de periode 2015-2018, met uitloop van enkele maatregelen die gecombineerd met ander werk worden uitgevoerd. De eerste tranche maatregelen uit de vervolgaanpak wordt in 2017 voorbereid ter uitvoering in de periode 2018-2020. In het vervolg worden deze planningen niet meer afzonderlijk weergegeven.

Financiën
Taakstellend budget: € 79 mln.
De beschikbare middelen van het vervolgprogramma Meer Veilig (€ 30 mln) zijn toegevoegd aan het taakstellend budget voor het pakket Meer Veilig 3 € 49 mln, exclusief de verbetering op de N35 Wijthmen-Nijverdal naar aanleiding van de Kamermotie-Elias/Kuiken (TK 33400 A, nr. 55).

Jaar *	Budget	Openstelling
MIRT 2015	40	2015-2018
MIRT 2016	37	2015-2018
MIRT 2017	37	2015-2018
MIRT 2018	79	2015-2020
verschil	39	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	3	

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2015	7	
2016	17	46%

* Gegevens over zes jaar, tenzij er een MIRT fasewisseling heeft plaatsgevonden.
** De realisatiegegevens t/m 31-12-2016 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2016 was gerealiseerd.

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

Projecthistorie
'13 '14 '15 '16 '17 '18
Algemeen
MIRT fase
Opgave
Oplossing
Planning
Financiën
Politiek/Bestuurlijk

Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO)

Opgave

Om flora- en faunasoorten in staat te stellen op lange termijn te overleven en zich te ontwikkelen, zijn het behoud van leefgebieden en de mogelijkheden voor flora en fauna om zich te kunnen verplaatsen tussen leefgebieden essentieel. Binnen de kaders die het rijk heeft gesteld, realiseren de provincies uiterlijk in 2021 de herijkte nationale Ecologische Hoofdstructuur (EHS), een provincie- en landsgrensoverschrijdend natuurnetwerk. Autowegen, spoorwegen en waterwegen zijn belangrijke veroorzakers van versnippering van natuur en landschap. Het treffen van ontsnipperende maatregelen aan de rijksinfrastructuur is een belangrijk middel om de EHS te realiseren.

Oplossing

Het Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO) is het beleidskader voor de effectieve oplossing van versnippering die wordt veroorzaakt door bestaande rijksinfrastructuur. Oplossingen bestaan onder meer uit ecoducten, faunatunnels of diervriendelijke oevers. Hiervoor wordt een gebiedsgerichte benadering gehanteerd waarbij samenwerking met provincies, uitvoerende diensten en terreinbeheerders centraal staat. In het MJPO zijn per provincie alle ontsnipperingsknelpunten opgenomen die een belangrijke belemmering vormen voor de realisering van de EHS. Aanvullend onderdeel van het programma zijn de in 2014 afgesproken extra maatregelen ter bescherming van de otter. Het doel is dat in 2018 de belangrijkste barrières voor de EHS, veroorzaakt door rijkswegen, spoorwegen en rijkswaterwegen, zijn opgeheven.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Met het MJPO worden de belangrijkste bestaande ontsnipperingsknelpunten opgelost door het nemen van kosteneffectieve maatregelen. Hiermee wordt een belangrijke bijdrage geleverd aan het realiseren van de EHS.

Uitvoering

Het MJPO is opgesteld door de ministeries van IenM en EZ. Het ministerie van IenM is verantwoordelijk voor de uitvoering en neemt ook het initiatief tot de jaarlijkse actualisatie van de programmering. Een aantal maatregelen wordt na 2018 getroffen, omdat deze samengaan met infrastructurele aanpassingen tijdens de realisatie waarvan nadere bestuurlijke afspraken zijn gemaakt.
De bijgevoegde kaart geeft een overzicht van de stand van zaken voor de knelpunten per 1 januari 2017.

Financiën

Het MJPO is gefinancierd door de ministeries van IenM en van Economische Zaken (EZ). EZ heeft via het Investeringsbudget Landelijk gebied (ILG) bijgedragen aan maatregelen die met name bedoeld zijn om tussen grote natuurgebieden robuuste verbindingszones aan te leggen. Onder het kabinet-Rutte I zijn de robuuste verbindingen geschrapt. Daarmee

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

Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO)
(vervolg)

werd ook het resterende budget voor voorzieningen in deze zones ingetrokken. In het regeerakkoord van het kabinet-Rutte II is afgesproken dat de herijkte EHS weer inclusief de verbindingszones zal worden afgerond. Het ministerie van EZ en de provincies hebben in het Natuurpact van 2013 afspraken gemaakt over de realisatie van het Natuurnetwerk Nederland (voorheen EHS). Het ministerie van IenM heeft in 2004 € 250 mln gereserveerd voor ontsnipperende maatregelen aan de rijksinfrastructuur voor de periode vanaf 2005 tot en met 2018. Dit bedrag is inmiddels geheel verplicht voor maatregelen. Dit geldt ook voor de bijdrage van het ministerie van EZ.

Vanaf MIRT 2014 worden alleen de budgetten van het ministerie van IenM vermeld.

Jaar *	Budget	Openstelling
MIRT 2014	255	2005-2018
MIRT 2015	257	2005-2018
MIRT 2016	258	2005-2018
MIRT 2017	255	2005-2018
MIRT 2018	256	2005-2018
verschil	1	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	1	

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2012	82	
2013	93	
2014	95	
2015	119	
2016	139	54%

* Gegevens over zes jaar, tenzij er een MIRT fasewisseling heeft plaatsgevonden.
** De realisatiegegevens t/m 31-12-2016 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2016 was gerealiseerd.

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Hoofdwegen en spoorwegen**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	18
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing					●	
Planning		●			●	
Financiën	●	●				●
Politiek/Bestuurlijk	●					

Toelichting op de wijzigingen

2013: Op basis van nieuwe ramingen is de verdeling van het budget tussen weg en spoor aangepast. De planning is aangepast aan het in werking treden van Hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer per 1 juli 2012.
2014: De planning is aangepast aan het herstel van het geluidregister en de bezuinigingen uit het Lenteakkoord en het aanvullend Regeerakkoord.
2017: De aanpak en de planning zijn aangepast om de sanering binnen het afgesproken taakstellende budget doelmatig te kunnen realiseren.
2018: Er is een technische correctie van € 44 mln uitgevoerd op het deel van de middelen dat is geraamd op het IF, omdat een deel van de uitgaven voor het MJPG op Hoofdstuk XII van de begroting drukken. Dit is niet van invloed op het taakstellende totaalbudget voor het MJPG. De middelen zijn hiermee juist in overeenstemming gebracht met het vastgestelde budget.

Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPG)

Opgave

Verkeer op (spoor)wegen veroorzaakt geluidhinder. Reductie van dit verkeersgeluid is een belangrijk onderdeel van het rijksbeleid. Mede door de grote verkeersgroei van de afgelopen twintig jaar is een extra aanpak nodig om de overlast door de rijksinfrastructuur te beperken.

Oplossing

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

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

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

Planning

2009: start voorbereiding uitvoering
2013-2020: akoestisch onderzoek, uitwerken en prioriteren maatregelen, vaststelling saneringsplannen

Door koppeling aan al geplande werkzaamheden wordt een deel van het programma in latere jaren gerealiseerd.

Politiek/bestuurlijk

Het MJPG wordt gefinancierd door het ministerie van IenM. Op 20 november 2015 is de Tweede Kamer in een brief geïnformeerd over de stand van zaken rond de uitvoering van het MJPG. Hierin is aangegeven dat bijsturing in de aanpak van de sanering nodig is met het oog op een doelmatige besteding van middelen en het vastgestelde taakstellende budget voor de sanering. Onderdeel van deze aanpak is een

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Hoofdwegen en spoorwegen**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPG)
(vervolg)

aanpassing van het doelmatigheidscriterium en een prioritering van de maatregelen. De Tweede Kamer is op 1 september 2016 nader geïnformeerd over de uitwerking hiervan. Gezien het budgetgestuurde karakter is het uitgangspunt om bewoners op de hoogst belaste locaties te beschermen met efficiënte maatregelen. Het prioriteren van de maatregelen is voorzien vanaf 2018.

Financiën

Programmabudget: € 898 mln

Jaar *	Budget
MIRT 2013	868 [1]
MIRT 2014	881
MIRT 2015	884
MIRT 2016	888
MIRT 2017	890
MIRT 2018	898
verschil	30
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	16

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2012	39	
2013	47	
2014	62	
2015	86	
2016	97	11%

1 Zoals toegelicht bij de beantwoording van de schriftelijke vragen over het MIRT Overzicht 2013 is hier het juiste budget ingevuld (TK 33400 A. nr. 9)

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2016 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2016 was gerealiseerd.

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

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	18
Algemeen						•
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Politiek/Bestuurlijk						

Toelichting op de wijzigingen

2018: Dit project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit

Opgave

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

Oplossing

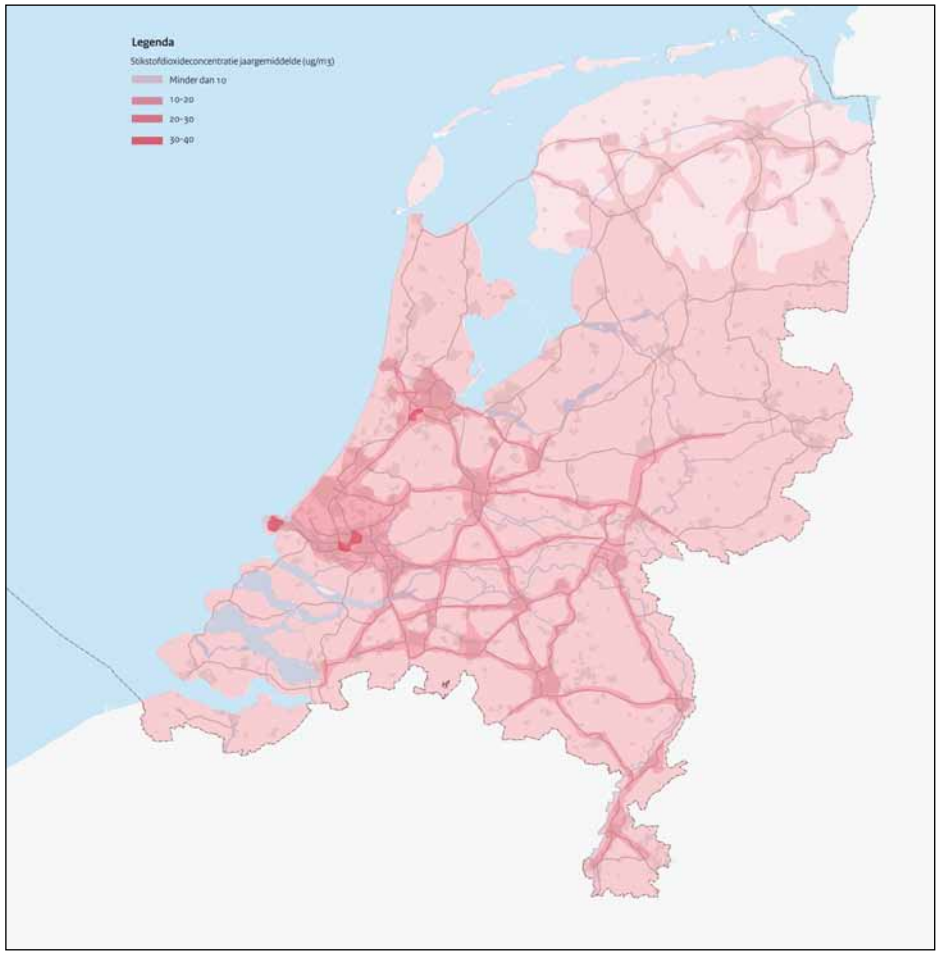
Beide doelen kunnen worden verwezenlijkt door ervoor te zorgen dat overal in Nederland aan de Europese normen voor luchtkwaliteit wordt voldaan. Het NSL is in 2009 vastgesteld om te zorgen dat wordt voldaan aan de luchtkwaliteitsnormen en bevat daartoe een pakket aan maatregelen. Een deel van het pakket bestaat uit locatiespecifieke maatregelen langs het hoofdwegennet. Een ander deel omvat maatregelen van provincies en gemeenten, die de rijksoverheid met subsidies ondersteunt.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

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

Planning

Sinds de start van het NSL in 2009 is de luchtkwaliteit in Nederland aanzienlijk verbeterd en is het aantal mensen dat is blootgesteld aan normoverschrijdingen gedaald. In 2009 was langs bijna 1100 km weg nog sprake van concentraties boven de grenswaarde; in 2015 was dit nog slechts 9,9 km.[1] Zolang er nog overschrijdingen bestaan, is het op grond van de



Europese Richtlijn Luchtkwaliteit noodzakelijk om een luchtkwaliteitsplan te hebben met passende maatregelen om de termijn van overschrijding zo kort mogelijk te houden. Het NSL voorziet hierin en is op 7 december 2016 verlengd tot het moment waarop de Omgevingswet in werking treedt.[2]

1 Het recentste monitoringrapport is 9 november 2016 aan de Kamer aangeboden (TK 30175 nr. 247).
2 Staatscourant 2016, nr. 66050

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

Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit
(vervolg)

Politiek/bestuurlijk

De evaluatie van het NSL start in 2018 en de geplande afronding is in 2019. [3] Belangrijke bronnen voor de evaluatie zijn de jaarlijkse monitoring van het NSL sinds 2010 en de verantwoording door decentrale overheden van subsidies die tussen 2006 en 2011 zijn verstrekt. De Europese normen voor luchtkwaliteit hebben de afgelopen jaren richting gegeven aan het luchtkwaliteitsbeleid. Met het NSL wordt toegewerkt naar het halen van de normen.

Uitvoering

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

Om het NSL actueel te houden, vindt jaarlijks de NSL-monitoring plaats. De monitoringsrapportage geeft een beeld van de luchtkwaliteit in het afgelopen jaar en levert een actueel overzicht op van de stand van uitvoering van maatregelen en projecten bij gemeenten, provincies en het rijk. Als blijkt dat in bepaalde gebieden de normen niet worden gehaald, kunnen de NSL-partners tijdig beginnen met het zoeken naar en uitvoeren van aanvullende maatregelen.

Financiën

De rijksoverheid heeft oorspronkelijk € 1,551 miljard begroot voor uitvoering van het NSL, waarvan maatregelen rondom het hoofdwegennet: € 625 miljoen.
In het Jaarverslag IenM over 2016 is het NSL als specifiek focusonderwerp benoemd en het wordt daarin uitgebreid behandeld. [4]
De locaties waar niet wordt voldaan aan de norm voor stikstofdioxide betreffen met name binnenstedelijke ontsluitingswegen. Rotterdam en Amsterdam nemen op die locaties extra maatregelen met financiële ondersteuning van de rijksoverheid. Deze maatregelen en de financiering daarvan vallen echter buiten het NSL.

Jaar *	Budget	Openstelling
MIRT 2018	198 mln	Tot het moment waarop de Omgevingswet inwerking treedt

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2016	0	

3 Tweede Kamer, vergaderjaar 2016–2017, Begroting Infrastructuur en Milieu 34 550 XII, nr. 2
4 Zie art 20 Lucht en Geluid: http://www.rijksbegroting.nl/2016/verantwoording/jaarverslag

* Gegevens over zes jaar, tenzij er een MIRT fasewisseling heeft plaatsgevonden.
** De realisatiegegevens t/m 31-12-2016 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2016 was gerealiseerd.

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Multimodaal**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	18
Algemeen	•					
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Politiek/Bestuurlijk						

Toelichting op de wijzigingen

2013: Dit programma is nieuw opgenomen in het MIRT.

Programma Beter Benutten

Opgave eerste fase programma Beter Benutten

Het doel van de eerste fase van het programma Beter Benutten is circa 20% minder congestie bereiken in de spits op specifieke corridors in de drukste gebieden van het land, groei op het spoor faciliteren en vaarwegen efficiënter gebruiken. Dit ten opzichte van de situatie zonder het programma Beter Benutten (Kamerbrief 14 juni 2011, TK 32500 A, nr. 81).

Oplossing

Samen met regionale overheden en bedrijfsleven zijn voor twaalf regio's gebiedsprogramma's opgesteld met in totaal 354 maatregelen gericht op fiets, OV, binnenvaart, spoor, weg en intelligente transportsystemen (ITS). Naast deze 354 regionale maatregelen kent het programma regio-overstijgende maatregelen, onder meer op het gebied van Decentraal Spoor, ITS en Lean & Green.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Dit project draagt bij aan de beleidsdoelstelling bereikbaarheid.

Effect eerste fase programma Beter Benutten

De eerste fase van het programma Beter Benutten heeft geleid tot 19% minder vertraging in de spits op specifieke corridors in de drukste gebieden van het land ten opzichte van een situatie zonder het programma[5].

Opgave Beter Benutten Vervolg

Het kabinet Rutte II heeft besloten tot een vervolgprogramma van Beter Benutten. Het streven van Beter Benutten Vervolg is een vermindering van de reistijd van deur tot deur in de spits met ten minste 10% op de belangrijkste gesignaleerde knelpunten op de weg in de periode van 2015 tot en met 2017. In de uitvoering van het programma staat de reiziger nadrukkelijk centraal (Kamerbrief 26 maart 2014, Vervolgprogramma Beter Benutten, TK 33750 A, nr. 67)

Oplossing vervolgprogramma Beter Benutten

Voor het vervolgprogramma worden voor twaalf regio's concrete maatregelenpakketten uitgevoerd, gericht op het vergroten en verbeteren van de infrastructurele capaciteit van (vaar)wegen en spoor, het vergroten van de keuzemogelijkheden voor de reiziger in zijn reisgedrag en innovatieve oplossingen voor mobiliteit (intelligente transportsystemen, inzet van in-car technologie). Het programma beoogt daarnaast het verder versterken van de samenwerking tussen overheden en het bedrijfsleven om tot oplossingen te komen en deze uit te voeren. Daarbij slaan rijk, regionale overheden en bedrijfsleven de handen ineen op thema's zoals fiets, ITS, logistiek en Parkeer en Reis.

5 Bron: Programmaboek Beter Benutten.

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Multimodaal**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

Programma Beter Benutten
(vervolg)

Planning

2011: afspraken maatregelenpakketten eerste fase programma
2012-2016: realisatie eerste fase programma
2016: presentatie resultaten eerste fase programma in het Programmaboek Beter Benutten
2014-2016: afspraken maatregelenpakketten vervolgprogramma
2015-2018: realisatie vervolgprogramma

Financiën

In totaal investeren rijk en regio (overheden en bedrijfsleven) in het kader van Beter Benutten ruim € 1,7 mld. Het rijksaandeel in dit totaal bedraagt € 1,094 mld.
De totale investering van ruim € 1,7 mld is als volgt over de beide fasen van het programma verdeeld:

- rijk en regio investeren samen ruim € 1,1 mld in de eerste fase van Beter Benutten; de bijdrage van het rijk hierin is € 794 mln;
- rijk en regio investeren samen € 600 mln in het vervolgprogramma op basis van cofinanciering: 50% rijk en 50% regio (TK 33750 A, nr. 25).

Jaar*	Budget	Oplevering
MIRT 2013	794 eerste fase	Start realisatie eerste fase: 2012-2014
MIRT 2014	794 eerste fase	Start realisatie eerste fase: 2012-2014
MIRT 2015	794 eerste fase	2012-2015: realisatie eerste fase: merendeel maatregelen wordt in 2014 opgeleverd
MIRT 2016	794 eerste fase 300 vervolgprogramma	2015-2017: realisatie vervolgprogramma
MIRT 2017	794 eerste fase 300 vervolgprogramma	2015-2017: realisatie vervolgprogramma
MIRT 2018	300 vervolgprogramma	2015-2018: realisatie vervolgprogramma

Programmatabel eerste fase Beter Benutten

In de eerste fase van het programma zijn in totaal 354 maatregelen uitgevoerd, verdeeld naar de categorieën aanbod (149), vraag (122) en DVM/ITS (83). Daarnaast zijn regio-overstijgende maatregelen in uitvoering genomen. De 149 aanbodmaatregelen waren met name gericht op capaciteitsuitbreiding en/of het verbeteren van weg-, vaar- en fietsinfrastructuur. Dit betreft onder andere spitsstroken, aanpassingen aan kruispunten, uitbreiding van Parkeer en Reis-plaatsen en uitbreidingen van op- en afritten. De 122 vraagmaatregelen richtten zich op het vergroten van de keuzemogelijkheden in tijdstip, route en vervoermiddel en de bewustwording van de reiziger en de transporteur. De 83 maatregelen op het gebied van DVM/ITS betroffen regionaal geïmplementeerde optimalisaties van verkeersinstallaties, incidentmanagement, netwerkbreed verkeersmanagement en de optimalisatie van regelscenario's en verkeerscentrales.
De regio-overstijgende maatregelen hebben onder andere betrekking op Decentraal Spoor (waaronder aanpassingen aan de infrastructuur en het faciliteren van de reizigersstromen), het verbeteren van data, het uitbreiden van informatiediensten en het stimuleren van duurzame personenmobiliteit (via Lean & Green voorkomen en verminderen van verplaatsingen).

Programmatabel Beter Benutten Vervolg

Het programma Beter Benutten Vervolg omvat momenteel 179 Plannen van Aanpak (bestaande uit 467 maatregelen), onder andere op het gebied van infrastructurele wegaanpassingen, logistiek, fiets, ITS en OV. Bij de keuze en de uitwerking van deze maatregelen is gebruikgemaakt van de leerervaringen opgedaan in de eerste fase van Beter Benutten. Zo worden bijvoorbeeld infrastructurele aanpassingen op basis van maatwerk gecombineerd met maatregelen gericht op het vergroten van keuzemogelijkheden voor de reiziger.
In de bijbehorende tabel zijn de 179 Plannen van Aanpak naar zwaartepunt verdeeld in categorieën. Daarbij is het van belang om in ogenschouw te houden dat het grootste deel van deze 179 Plannen van Aanpak bestaat uit meerdere multimodale deelprojecten die elkaar onderling versterken. Bijvoorbeeld een capaciteitsuitbreiding aan een op- en afrit van

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

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Multimodaal**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

Programma Beter Benutten
(vervolg)

een bedrijfsterrein gekoppeld aan de verbetering van de fietsvoorzieningen naar en op het terrein en mobiliteitsafspraken met de werkgever. Met name de maatregelen in de categorie 'gebieds- en werkgeversaanpak' bestaan uit diverse, gecombineerde en op elkaar afgestemde deelprojecten. Veelal zijn hierin ook infrastructurele aanpassingen opgenomen.
In de verdere implementatie van het programma wordt samen met de uitvoerende regionale partijen bezien of een deel van de 179 Plannen van Aanpak worden opgesplitst naar afzonderlijke maatregelen. Hierdoor kan het totaal aantal maatregelen in het programma nog wijzigen. In dit traject wordt ook op basis van de informatie die de uitvoerende regionale partijen aanleveren invulling gegeven aan de financiële toedeling van het totale budget naar de in de tabel onderscheiden thema's.
In het derde kwartaal van 2018 wordt een eindrapportage van de effectmeting uitgebracht over Beter Benutten Vervolg.

Omschrijving	Aantal maatregelen	Taakstellend budget van rijk en regio	Gerealiseerd budget t/m 2015	Looptijd
Eerste fase Beter Benutten				
Beter Benutten gebiedspakketten	354	940	n.v.t.	2012-2017
1 Aanbodmaatregelen	149	524		2012-2017
2 Vraagmaatregelen	122	303		2012-2017
3 DVM- / ITS-maatregelen	83	113		2012-2017
Regio-overstijgende maatregelen	39	248		2012-2020
Totaal	747	1.188		
Vervolgpprogramma Beter Benutten				
Plannen van Aanpak Beter Benutten Vervolg	179	600	n.v.t.	2014-2018
- Infra en vraag fiets	40			
- Infra en vraag weg	24			
- Infra en vraag multimodaal	4			
- Infra en vraag OV / P+R	27			
- Logistiek	26			
- ITS / incident management	21			
- Gebieds- en werkgeversaanpak	37			
Totaal	179	600		

Totaal beschikbaar	1.788
Juridisch verplicht	n.v.t *

* De uitvoering van de maatregelen geschiedt decentraal. Het ministerie van IenM/programma Beter Benutten heeft geen financieel inzicht in jaarlijkse bestedingen en onderverdeling in projecten per regio.

Programma Vervanging & Renovatie – Hoofdwegen

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

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	18
Algemeen		•	•			
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën				•	•	•
Politiek/Bestuurlijk						

Toelichting op de wijzigingen

2014: Het programma is opgenomen in het MIRT Projectenoverzicht.
2015: Aan het programma is een tranche 2 toegevoegd.
2016: Voor de periode tot en met 2028 is, uit een eerdere reservering van € 3,1 mld (Artikel IF 18), € 2,6 mld aan het budget toegevoegd op basis van de verwachte vervanging en renovatie-opgave.
2017: Ten opzichte van het vorige MIRT is de weergave in overeenstemming gebracht met andere MIRT-projectbladen en de wensen van de Kamer over programmaverantwoording. Hiervoor zijn de uitgaven in het verleden in het budget verwerkt (vanaf 2012), waarmee het totaalbudget € 254 mln hoger is. Daarnaast zijn de volgende financiële wijzigingen te melden: extrapolatie 2029 en 2030 (€ 573 mln), indexering 2016 (€ 6 mln), bijdrage van de provincie Noord-Brabant voor het project Drongelens Kanaal (€ 4 mln) en overheveling naar het Deltafonds voor het project Afsluitdijk (€ 12 mln).
2018: Het beschikbare programmabudget is verlaagd als gevolg van budgetoverheveling van € 334 mln naar het programma Vervanging en Renovatie hoofdvaarwegennet - met als doel om het budget in beide programma's beter af te stemmen op de behoefte - en van € 389 mln naar het project A27 Houten-Hooipolder ten behoeve van de opgave voor vervanging en renovatie binnen dat project. Daarnaast is indexering 2017 toegekend (€ 33 mln).

Opgave

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

Oplossing

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

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Door het vervangen of renoveren van kunstwerken worden de beschikbaarheid en veiligheid op lange termijn geborgd.

Planning

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

Uitvoering

Rijkswaterstaat voert de projecten uit (zie bijgaande tabel).

Financiën

Voor de totale vervanging- en renovatieopgave van het hoofdwegennet is in de periode 2012 tot en met 2030 een bedrag beschikbaar van € 3.144 mln. Hiervan is tot en met 2016 € 607 mln gerealiseerd. Op artikel IF 12.02.04 is nog € 2.537 mln beschikbaar.

Met de jaarlijkse verlenging van het Infrastructuurfonds is voor 2031 € 445 mln extra budget voor Vervanging en Renovatie gereserveerd voor wegen en vaarwegen. Voorlopig is dit onverdeeld op artikel 18 gereserveerd, totdat de budgetbehoefte van de netwerken nader is uitgewerkt.

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

Programma Vervanging & Renovatie – Hoofdwegen
(vervolg)

Jaar *	Budget
MIRT 2016	3.009
MIRT 2017	3.834
MIRT 2018	3.144
verschil	135
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	39

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2012	35	
2013	123	
2014	254	
2015	483	
2016	607	19%

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2016 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2016 was gerealiseerd.

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

Programma Vervanging & Renovatie – Hoofdwegen
(vervolg)

Omschrijving	Maatregel	Taakstellend budget	Gerealiseerd budget t/m 2016	Openstelling
Renovatie stalen bruggen*	Wantijbrug Instandhouding Suurhoffbrug Brienenoordbrug	491	387	2016-2020
Afgeronde projecten		17	16	Gereed
A59 Drongelens Kanaal	Vervangen brug/viaduct over het Drongelens Kanaal	25	17	2017
Velsertunnel	Renovatie tunnel	114	102	2017
VIT2	Aanpak tunneltechnische installaties	73	33	2018
A27 Stichtse brug Almere	Vervangen wegdek en milieumaatregelen	59	45	2016 **)
Renovatie N3	Vervangen wegdek	61	0	2020
Renovatie A6	Vervangen wegdek	14	0	2020
Overig	Onderzoek en projecten < € 10 mln	38	8	2016-2020
Planfase	Viaduct Hoog Burel Kunstwerk Hattemerbroek Kooijbrug Balgzandbrug 1e Heinenoordtunnel Brug over de Noord Roertunnel Geluidsscherm A58/A17 Ontwikkeling tunnels	11	0	n.t.b.
Reservering (gebonden)		2243	0	
Totalen		3144	607	
Waarvan verplicht		29%		

* Nog uit te voeren bruggen, reeds elf bruggen zijn gerenoveerd, waarvan een deel voor 2012.
** Openstelling is gerealiseerd, maar project is nog niet afgerond vanwege eventueel te nemen milieumaatregelen.

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Spoorwegen personen & goederen**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	18
Algemeen				•		
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Politiek/Bestuurlijk						

Toelichting op de wijzigingen

2016: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Aanleg ATB-Vv A2-corridor en Brabantroute

Opgave

Eén van de maatregelen om de railveiligheid te verbeteren is de aanpak van zogenaamde roodseinpassages (stop-tonend-seinpassages ofwel STS-passages). Door de implementatie van het systeem Automatische Treinbeïnvloeding Verbeterde versie (ATB-Vv) bij seinen worden de kansen op roodseinpassages verkleind. Ook de risico's als zo'n roodseinpassage toch plaatsvindt, worden gereduceerd. Eind 2014 waren circa 2.500 seinen met ATB-Vv uitgerust. Op 25 november 2014 heeft de staatssecretaris van IenM de Tweede Kamer geïnformeerd over haar voornemen om 400 extra seinen hiermee uit te rusten (TK 29893, nr. 177). Deze worden aangelegd op de twee corridors waar in de komende jaren de intensiteit van het treinverkeer het sterkst zal toenemen. De bijdrage aan de railveiligheid zal hier naar verwachting het grootst zijn.

Oplossing

Circa 400 seinen worden uitgerust met een ATB-Vv-installatie. Het betreft seinen op de volgende corridors:

- De A2-corridor tussen Alkmaar en Maastricht. Op een deel van deze corridor wordt naar verwachting al vanaf 2017 een intensievere treindienst uitgevoerd in het kader van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS).
- De Brabantroute tussen Kijfhoek en de Duitse grens bij Venlo. Ook dit is één van de PHS-corridors. Bovendien zal het goederenverkeer op dit traject in de komende jaren toenemen als gevolg van de aanleg van het derde spoor langs de Betuweroute van Zevenaar/Emmerich tot Oberhausen. Hierdoor wordt de spoorcapaciteit van de grensovergang bij Zevenaar beperkt en als gevolg daarvan zal meer goederenverkeer gebruik gaan maken van de grensovergang bij Venlo en de Brabantroute.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Verhogen van de veiligheid.

Planning

2014: projectbeslissing
2015: opdrachtverlening aan ProRail en start aanbesteding
2016: start aanleg
2017: ingebruikname en afsluiting project

Politiek/bestuurlijk

2014: De staatssecretaris van IenM heeft de Tweede Kamer geïnformeerd over het voornemen om 400 extra seinen met ATB-Vv uit te rusten.

Uitvoering

Aanbesteding heeft op basis van Design & Construct (D&C) plaatsgevonden.

Financiën

Taakstellend budget € 20 mln.
Artikel IF 13.03.01.

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Spoorwegen personen & goederen**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

Aanleg ATB-Vv A2-corridor en Brabantroute
(vervolg)

Jaar *	Budget	Oplevering
MIRT 2016	19	2017
MIRT 2017	20	2017
MIRT 2018	20	2017

verschil	1
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	0

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2016	4	20%

* Gegevens over zes jaar, tenzij er een MIRT fasewisseling heeft plaatsgevonden.
** De realisatiegegevens t/m 31-12-2016 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2016 was gerealiseerd.

AKI-plan en Veiligheidsknelpunten

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	18
Algemeen			•			
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning					•	
Financiën	•	•	•	•		
Politiek/Bestuurlijk	•					

Toelichting op de wijzigingen

2013: De commissie-Kuiken heeft aanbevolen de aansturing van ProRail minder diffuus te maken. Kabinetsreactie: geoormerkte projecten van BenI worden ondergebracht in het aanleg-programma. De werkzaamheden aan de overweg Den Dolder, onderdeel van het B&I-programma HotSpots, zijn daarom inclusief de vanaf 2013 nog te realiseren uitgaven van € 5,7 mln toegevoegd aan de scope van het AKI-programma. In overleg met de regio is € 7 mln toegevoegd vanuit projectbudget Vleuten-Geldermalsen.
2014: Bij Voorjaarsnota 2013 is het projectbudget verhoogd met € 8,7 mln. De realisatie heeft tot en met 2012 plaatsgevonden op artikelonderdeel dat bij dit programma hoort. Vanaf 2013 is om die reden € 10,3 mln toegevoegd.
2015: In overleg met ProRail zijn over de pilot 'standaard langzaam verkeerstunnel' uit het PVVO nadere afspraken gemaakt over de toedeling van het resterende budget. Gekozen is voor overheveling van het resterende budget van € 2,2 mln naar het in 2013 gestarte Landelijk Verbeterprogramma Overwegen.
2016: Het projectbudget is verlaagd met € 2,4 mln in verband met een aanbestedingsmeevaller bij spoorkruising Didam. Het programmabudget is verlaagd met € 1,3 mln. Deze vrijvallende gelden zijn toegevoegd aan de investeringsruimte.
2017: Het programma loopt langer door vanwege vertraging in besluitvorming door derden waaraan een bijdrage is toegezegd, vanwege vertraging in het aankopen van gronden en het doorlopen van procedures en vanwege vertragingen door niet tijdig verkrijgen van Treinvrije Periodes (TVP's).

Opgave

Het railveiligheidsbeleid streeft naar permanente verbetering van de veiligheid (zie Kadernota Railveiligheid). De meeste dodelijke slachtoffers in het railvervoer vallen bij botsingen op overwegen. In de Tweede Kadernota Railveiligheid is als mijlpaal voor 2010 opgenomen dat het meerjarig gemiddelde van het aantal dodelijke slachtoffers op overwegen op 24 of minder uitkomt. Dit is een halvering ten opzichte van 1985. Deze mijlpaal is onder andere bereikt door het sluiten van spoorwegovergangen, door de ombouw van circa 600 overwegen met Automatische Knipperlicht Installaties (AKI) naar overwegen met Automatische Halve Overweg Bomeninstallaties en door maatregelen in het kader van het Programma Verbetering Veiligheid Overwegen (PVVO) gericht op veilig gedrag van weggebruikers.
In 2010 is de Derde Kadernota Railveiligheid uitgebracht (TK 29893, nr. 106). Het beleid voor de periode tot 2020 is gericht op het permanent verbeteren van het huidige hoge veiligheidsniveau. Het AKI-plan en het PVVO worden nu afgerond. Inmiddels is een nieuw integraal overwegenprogramma gestart: het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (zie desbetreffende projectblad).

Oplossing

De maatregelen die het meest kosteneffectief zijn, worden uitgevoerd. In 2002 is als voortzetting van het AKI-veiligheidsknelpunten-programma het Programma Verbetering Veiligheid Overwegen (PVVO) opgesteld.
Dit programma is in 2005 geëvalueerd en geactualiseerd voor de periode 2005-2010 (zie TK 29893, nr. 4 en nr. 80). Bij de Derde Kadernota Railveiligheid heeft ProRail in 2010 een nieuw actieplan opgesteld, gericht op het verder verbeteren van de overwegveiligheid (PVVO nieuw; TK 29893, nr. 106 en nr. 111).
Dit gebeurt met kosteneffectieve maatregelen gericht op veiligheid op overwegen.
Verbeteringen worden uitgevoerd door de lopende PVVO-projecten (PVVO oud) af te ronden en maatregelen uit het actieplan Uitwerking overwegenbeleid 2010-2020 (PVVO nieuw) uit te voeren. Voor verbetering van de overwegveiligheid zijn ook middelen beschikbaar gesteld in het kader van andere MIRT-projecten, zoals NaNov (goederenroute Elst-Deventer-Twente), PHS, het programma NABO en het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen. Ook bij deze projecten krijgt de overwegproblematiek aandacht.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Verhogen van de veiligheid en verbeteren van de betrouwbaarheid.

Planning

Realisatie: 2001-2020

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

AKI-plan en Veiligheidsknelpunten
(vervolg)

Financiën

Taakstellend budget: € 392 mln.
Artikel IF 13.03.01.

Jaar *	Budget	Oplevering
MIRT 2013	378	2001-2015
MIRT 2014	397	2001-2015
MIRT 2015	395	2001-2015
MIRT 2016	392	2001-2015
MIRT 2017	392	2001-2020
MIRT 2018	392	2001-2020

verschil	14
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	2

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2012	306	
2013	319	
2014	332	
2015	340	
2016	345	88%

* Gegevens over zes jaar, tenzij er een MIRT fasewisseling heeft plaatsgevonden.
** De realisatiegegevens t/m 31-12-2016 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2016 was gerealiseerd.

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	18
Algemeen					•	
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						•
Financiën						
Politiek/Bestuurlijk						

Toelichting op de wijzigingen

2017: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.
2018: De livegang van het CMBO is een half jaar verschoven van het najaar 2016 naar maart 2017. De start van het nieuwe bijsturingsorgaan werd te risicovol geacht vlak voor de aanvang van de winterperiode.

Beter en Meer: Be- en Bijsturing van de Toekomst

Opgave

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

Oplossing

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

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

In 2015 zijn verschillende analyses uitgevoerd om te bepalen welke acties ondernomen moeten worden om de beoogde frequentieverhoging op het spoor betrouwbaar en veilig uit te voeren. Be- en Bijsturing van de Toekomst heeft als doel het logistieke bijsturingproces tijdens verstoringen beter uit te voeren. Hiertoe wordt een Centraal Monitorings- en Beslisorgaan (CMBO) opgericht dat besluiten neemt over de aanpassingen van de dienstregeling. Ook komen er vooraf gedefinieerde bijsturingmaatregelen (VGB's). Daarin ligt vast welke stappen er qua bijsturing nodig zijn (in dienstregelingsoplossingen) bij een (gedeeltelijke) versperring op een specifiek baanvak. Het doel hiervan is dat de maatregelen bij een versperring vooraf goed zijn afgewogen met alle partijen (ProRail en alle vervoerders, reizigersorganisaties, goederenvervoerders en aannemers) en dat de afhandeling op het moment van de versperring sneller kan. Het CMBO en de VGB's worden continu getoetst op uitvoerbaarheid van het bijsturingsplan en op verbetering in de manier van werken.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Verbeteren van de betrouwbaarheid.

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

Beter en Meer: Be- en Bijsturing van de Toekomst
(vervolg)

Planning

2015: start inrichting CMBO, opstellen eerste vooraf gedefinieerde bijsturingsmaatregelen
2017: oprichting CMBO, verder uitwerken vooraf gedefinieerde bijsturingsmaatregelen
2017: praktijktoets verbeteracties
2018: start hoogfrequent rijden corridor Amsterdam-Utrecht-Eindhoven
2019: evaluatie eerste fase Beter en Meer gereed

Politiek/bestuurlijk

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

Financiën

Taakstellend budget ministerie van IenM
€ 15 mln. Artikel IF 13.03.01. Daarnaast draagt NS
€ 17 mln bij.

Jaar *	Budget	Oplevering
MIRT 2017	15	2019
MIRT 2018	15	2019
verschil	0	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	0	

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2016	5	33%

* Gegevens over zes jaar, tenzij er een MIRT fasewisseling heeft plaatsgevonden.
** De realisatiegegevens t/m 31-12-2016 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2016 was gerealiseerd.

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	18
Algemeen					•	
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Politiek/Bestuurlijk						

Toelichting op de wijzigingen

2017: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Beter en Meer: Verbeteraanpak Trein

Opgave

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

Oplossing

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

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

De Verbeteraanpak Trein heeft als doel de uitvoeringsbetrouwbaarheid op lastige plekken en tijdstippen op de drukke trajecten structureel te verbeteren, zodat meer klanten snel, rechtstreeks en betrouwbaar kunnen reizen. Verbeteraanpak Trein bestaat uit vijf onderdelen:

- *Infrastructuur:* richt zich op het verminderen van verstoringen op de A2-corridor die door de infrastructuur worden veroorzaakt. Het doel is om met het verbeteren van wissels en treindetectie, een 20% reductie van de treinvertragingsminuten die worden veroorzaakt door infraverstoringen te behalen.
- *Materieel:* richt zich op het verminderen van verstoringen op de A2-corridor die door materieel worden veroorzaakt. Het doel is 15% reductie van de treinvertragingsminuten die worden veroorzaakt door materieel-verstoringen. De bijbehorende aanpak richt zich op twee onderdelen: enerzijds de verbetering van de betrouwbaarheid van het materieel, anderzijds op de bedienings-interface tussen mens en machine.
- *Op tijd reizen:* richt zich erop om treinen meer volgens de dienstregeling te laten rijden. Het doel is het realiseren van 40% spreiding in de uitvoering door:
  - het opleiden van personeel;
  - maatregelen zoals Intelligent Platform Bars;
  - het beter informeren van de reiziger over het vertrekproces.

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

Beter en Meer: Verbeteraanpak Trein
(vervolg)

- *Regioaanpak:* richt zich op het op orde krijgen van de operationele basis in de regio's, waarbij ketenpartners er gezamenlijk in slagen om continu operationele problemen (sneller) op te lossen.
- *Monitoring en toetsing:* het valideren of de doelstellingen van het programma worden behaald. Om dit inzichtelijk te maken wordt een A2-prestatiedashboard opgesteld. Ook worden deelbeproevingen van maatregelen gedaan. In 2017 vindt een integrale beproeving van de frequentieverhoging plaats.

In 2015 zijn verschillende analyses uitgevoerd om te bepalen welke acties ondernomen moeten worden om de beoogde frequentie-verhoging op het spoor betrouwbaar en veilig uit te voeren. Vervolgens is gestart met uitvoeren van de verschillende verbeteracties en pilots. In 2017 worden de uitgevoerde verbeter-maatregelen getoetst, zodat in 2018 gestart kan worden met hoogfrequent rijden op de A2-corridor.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling
Verbeteren van de betrouwbaarheid.

Planning
2015: analyse/onderzoeksfase
2016: start verbeteracties
2017: praktijktoets verbeteracties
2018: start hoogfrequent rijden corridor Amsterdam-Utrecht-Eindhoven
2019: evaluatie eerste fase Beter en Meer gereed

Politiek/bestuurlijk
De visie achter Beter en Meer is opgenomen in de Lange Termijn Spooragenda (LTSA) 2 en is omarmd door het kabinet. Op verzoek van het rijk is de visie achter Beter en Meer nader uitgewerkt in het Verbeterprogramma Beter en Meer en opgenomen in het maatregelenpakket Herijking. Op 23 november 2015 is dit maat-regelenpakket besproken in het Notaoverleg MIRT en zijn de budgetten voor de Beter en Meer-onderdelen vastgesteld.

Financiën
Taakstellend budget ministerie van IenM € 55 mln. Artikel IF 13.03.01. Daarnaast draagt NS € 42 mln bij.

Jaar *	Budget	Oplevering
MIRT 2017	54	2018/2019
MIRT 2018	55	2018/2019
verschil	1	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	1	

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2016	10	18%

* Gegevens over zes jaar, tenzij er een MIRT fasewisseling heeft plaatsgevonden.
** De realisatiegegevens t/m 31-12-2016 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2016 was gerealiseerd.

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	18
Algemeen					•	
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Politiek/Bestuurlijk						

Toelichting op de wijzigingen

2017: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Beter en Meer: Verbeteraanpak Stations

Opgave

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

Oplossing

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

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

Stations vormen belangrijke schakels in het spoornetwerk en zijn belangrijke overstap-punten voor al het openbaar vervoer in Nederland. Daarmee vormen stations een wezenlijk onderdeel van de deur-tot-deurreis van de reiziger en van de infrastructurele keten. Het groeiend aantal reizigers moet op stations voldoende gefaciliteerd kunnen worden. Verbeteraanpak Stations is erop gericht de ervaring en waardering van de reiziger op en rondom het station blijvend te verbeteren en vervoerders in staat te stellen hun klanten beter van dienst te zijn.

Tot aan 2018 wordt gewerkt aan het gezamen-lijk ontwikkelen van instrumenten voor betere besturing van de stations en verbetering van de samenwerking met vervoerders en overheden en hun positie op de stations. Ook het voor- en natransport en de verandering van operationele processen rond (ver)nieuwbouw, exploitatie en beheer van de stations worden verbeterd.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Verbeteren van het reisgemak.

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

Beter en Meer: Verbeteraanpak Stations
(vervolg)

Planning

2014: start programma
2015: analyse/realisatie verbeteracties op stations en in samenwerking
2016: analyse/realisatie verbeteracties in co-creatie met stakeholders
2017: realisatie verbeteracties waaronder de uitrol landmarks/informatiepunten en XL-schermen
2018: einde programma

Politiek/bestuurlijk

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

Financiën

Taakstellend budget ministerie van IenM
€ 13 mln. Artikel IF 13.03.01. Daarnaast draagt NS
€ 13 mln bij.

Jaar *	Budget	Oplevering
MIRT 2017	13	2018
MIRT 2018	13	2018

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2016	2	15%

* Gegevens over zes jaar, tenzij er een MIRT fasewisseling heeft plaatsgevonden.
** De realisatiegegevens t/m 31-12-2016 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2016 was gerealiseerd.

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	18
Algemeen						
MIRT fase	•					
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën	•	•				•
Politiek/Bestuurlijk					•	

Toelichting op de wijzigingen

2013: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT. De Tijdelijke commissie onderhoud en innovatie spoor (commissie-Kuiken) heeft aanbevolen de aansturing van ProRail minder diffuus te maken. In de kabinetsreactie is aangegeven dat de geoormerkte projecten van Beheer en Instandhouding (BenI) worden ondergebracht in het aanlegprogramma, omdat deze projecten meer overeenkomsten vertonen met aanlegprojecten dan met beheer en instandhouding.
2014: Bij Voorjaarsnota 2013 is het projectbudget verhoogd met € 4 mln. Onderbesteding van € 6 mln bij BenI wordt overgeheveld naar het taakstellend budget voor het aanlegprogramma.
2017: Motie-Dik/Faber (TK 29984, nr. 562) is verwerkt in de (in 2015) aan NS verleende vervoerconcessie voor het hoofdrailnet.
2018: Uit de tussentijdse evaluatie (2015) van het Actieplan Fietsparkeren bij Stations (AFP) bleek dat de vraag van reizigers naar fietsparkeerplekken bij stations blijft stijgen en het beschikbare budget voor extra plekken onvoldoende is om in deze toenemende vraag te voorzien. In het bestuursakkoord Fietsparkeren bij Stations (d.d. 12-12-2016) hebben betrokken partijen afgesproken voor zowel de zeer korte als voor de langere

Fietsparkeren bij stations

Opgave

Doordat steeds meer mensen met de fiets naar de trein komen, is er een tekort aan fiets-parkeerplaatsen bij stations ontstaan. Zonder uitvoering van het Actieplan Fietsparkeren bij stations werd in 2011 voor 2020 een tekort verwacht van 82.000 tot 145.000 plaatsen en voor 2030 van 92.000 tot 185.000 plekken.

Oplossing

In de Lange Termijn Spooragenda deel 2 (TK 29984, nr. 474) is ervoor gekozen de aansluiting van het spoor op de ov-keten te verbeteren. De overstap van eigen vervoer, zoals de fiets, op ov en vice versa is daar een belangrijk onderdeel van. Hiervoor zijn goede faciliteiten bij knooppunten noodzakelijk. In 2011 is de Kamer geïnformeerd over het Actieplan Fietsparkeren bij stations (TK 32404, nr. 53). Hierin staat dat de verantwoordelijkheid voor fietsbeleid op termijn 'gedecentraliseerd' zal worden. Het ministerie van IenM ondersteunt de decentrale overheden financieel door tot 2020 (onder bepaalde voorwaarden) de bouw van extra fietsparkeerplaatsen mede te bekostigen. Onder het Actieplan zijn er in de periode 1-1-2012 tot 31-3-2017 in totaal 131.000 fietsparkeerplekken tot stand gekomen (inclusief de NSP-projecten). Daarnaast is in diezelfde periode voor 129.500 plekken de medebekostiging geregeld.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Verbeteren van de deur-tot-deur reistijd, ruimte bieden aan de groei van het reizigersvervoer, verbeteren van het reisgemak.

Planning

Start realisatie: divers
Oplevering: divers, maar uiterlijk 2020

Politiek/bestuurlijk

2011: Het actieplan Fietsparkeren is naar de Tweede Kamer gestuurd (TK 32404, nr. 53). Motie-De Jong (TK 29984, nr. 279) is aan-genomen: de voorwaarde voor cofinanciering is het voortbestaan van gratis fietsparkeer-mogelijkheden.
2014: Motie-Ouwehand/De Rouwe is beantwoord per brief van 12 mei (TK 29984, nr. 485): de regering gaat in overleg met grote gemeenten en NS en ProRail over de fiets-parkeerproblematiek. Met die brief is ook voldaan aan de toezegging om de Kamer begin 2014 te informeren over de resultaten van onderzoek naar de behoefte aan fietsparkeer-plaatsten en de invulling van het Actieplan. Dit geldt ook voor de motie-Van Veldhoven, waarin de regering wordt verzocht met NS en ProRail inzichtelijk te maken waar niet-benutte en gereserveerde ruimte ingezet kan worden voor fietsenstallingen.
2017: Motie-Dik/Faber (TK 29984, nr. 562) is verwerkt in de vervoersconcessie voor het hoofdrailnet die in 2015 aan NS is verleend, door in artikel 29 op te nemen dat NS naar redelijkheid bijdraagt aan de integrale kosten

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

termijn het tekort aan fietsparkeerplekken aan te pakken en een route uit te zetten om het tekort aan fietsparkeerplekken en de dekking van de integrale kosten het hoofd te bieden. Voor de korte termijn is € 40 mln vrijgemaakt vanuit de investeringsruimte Spoor (artikelonderdeel 13.08) voor een vervolg op het AFP. Daarmee kunnen, samen met de andere betrokken partijen, de stallingsproblemen op de 12 meest urgent plekken worden aangepakt (TK 29984, nr. 700). En naar aanleiding van afspraken die op 3 december 2014 in het bestuurlijk overleg tussen IenM en de gemeente Almere zijn gemaakt over de realisatie van extra fietsenstallingsplaatsen bij stations Almere Centrum en Almere Poort, is via dekking vanuit het projectbudget OV-SAAL MLT € 1,3 mln toegevoegd.

Fietsparkeren bij stations
(vervolg)

van het fietsparkeren bij stations, waarbij een evenwichtige kostenverdeling tussen alle bij het fietsparkeren betrokken partijen het uitgangspunt is.
In de loop van 2015 is de tussentijdse evaluatie van het Actieplan Fietsparkeren bij stations uitgevoerd. Over de uitkomsten hiervan is de Tweede Kamer eind 2015 per brief geïnformeerd (TK 29984, nr. 642). In deze brief is onder meer gemeld dat het beschikbare budget ontoereikend is om alle tekorten aan fietsparkeerplekken bij stations weg te werken, zoals de doelstelling van het Actieplan was. Ook werd een bestuurlijk overleg voorgesteld om te komen tot een gemeenschappelijk bestuursakkoord. Het bestuursakkoord is op 12 december 2016 ondertekend en aan de Tweede Kamer aangeboden (TK 29 984, nr. 700). Het bevat afspraken voor de aanpak van het tekort aan fietsenstallingen voor de middellange en de lange termijn.

Financiën

Totaalbudget € 370 mln. Tot en met 2012 via Beheer en Instandhouding (BenI) als geoormerkt project: € 104 mln en vanaf 2013 € 266 mln (waarvan € 97 mln voor PHS-locaties, € 11 mln voor OV-Schiphol-Amsterdam-Almere (OV-SAAL) en € 158 mln voor overige locaties) via het aanlegprogramma Personenvervoer. Artikel IF 13.03.01.

Jaar *	Budget	Oplevering
MIRT 2013	321	Divers, uiterlijk 2020
MIRT 2014	325	Divers, uiterlijk 2020
MIRT 2015	325	Divers, uiterlijk 2020
MIRT 2016	325	Divers, uiterlijk 2020
MIRT 2017	326	Divers, uiterlijk 2020
MIRT 2018	370	Divers, uiterlijk 2020
verschil	49	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	7	

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2012	104	
2013	119	
2014	131	
2015	145	
2016	163	50%

* Gegevens over zes jaar, tenzij er een MIRT fasewisseling heeft plaatsgevonden.
** De realisatiegegevens t/m 31-12-2016 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2016 was gerealiseerd.

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	18
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën				•		•
Politiek/Bestuurlijk						

Toelichting op de wijzigingen

2016: Het projectbudget is verlaagd met € 1,6 miljoen naar aanleiding van een scopeaanpassing bij het deelproject Goes.
2018: De Regeling eenmalige uitkering Spoorse Doorsnijdingen (SpoDo) is in de afrondende fase. In de beschikkingen uit 2006 is voor de betreffende gemeente de verplichting opgenomen dat de projecten vóór 1 januari 2017 in realisatie moeten zijn. Gemeenten dienen hiervoor bij het ministerie van IenM een startverklaring in te dienen, inclusief een verklaring van ProRail waaruit blijkt dat kan worden gestart met activiteiten die gerelateerd zijn aan de spoorinfrastructuur. De gemeente ontvangt vervolgens 100% voorschot. Projecten waarvoor bij het ministerie van IenM vóór 1 januari 2017 geen startverklaring is ingediend, worden niet meer in behandeling genomen. De resterende € 30,3 mln die vrijvalt vanwege de beëindiging van de regeling zijn toegevoegd aan de investeringsruimte (IF artikelonderdeel 13.08).

Intensivering Spoor in Steden, fase 1 en fase 2

Opgave

Op veel plaatsen in Nederland doorsnijdt het spoor stedelijk gebied. In sommige gevallen levert dit problemen op, bijvoorbeeld omdat zo'n spoorlijn ruimtelijke ontwikkelingen in de steden tegenhoudt en knelpunten veroorzaakt op het gebied van geluid en veiligheid.

Oplossing

Er is in eerste instantie € 300 mln uitgetrokken om knelpunten als gevolg van spoordoorsnijdingen in gemeenten op te lossen. Daarvoor is in 2006 een Regeling eenmalige uitkering spoorse doorsnijdingen opgesteld. Gemeenten konden tot 1 juni 2006 een aanvraag indienen voor een eenmalige bijdrage voor hun eigen plannen. Alleen gemeenten die om of aan het spoor liggen en hier hinder van ondervinden, kwamen in aanmerking voor een bijdrage. Uiteindelijk zijn 61 subsidieaanvragen gehonoreerd en is de regeling daarmee uitgevoerd.
Mede door dit succes heeft het kabinet, via de Begroting 2009, voor een tweede tranche spoorse doorsnijdingen € 142 mln ter beschikking gesteld. Ook deze tweede tranche is erop gericht decentrale overheden te stimuleren om bestaande plannen op korte termijn uit te voeren. De uitvoering is vastgelegd in de Circulaire Spoorse doorsnijdingen tweede tranche. Deze is op 17 november 2008 vastgesteld. Het doel van de circulaire blijft het toekennen van een uitkering voor projecten die knelpunten rondom het spoor opheffen of verminderen. De inhoudelijk criteria (Stedelijke bereikbaarheid, Kwaliteit leefomgeving, Veiligheid en Spoorgebruik) zijn gehandhaafd, waarbij de plannen ten minste moesten scoren op Stedelijke bereikbaarheid en één van de andere criteria. Het gemeentebestuur moet onveranderd aantonen dat het project voor 100% financieel gedekt is, inclusief een uitkering van het ministerie van IenM van ten hoogste 25%. Aanvragen konden worden ingediend tussen 27 november 2008 en 1 juli 2009. Uiteindelijk zijn 37 aanvragen gehonoreerd en daarmee is de circulaire uitgevoerd.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Verbeteren deur-tot-deur reistijd, verhogen van de veiligheid en verbeteren van de betrouwbaarheid.

Planning

Start realisatie: divers
Oplevering: divers

Financiën

Taakstellend budget tranche I: € 214 mln.
De middelen voor tranche II zijn overgeboekt naar het Gemeentefonds. Artikel IF 13.03.01.

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

Intensivering Spoor in Steden, fase 1 en fase 2
(vervolg)

Jaar *	Budget	Oplevering
MIRT 2013	245	divers
MIRT 2014	246	divers
MIRT 2015	246	divers
MIRT 2016	244	divers
MIRT 2017	244	divers
MIRT 2018	215	divers
verschil	-30	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	2	

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2012	184	
2013	186	
2014	199	
2015	205	
2016	209	86%

* Gegevens over zes jaar, tenzij er een MIRT fasewisseling heeft plaatsgevonden.
** De realisatiegegevens t/m 31-12-2016 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2016 was gerealiseerd.

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	18
Algemeen			•	•		
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën	•				•	
Politiek/Bestuurlijk					•	

Toelichting op de wijzigingen

2013: De stations Emmen-Zuid en Maarheeze zijn gereed. De hiermee samenhangende gerealiseerde uitgaven van € 3,6 mln maken om die reden geen deel meer uit van het totale project-budget Kleine stations.
2015: De stations Maastricht-Noord en Nijmegen Lent zijn in 2013 geopend.
2016: De stations Nijmegen Goffert (december 2014) en Barneveld-Zuid (februari 2015) zijn geopend.
2017: Het projectbudget zoals opgenomen in het Infrastructuur-fonds 2016 (€ 78 mln) bestond voor € 32 mln uit gerealiseerde uitgaven voor opgeleverde stations, voor € 3,2 mln uit gerealiseerde en nog te realiseren uitgaven voor het Station Barneveld en voor € 42,8 mln als reservering voor bijdragen aan toekomstige nieuwe stations. Het station Barneveld Zuid is klaar. Het bij dit project behorende projectbudget en de project-budgetten van eerder gerealiseerde stations maken vanaf deze begroting geen deel meer uit van het totale budget voor kleine stations. Vanuit het gereserveerde budget voor nog nader aan te wijzen nieuwe stations is € 6,1 mln overgeboekt naar Hoofdstuk XII in verband met de BDU-bijdrage voor Station BleiZo (Bleiswijk-Zoetermeer) en de hiermee samenhangende storting in het BTW-compensatiefonds (BCF). In het Notaoverleg MIRT van 23 november 2015 is besloten € 17 mln beschikbaar te houden voor het programma Kleine Stations.

Kleine stations

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

Oplossing
De minister van IenM neemt het aanlegbesluit op basis van de projectnota van de spoorweg-beheerder ProRail. De projectnota beschrijft de raming van kosten op basis van een definitief ontwerp, een beoordeling van het effect van het station op de functionaliteit van de infrastructuur en het effect op reistijden en aantal extra reizigers. Vanwege het beperken van negatieve reistijdeffecten is goede inpassing in de dienst-regeling van belang. Het ministerie van IenM toetst of alle kosten van aanleg, inpassing in de dienstregeling én beheer zijn gedekt, en of de bediening van het nieuwe station is gegaran-deerd. Voor de kosten van het basisstation is in dat geval subsidie mogelijk uit het programma Aanleg nieuwe stations tot een maximum van € 6,5 mln (prijspeil 2015). De minister neemt dan tevens een subsidiebesluit.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelsteling
Verbeteren van de deur-tot-deur reistijd, ruimte bieden aan de groei van het reizigersvervoer, bijdragen aan de economische en ruimtelijke ontwikkeling van Nederland.

Planning
Start realisatie: divers

Politiek/bestuurlijk
In het voortgezet AO Nieuwe stations van 19 mei 2010 (TK 31801, nr. 9) is toegezegd de initiatieven voor nieuwe stations onder de decentrale overheden te inventariseren. Uit de inventarisatie blijkt dat de decentrale overheden plannen hebben voor 60 nieuwe stations voor de periode na 2013. Over deze inventarisatie heeft de minister van IenM de Tweede Kamer geïnformeerd (TK 31801, nr. 7).

In het kader van de herijking heeft het ministerie van IenM voorgesteld om tot 2028 nog € 17 mln beschikbaar te houden voor kansrijke nieuwe stations. Het maatregelenpakket is tijdens het Notaoverleg MIRT op 23 november 2015 in de Tweede Kamer vastgesteld.

Financiën
Subsidiebron MIRT: Programma Aanleg nieuwe stations: budget € 17 mln. Artikel IF 13.03.01.

Jaar *	Budget[1)]	Oplevering
MIRT 2017	17	Divers
MIRT 2018	17	Divers

1) Financiële gegevens van gerealiseerde stations worden niet meer meegenomen in de tabel projectbudget en realisatie.

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

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	18
Algemeen					•	
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						•
Politiek/Bestuurlijk						

Toelichting op de wijzigingen

2017: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.
2018: Binnen het project Watergraafsmeer worden werkzaamheden uitgevoerd in het kader van het programma Opstellen. Om die reden is € 2,2 mln overgeboekt vanuit het programma Opstellen Korte Termijn naar het programma Kleine Functiewijzigingen, waar het project Watergraafsmeer deel van uitmaakt.

Opstellen Reizigerstreinen: Korte termijn

Opgave
Het materieelpark van de NS groeit vanwege het stijgende aantal treinreizigers. Voor het opstellen en behandelen van dit nieuwe materieel is op korte termijn aanvullende opstelcapaciteit nodig.

Oplossing
ProRail heeft in samenwerking met de NS een plan van aanpak opgesteld om op korte termijn de opstelcapaciteit te vergroten. Daarbij is besluitvorming op basis van het MIRT het uitgangspunt. Het doel is om uiterlijk 2020 een adequate oplossing voor de opstelbehoefte gereed te hebben. Het uitgangspunt daarbij is dat bestaand spoor zo veel mogelijk wordt benut.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling
Verbeteren van de betrouwbaarheid, ruimte bieden aan de groei van het reizigersvervoer.

Planning
2017: verkenning gereed
2018: planuitwerking gereed
2020: realisatie gereed

Politiek/bestuurlijk
In overleg met de sector en de regio is in het Notaoverleg MIRT van 23 november 2015 besloten om geld vrij te maken voor een pakket van investeringsmaatregelen (zie ook bijlage 6 van TK 34300 A, nr. 17 van 13 november 2015). Hiervan is € 45 mln bedoeld voor het faciliteren van opstelcapaciteit.

Financiën
Taakstellend budget € 43 mln. Artikel IF 13.03.01.

Jaar *	Budget	Oplevering
MIRT 2017	45	2020
MIRT 2018	43	2020
verschil	-2	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)		

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2016	0	0%

* Gegevens over zes jaar, tenzij er een MIRT fasewisseling heeft plaatsgevonden.
** De realisatiegegevens t/m 31-12-2016 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2016 was gerealiseerd.

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Spoorwegen goederen**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	18
Algemeen						
MIRT fase	•					
Opgave						
Oplossing				•		
Planning						
Financiën		•		•		•
Politiek/Bestuurlijk						

Toelichting op de wijzigingen

2013: Het project gaat over van de planuitwerkingsfase naar de realisatiefase.
2014: Bij Voorjaarsnota is het projectbudget opgehoogd met € 3,9 mln. Daarnaast is het projectbudget opgehoogd met € 11,8 mln voor het project Zevenaar-Didam (zie toelichting op projectblad Programma Kleine functiewijzigingen).
2016: Het projectbudget is opgehoogd met € 3 mln voor de toepassing van ERTMS bij een deel van de goederen-locomotieven en emplacementen.
2018: Het programma Rotterdam-Genua bestaat uit een aantal deelprojecten. Bij het deelproject Zevenaar (opheffen systeem-eiland) is sprake van een aanbestedingsmeevaller. Op basis van een inventarisatie van de nog te verwachten kosten en de nog aanwezige risico's, is het verantwoord het projectbudget te verlagen met € 6,1 mln. Dit bedrag is toegevoegd aan de investeringsruimte (artikelonderdeel 13.08). Het deelproject Kijfhoek (opheffen ATB eiland) is in dienst gesteld en de resterende € 0,6 mln is toegevoegd aan de post Nazorg gereedgekomen projecten.

Optimalisering Goederencorridor Rotterdam-Genua

Opgave

Op de spoorcorridor tussen Rotterdam en Genua zijn verschillende systemen voor trein-beïnvloeding en voltage aanwezig. Hierdoor moeten vervoerders vaak van locomotief wisselen of investeren in dure meersysteem-locomotieven. Grensoverschrijdend goederen-vervoer blijft daardoor inefficiënt en duur.

Oplossing

Voor een optimaal gebruik van de spoorcorridor wordt de variëteit aan systemen teruggebracht en worden zo veel mogelijk geharmoniseerde Europese technieken geïnstalleerd. Een geoptimaliseerde spoorcorridor verbetert de verbinding tussen de Rotterdamse haven en het Europese achterland. Nederland, Duitsland, Zwitserland en Italië hebben gezamenlijk projectplannen opgesteld om op de corridor de nieuwe treinbeïnvloedingstechniek European Rail Traffic Management Systems (ERTMS) versneld in te voeren. Met de aanleg van de Betuweroute is al een belangrijke stap gemaakt door ERTMS en 25kV te installeren. Voor Nederland blijft daardoor de optimalisatie beperkt tot de systeemwijziging van de bestaande sporen tussen Zevenaar/Grens en Kijfhoek. Er is een budget van € 127 mln beschikbaar. Hiermee wordt in Zevenaar het wachtspoor aan de noordkant doorgetrokken en aangesloten op het derde spoor in Duitsland. Ook wordt de 1500 V vervangen door 25 kV en wordt ERTMS aangelegd op Zevenaar en op de doorgaande sporen langs Kijfhoek.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Verhogen van de veiligheid, ruimte bieden aan de groei van het goederenvervoer, bevorderen dat verladers van goederen de trein in toene-mende mate als aan aantrekkelijke vervoeroptie beschouwen.

Planning

2012: realisatiebeschikkingen verleend voor de projecten ERTMS Kijfhoek en ERTMS/25 kV Zevenaar.
Realisatie:
2014: ERTMS Kijfhoek en Zevenaar
2015: wijziging spoorlay-out Zevenaar West (robuust spoor)
2016: 25 kV te Zevenaar
2018: derde spoor te Zevenaar

Politiek/bestuurlijk

De ministers van Nederland, Duitsland, Zwitserland en Italië hebben in maart 2006 een Letter of Intent (LoI) ondertekend voor de implementatie van ERTMS op de corridor. Het EU-implementatieplan verplicht de aanleg van ERTMS in uiterlijk 2015. Het Tracébesluit voor aanleg van het derde spoor wordt in 2013 gepubliceerd. In Duitsland is in juni 2013 het financieringsbesluit getekend voor de aanleg van het derde spoor.

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Spoorwegen goederen**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

Optimalisering Goederencorridor Rotterdam-Genua
(vervolg)

Financiën

Taakstellend budget: planuitwerking- en realisatiekosten € 167 mln. Bijdragen derden: de EU geeft subsidie voor de aanleg van ERTMS op beide eilanden (€ 5 mln) en voor 25 kV te Zevenaar (€ 4 mln). Artikel IF 13.03.02.

Jaar *	Budget	Oplevering
MIRT 2013	154	2014-2018
MIRT 2014	170	2014-2018
MIRT 2015	170	2014-2018
MIRT 2016	173	2014-2018
MIRT 2017	174	2014-2018
MIRT 2018	167	2014-2018

verschil	13
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	4

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2012	15	
2013	31	
2014	55	
2015	100	
2016	109	62%

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2016 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2016 was gerealiseerd.

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Spoorwegen goederen**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	18
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning	•	•	•	•	•	•
Financiën						
Politiek/Bestuurlijk						

Toelichting op de wijzigingen

2013 t/m 2018: Er is vertraging ontstaan in afwachting van de subsidieaanvraag van de provincie Limburg voor EZS. Naast de bijdrage vanuit PAGE voor EZS dragen de gemeente Sittard, de provincie Limburg en het bedrijvencomplex Chemelot bij aan dit project. Het is wachten op groen licht van de gemeente Sittard voor haar bijdrage. De gemeente is in overleg met de provincie en Chemelot over de voorwaarden.

PAGE risicoreductie

Opgave
Rondom spooremplacementen bestaan externe veiligheidsrisico's als gevolg van het rangeren van wagons met gevaarlijke stoffen. De opgave is om deze risico's te beheersen.

Oplossing
De uitvoering van het Plan van Aanpak Goederen Emplacementen (PAGE) zorgt ervoor dat alle emplacementen voldoen aan de regels voor externe veiligheid. De oplossingen worden gezocht in het uitsluiten van conflicterende rijwegen. Dit gebeurt onder andere door de treinbeveiliging en -beheersing aan te passen en door wissels te saneren of te verplaatsen.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling
Verhogen van de veiligheid.

Planning
Divers: Tracébesluit
2002: start realisatie
2010: vanuit het PAGE-budget is een bijdrage van € 5 mln toegezegd voor het project Emplacement Zuidelijke Spooraansluiting (EZS) Chemelot, dat door de provincie Limburg wordt voorbereid; PAGE kan afgesloten worden als een aanlegbesluit voor EZS is genomen
2017/2018: realisatie maatregelen op emplacement Delfzijl ter grootte van € 3,3 mln

Financiën
Taakstellend budget: € 19 mln.
Artikel IF 13.03.02.

Jaar *	Budget	Oplevering
MIRT 2013	18	2009/2013
MIRT 2014	18	2009/2014
MIRT 2015	18	Divers
MIRT 2016	18	Divers
MIRT 2017	19	Divers
MIRT 2018	19	Divers

verschil	1
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	0

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2012	8	
2013	8	
2014	8	
2015	8	
2016	8	42%

* Gegevens over zes jaar, tenzij er een MIRT fasewisseling heeft plaatsgevonden.
** De realisatiegegevens t/m 31-12-2016 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2016 was gerealiseerd.

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	18
Algemeen						•
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Politiek/Bestuurlijk						

Toelichting op de wijzigingen

2018: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Programma ATB-Vv

Opgave

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

Oplossing

Door het systeem Automatische Trein-beïnvloeding Verbeterde versie (ATB-Vv) bij seinen wordt de kans op STS-passages verminderd. Ook worden de risico's als zo'n STS-passage toch plaatsvindt gereduceerd. Eind 2017 zijn circa 2.900 seinen hiermee uitgerust. Op 25 november 2014 heeft de staatssecretaris van IenM de Tweede Kamer geïnformeerd over haar voornemen om nog circa 1.350 extra seinen hiermee uit te rusten, afhankelijk van de bijdrage aan de spoorveiligheid en de meest recente inzichten in de verdere implementatie van het treinbeveiligingssysteem European Rail Traffic Management System (ERTMS) (TK 29893, nr. 177). Het betreft hier de seinen in risico-categorieën 1 (seinen op het hoofdspoor bij een mogelijk gevaarpunt, zoals een overweg, kruising, wissel of beweegbare brug) en in risicocategorie 2 (seinen op een rangeerterrein met directe toegang naar het hoofdspoor). Op 12 januari 2017 heeft ProRail geadviseerd om als eerste van deze 1.350 seinen circa 145 seinen

met ATB-Vv uit te rusten. Het gaat hier om seinen bij bruggen en op routes voor het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Verhogen van de veiligheid, verbeteren van de betrouwbaarheid.

Planning

2017: start uitvoering
2023: programma gereed

Financiën

Taakstellend budget: € 68 mln.
Er heeft nog geen realisatie plaatsgevonden (0% gerealiseerd).

Jaar *	Budget	Oplevering
MIRT 2018	68	2023

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

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	18
Algemeen						•
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Politiek/Bestuurlijk						

Toelichting op de wijzigingen

2018: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Programma Booggeluid

Opgave

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

Oplossing

De meeste hinder blijkt zich voor te doen in vier gemeenten: Hilversum, Leiden, Nijmegen en Soest. De hinder wordt aanmerkelijk minder door de plaatsing van Spoorstaaf-conditioneringssystemen (SSCS-sen). Dat gebeurt op deze locaties op korte termijn. Daarnaast wordt onderzoek gestart naar een integrale, landelijke aanpak van booggeluid en naar de vraag of aanpassing van het rijdend materieel dit probleem oplost.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Behalen van de milieunormen.

Planning

2017: start realisatie met onderzoek naar integrale, landelijke aanpak van booggeluid
2018: plaatsing SSCS-sen op de meest urgente locaties te Hilversum, Leiden, Nijmegen en Soest

Politiek-bestuurlijk

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

Financiën

Taakstellend budget: € 4 mln.

Jaar *	Budget	Oplevering
MIRT 2018	4	Vanaf 2018

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

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Spoorwegen goederen**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	18
Algemeen					•	
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Politiek/Bestuurlijk						

Toelichting op de wijzigingen

2017: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Programma Emplacementen op orde

Opgave

Spooremplacementen zijn complexe locaties waar veel verschillende activiteiten worden uitgevoerd. De eisen die in de vergunningen worden gesteld verschillen onderling qua voorschriften, maatregelen en voorzieningen. Daarom heeft het ministerie van IenM besloten om een landelijk project te starten om te komen tot heldere, uniforme, robuuste en kosten-effectieve afspraken over de eisen die op emplacementen worden gesteld aan veiligheid en geluid. In dit traject wordt samengewerkt met gemeenten, omgevingsdiensten, veiligheidsregio's, brandweer Nederland, vervoerders, brancheorganisaties en ProRail. Daarnaast zijn er emplacementen die in onvoldoende mate voldoen aan arbo-normen voor treinpersoneel.

Oplossing

Vertegenwoordigers van gemeenten, veiligheids-regio's, omgevingsdiensten, ProRail en het ministerie van IenM bepalen in een landelijk project uniforme normen voor veiligheids-maatregelen op spooremplacementen. Deze normen zijn onder andere gebaseerd op maatgevende scenario's van mogelijke soorten incidenten en op de bevolkingsdichtheid in de omgeving. Betreffende maatregelen worden, na besluitvorming met betrokkenen, op de emplacementen gerealiseerd. De Tweede Kamer is hier nader over geïnformeerd in de Beleidsimpuls Railveiligheid (TK 29893, nr. 204). Daarnaast worden op emplacementen voor-zieningen aangebracht en verbeterd, waardoor treinpersoneel zich veilig van en naar de trein kan begeven. ProRail heeft hiervoor een plan opgesteld dat in vier jaar uitgevoerd wordt.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Verhogen van de veiligheid, behalen van de milieunormen.

Planning

2016: opstellen programma (uniforme veiligheidsmaatregelen en een onder-verdeling over de meest relevante emplacementen)
2017/2019: uitvoeren programma
2020: programma gereed

Politiek/bestuurlijk

Het project voor spooremplacementen mondt naar verwachting in het najaar uit in een advies over de voorzieningenniveaus. Op basis van het advies wordt de exacte opgave voor de spoor-emplacementen in kaart gebracht en wordt een projectvoorstel gedaan voor de uitvoering.

Financiën

Taakstellend budget: € 59 mln.
Artikel IF 13.03.02.

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Spoorwegen goederen**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

Programma Emplacementen op orde
(vervolg)

Jaar *	Budget	Oplevering
MIRT 2017	58	2020
MIRT 2018	59	2020
verschil	1	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	1	

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

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	18
Algemeen						
MIRT fase	•					
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën	•	•	•	•	•	•
Politiek/Bestuurlijk						

Toelichting op de wijzigingen

2013: Als gevolg van een aanbeveling van de Tijdelijke commissie onderhoud en innovatie (commissie-Kuiken) is het programma Kleine functiewijzigingen overgeheveld naar het aanleg-programma personenvervoer.
2014: Bij Voorjaarsnota 2013 is het projectbudget opgehoogd met € 10,7 mln. Er is subsidie aangevraagd voor het project Zevenaar-Didam. Dit project kent een directe interactie met Zevenaar-Oost. Door beide projecten te combineren wordt een aanzienlijke besparing gerealiseerd. Daarom is dit project aanvullend op het project Zevenaar beschikt en is het budget van € 11,8 mln overgeboekt naar het project Rotterdam-Genua. Daarnaast heeft de realisatie tot en met 2012 plaats gevonden binnen Beheer en Instandhouding (BenI). Vanaf 2013 is om die reden € 24,9 mln aan het projectbudget toegevoegd.
2015: Naar aanleiding van de besluitvorming over Zwolle-Herfte is het projectbudget met € 41 mln verlaagd. Deze middelen zijn nu beschikbaar gesteld aan dit nieuw opgenomen planstudie-project. Het programma is aangevuld met een deelprogramma 'emplacementen op orde'. Het doel hiervan is om vervoerders op alle emplacementen in Nederland een kwaliteitsniveau te bieden

Programma Kleine Functiewijzigingen

Opgave

Het programma Kleine Functiewijzigingen is bedoeld voor:
1) het oplossen van capaciteits- en kwaliteits-knelpunten in het vervoersysteem;
2) ingediende en toekomstige vervoerders-wensen en klantvragen.

Oplossing

Ad1) Het programma bevat maatregelen om de capaciteit te vergroten. Zo worden knelpunten opgelost die voortkomen uit overbelastverklaringen vanuit het verdelings-proces. Daarnaast moet het robuuster maken van de infrastructuur zorgen voor minder verstoringen en een betrouwbare dienst-regeling creëren, waarbij rekening wordt gehouden met milieu- en veiligheids-aspecten. Hieronder vallen onder meer beperkte aanpassingen van de sporenlayout.
Ad 2) Het gaat om vragen rond logistiek, transfer en (arbo)veiligheid. Hieronder vallen maatregelen voor uitbreiding van opstel-capaciteit, perronverlengingen, realisatie van gelijktijdigheden, elektrificatie van emplacementen, verkorting van bezettings-tijden, verlenging/inkorting van sporen, verbetering van de servicecapaciteit en reactivering van de treindienst. Maatregelen in het kader van transfer betreffen onder meer vergroting van perroncapaciteit en verbreding van reizigerstunnels en traversen.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstellingen:

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

Planning

Jaarlijks wordt het meerjarenprogramma geactualiseerd na consultatie van de vervoerders.

Financiën

Taakstellend budget 2013-2028: € 379 mln.
Artikel IF 13.03.01.

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

dat in overeenstemming is met de eisen van deze tijd, bijvoorbeeld door de aanleg van loop- en servicepaden en verlichting.
2016: De gereserveerde middelen voor opstelcapaciteit Uitgeest (€ 14,6 mln) zijn overgeboekt naar PHS. Daarnaast is het taakstellend budget verlaagd voor de dekking van het nieuwe programma Cameratoezicht op stations (- € 21 mln, aanleg en BOV).
2017: In het voorstel voor de Herijking, dat besproken is in het Notaoverleg MIRT van 23 november, is ervoor gekozen om vanuit dit programma € 29,6 mln over te boeken naar het realisatieprogramma Goederenvervoer voor de realisatie van het project Venlo Multimodaal knooppunt, en om € 22,3 mln toe te voegen aan het planstudiebudget PHS gelet op de opgave om PHS op de corridor Den Haag-Rotterdam te realiseren, en om € 81 mln in te zetten voor de maatregelen uit het pakket Herijking. Naar aanleiding hiervan is het Spelregelkader Kleine Functiewijzigingen aangepast, is het plafondbedrag per maatregel verlaagd naar € 6 mln (incl. btw) en zijn er maatregelen uitgesloten waarvoor al geoormerkte programma's bestaan.
2018: Binnen het deelproject Watergraafsmeer worden werkzaamheden uitgevoerd in het kader van het programma Opstellen Reizigerstreinen. Om die reden is € 2,2 mln overgeboekt vanuit het programma Opstellen Reizigerstreinen en toegevoegd aan het programma Kleine Functiewijzigingen.

Programma Kleine Functiewijzigingen
(vervolg)

Jaar *	Budget	Oplevering
MIRT 2013	565	Divers
MIRT 2014	589	Divers
MIRT 2015	540	Divers
MIRT 2016	506	Divers
MIRT 2017	374	Divers
MIRT 2018	379	Divers
verschil	-186	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	16	

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2013	55	
2014	84	
2015	110	
2016	141	38%

* Gegevens over zes jaar, tenzij er een MIRT fasewisseling heeft plaatsgevonden.
** De realisatiegegevens t/m 31-12-2016 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2016 was gerealiseerd.

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	18
Algemeen					•	
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						•
Politiek/Bestuurlijk						•

Toelichting op de wijzigingen

2017: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.
2018: Voor een impuls aan de gebiedsgerichte aanpak is € 25 mln extra budget vrijgemaakt vanuit de investeringsruimte (zie ook TK 29893 nr. 209). Daarnaast heeft er een scopeoverheveling ter grootte van € 3,6 mln plaatsgevonden vanuit het Programma Toegankelijkheid Stations. Dit budget is geoormerkt voor het (innovatief) beveiligen van onbeveiligde stationsoverpaden. Daarnaast is het overzicht van de correspondentie met de Tweede Kamer geactualiseerd.

Programma NABO

Opgave

Openbare en openbaar toegankelijke, niet-actief beveiligde overwegen (NABO's) en overpaden op het reizigersnet hebben een verhoogd risicoprofiel. Het is de ambitie om uiterlijk 2028 alle openbare en openbaar toegankelijke NABO's op het reizigersnet te hebben gesaneerd of (innovatief) beveiligd, rekening houdend met de financiële mogelijkheden van rijk en regio. Bovendien is het de ambitie om – met behulp van marktpartijen – innovatieve, kosteneffectieve maatregelen te ontwikkelen die bijdragen aan het vergroten van de veiligheid op NABO's.

Oplossing

Binnen het Programma NABO worden twee actielijnen gevolgd:

1 Een gebiedsgerichte integrale benadering op basis van cofinanciering van 50% door het ministerie van IenM daar waar in de regio energie zit om op korte termijn oplossingen te realiseren voor de meest prangende situaties van overwegen met een hoger risicoprofiel. Momenteel wordt een plan-uitwerking uitgevoerd voor de realisatie van maatregelen in Winsum.
2 De ontwikkeling van innovatieve oplossingen voor overwegen. Er worden kosteneffectieve alternatieve mogelijkheden voor NABO's onderzocht, zoals innovaties op gebied van beveiligingssystemen, waarschuwings-installaties of innovaties op het gebied van ongelijkvloers kruisen.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Verhogen van de veiligheid, verbeteren van de betrouwbaarheid.

Planning

2016: planuitwerking van de maatregelen in Winsum
2017: marktverkenning innovatieve actielijn gereed en aanbesteding eerste diensten
2017 en verder: realisatie maatregelen in beide actielijnen

Politiek/bestuurlijk

De Tweede Kamer is geïnformeerd over het programma in de Kamerbrieven van 10 juni 2015 (TK 29893, nr. 190), 8 december 2015 (TK 29893, nr. 190), 16 juni 2016 (TK 34300 A, nr. 70), 19 december 2016 (TK 29893, nr. 208) en 13 januari 2017 (TK 29893, nr 209). Met de gemeente Winsum is in juni een bestuurs-overeenkomst gesloten over het beschikbaar stellen van een taakstellend budget (€ 3,25 mln inclusief btw) voor maatregelen aan overwegen in de gemeente Winsum.

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

Programma NABO
(vervolg)

Financiën

Taakstellend budget: € 39 mln waarvan € 34 mln voor de gebiedsgerichte aanpak (inclusief onbeveiligde stationsoverpaden) en € 5 mln voor de ontwikkeling van innovatieve oplossingen. Artikel IF 13.03.01.

Jaar *	Budget	Oplevering
MIRT 2017	10	Divers vanaf 2017
MIRT 2018	39	Divers vanaf 2017
verschil	29	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	0	

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2016	0	0%

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2016 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2016 was gerealiseerd.

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	18
Algemeen						•
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Politiek/Bestuurlijk						

Toelichting op de wijzigingen

2018: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Programma suïcidepreventie en -afhandeling

Opgave

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

- circa € 1 mln a.g.v. verstoorde reizen per jaar;
- circa € 25 mln aan operationele kosten per jaar voor Prorail en vervoerders;
- circa € 38 mln economische schade per jaar (kosten voor de hinder van de reiziger).

Dit nieuwe programma richt zich op het versterken van preventie en op de verkorting van de afhandeltijd van een suïcide-incident. Het programma bestaat uit vijf delen: registratie en effectmeting, kennismanagement, preventieve maatregelen, het verkorten van de afhandeltijd en het verlenen van de reguliere nazorg. Doel van het programma is het verbeteren van de veiligheid van het spoor en het vergroten van de betrouwbaarheid van de dienstregeling door een vermindering van de impact van verstoringen. De Tweede Kamer is op 11 mei 2017 per brief geïnformeerd (TK 29893-212).

Oplossing

Via de landelijke agenda suïcidepreventie onder leiding van het ministerie van VWS werkt de overheid aan het verminderen van het aantal suïcides. IenM speelt hierin een rol voor de aansturing van het werk in de spoorsector. ProRail voert sinds 2010 het programma suïcidepreventie op het spoor uit. ProRail heeft dit programma geëvalueerd en het programma krijgt een vervolg in de periode 2017-2021. ProRail heeft de vervoerders over dit nieuwe programma geconsulteerd.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Verhogen van de veiligheid, verbeteren van de betrouwbaarheid.

Planning

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

Politiek/bestuurlijk

In de Beleidsimpuls Railveiligheid 2016 (bijlage bij TK 29893, nr. 204) is aangekondigd dat een nieuw meerjarig programma suïcidepreventie, afhandeling en nazorg op het spoor wordt vastgesteld. ProRail heeft hiertoe een programmaplan uitgewerkt voor de periode 2017-2021. De staatssecretaris van IenM heeft op 10 november 2016 aan de Tweede Kamer een budgetreservering toegezegd voor een nieuw programma suïcidepreventie, afhandeling en nazorg op het spoor (inclusief maatregelen) (AO verslag spoorwegveiligheid/ERTMS, TK nr. 33652).

Financiën

Taakstellend budget IF 13.03.01: € 14,4 mln (inclusief eventuele bijbehorende kosten voor beheer, onderhoud en vervanging).
Er heeft nog geen realisatie plaatsgevonden (0% gerealiseerd).

Jaar *	Budget	Oplevering
MIRT 2018	14	2021

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

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Spoorwegen**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	18
Algemeen	•					
MIRT fase	•					
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën	•	•	•	•	•	
Politiek/Bestuurlijk						

Toelichting op de wijzigingen

2013: Nog lopende projecten worden eind 2012 overgeheveld van B&I naar realisatie aanlegprojecten, conform de aanbevelingen van de commissie-Kuiken. Het betreft Sporen in Den Bosch, Vrijleggen Merwede-Lingelijn (Geldermalsen), Zwolle Spoort, Eindhoven Transfer en de OV-SAAL/PHS-gerelateerde projecten/ budgetten.
2014: Bij Voorjaarsnota 2013 is het budget verhoogd met € 6,3 mln in verband met de prijsbijstelling in 2012. De overbesteding van € 1,3 mln bij B&I wordt afgeboekt van het taakstellend budget voor het aanlegprogramma.
2015: In het kader van de besluitvorming over Zwolle-Herfte is het gereserveerde deelprojectbudget voor Zwolle Spoort (opstelterrein) van € 10,9 mln overgeboekt naar het nieuw opgenomen planstudieproject Zwolle-Herfte.
2016: De aanleg van de vrije kruising Transformatorweg is niet meer aan de orde. Het budget is opgehoogd voor de integrale aanpak van PHS Amsterdam Centraal.
2017: Het deelproject Spooruitbreiding Amersfoort is in dienst gesteld en de resterende € 9,1 mln zijn overgeboekt naar de MIRT-post Nazorg gereedgekomen lijnen en halten. Het

Punctualiteits-/capaciteitsknelpunten tweede fase Herstelplan Spoor

Opgave

Om de doelstellingen van de Nota Mobiliteit te kunnen behalen, moet een aantal knelpunten op het gebied van punctualiteit en/of capaciteit worden opgelost. Het Herstelplan Spoor (fase 2) is ontstaan naar aanleiding van de visie Benutten en Bouwen: het spoorwegnet kan intensiever benut worden als het onderhoud op orde is en als een aantal knelpunten op het net is opgelost. Op basis hiervan is een Herstelplan Spoor voorgelegd aan Tweede Kamer (Begroting Infrastructuurfonds 2004). Het Herstelplan Spoor fase 2 bevat budget voor extra verbetering van het onderhoud (circa € 600 mln) en budget voor het oplossen van knelpunten (circa € 850 mln). Hiervan wordt circa € 600 mln gebruikt voor het oplossen van knelpunten in het kader van de punctualiteits- en capaciteitsknelpunten. Dit Programma is bedoeld om urgente knelpunten op te lossen gebaseerd op de principes van Benutten en Bouwen en voortvloeiend uit de opening van de Hanzelijn.

Oplossing

Binnen de Herstelplan Spoor fase 2 zijn de knelpunten geselecteerd waarvan de oplossing het meest bijdraagt aan de doelen van de Nota Mobiliteit. Deze selectie is gemaakt in samenhang met de voorstellen voor de dienstregeling na 2006. Met behulp van een maatschappelijke kosten-batenanalyse worden de best scorende oplossingen gezocht voor de knelpunten.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

De deelprojecten zijn erop gericht om knelpunten op kritische locaties weg te nemen, waardoor de capaciteit op het spoor toeneemt. Dit vergroot de robuustheid en de betrouwbaarheid van het hoofdspoorwegennet.

Planning

2007: start uitvoering
2007-2018: oplevering

Politiek/bestuurlijk

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

Financiën

Taakstellend budget € 441 mln (tot en met 2012 via Beheer en Instandhouding (BenI) als geoormerkt project: € 262 mln. Artikel IF 13.02.)

Taakstellend budget aanlegprogramma 2013-2020 € 179 mln. Artikel IF 13.03.01.

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Spoorwegen**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

deelproject Sporen in Den Bosch is in dienst gesteld. Als gevolg van onbenodigd onvoorzien bleek het mogelijk het project-budget met € 3,7 mln te verlagen. Dit bedrag is toegevoegd aan de investeringsruimte (IF 13.08). Het hierna nog resterende budget van € 3,6 mln is overgeboekt naar de MIRT-post Nazorg gereedgekomen lijnen en halten. Het deelproject Vrijleggen MerwedeLingeLijn (€ 56,3 mln) is ondergebracht bij het PHS-project Geldermalsen. Voor het Project Spooromgeving Geldermalsen wordt één Tracébesluit uitgebracht, en ook de aanbesteding zal te zijner tijd plaatsvinden voor het totale project.

Punctualiteits-/capaciteitsknelpunten tweede fase Herstelplan Spoor
(vervolg)

Jaar *	Budget	Oplevering
MIRT 2013	595	2007-2018
MIRT 2014	581	2007-2018
MIRT 2015	570	2007-2018
MIRT 2016	514	2007-2018
MIRT 2017	441	2007-2018
MIRT 2018	441	2007-2018
verschil	-154	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	7	

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2012	262	
2013	339	
2014	390	
2015	419	
2016	431	98%

* Gegevens over zes jaar, tenzij er een MIRT fasewisseling heeft plaatsgevonden.
** De realisatiegegevens t/m 31-12-2016 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2016 was gerealiseerd.

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	18
Algemeen						
MIRT fase	•					
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën	•	•			•	•
Politiek/Bestuurlijk						

Toelichting op de wijzigingen

2013: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT. De Tijdelijke commissie onderhoud en innovatie spoor (commissie-Kuiken) heeft aanbevolen de aansturing van ProRail minder diffuus te maken. In de kabinetsreactie is aangegeven dat de geoormerkte projecten van Beheer en Instandhouding (BenI) worden ondergebracht in het aanlegprogramma, omdat deze projecten meer overeenkomsten vertonen met aanlegprojecten dan met beheer en instandhouding.
2014: Bij Voorjaarsnota 2013 is het projectbudget opgehoogd met € 9,4 mln. Overbesteding van € 4,4 mln bij BenI is afgeboekt bij het taakstellend budget voor het aanlegprogramma.
2017: Uit het Actualisatierapport Toegankelijkheid 2015, opgesteld door ProRail, blijkt dat de raming van de eindstand van het programma met € 31 mln kan worden verlaagd. Tegelijk doet ProRail een voorstel tot scopeaanpassing van in totaal € 14 mln. Het gaat daarbij om no-regretmaatregelen die ervoor moeten zorgen dat de doelstelling 'alle treinstations per 2030 toegankelijk' daadwerkelijk gehaald wordt. Per saldo komt (afgerond) € 17 mln vrij. Dit is toegevoegd aan de investeringsruimte (IF 13.08).

Toegankelijkheid Stations

Opgave

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

Oplossing

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

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

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

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

Planning

2017: pakketten 'kleine maatregelen' (exclusief stationsverlichting) gereed
2018: pakket 'bouw 40 toiletten' gereed.
2020: 'aanpassing perronhoogte' en 'bereikbaarheid perron' zijn zover gereed dat minimaal 90% van alle treinreizen van en naar een toegankelijk station gemaakt kan worden
2030: totale programma gereed

Politiek/bestuurlijk

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

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

2018: Als gevolg van een scopeoverheveling, het (innovatief) beveiligen van onbeveiligde stationsoverpaden, is € 3,6 mln overgeheveld vanuit het programma Toegankelijkheid Stations naar het programma Niet actief Beveiligde Overwegen (NABO). In lijn met de inhoud van het programma is de naam van het MIRT-blad gewijzigd.

Toegankelijkheid Stations
(vervolg)

Financiën
Totaalbudget: € 651 mln. Tot en met 2012 via Beheer en Instandhouding (BenI) als geoormerkt project: € 163 mln.
Vanaf 2013 taakstellend budget aanleg-programma 2013-2030: € 488 mln.
Artikel IF 13.03.01.

Jaar *	Budget	Oplevering
MIRT 2013	666	Divers tot
MIRT 2014	666	Divers tot
MIRT 2015	666	Divers tot
MIRT 2016	666	Divers tot
MIRT 2017	651	Divers tot
MIRT 2018	651	Divers tot

verschil	-15
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	15

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2012	163	
2013	209	
2014	251	
2015	294	
2016	322	49%

* Gegevens over zes jaar, tenzij er een MIRT fasewisseling heeft plaatsgevonden.
** De realisatiegegevens t/m 31-12-2016 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2016 was gerealiseerd.

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	18
Algemeen	•					
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning			•			•
Financiën		•				
Politiek/Bestuurlijk						

Toelichting op de wijzigingen

2013: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT. De Tijdelijke commissie onderhoud en innovatie spoor (commissie-Kuiken) heeft aanbevolen de aansturing van ProRail minder diffuus te maken. In de kabinetsreactie is aangegeven dat de geoormerkte projecten van Beheer en Instandhouding (BenI) worden ondergebracht in het aanlegprogramma, omdat deze projecten meer overeenkomsten vertonen met aanlegprojecten dan met beheer en instandhouding.
2014: De onderbesteding van € 7,1 mln bij BenI wordt overgeheveld naar het taakstellend budget voor het aanlegprogramma. Voor de laatste fase is inmiddels een beschikking afgegeven. Er resteert een budget van € 3,3 mln voor restproblemen op emplacementen die nog niet volledig zijn uitgezocht.
2015: Voor vier locaties is vanwege het uitblijven van een onherroepelijke milieuvergunning een vertraging ontstaan. Gebaseerd op de huidige inzichten is het de verwachting dat twee jaar extra nodig is om alle maatregelen daadwerkelijk te realiseren.
2018: De deelprojecten op emplacementen waar extra maatregelen nodig zijn, zijn op vier locaties na afgerond. De realisatie van deze locaties heeft vertraging opgelopen als gevolg van stagnatie in het aanvragen van de bouwvergunning of een hoger beroep op de omgevingsvergunning milieu. Naar verwachting zijn twee van deze locaties binnen één of twee jaar afgerond. Bij de resterende twee locaties is de verwachting dat het drie tot vier jaar gaat duren voordat deze volledig zijn afgerond. Dit is sterk afhankelijk van eventuele (hogere) beroepen.

Uitvoeringsprogramma Geluid Emplacementen (UPGE)

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

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

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling
Behalen van de milieunormen.

Planning
2011: deelprogramma's 'terugdringen booggeluid' en 'terugdringen voeggeluid' zijn afgerond.
2018-2021: deelprojecten op emplacementen waar extra maatregelen nodig zijn, zijn afgerond.

Financiën
Totaalbudget € 107 mln. Tot en met 2012 via Beheer en Instandhouding (BenI) als geoormerkt project € 77 mln.;
vanaf 2013 taakstellend budget aanlegprogramma € 30 mln. Artikel IF 13.03.01.

Jaar *	Budget	Oplevering
MIRT 2013	106	Divers t/m 2015
MIRT 2014	106	2011/2015
MIRT 2015	106	2011/2017
MIRT 2016	106	2011/2017
MIRT 2017	106	2011/2017
MIRT 2018	107	2011/2018-2021
verschil	1	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	1	

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2012	77	
2013	85	
2014	89	
2015	89	
2016	89	84%

* Gegevens over zes jaar, tenzij er een MIRT fasewisseling heeft plaatsgevonden.
** De realisatiegegevens t/m 31-12-2016 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2016 was gerealiseerd.

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	18
Algemeen					•	
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Politiek/Bestuurlijk						

Toelichting op de wijzigingen

2017: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Vervolg Beter en Meer en Vervolg Opstelcapaciteit

Opgave

Om de groei op het spoor te faciliteren wordt gewerkt naar hoogfrequent rijden op drukke trajecten in Nederland. Naar aanleiding van de winterproblematiek (2010-2012) en de treinbotsing in Amsterdam is geconcludeerd dat de betrouwbaarheid van het spoor eerst omhoog moet voordat de frequentie op de drukke corridors kan worden verhoogd.
Daarnaast neemt door de groei van het aantal treinen op het spoor de behoefte aan opstelcapaciteit toe.

Oplossing

NS en ProRail voeren samen het Verbeterprogramma Beter en Meer uit. Het uitgangspunt is dat het treinproduct eerst beter (lees: robuuster) moet worden, voordat de stap gezet kan worden naar meer (frequentieverhoging). Het programma Beter en Meer is opgedeeld in meerdere verbeteraanpakken: Verbeteraanpak Trein, Be- en Bijsturing van de Toekomst, en Verbeteraanpak Stations. De operationele uitwerking van Beter en Meer wordt gefaseerd uitgevoerd en maakt onderscheid in termijnen. De eerste termijn is gericht op een betere uitvoering van de treindienst in de komende jaren, zodat in 2018 gestart kan worden met hoge frequenties op de A2-corridor Amsterdam-Eindhoven.
Na de verbetering van de betrouwbaarheid op de A2-corridor wordt er gewerkt aan het verbeteren van de betrouwbaarheid op de eerstvolgende corridor waar hoogfrequent op gereden zal worden. Het verbeterprogamma Beter en Meer heeft een lerend karakter, dus zullen de ervaringen op de A2-corridor worden meegenomen bij de volgende corridors.

Ook wordt er gezocht naar passende maatregelen om de opstelcapaciteit te vergroten.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Verbeteren van de betrouwbaarheid, ruimte bieden aan de groei van het reizigersvervoer.

Planning

2016: start opstellen plan van aanpak en studie naar de tweede fase Beter en Meer
2016: aanvang integraal beeld opstelcapaciteit langere termijn
2016/2017: bepalen waar volgende productstap en verbetering aan het spoor moet plaatsvinden en welke verbetermaatregelen daarvoor nodig zijn
2017: start realisatie
2020 + ntb: programma gereed

Politiek/bestuurlijk

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

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

Vervolg Beter en Meer en Vervolg Opstelcapaciteit
(vervolg)

Financiën

In het maatregelpakket Herijking is na overleg met de sector en de regio een pakket investeringsmaatregelen genomen van € 32 mln voor de vervolgfase Beter en Meer en de vervolgfase Opstelcapaciteit. Een onderverdeling hiervan is afhankelijk van de aangekondigde studies naar Opstellen lange termijn en de studie en ervaringen met de eerste maatregelen van Beter en Meer en de ervaringen op de A2-corridor. Artikel IF 13.03.01.

Jaar *	Budget	Oplevering
MIRT 2017	32	Divers
MIRT 2018	32	Divers
verschil	0	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	0	

* Gegevens over zes jaar, tenzij er een MIRT fasewisseling heeft plaatsgevonden.
** De realisatiegegevens t/m 31-12-2016 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2016 was gerealiseerd.

Programma Vervanging & Renovatie - Hoofdvaarwegen

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

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	18
Algemeen		•		•		
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning				•	•	•
Financiën						
Politiek/Bestuurlijk						

Toelichting op de wijzigingen

2014: Dit programma is nieuw opgenomen in het MIRT.
2016: Voor de periode 2021 tot en met 2028 is er € 0,5 mld aan het budget toegevoegd op basis van de verwachte vervanging- en renovatieopgave uit de reservering voor wegen en vaarwegen op artikel 18 van € 3,1 mld.
2017: Ten opzichte van het vorige MIRT is de weergave in overeenstemming gebracht met andere MIRT-projectbladen en de wensen van de Kamer over programmaverantwoording. Hiervoor zijn de uitgaven in het verleden in het budget verwerkt (vanaf 2012), waarmee het totaalbudget € 40 mln hoger is. Ook zijn de (geprognoticeerde) uitgaven vanaf 2015 voor het programma NoMo AOV in dit blad niet meer opgenomen (maar separaat in de begroting (artikel IF 15.02.04), waarmee het budget met € 281 mln afneemt. Ten slotte zijn er € 5 mln extra ontvangsten gerealiseerd voor de berging van de Baltic Ace. Hiermee komt het budget op € 637 mln.
2018: Het beschikbare programmabudget is verhoogd met € 334 mln als gevolg van budgetoverheveling van het programma Vervanging & Renovatie Hoofdwegennet, met als doel om het budget in beide programma's beter af te stemmen op de behoefte. Ook is het budget verhoogd door een correctie op de fondsverlenging 2029-2030 van € 105 mln. Daarnaast is indexering 2017 toegekend (€ 7 mln).

Opgave

De veiligheid en de beschikbaarheid van het hoofdvaarwegennet moeten in stand worden gehouden. De hierin aanwezige kunstwerken hebben een beperkte levensduur en dienen aan het eind hiervan te worden vervangen of gerenoveerd. Door grootschalige aanleg van kunstwerken, met name vanaf de jaren 60 van de vorige eeuw, en het intensievere gebruik neemt deze problematiek toe.

Oplossing

Vervanging en renovatie van objecten in het hoofdvaarwegennet worden ondergebracht in het Programma Vervanging en Renovatie. Dit programma omvat alle kunstwerken waar zich een levensduurproblematiek voordoet. De maatregelen in het programma verlengen de levensduur van de objecten of vervangen die objecten, zodat de veiligheid en de beschikbaarheid van de bestaande infrastructuur in stand wordt gehouden. Bij Vervanging en Renovatie blijft de bestaande functionaliteit van het kunstwerk gehandhaafd volgens de geldende normen en eisen. In beginsel worden geen aanvullende wensen of functionaliteiten toegevoegd. Waar mogelijk en relevant wordt aangesloten op bestaande plannen voor aanleg, uitbreiding of onderhoud van het hoofdvaarwegennet. Zo zijn in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) ambities voor vaarwegklassen en doorvaarthoogten voor de containervaart opgenomen.
Het programma Nota Mobiliteit Achterstallig Onderhoud Vaarwegen (NoMo AOV), waarmee achterstallig onderhoud op vaarwegen wordt aangepakt, is ook ondergebracht in het begrotingsartikel vervanging, maar is geen onderdeel van het Programma Vervanging en Renovatie.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Door het vervangen of renoveren van kunstwerken worden de beschikbaarheid en veiligheid op lange termijn geborgd en worden de kunstwerken klaargemaakt voor de toekomst.

Planning

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

Uitvoering

Rijkswaterstaat voert de projecten uit (zie bijgaande tabel).

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

Programma Vervanging & Renovatie – Hoofdvaarwegen
(vervolg)

Financiën

Voor de totale vervanging- en renovatieopgave van het hoofdvaarwegennet is in de periode 2012 tot en met 2030 een bedrag beschikbaar van € 1.142 mln. Hiervan is tot en met 2016 € 151 mln gerealiseerd en nog € 991 mln beschikbaar. Hiervan is op artikel IF 15.02.04 € 61 mln beschikbaar voor NoMo AOV. Met de jaarlijkse verlenging van het Infrastructuurfonds is voor 2031 € 445 mln extra budget voor vervanging en renovatie gereserveerd voor wegen en vaarwegen. Voorlopig is dit onverdeeld op artikel 18 gereserveerd, totdat de budgetbehoefte van de netwerken nader is uitgewerkt.

Jaar *	Budget
MIRT 2016	872
MIRT 2017	637
MIRT 2018	1.142
verschil	270
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	8

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2012	4	
2013	10	
2014	40	
2015	116	
2016	151	21%

* Gegevens over zes jaar, tenzij er een MIRT fasewisseling heeft plaatsgevonden.
** De realisatiegegevens t/m 31-12-2016 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2016 was gerealiseerd.

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

Programma Vervanging & Renovatie – Hoofdvaarwegen
(vervolg)

Omschrijving	Maatregel	Taakstellend budget	Gerealiseerd budget t/m 2016	Openstelling
Baltic Ace	Wrakkenberging	84	83	gereed
RINK* Limburg	Stuwen in de maas	52	13	2019
Nijkerkerbrug	Vervanging aanbruggen	16	0	2018
RINK* Utrecht	Koninginnesluis en Muntbrug	21	15	2017
RINK* IJsselmeergebied	Krabbersgat en Nijkerkersluis	10	0	2018
MOBZ (deel1)**	Modernisering Objectbediening	53	9	2017
Lemmer - Delfzijl	Modernisering Objectbediening	14	0	2019
Lemmer - Delfzijl	Damwanden Eemskanaal	19	0	n.t.b.
Waalbrug Nijmegen	Renovatie brug	45 (excl 6 van gemeente)	0	2019
Overig	Onderzoek en projecten < € 10 mln.	56	27	2016-2020
Planfase	Prinses Marijkesluis Lemmer - Delfzijl Waalbrug Nijmegen Spijkenisserbrug Stadsbrug Dordrecht RINK Noord Krammersluizen Bediening Brabant Brug Itteren	13	3	n.t.b.
Reservering (gebonden)		699		
Totalen		1.082	151	
Waarvan verplicht		35%		

* RINK staat voor Risico Inventarisatie Natte Kunstwerken. Dit is een maatregelenpakket waarmee de levensduur van bruggen, sluizen en stuwen verlengd wordt.
** Modernisering Objectbediening Zeeland (MOBZ) bestaat uit verschillende aspecten en is financieel ondergebracht bij Vervanging & Renovatie, het beheer en onderhoud en NoMo AOV.
Voor het programma NoMo AOV is € 533 mln beschikbaar, waarvan sinds 2012 € 472 mln is gerealiseerd en € 61 mln verplicht en gebonden is voor maatregelen.

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

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	18
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing		•				
Planning		•			•	•
Financiën	•	•		•	•	
Politiek/Bestuurlijk						

Toelichting op de wijzigingen

2013: In het kader van de derde tranche is een budget van € 20 mln beschikbaar gesteld.
2014: Als gevolg van diverse scopewijzigingen bij lopende projecten en de overboeking van derdetranchebudgetten naar het gemeentefonds zijn de oplevering van het totaalprogramma en het budget aangepast.
2016: Het budget is met € 17 mln verlaagd door scope-aanpassingen en aanbestedingsmeevallers bij verschillende projecten.
2017: Bij de afronding van diverse projecten is het budget als gevolg van scopeaanpassingen en aanbestedingsmeevallers met € 2 mln verlaagd.
2018: Bij de laatste projecten is enige vertraging opgetreden, maar deze worden naar verwachting dit jaar opengesteld.

Quick Wins Binnenhavens

Opgave

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

Oplossing

Het kabinet heeft middelen beschikbaar gesteld voor de verbetering van de bereikbaarheid van binnenhavens. De maatregel Quick Wins Binnenhavens richt zich op snel te realiseren infrastructurele voorzieningen die in beheer en/of eigendom zijn van gemeenten of provincies. Zeehavens vallen buiten de scope van de maatregel. Om in aanmerking te komen voor de middelen dient de regio een netwerk-analyse op te stellen en moet er een positieve maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) zijn. Decentrale overheden dragen 50% van de kosten. Twee tranches zijn uitgezet; hierbij zijn 68 projecten betrokken. Hier is een subsidie-bedrag van circa € 90 mln mee gemoeid. Inmiddels blijkt dat een aantal projecten niet zal worden gerealiseerd en dat een aantal projecten goedkoper uitvalt. De vrijval hiervan is gebruikt om binnenvaartknooppunten met nationaal belang in het kader van de derde tranche aan te pakken in Tiel, Bergen op Zoom, Venray/ Wanssum, Oss en Waalwijk. De overige vrijgevallen middelen zijn teruggeboekt naar de investeringsruimte hoofdvaarwegen.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Dit project draagt bij aan een efficiënte binnenvaart.

Planning

2008: besluitvorming eerste tranche
2009: besluitvorming tweede tranche
2012-2013: besluitvorming derde tranche
2009-2017: realisatie projecten
2017: evaluatie programma

Politiek/bestuurlijk

Het kabinet heeft aangegeven dat goederen-vervoer over water en de innovatie in de binnenvaart zullen worden gestimuleerd. Quick Wins Binnenhavens is een van de maatregelen waarmee daar uitvoering aan wordt gegeven. In het Aanvullend Beleidsakkoord en via amendement-Anker c.s. (TK 31200 A, nr. 25) is in het kader van het stimuleringspakket aanvullend € 50 mln beschikbaar gesteld voor het verbeteren van de (bereikbaarheid van) binnenhavens.

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

Quick Wins Binnenhavens
(vervolg)

Uitvoering
De planning en de oplevering van de Quick Wins Binnenhavens zijn een verantwoordelijkheid van de decentrale overheden.

Financiën
Beschikbaar budget: € 61 mln. Artikel IF 15.03.01.

Jaar *	Budget	Openstelling
MIRT 2013	103	2009-2013
MIRT 2014	81	2009-2015
MIRT 2015	80	2009-2015
MIRT 2016	63	2009-2016
MIRT 2017	61	2009-2016
MIRT 2018	61	2009-2017
verschil	-42	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	1	

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2012	54	
2013	54	
2014	55	
2015	59	
2016	60	98%

* Gegevens over zes jaar, tenzij er een MIRT fasewisseling heeft plaatsgevonden.
** De realisatiegegevens t/m 31-12-2016 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2016 was gerealiseerd.

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

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	18
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning					●	
Financiën	●				●	
Politiek/Bestuurlijk						

Toelichting op de wijzigingen

2013: Het budget is verlaagd vanwege een overboeking aan het project vaarweg Eemshaven-Noordzee ten behoeve van een Vessel Traffic Management-systeem.
2017: Het budget is verhoogd als gevolg van de bijdrage van Vlaanderen voor de uitbreiding van de Schelderadarketen met de radarposten Gapfiller Hansweert en radartoren Ossenisse.

Walradarsystemen

Opgave

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

Oplossing

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

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Dit programma draagt bij de nautische veiligheid.

Planning

Oplevering: divers. De planning en de oplevering van de radarsystemen verschilt per regio. Zo is de vernieuwde verkeerscentrale in Den Helder in 2011 opgeleverd. De investeringen in de Schelderadarketen betreffen de realisatie van een radarpost Noord op locatie Neeltje Jans. Deze is in juni 2016 in gebruik genomen.

Politiek/bestuurlijk

Toezeggingen: Nederland heeft zich internationaal verplicht om verkeersbegeleidende systemen van en naar de Nederlandse zeehavens te hebben en in stand te houden. Op grond van het Schelderadarverdrag hebben Nederland en België gezamenlijk een Schelderadarsysteem ontwikkeld. Het verdrag regelt de kostenverdeling op basis van het aantal schepen dat de havens aandoet. De investering in de Verkeerscentrale Waddenzee is mede ingegeven door de bijzondere status van de Waddenzee. In 2004 is een intentieverklaring ondertekend over de modernisering van de centrale zeeverkeerspost op Terschelling. Medio 2011 heeft de staatssecretaris van IenM besloten om de bouw van deze Zeeverkeerscentrale te beëindigen. De vuurtorens Schiermonnikoog en Terschelling blijven daarom volledig bemenst. Er wordt bezien of aanvullend hierop nog wijzigingen noodzakelijk zijn. De investeringen in de verkeerscentrale Fort Harssens in Den Helder worden gedaan op basis van het convenant tussen de voormalige ministeries van Verkeer en Waterstaat en van Defensie uit 1990, waarin is afgesproken dat de verkeersbegeleiding van en naar de haven van Den Helder door de Koninklijke Marine zal geschieden en dat het ministerie van IenM de voor deze taak benodigde investeringen in radar zal doen.

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

Walradarsystemen
(vervolg)

Financiën

Taakstellend budget: € 25 mln.
Artikel IF 15.03.01. Bijdragen van derden:
de investeringen in de Schelderadarketen komen voor gezamenlijke rekening van Nederland en Vlaanderen. De bijdrage vanuit Vlaanderen fluctueert per jaar, afhankelijk van het aantal scheepvaartbewegingen.

Jaar *	Budget	Openstelling
MIRT 2013	23	Divers
MIRT 2014	24	Divers
MIRT 2015	24	Divers
MIRT 2016	24	Divers
MIRT 2017	25	2018
MIRT 2018	25	Divers
verschil	2	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	1	

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2012	14	
2013	15	
2014	17	
2015	19	
2016	20	80%

* Gegevens over zes jaar, tenzij er een MIRT fasewisseling heeft plaatsgevonden.
** De realisatiegegevens t/m 31-12-2016 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2016 was gerealiseerd.

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Zoetwater**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	18
Algemeen					•	
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Politiek/Bestuurlijk					•	

Toelichting op de wijzigingen

2017: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Deltaplan Zoetwater

Opgave

Voldoende zoetwater is cruciaal voor de stabiliteit van dijken en stedelijke bebouwing en voor de drinkwater- en elektriciteitsvoorziening. Bepaalde sectoren, zoals landbouw, scheepvaart en veel industrieën, zijn voor hun productie afhankelijk van zoetwater. Ook waterrijke natuur, het leefmilieu in de stad en de volksgezondheid zijn hiervan afhankelijk. Als gevolg van de klimaatverandering kunnen in de toekomst vaker watertekorten optreden dan nu het geval is, met alle gevolgen van dien. Daarom is inzicht gewenst in de beschikbaarheid van water en de kansen op tekorten. Maatregelen zijn nodig om de aanvoer van zoetwater meer robuust en het gebruik ervan zuiniger te maken.

Oplossing

Het Deltaplan Zoetwater 2015-2021 bevat een groot aantal initiatieven en maatregelen om de zoetwatervoorziening in Nederland robuuster te maken voor toekomstige effecten van klimaatverandering en om de knelpunten die er nu al zijn aan te pakken. Het plan bevat ook afspraken over de financiële bijdragen van rijk en regio. Er loopt onderzoek om het effect van de maatregelen en de resterende opgave vast te stellen. Op basis hiervan wordt besloten over een volgend pakket maatregelen voor de periode 2021-2027.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

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

Planning

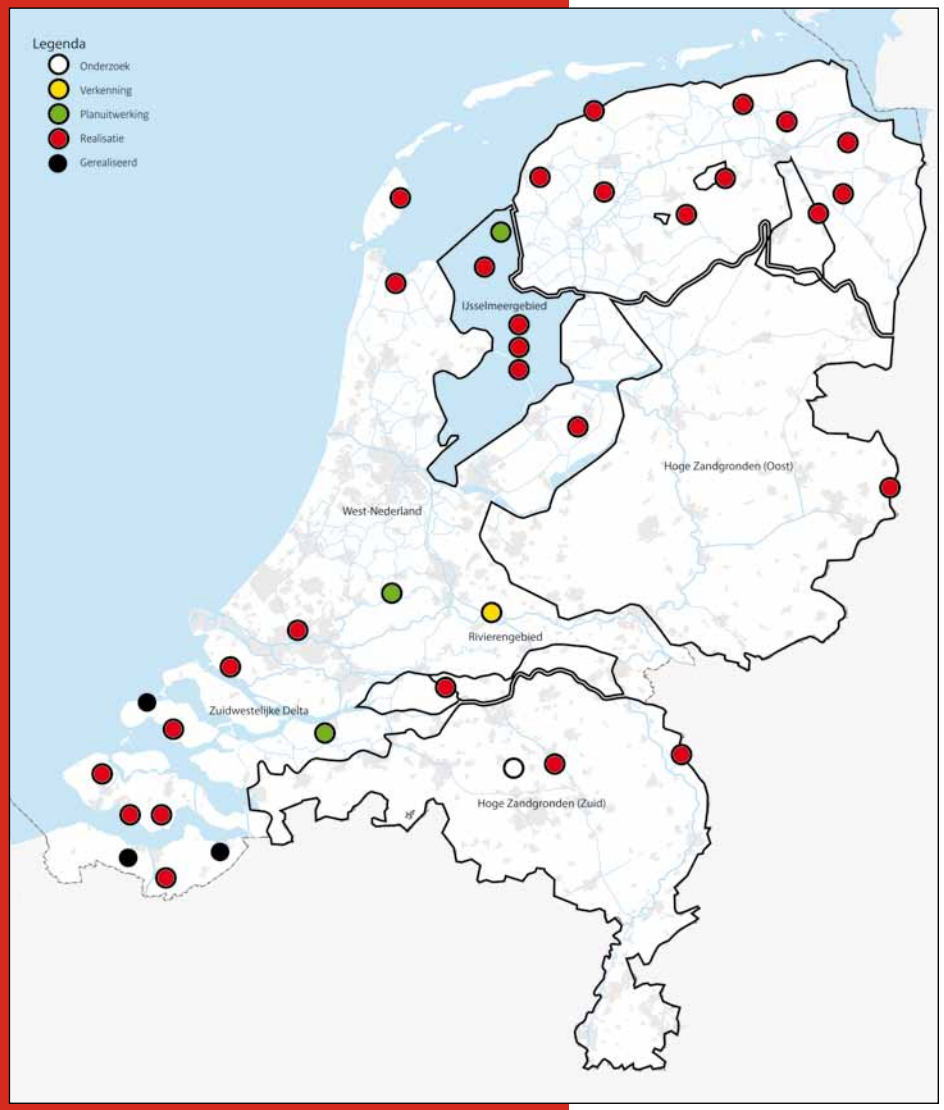
Uitvoeringsprogramma 2015-2021.
Planning per maatregel staat beschreven in de programmering die jaarlijks wordt geactualiseerd. Deze is te vinden op www.deltacommissaris.nl

Politiek/bestuurlijk

Voor de programmering van zoetwatermaatregelen voor 2016 en verder zijn de afspraken over verantwoordelijkheden, kostenverdeling, financieel arrangement en planning via bestuursovereenkomsten per regio vastgelegd. Iedere zoetwaterregio en Rijkswaterstaat doen stapsgewijs wat nodig is. De zoetwaterregio's zijn IJsselmeergebied, Hoge Zandgronden Oost, Hoge Zandgronden Zuid, Rivierengebied, West-Nederland en de Zuidwest-Nederland.

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Zoetwater**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

Deltaplan Zoetwater
(vervolg)



Financiën

Taakstellend budget € 123 mln.
Artikel DF 2.02.02.

Jaar *	Budget	Gereed
MIRT 2017	137	2021
MIRT 2018	123	2021
verschil	-14	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	2	

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2015	1	
2016	3	3%

* Gegevens over zes jaar, tenzij er een MIRT fasewisseling heeft plaatsgevonden.
** De realisatiegegevens t/m 31-12-2016 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2016 was gerealiseerd.

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Waterveiligheid**
Ministerie **IenM (met waterschappen)**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	18
Algemeen						
MIRT fase			•			
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën				•	•	•
Politiek/Bestuurlijk						

Toelichting op de wijzigingen

2015: Het project is overgegaan naar de realisatiefase.
2016: Het programmabudget is aangepast vanwege vrijval uit HWBP-2.
2017: Het programmabudget is opnieuw aangepast vanwege vrijval uit HWBP-2 en de verlenging van het Deltafonds (DF) in 2029 en 2030.
2018: Het programmabudget is aangepast vanwege vrijval uit HWBP-2.

Hoogwaterbeschermingsprogramma

Opgave

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

Oplossing

Ongeveer de helft van de keringen die niet aan de oude normen voldoet, maakt deel uit van lopende uitvoeringsprogramma's. Voor de resterende opgave is het Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP) opgesteld. Hierin wordt ook de opgave opgepakt die voortkomt uit de nieuwe normering voor waterveiligheid. In het programma 2017-2022 zijn de dertien – naar verwachting – urgentste dijktrajecten al opgenomen.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

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

Planning

De programmering kent een voortrollend karakter, waardoor een jaarlijkse actualisatie mogelijk is. De prioritering is gebaseerd op urgentie. De eerste jaren ligt de nadruk op verkenningen en planuitwerkingen als voorbereiding op de realisatie. Enkele projecten bevinden zich nu al in de realisatiefase.

Politiek/bestuurlijk

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

Uitvoering

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

Financiën

Circa 90% van de primaire waterkeringen is in beheer bij de waterschappen, de rest vrijwel volledig bij het rijk. De versterking van de keringen van de waterschappen gebeurt op basis van cofinanciering. Rijk en waterschappen dragen ieder 50% van de kosten. De bijdrage van de waterschappen bestaat uit een zogenaamd solidariteitsdeel van 40% en een projectgebonden deel van 10%. Voor deze

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Waterveiligheid**
Ministerie **IenM (met waterschappen)**
Fase **Realisatie**

Hoogwaterbeschermingsprogramma
(vervolg)

maatregelen is tot en met 2031 in totaal € 4.642 mln beschikbaar. De versterking van de rijkskeringen is voor rekening van het rijk. Hiervoor is tot en met 2031 € 608 mln beschikbaar. Artikel DF 1.02.02.

Jaar*	Totaal HWBP	Budget Waterschap-kosten t/m 2031	Budget Rijks-projecten t/m 2031	Budget overige programmakosten t/m 2031
MIRT 2015	3.768	3.138	573	57
MIRT 2016	3.895	3.224	600	71
MIRT 2017	4.850	4.171	601	78
MIRT 2018	5.330	4.642	608	80
verschil	1.577	1.504	35	23
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	81,3	72,4	8	0,8

Jaar**	Totaal HWBP	Percentage gerealiseerd	Waterschap-kosten	Rijks-projecten	Overige programmakosten
2012	3		3		0
2013	16		13		3
2014	61		53		8
2015	158		144	2	12
2016	271	6%	250	3	18

* Gegevens over zes jaar, tenzij er een MIRT fasewisseling heeft plaatsgevonden.
** De realisatiegegevens t/m 31-12-2016 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2016 was gerealiseerd.

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Waterveiligheid**
Ministerie **IenM (met waterschappen)**
Fase **Realisatie**

Hoogwaterbeschermingsprogramma
(vervolg)

Voortgang programma

	Voortgang programma RWS & waterschappen samen			Voortgang waterschappen		Voortgang Rijksprojecten	
	Kilometers in versch. fase (t/m 2015) *(km)*	Kunstwerken in versch. fase (t/m 2015) *(stuks)*	Uitgaven t/m 2015 *(mln €)* 2015	Beschikkingen verleend t/m 2015 *(mln €)* *	Voornemens te beschikken 2017 – 2022 *(mln €)*	Gerealiseerd t/m 2015 *(mln €)*	Voorgenomen uitgaven in periode 2017-2022 *(mln €)*
Verkenningsfase	316	170	90	51	16	3	
Planuitwerkingsfase	10	0	12	2	140	0	0
Realisatiefase	16	2	47	58	1429	0	0
Afgerond en Veilig	39	9					
Totaal onder handen / afgerond	342	33	207 **	111	1585	3	181

* Er kunnen verschillen ontstaan tussen 'beschikt' en 'uitgegeven' doordat waterschappen projecten voorfinancieren. Ze krijgen dan wel al de beschikking en een akkoord op het budget, maar het geld is pas in latere jaren beschikbaar. Daarnaast worden bedragen boven € 40 mln niet in één keer betaald.

** Dit bedrag betreft alleen de uitgaven voor de projecten en is exclusief uitgaven aan bijvoorbeeld innovaties, programmabureau en implementatie van de nieuwe normen, en is daarom lager dan het in de eerdere tabel opgenomen 'budget gerealiseerd'.

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Waterveiligheid**
Ministerie **IenM en EZ**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	18
Algemeen		•				
MIRT fase						
Opgave	•					
Oplossing						
Planning					•	
Financiën		•			•	
Politiek/Bestuurlijk	•					

Toelichting op de wijzigingen

2013: De herijking van de restant NURG-opgave voor verwerking en inrichting ten behoeve van natuur komt in 2012 aan de orde.
2014: De resultaten van de herijking worden in 2013 geïmplementeerd.
2017: Het taakstellend programmabudget is verhoogd met € 7 mln. Er is een vertraging opgetreden bij de herinrichting van de Heesseltsche Uiterwaarden.

Nadere uitwerking rivierengebied (NURG)

Opgave

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

Oplossing

Het aankopen van landbouwgronden in uiterwaarden en die inrichten als natuur draagt bij aan de realisatie van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Het beheer is in handen van natuurbeherende instanties.
Natuurontwikkeling is gekoppeld aan veiligheid in het rivierengebied. Acht zogenaamde Autonome Ontwikkelingsprojecten (AO-projecten) dragen bij aan de waterveiligheidsdoelstellingen van de planologische kernbeslissing Ruimte voor de Rivier.
Meer over de AO-projecten is te lezen in de 29e Voortgangsrapportage Ruimte voor de Rivier (VGR29).

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Waterveiligheid**
Ministerie **IenM en EZ**
Fase **Realisatie**

Nadere uitwerking rivierengebied (NURG)
(vervolg)

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling
Het project draagt bij aan adequate bescherming tegen overstromingen en verbetering van de waterkwaliteit en wordt verantwoord ingepast in de (natuurlijke) leefomgeving.

Planning
Van de 55 NURG-projecten zijn er 45 projecten nagenoeg afgerond. Er resteren in totaal nog tien projecten die uiterlijk in 2020 worden opgeleverd. Hiervan worden twee project uitgevoerd door het ministerie van IenM. Dit zijn het AO-project Uiterwaardvergraving Afferdensche en Deestsche Waarden (oplevering: 2019) en het reguliere NURG-project Herinrichting Heesseltsche Uiterwaarden (oplevering: 2020). Het EZ-deel van het NURG-programma omvat nog acht projecten. De uitvoering hiervan is overgedragen aan Staatsbosbeheer.

Politiek/bestuurlijk
In oktober 1997 is een overeenkomst gesloten tussen de voormalige ministeries van Verkeer en Waterstaat en van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit over de gezamenlijke aanpak en financiering van projecten gericht op veiligheid en natuurontwikkeling in uiterwaarden. Die afspraak is in 2000 verlengd in de samenwerkingsovereenkomst Veiligheid en Natte Natuur. Volgens het onderhandelingsakkoord Natuur (2011) blijft het rijk verantwoordelijk voor de ontwikkelopgave voor de gebieden waarvoor een specifieke rijksverantwoordelijkheid geldt, zoals de rijkswateren, Ruimte voor de Rivier, NURG en Maaswerken. De provincies zijn hierbij verantwoordelijk voor het natuurbeheer.
In 2012 is besloten om, met het oog op de waterveiligheidsdoelstelling op de lange termijn, naast de AO-projecten het NURG-project Heesseltsche Uiterwaarden te realiseren. In januari 2016 is de uitvoering van het EZ-deel van het NURG-programma overdragen aan Staatsbosbeheer. Voorheen was deze taak belegd bij de (inmiddels opgeheven) Dienst Landelijk Gebied (DLG).

Uitvoering
Realisatie van het programma is een gedeelde verantwoordelijkheid van de ministeries van EZ en IenM.

Financiën
Taakstellend budget: € 133 mln (IenM). Artikel DF 1.02.02. NURG wordt gefinancierd door de ministeries van EZ en IenM, waarbij ieder 50% van de kosten van grondverwerving en inrichting draagt. Het IenM-budget is onderdeel van de begroting van het Deltafonds onder Overige aanlegprojecten Waterveiligheid.
EZ draagt in de periode 2015-2020 € 26,97 mln bij aan de realisatie van het NURG-programma. Dit bedrag is meerjarig verplicht en wordt in opdracht van Staatsbosbeheer aangewend.

Jaar *	Budget	Oplevering NURG
MIRT 2013	122	2015
MIRT 2014	125	2015
MIRT 2015	125	2018
MIRT 2016	125	2018
MIRT 2017	132	2020
MIRT 2018	133	2020
verschil	11	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	3	

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2012	66	
2013	68	
2014	72	
2015	81	
2016	88	67%

* Gegevens over zes jaar, tenzij er een MIRT fasewisseling heeft plaatsgevonden.
** De realisatiegegevens t/m 31-12-2016 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2016 was gerealiseerd.

Programma Vervanging & Renovatie - hoofdwatersysteem

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Waterveiligheid en zoetwatervoorzieningen**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	18
Algemeen		•		•		
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing			•			
Planning				•		
Financiën	•		•		•	•
Politiek/Bestuurlijk						

Toelichting op de wijzigingen

2013: Begin 2012 is de scope opnieuw vastgesteld en zijn aanvullende financiële middelen van het budget voor Vervanging en Renovatie ter beschikking gesteld.
2014: Het programma Vervanging en Renovatie is nieuw opgenomen in het MIRT.
2015: Het taakstellend budget voor de renovatie van het stuwensemble is verhoogd met € 30 mln. Het project Stroomlijn is ook ondergebracht bij Vervanging en Renovatie.
2016: Maatregelen volgend uit RINK-onderzoek worden uitgevoerd op verschillende objecten in het IJsselmeergebied (de andere onderdelen van het RINK-project worden nog uitgewerkt). Renovatie van het stuwensemble is met twee jaar uitgesteld naar 2021.
2017: Ten opzichte van het vorige MIRT is de weergave in overeenstemming gebracht met andere MIRT-projectbladen en de wensen van de Kamer over programmaverantwoording. Hiervoor zijn de uitgaven in het verleden in het budget verwerkt (vanaf 2012), waarmee het totaalbudget € 12 mln hoger is. Daarnaast zijn de volgende financiële wijzigingen te melden: extrapolatie 2029 en 2030 (€ 213 mln) en afboeking van de bijdrage aan de renovatieopgave surveillancevliegtuigen van de

Opgave

Met name na de jaren 60 van de vorige eeuw zijn op grote schaal waterkeringen aangelegd. De technische levensduur van deze kunstwerken is niet onbeperkt [en wordt ook beïnvloed door een intensiever gebruik dan bij het ontwerp was voorzien]. Daarom moet rekening worden gehouden met renovatie of vervanging. Voor het waarborgen van de waterveiligheid en het (zoet)waterbeheer is het functioneren van de kunstwerken immers essentieel.

Oplossing

Het vervangen en renoveren van kunstwerken draagt bij aan het op peil houden van de waterveiligheid en het (zoet)waterbeheer.
De scope omvat alle objecten waar zich levensduurproblemen voordoen met gevolgen voor de waterveiligheid en de beschikbaarheid van de objecten voor het (zoet)waterbeheer.
Met de projecten wordt de levensduur van de objecten verlengd of worden de objecten vervangen, zodat de beschikbaarheid van stormvloedkeringen, stuwen, gemalen, et cetera in stand wordt gehouden.
Bij de prioritering van vervangingen en renovaties worden de urgentste knelpunten als eerste aangepakt. In het project Risico Inventarisatie Natte Kunstwerken (RINK) is de fysieke toestand van de kunstwerken geïnventariseerd, leidend tot een overzicht van knelpunten in de periode tot en met 2020, met een doorkijk naar de toekomst. Daarnaast is met het project VervangingsOpgave Natte Kunstwerken (VONK) gewerkt aan een uniforme systematiek voor de besluitvorming voor vervangingen en renovaties in de periode na 2020. De bestaande functionaliteit van het kunstwerk blijft gehandhaafd volgens de

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Waterveiligheid en zoetwatervoorzieningen**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

Programma Vervanging & Renovatie - Hoofdwatersysteem
(vervolg)

Kustwacht (€ 55 mln). Ook zijn de (geprognotiseerde) uitgaven voor het programma Stroomlijn in dit blad niet meer opgenomen, waarmee het budget met € 47 mln afneemt. Hiermee komt het budget op € 1.009 mln.
2018: Er is € 106 mln aan het programmabudget toegevoegd door verlenging van het Infrastructuurfonds naar 2031. Daarnaast is indexering 2017 toegekend (€ 2 mln).

geldende normen en eisen. Waar mogelijk en relevant wordt aangesloten op bestaande plannen voor aanleg, uitbreiding of onderhoud van overige infrastructuur.
Het programma Stroomlijn, dat een inhaalslag is om de vegetatie in de uiterwaarden op orde te brengen voor een veilige doorstroming van de grote rivieren bij hoogwater, is ook ondergebracht in het begrotingsartikel vervanging, maar is geen onderdeel van het Programma Vervanging en Renovatie.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling
Door het vervangen of renoveren van een kunstwerk worden de beschikbaarheid en veiligheid op lange termijn geborgd en worden de kunstwerken klaar gemaakt voor de toekomst.

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

Uitvoering
Rijkswaterstaat voert de projecten uit (zie bijgaande tabel).

Financiën
Voor de totale vervanging- en renovatieopgave van het hoofdwatersysteem is in de periode 2012 tot en met 2031 een bedrag beschikbaar van € 1.117 mln. Hiervan is tot en met 2016 € 44 mln gerealiseerd en nog € 1.073 mln beschikbaar.

Op artikel DF 3.02.02. is ook nog 25 mln. beschikbaar voor Stroomlijn, totaal is daarmee tot en met 2031 nog € 1.097 mln beschikbaar.

Jaar *	Budget
MIRT 2016	886
MIRT 2017	1009
MIRT 2018	1117
verschil	231
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	45

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2012	6	
2013	11	
2014	13	
2015	17	
2016	44	4%

Omschrijving	Maatregel	Taakstellend budget	Gerealiseerd budget t/m 2016	Openstelling
Renovatie Sluis- en Stuwensemble Nederrijn en Lek	Renovatie complexen Hagestein, Ameringen en Driel	150	42	2021
Overig	Onderzoek en projecten < € 10 mln	9	3	2016-2020
Reservering (gebonden)		957		
Totalen*		1117	44	
Waarvan verplicht		14%		

* Voor het programma Stroomlijn is € 46 mln beschikbaar, waarvan sinds 2012 € 21 mln is gerealiseerd en € 25 mln verplicht en gebonden is voor maatregelen.

* Gegevens over zes jaar, tenzij er een MIRT fasewisseling heeft plaatsgevonden.
** De realisatiegegevens t/m 31-12-2016 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2016 was gerealiseerd.

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Waterveiligheid**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	18
Algemeen						
MIRT fase	•					
Opgave						
Oplossing	•					
Planning	•			•		
Financiën	•	•	•		•	•
Politiek/Bestuurlijk	•					

Toelichting op de wijzigingen

2013: Het budget is aangepast vanwege de maatregel Kribverlaging Waal.
2014: Van de dijkteruglegging Lent wordt verwacht dat deze alsnog in 2015 wordt opgeleverd, waardoor zeven projecten na 2015 worden opgeleverd. Hoogwatergeul bij Kampen wordt toegevoegd aan de PKB. Dit project zal samen met het Ruimte voor de Rivier project zomerbedverdieping Beneden IJssel binnen het programma worden uitgevoerd onder de naam Ruimte voor de Rivier IJsseldelta. In dit kader is PKB-budget verhoogd met € 74,1 mln.
2015: De financiële bijdrage van de regio (provincie Overijssel) aan de maatregel Ruimte voor de Rivier IJsseldelta is naar beneden bijgesteld, omdat € 35 mln door de provincie Overijssel in natura is/wordt geleverd door middel van reeds uitgevoerd werk of verworven onroerend goed ten behoeve van de maatregel.
2016: Alle SNIP 3-beslissingen zijn genomen. Verder heeft de private initiatiefnemer voor project Huissensche Waarden zich teruggetrokken. Hier zal de SNIP 3 opnieuw genomen moeten worden.

Ruimte voor de Rivier

Opgave

De veiligheid in het rivierengebied voldeed niet aan de wettelijke norm. De veiligheid langs de Rijntakken en het benedenstroomse deel van de bedijkte Maas (vanaf Hedikhuizen) moest uiterlijk in 2015 in overeenstemming gebracht worden met de wettelijk vereiste norm. De maatgevende Rijnafvoer van 16.000 m³/s bij Lobith en 3.800 m³/s voor de Maas bij Borgharen was hierbij bepalend. Het maatregelenpakket dat hiervoor is samengesteld, moest bovendien een bijdrage leveren aan het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit in het rivierengebied. Verwacht wordt dat de rivierafvoer door klimaatverandering zal blijven toenemen. Om die reden zijn er in de Planologische Kernbeslissing (PKB) Ruimte voor de Rivier tien gebieden ruimtelijk gereserveerd.

Oplossing

De PKB Ruimte voor de Rivier is definitief vastgesteld in 2006. De PKB bestaat uit 34 samenhangende maatregelen langs de IJssel, de Nederrijn, de Lek, de Waal en het benedenstroomse deel van de Maas (oorspronkelijk waren het 39 maatregelen; 5 maatregelen zijn inmiddels vervallen). Voor de maatregelen zijn de locatie en het soort maatregel (dijkverlegging, ontpoldering of uiterwaardvergraving) vastgelegd (zie kaartje). Waar voorheen sprake was van dijkversterking, is nu in eerste instantie gekozen voor rivierverruiming. Hiermee wordt invulling gegeven aan het hoofddoel van Ruimte voor de Rivier: water meer ruimte geven. Ruimte voor de Rivier is een zogenoemd Groot Project waarover twee maal per jaar aan de Tweede Kamer wordt gerapporteerd.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het rivierengebied wordt door de maatregelen beter beschermd tegen overstromingen, uitgaande van de maatgevende afvoer die bij de planologische kernbeslissing (PKB) wordt gehanteerd (zie hiervoor). Bij hoogwater worden mede dankzij deze maatregelen op sommige plekken waterstandsdalingen tot wel 70 cm gerealiseerd. Hiermee wordt bijgedragen aan de waterveiligheid voor zo'n 4 miljoen Nederlanders.

Planning

2007: start realisatie eerste project
2015: oplevering van 25 maatregelen
Negen maatregelen zijn na 2015 gereed: vijf hiervan in 2016, drie in 2017 en Ruimte voor de Rivier IJsseldelta fase 1 voor het onderdeel Reevediep in 2022. Zie hiervoor ook de 29e Voortgangsrapportage Ruimte voor de Rivier (VGR29).

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Waterveiligheid**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

2017: De budgetverlaging – de lagere ontvangst van de provincie Overijssel ten behoeve van project IJsseldelta – is in de begroting verwerkt. Dit is in 2015 al afgesproken, alleen destijds nog niet verwerkt.
2018: Bij (ontwerp)begroting 2018 wordt het taakstellend budget met € 77,6 mln verlaagd. Door een positief verschil tussen budget en raming, als gevolg van flinke meevallers, valt dit vrij aan het Deltafonds.

Ruimte voor de Rivier
(vervolg)

Politiek/bestuurlijk
Voor 30 maatregelen is de waterveiligheids-doelstelling behaald; voor een derde van de maatregelen is de Opleveringsbeslissing genomen. Voor 99% van het PKB-budget is het bestemmingsplan of inrichtingsplan vast-gesteld (peildatum 31 december 2016).

Uitvoering
Ruimte voor de Rivier is onderdeel van het Deltaprogramma, met behoud van eigen besturing, programmaorganisatie en financiering. De planstudiefase is voor alle maatregelen afgerond. Daarmee zijn alle maatregelen ofwel in uitvoering, ofwel afgerond. Voor 99% van het PKB-budget is het werk gegund (peildatum 31 december 2016).

Financiën
Taakstellend budget: € 2.313 mln, inclusief regio bijdragen. Artikel DF 1.01.03.

Jaar *	Budget	Oplevering
MIRT 2013	2.180	2019
MIRT 2014	2.306	2019
MIRT 2015	2.382	2019
MIRT 2016	2.386	2019
MIRT 2017	2.362	2019
MIRT 2018	2.313	2019
verschil	133	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	75	

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2012	860	
2013	1.094	
2014	1.467	
2015	1.844	
2016	2.026	85%

* Gegevens over zes jaar, tenzij er een MIRT fasewisseling heeft plaatsgevonden.
** De realisatiegegevens t/m 31-12-2016 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2016 was gerealiseerd.

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Waterveiligheid**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

Ruimte voor de Rivier
(vervolg)

1 Ruimte voor de Rivier IJsseldelta
2 Dijkverlegging Westenholte
3 Uiterwaardvergraving (Uwv) Scheller en Oldeneler Buitenwaarden
4 Hoogwatergeul Veessen-Wapenveld
5 Uwv Keizers- en Stobbenwaarden en Olsterwaarden
6 Uwv Bolwerksplas, Worp en Ossenwaard
7 Dijkverlegging Voorsterklei
8 Dijkverlegging Cortenoever
9 Uwv Huissensche Waarden
10 Dijkverbetering Nederrijn Arnhemse- en Velpsebroek
11 Uwv Meinerswijk
12 Uwv Doorwerthsche Waarden
13 Dijkverbetering Nederrijn/Betuwe/Tieler- en Culemborgerwaard
14 Uwv Middelwaard
15 Uwv De Tollewaard
16 Obstakelverwijdering Machinistenschool Elst
17 Dijkverbetering Lek/Betuwe/Tieler- en Culemborgerwaard
18 Uwv Honswijkerwaarden, stuweiland Hagestein, Hagesteinse Uiterwaard en Heerenwaard
19 Dijkverbetering Lek/Alblasserwaard en de Vijeerenlanden
20 Dijkverbetering Oude Maas/Voorne Puen
21 Dijkverbetering Oude Maas/Hoeksche Waard
22 Uwv Avelingen
23 Uwv Brakelse Benedenwaarden en dijkverlegging Munnikenland
24 Kribverlaging Beneden Waal
25 Kribverlaging Waal Fort St. Andries
26 Kribverlaging Midden-Waal
27 Dijkteruglegging Lent
28 Extra uwv Millingerwaard
29 Waterberging Volkerak-Zoommeer
30 Ontpoldering Noordwaard
31 Dijkverbetering Steurgat/Land van Altena
32 Dijkverbetering Bergsche Maas/Land van Altena
33 Dijkverbetering Amer/Donge
34 Ontpoldering Overdiepse Polder

Tweede Hoogwaterbeschermingsprogramma

Gebied	**Nationaal**
Onderwerp	**Waterveiligheid**
Ministerie	**IenM**
Fase	**Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	18
Algemeen	•					
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing	•					
Planning				•		
Financiën	•			•	•	•
Politiek/Bestuurlijk	•					

Toelichting op de wijzigingen

2013: Het budget is verlaagd met € 35,3 mln. Het bedrag is overgeheveld naar het nieuwe Hoogwaterbeschermingsprogramma.
2016: Aan de Tweede Kamer is gemeld dat het project Markermeerdijken in 2021 opgeleverd wordt (VGR 7). Tevens is gemeld dat bij ontwerpbegroting 2016 er € 150 mln vrijvalt van het programmabudget ten bate van het Deltafonds.
€ 100 mln wordt conform bestuurlijke afspraken aangewend voor het nieuwe HWBP en € 50 mln komt binnen het Deltafonds beschikbaar voor waterveiligheid.
2017: In ontwerpbegroting 2017 wordt voorgesteld € 327 mln vrij te laten vallen ten bate van het Deltafonds.
€ 218 mln wordt conform bestuurlijke afspraken aangewend voor het nieuwe HWBP en € 109 mln komt binnen het Deltafonds beschikbaar voor waterveiligheid.
2018: In de ontwerpbegroting 2018 wordt voorgesteld om € 81 mln vrij te laten vallen. Dit kan volgens de bestuurlijk afgesproken verdeelsleutel worden ingezet bij het nieuwe HWBP (twee derde deel) en voor de waterveiligheidsopgave in het Deltafonds (een derde deel).

Opgave

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

Oplossing

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

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Adequate bescherming tegen overstromingen.

Planning

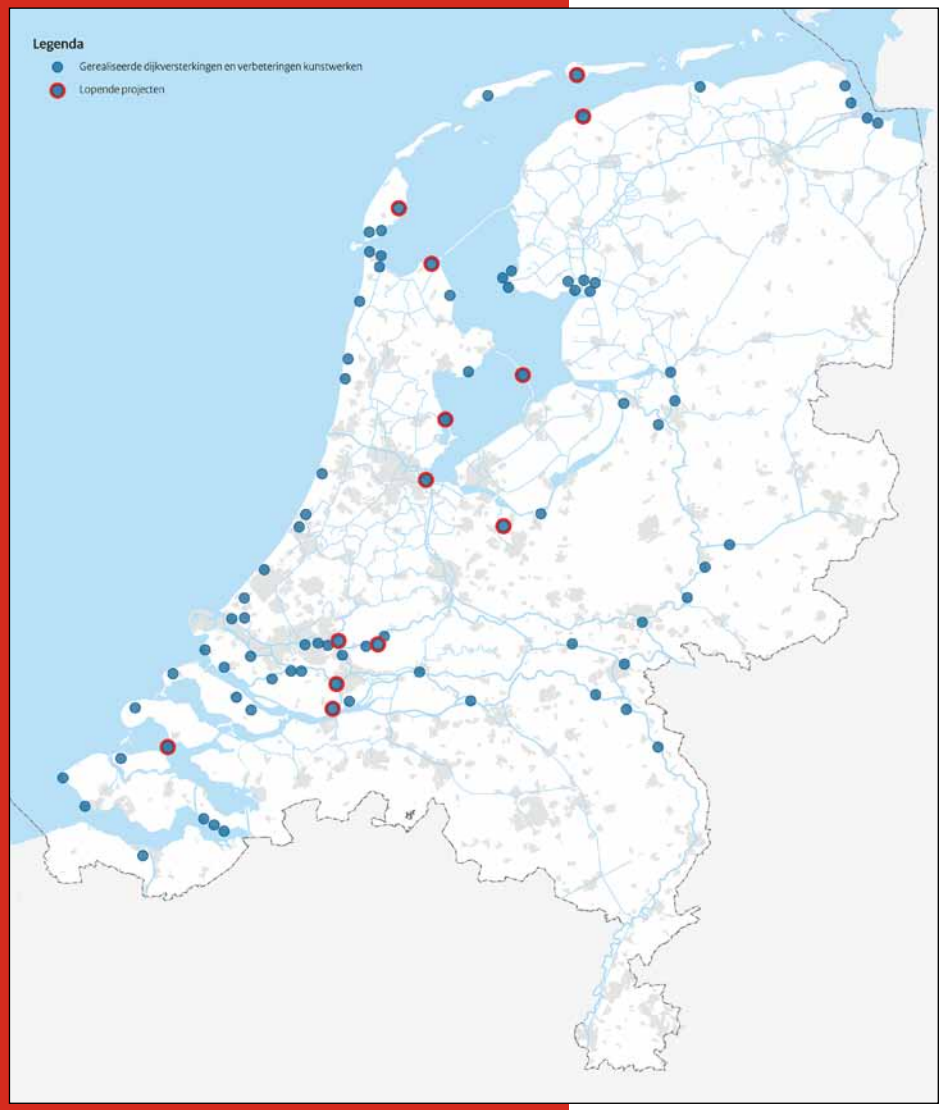
In de Basisrapportage is aangegeven dat de projecten uit HWBP-2 in 2017 dienen te zijn afgerond. Enkele grote, complexe projecten zullen later gereed zijn (zie Voortgangsrapportage 11). Het laatste project dat wordt opgeleverd is het project Markermeerdijken (oplevering voorzien in 2021).

Politiek/bestuurlijk

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

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Waterveiligheid**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

Tweede Hoogwaterbeschermingsprogramma
(vervolg)



Uitvoering

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

Financiën

Het budget van HWBP-2 bedraagt € 2.650 mln (op basis van Voortgangsrapportage 11). Artikel DF 1.01.01 en 1.01.02.

Jaar *	Budget	Oplevering Markermeerdijken
MIRT 2013	3.151	2021
MIRT 2014	3.218	2021
MIRT 2015	3.226	2021
MIRT 2016	3.051	2021
MIRT 2017	2.712	2021
MIRT 2018	2.650	2021
verschil	-501	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	91	

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2012	731	
2013	941	
2014	1.246	
2015	1.395	
2016	1.629	62%

* Gegevens over zes jaar, tenzij er een MIRT fasewisseling heeft plaatsgevonden.
** De realisatiegegevens t/m 31-12-2016 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2016 was gerealiseerd.

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Waterkwaliteit**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	18
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën	•	•	•		•	
Politiek/Bestuurlijk						

Toelichting op de wijzigingen

2013: Het budget is verlaagd met € 8,3 mln door overheveling van een KRW-maatregel (Langsdammen) naar Ruimte voor de Rivier en opgehoogd met € 1,1 mln voor een KRW-maatregel in het project Sophiapolder.
2014: Het budget is verlaagd met € 41,4 mln door overheveling van het Besluit beheer Haringvlietsluizen naar het Deltafonds. Het budget is verhoogd met € 100,9 mln vanuit IF voor het vervolgprogramma. Het budget is tevens verhoogd met € 25,4 mln door onder andere diverse ontvangsten.
2015: In de begroting voor 2015 is binnen het Deltafonds, aanvullend op de reeds beschikbare middelen, € 472,9 mln voor de tweede en derde planperiode gereserveerd.
2017: Het budget is verlaagd met € 5 mln als gevolg van indexering (+ € 1 mln) en overheveling van budget van het Verbeterprogramma naar het project Luwtemaatregelen Hoornse Hop (€ 6 mln).

Verbeterprogramma Waterkwaliteit Rijkswateren

Opgave

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

Oplossing

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

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

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

Planning

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

2010: start realisatie eerste planperiode
2016: oplevering van 292 maatregelen (van de in totaal 302 maatregelen)
2016: start planuitwerking en realisatie tweede planperiode
2021-2022: oplevering tweede planperiode
2022: start planuitwerking en realisatie derde planperiode
2027: oplevering derde planperiode en programma

Politiek/bestuurlijk

Het maatregelpakket en de onderbouwing daarvan voor de tweede planperiode is opgenomen in het Beheerplan Rijkswateren (BPRW) 2016-2021. Dit is in december 2015 vastgesteld en als onderdeel van de vier

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Waterkwaliteit**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

Verbeterprogramma Waterkwaliteit Rijkswateren
(vervolg)

stroomgebiedbeheerplannen aan de Europese Commissie gerapporteerd. De verkenning voor de tweede planperiode is in december 2015 afgesloten.

Uitvoering

In de eerste planperiode zijn 302 maatregelen uitgevoerd en in de tweede planperiode zijn er 234 geprogrammeerd en deels in uitvoering. De lijst voor de derde tranche omvat circa 40 maatregelen en wordt geactualiseerd voor het eind van 2018.

Financiën

Taakstellend budget voor het gehele programma: € 1.060 mln. Voor de eerste planperiode was in totaal € 484 mln beschikbaar (eerste planperiode). Artikel XII 12.01.03. Voor de uitvoering van de tweede en de derde planperiode is in het Deltafonds tot 2027 € 576 mln beschikbaar, artikel DF 07.01.01.

Jaar *	Budget (1e,2e en 3e planperiode)	Oplevering
MIRT 2013	484	2027
MIRT 2014	570	2027
MIRT 2015	1042	2027
MIRT 2016	1044	2027
MIRT 2017	1039	2027
MIRT 2018	1.060	2027

verschil	576
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	6

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2012	310	
2013	362	
2014	430	
2015	451	
2016	484	46%

* Gegevens over zes jaar, tenzij er een MIRT fasewisseling heeft plaatsgevonden.
** De realisatiegegevens t/m 31-12-2016 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2016 was gerealiseerd.

Noordzee

Visie op de zee van de Gebiedsagenda Noordzee 2050

Strategie tot 2030

Opgavenkaart

Gebiedsagenda Noordzee 2050

De Noordzee meet circa 575.000 km² en is een relatief ondiepe randzee van de Atlantische Oceaan in het noordwesten van Europa. De zee wordt aan drie zijden door land begrensd en opent zich in de vorm van een trechter naar de noordoostelijke Atlantische Oceaan. Het Nederlandse deel van de Noordzee loopt vanaf de kust tot de buiten¬grens van het Nederlandse Continentaal Plat en beslaat circa 58.000 km², ongeveer een tiende deel van de hele Noordzee. De gemiddelde diepte is 35 m, in noorde¬lijke richting oplopend tot ruim 60 m. De Noordzee is een zeer complex en open marien ecosysteem zonder grenzen met specifieke habitats. Het ondiepe en voedsel¬rijke gebied is een habitat voor zeezoogdieren en een kraamkamer voor vissen, en is belangrijk als trekroute en over-winteringsgebied voor vele soorten vogels.
Het mariene ecosysteem kan gebruikt worden voor het verkrijgen van producten (zoals vis, zand, schelpen, olie, gas en wind-, getijden- en golfenergie) en het faciliteren van diensten (scheep-vaart, recreatie, CO_2-opslag, beleving) voor de (Nederlandse) samenleving.
Het Nederlandse deel van de Noordzee is een van de meest intensief gebruikte zeeën ter wereld. Het gebruik van de Noordzee zal richting 2050 alleen maar toenemen. Dat noopt tot slimme toekomst-bestendige keuzen. Vaarwegen, natuurgebieden, windparken en platforms worden immers voor meerdere decennia gepland. Het kabinet kiest voor een ontwikkelingsgerichte benadering van de zee die ruimte laat voor nieuwe initiatieven en waarmee de zee flexibel kan worden beheerd. Daarom is een langetermijnperspectief gewenst.

De Gebiedsagenda Noordzee 2050 legt verbinding tussen toe-komstige kansen van de Noordzee en de bestaande ontwikkelingen en opgaven. Ook is er een verbinding tussen de agenda voor de zee en de gebiedsagenda's op land.

Visie op de zee van de Gebiedsagenda Noordzee 2050

Nederland heeft baat bij een veilige, schone, gezonde en ecologisch diverse Noordzee die bijdraagt aan de economische en maatschap-pelijke behoeften. De zee heeft ook een belangrijke sociaal-culturele en historische betekenis voor Nederland en is een bron van kennis. De zee kan alleen in optima forma bijdragen als de natuurlijke veer-kracht (verder) wordt hersteld en uitgebouwd en de aantrekkings-kracht van de zee behouden blijft voor iedereen.

Traditioneel gebruik van de zee is in transitie. De kern van het nieuwe beleid voor de Noordzee is gezamenlijk sturen op gewenst gebruik in ruimte en tijd, op ecologie en economie en op het verder ontwikkelen van de natuurlijke potentie van zee en kust. We streven naar een zo hoog mogelijk niveau van functiecombinaties. In sommige gevallen zullen functies gescheiden moeten worden, bijvoorbeeld vanwege veiligheidsaspecten of kwetsbare ecologie.

De Gebiedsagenda Noordzee 2050 heeft vijf thema's: bouwen met de Noordzeenatuur; energietransitie op zee; meervoudig ruimte-gebruik; verbinden van land en zee; en bereikbaarheid en scheep-vaart. Bij alle vijf thema's spelen internationale samenwerking en kansen voor export een belangrijke rol.

Strategie tot 2030

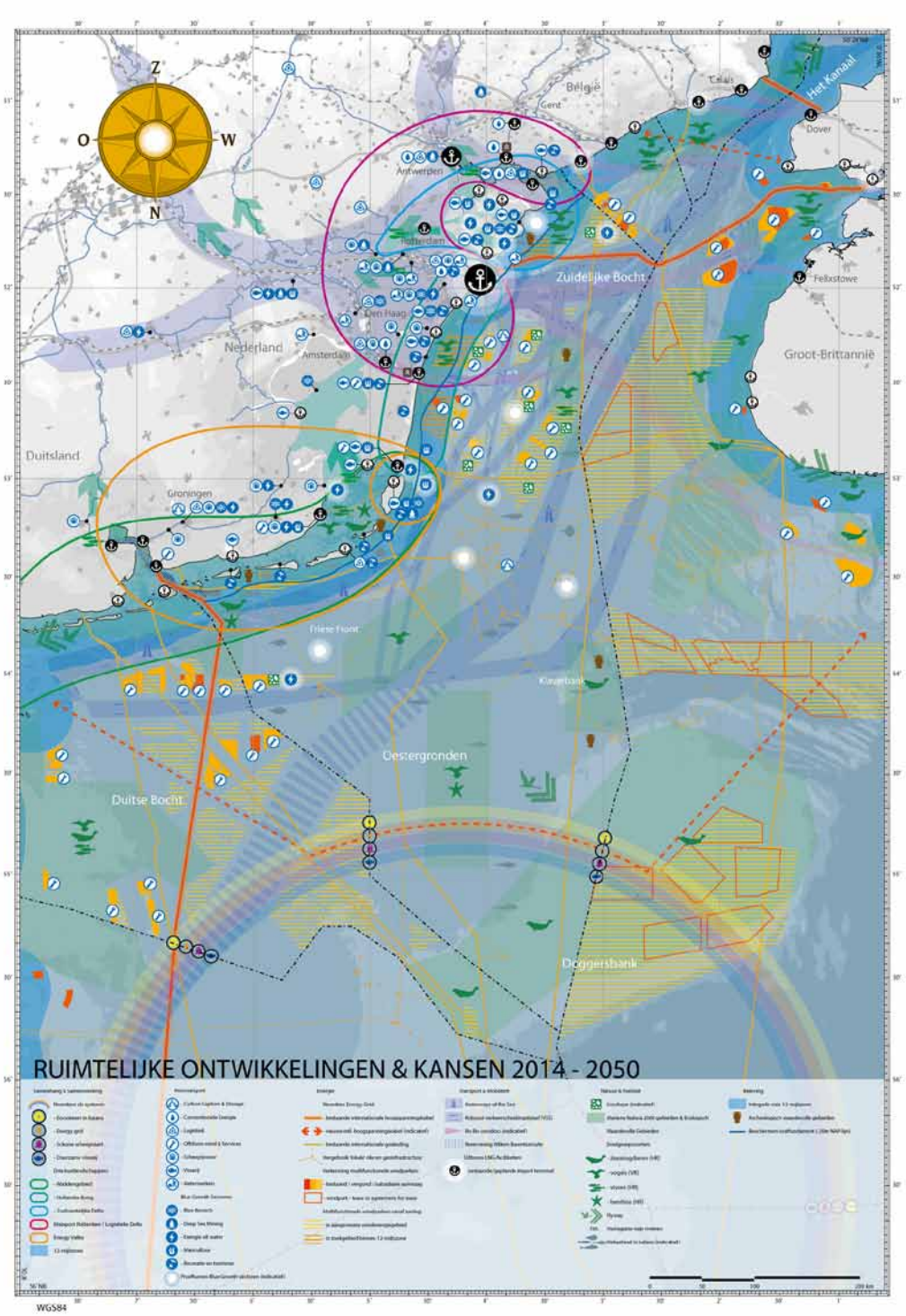
Het geschetste toekomstbeeld staat niet vast. Het pad naar 2050 is afhankelijk van de vraag of de geschetste potentie van de zee kan worden ontwikkeld binnen de beschikbare ruimte die de zee biedt. Ook de toestand van het mariene milieu vraagt om constante monitoring en om een adaptieve langetermijnvisie. Een blijvende ontwikkelingsgerichte aanpak voor het concretiseren van potenties van de zee, opgaven en maatregelen is nodig om tot passende oplossingen te komen. Om hieraan invulling te geven, wordt tussen 2017 en 2020 een Strategische Agenda Noordzee 2030 uitgewerkt. Het doel is om de beleidsopgaven tot 2030 te concretiseren, vergezelt van een uitvoeringsprogramma dat de investeringen, kennis-programmering en projecten bundelt, en deze uiterlijk in 2020 in uitvoering te hebben. Hier ligt een nauwe relatie met de Routekaart voor Windenergie op zee 2024-2030, het proces naar de Nationale Omgevingsvisie, de kaderstelling vanuit de Kaderrichtlijn Mariene Strategie en de Marine Spatial Planning.

Verschillende samenwerkingsverbanden van economische sectoren, kennisinstellingen en overheden bouwen nu al op de *Noordzee 2050 Gebiedsagenda* voort bij het ontwikkelen van de langetermijnstrategie. Belangrijke onderwerpen zijn: energie uit water, zeewierteelt en het verduurzamen van de scheepvaart. Veel aandacht gaat ook uit naar de omslag die zich voltrekt of moet voltrekken in de visserij. Uit de inbreng van deelnemende partijen is echter sterk naar voren gekomen dat vooral drie strategische opgaven de langetermijn-strategie aanjagen: *naar een duurzame energievoorziening, naar een robuuste natuur*, en *naar een toekomstbestendige voedselvoorziening*. Dit omdat vooral deze drie 'agents of change' het krachtenveld bepalen en alleen in samenhang met elkaar en met de ontwikkeling van de andere gebruiksfuncties van de Noordzee kunnen worden opgelost.

Door bedrijven, kennisinstellingen en overheden zijn de afgelopen jaren op de Noordzee en in de kustgebieden al diverse waardevolle samenwerkingsverbanden, initiatieven en pilots gestart om de duurzame ontwikkelkansen te pakken zoals die in de Noordzee 2050

Noordzee Opgavenkaart

Gebiedsagenda zijn geschetst: onder meer op het vlak van energie uit water, zeewierteelt en in het verduurzamen van de scheepvaart. Het voortbouwen op al deze initiatieven is een wezenlijk onderdeel van de gezamenlijke strategie tussen de partijen op zee en de overheid. Daarbij wordt een intensief participatief proces geambieerd tussen de betrokken departementen, tezamen met de gebruikers en belanghebbenden in de gouden vierhoek van bedrijfsleven, maatschappelijke organisaties, kenniswereld en andere overheden. Dit is geheel in de geest van de nieuwe Omgevingswet. In de zomer van 2018 moet dat uitmonden in een *Strategische Agenda Noordzee 2030*, bevattende de strategische opgaven inclusief spanningen en kansen in de tijd gezet, met de daarbij behorende centrale keuzeopties voor (inter)nationale investerings-, kennis- en samenwerkingsagenda's. De strategische agenda schetst ook de nationale beleidsruimte binnen de Europese en mondiale regelgevende kaders en opgaven, die hun schaduw al vooruitwerpen.



Noordwest-Nederland

Visie

Hoofdopgaven

Gebieden met concentratie van opgaven van nationaal belang

Opgavenkaart

Projectenkaart

Infographic

Project- en programmabladen

Noordwest-Nederland

Het MIRT-gebied Noordwest-Nederland beslaat het grondgebied van de drie betrokken provincies (Noord-Holland, Utrecht en Flevoland), inclusief het IJsselmeergebied.

Visie

De centrale ambitie voor het gebied is het versterken van de internationale concurrentiepositie. Daarvoor liggen met name kansen in het samenhangende stedelijk netwerk van IJmuiden tot aan de steden Utrecht, Amersfoort en Lelystad. Noordwest-Nederland vormt het hart van de financiële dienstverlening en van de Nederlandse export van zakelijke dienstverlening, waarin de topsector Creatieve Industrie ruim is vertegenwoordigd. Ook beschikt het gebied over een sterk cluster Life Sciences & Health en vormt het de drijvende kracht van de dienstverlening in High Tech Systemen & Materialen. Met de mainport Schiphol en de Amsterdamse haven heeft Noordwest-Nederland een goede internationale bereikbaarheid voor personen- en goederenvervoer. Bovendien heeft het gebied met Amsterdam een van de grote internationale toeristische trekpleisters.

Om blijvend internationaal concurrerend te kunnen zijn, moet Noordwest-Nederland aantrekkelijk blijven voor innovatieve en creatieve bedrijven en hun kenniswerkers. Dit vraagt samenhangende acties op het gebied van economie, verstedelijking, bereikbaarheid, natuur en landschap, water en energie. In alle gevallen geldt dat een duurzame ontwikkeling voorop staat.

Het rijk, de provincies Noord-Holland, Utrecht en Flevoland en de daarbinnen gelegen gemeenten trekken steeds meer samen op. Deze intensievere samenwerking maakt het vooral op het niveau van Noordwest-Nederland, waarin de Metropoolregio Amsterdam (MRA) en de regio Utrecht met elkaar samenwerken, mogelijk om de slagkracht van de bestaande economische relaties te vergroten, massa te maken en agglomeratievoordelen te behalen. Daarbij geldt dat de overige regio's van Noord-Holland, Flevoland en Utrecht niet alleen profiteren van een versterkt economisch potentieel van Noordwest-Nederland, maar hier ook aan bijdragen.

Ruimtelijk-Economische Ontwikkelstrategie (REOS)

In de bestuurlijke intentieverklaring Ruimtelijk-Economische Ontwikkelstrategie (REOS) van juni 2016 hebben de Noordelijke en Zuidelijke Randstad, de Brainport Eindhoven en het rijk afspraken gemaakt over het gezamenlijk versterken van de internationale concurrentiekracht van deze economische kerngebieden en van Nederland. Partijen richten hun beleidsinzet op een beperkt aantal toplocaties (campussen, functiegemengde zakencentra, transformatiegebieden, productielandschappen) in de drie gebieden. Het doel daarbij is het versterken van de inbedding van deze toplocaties in de (inter)nationale en stadsgewestelijke netwerken en het verdichten rond knooppunten van openbaar vervoer. Zo wordt de agglomeratiekracht versterkt en wordt vervoerwaarde opgebouwd, zodat de investeringen in de infrastructuur effectiever worden. In de Noordelijke Randstad gaat het om de volgende toplocaties: Kerncorridor Schiphol Amsterdam, Amsterdam Science Park, Circulaire Westas, Amsterdam Zaan-IJ corridor, Stationsgebied Utrecht, Utrecht Science Park en Utrecht Merwedekanaalzone.

Noordwest-Nederland

Hoofdopgaven

Economie: optimalisatie vestigingsklimaat

De inzet is gericht op het versterken van de internationale concurrentiepositie. De economie in Noordwest-Nederland groeit harder dan het landelijk gemiddelde. De economie die steeds meer op kennis en innovatie is gebaseerd, stelt stedelijke gebieden ('de stad') in het hart van de economische dynamiek. Dat maakt de stad populair. De economie groeit vooral in stedelijke centrumgebieden met een goede multimodale bereikbaarheid, zoals op toplocaties, en rond knooppunten. Het is de opgave hier geconcentreerd ruimte te bieden aan economische activiteiten en bovenlokale voorzieningen. Tegelijkertijd leidt de populariteit van deze toplocaties tot grotere opgaven voor bereikbaarheid, beschikbaarheid van voldoende en betaalbare woningen en leefbaarheid. Bij al deze opgaven spelen de mogelijkheden van intensivering, transformatie en herstructurering een belangrijke rol. Herbestemming van erfgoed kan hierbij behulpzaam zijn. Het gebied, en dan vooral Amsterdam, heeft een sterke aantrekkingskracht op toeristen. Dit heeft een positief effect op de werkgelegenheid. De opgave is om de toenemende druk van het toerisme op de fysieke ruimte meer te spreiden.

Verstedelijking: duurzame woningbouwontwikkeling

Noordwest-Nederland heeft een gunstig woonklimaat. Behalve door het woningaanbod wordt dit bepaald door de veelzijdige arbeidsmarkt, de vele soorten (hogere) opleidingen, de historisch aantrekkelijke binnensteden, het ruime culturele aanbod, het brede voorzieningenniveau en de variatie aan landschappen. De combinatie van de deze factoren leidt tot een blijvend grote woonvraag in alle sectoren van de woningmarkt. Het aantal inwoners in Noordwest-Nederland is de afgelopen jaren harder gegroeid dan in de rest van Nederland en alles wijst erop dat dit blijft groeien. De woningmarkt en de bouwproductie zijn volop in beweging en in sommige steden raakt de woningmarkt weer oververhit. Daarom is het van belang om tijdig te voorzien in voldoende en passende woningen, waarbij (markt)partijen worden uitgenodigd tot het investeren in en realiseren van de gewenste woningbouw. Tot 2030 is de nu bekende plancapaciteit waarschijnlijk voldoende, maar het is de vraag of de beschikbare locaties ook in kwalitatieve zin aan de woningvraag kunnen voldoen. Bovendien is een groot deel van de plancapaciteit de komende jaren al nodig. Gemeenten en regio's zijn daarom druk bezig met het versnellen en naar voren halen van de beschikbare plancapaciteit. Het is zaak gebruik te maken van de toenemende mogelijkheden om via transformatie woningen toe te voegen. Oplopende tekorten kunnen op termijn negatieve gevolgen hebben voor het vestigingsklimaat en voor de aantrekkelijkheid en toegankelijkheid (c.q. betaalbaarheid) van Noordwest-Nederland voor bijvoorbeeld (internationale) kenniswerkers. Kwalitatief gezien is er met name behoefte aan (groen)stedelijke woonmilieus. Bij het versterken van het woningaanbod ligt de nadruk in eerste instantie op bouwen binnen bestaand bebouwd gebied. Daarbij is speciale aandacht voor verdichting rondom knooppunten van openbaar vervoer. Daarnaast is het uitvoeren van lopende grote projecten als Leidsche Rijn en de groei van Almere van belang. Bij de verstedelijkingsopgave is het de uitdaging om de leefomgeving zo in te richten dat deze inspeelt op belangrijke opgaven als klimaatadaptie en energietransitie en uitnodigt tot gezond gedrag.

Bereikbaarheid: goed functionerend vervoersnetwerk

Noordwest-Nederland heeft zijn sterke economische positie mede te danken aan zijn goede bereikbaarheid. De economische groei en het toenemende aantal inwoners brengen een grotere druk op het mobiliteitssysteem met zich mee. De bereikbaarheidsproblemen doen zich op de lange termijn (Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse 2017) naar verwachting vooral voor rond en in Amsterdam en Utrecht, tussen de grote steden en op de achterlandverbindingen. Er moet blijvend worden voorzien in een goede bereikbaarheid in de vorm van een robuust multimodaal vervoersnetwerk. Gezien de toenemende verstedelijking is het ook des te belangrijker om de stedelijke bereikbaarheid, mede in relatie tot de hoofdinfrastructuur, te verbeteren. Het gaat om het managen en faciliteren van de hele verplaatsingsketen, waarbij de knelpunten zich steeds meer manifesteren in de 'first and last mile'. Bij het zoeken naar oplossingen is een breed palet aan oplossingsrichtingen op het gebied van innovatie, informatie, in stand houden, inrichten en infrastructuur nodig, conform de zogenaamde Meer Bereiken-aanpak. Bij inrichten gaat het onder meer om de ontwikkeling van knooppunten en om verstandige ruimtelijke keuzes voor woningbouw, bedrijventerreinen en kantoren.

Natuur en landschap: aantrekkelijk landelijk gebied en groen in en om de stad

Het rijke aanbod van woon-, werk-, recreatie- en natuurgebieden op korte afstand van elkaar maakt Noordwest-Nederland een vestigingsplaats van betekenis. In grote delen van Noordwest-Nederland staat de kwaliteit en de variatie van het landschap echter onder druk door schaalvergroting van de landbouw, toenemende verstedelijking en een sterke groei van recreatie en toerisme. De opgave is om de landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten en structuren te versterken. Door te blijven investeren in de kwaliteit, de toegankelijkheid en de beleving van het landelijke gebied kunnen het leef- en vestigingsklimaat worden versterkt. Dit draagt bij aan versterking van de concurrentiepositie. De financiële middelen voor investering in en beheer van natuur en landschap zijn schaars. Overheden als terreinbeherende organisaties werken samen met private partijen, maar de draagkracht van gebieden en regelgeving beperken de mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkelingen en gebruik. Het is daarom zaak realistische verwachtingen te hebben. Daarnaast moeten nieuwe financieringsconstructies worden ontwikkeld die eraan bijdragen dat economische groei op duurzame wijze bijdraagt aan de versterking van natuur en landschap.

Water: robuust watersysteem

In Noordwest-Nederland wordt de wateropgave als gevolg van de klimaatverandering groter. Het gaat vooral om een betere bescherming tegen hoogwater en grote schade als gevolg van hevige regenval en voorkoming van zoetwatertekorten. Het vinden van oplossingen hiervoor vormt een randvoorwaarde voor een goed vestigingsklimaat en voor de leefbaarheid in deze regio.

Noordwest-Nederland

In 2017 is de normering van primaire waterkeringen in de Waterwet gewijzigd. De Nederrijn- en Lekdijken, die een groot deel van de Randstad beschermen tegen overstromingen, hebben een strenger beschermingsniveau gekregen en worden daarom het komende decennium versterkt. Het Noordzeekanaal zal niet langer de status hebben van 'gevaarlijk buitenwater'. De bescherming tegen de zee zal primair door de kust en de Zeetoegang IJmond worden geregeld. In het kader van het Deltaprogramma hebben overheden in 2014 gezamenlijk toegezegd om de bebouwde omgeving beter bestand te maken tegen hitte, droogte en wateroverlast en om het optreden van extra risico's op schade en slachtoffers bij (her)ontwikkeling tegen te gaan. Daarnaast moeten nationale vitale en kwetsbare functies, zoals de energievoorziening, beter bestand worden gemaakt tegen overstromingen.
Rijk en regio werken samen aan een Agenda IJsselmeergebied 2050. Hiermee geven ze gezamenlijk invulling aan een aantal samenhangende opgaven voor het 'blauwe hart' van Nederland: klimaatadaptatie, verbeteren van natuur- en waterkwaliteit, energietransitie, metropoolontwikkeling en verdere verbinding met economische potenties.

Energie: verduurzaming energievoorziening

Noordwest-Nederland zal een substantiële bijdrage moeten leveren aan de nationale doelen om in 2023 te komen tot 20% minder CO_2-uitstoot en 16% duurzame energieopwekking. Deze energietransitie moet enerzijds worden gerealiseerd door het terugdringen van het energieverbruik in de gebouwde omgeving door de bestaande woningvoorraad duurzaam te renoveren en door maatschappelijk vastgoed duurzaam te maken. Kennisspreiding is hierbij een belangrijk middel. Anderzijds moet de productie van duurzame energie drastisch omhoog. De ruimtevraag en inpassing van middelen daarvoor zijn belangrijke aandachtspunten.
In december 2016 is de Energieagenda gepresenteerd. Daarin is aangegeven dat de energietransitie zo veel mogelijk regionaal zal worden opgepakt, met een intensieve samenwerking van alle betrokken partijen. Economisch biedt de energietransitie ook kansen.

Gebieden met concentratie van opgaven van nationaal belang

Mainport Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer

Het gebied Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer is economisch van groot belang en heeft een grote (internationale) aantrekkingskracht. De ambitie is om alle functies in het gebied te accommoderen, zodat een zo groot en effectief mogelijke bijdrage aan de economische groei geleverd kan worden. Hierbij worden ruimtelijke keuzes gemaakt over de spanning tussen de ontwikkeling van woningbouw en de ontwikkeling van de luchtvaart, het behoud van de catchment area van Schiphol (het gebied waar de passagiers van de luchthaven vandaan komen) en het verbeteren van de landzijdige ontsluiting en de implementatie van internationale aanbevelingen voor de vliegveiligheid. De ruimtelijke keuzes slaan onder meer neer in het Luchthavenindelingsbesluit (LIB) Schiphol. De landzijdige bereikbaarheid van Schiphol vraagt blijvende aandacht, bijvoorbeeld voor de capaciteit en de veiligheid van het multimodale knooppunt Schiphol.
In de Westas MRA (Aalsmeer-Schiphol-Noordzeekanaalgebied) creëert het bedrijfsleven met hulp van de overheid een plek waar de groei van de economie wordt gekenmerkt door een circulair gebruik van grondstoffen en materialen. De ondersteuning van de overheid zal zich in eerste aanleg richten op regelgeving die ruimte moet geven aan deze vorm van economische groei.
Met de greenport Aalsmeer heeft Noordwest-Nederland een wereldhandelscentrum voor bloemen en planten in huis. Met de ondertekening van de Impulsagenda Greenports 3.0 hebben overheden, greenports, mainports, bedrijfsleven en kennisinstellingen aangegeven dat zij zich actief willen inzetten om de internationale toppositie van de greenports te behouden en te versterken. De doorbraken in de Impulsagenda Greenports 3.0 hebben betrekking op het slim organiseren van het goederenvervoer, het toewerken naar een klimaatneutrale tuinbouw, de modernisering van het teeltareaal, het sluiten van een innovatiepact voor biobased en circulaire economie en het internationaal positioneren van de sierteelt en tuinbouw.

Zuidas

De metropolitane allure, de nabijheid van groen en de binnenstad, de bereikbaarheid, het ruime culturele aanbod en het aanbod van onderwijs en voorzieningen maken de Zuidas tot een internationaal aantrekkelijke plek om te werken, te wonen en te verblijven.
Voor rijk en regio is het belangrijk de Zuidas te ontwikkelen als economische toplocatie en infrastructuurknooppunt (weg, spoor en openbaar vervoer). In totaal zullen in de Zuidas in de toekomst zo'n 20.000 mensen wonen, 80.000 mensen werken en 30.000 studenten onderwijs volgen. Zowel de weg- als de OV-infrastructuur wordt in de komende jaren uitgebreid en verbeterd. Om ruimte te creëren voor de nieuwbouw en de uitbreiding van infrastructuur is in 2012 besloten de A10 ondergronds te brengen.
Om de kracht van de nabijheid van de internationale milieus van Schiphol-Zuidas-Amsterdamse binnenstad nog beter te benutten, werkt de regio aan de ontwikkeling van de Kerncorridor Schiphol Amsterdam.

Noordzeekanaalgebied / Zaan-IJ oevers

De ambitie is om met het Noordzeekanaalgebied een zo groot mogelijke bijdrage te leveren aan het verbeteren van de internationale concurrentiepositie van Noordwest-Nederland en daarmee aan de regionale en de nationale economie. Daarbij vormen de groei van de haven en de groei van de stad één samenhangende opgave.
Rijk en regio hebben in oktober 2013 gezamenlijk een integrale ruimtelijk-economische visie voor het gebied vastgesteld (Visie Noordzeekanaalgebied 2040). Hierin zijn afspraken gemaakt over hoe de schaarse fysieke en milieuruimte optimaal kan worden ingezet voor het creëren van de juiste vestigingsvoorwaarden voor bedrijvigheid en voor het huisvesten van talent in het Noordzeekanaalgebied. De belangrijkste afspraken zijn gericht op de toekomstige ontwikkeling van bedrijventerreinen, woonwerkmilieus, groen en recreatie, bereikbaarheid en milieuhinder. De visie vormt de basis voor overheden en andere betrokken partijen om besluiten te nemen over de eigen acties en investeringen in het gebied. Daartoe is de visie uitgewerkt in een gezamenlijke uitvoeringsagenda, waarin de te nemen stappen geconcretiseerd worden. Op

Noordwest-Nederland

basis van de vastgestelde visie en uitvoeringsagenda worden veel (transformatie- en herstructurerings) projecten uitgevoerd langs het Noordzeekanaal, het Hembrugterrein en de Zaanoevers. Ook wordt in het gebied aan de verbetering van de bereikbaarheid gewerkt, onder meer door de aanleg van snelle en directe fietsroutes. Amsterdam-Sloterdijk is een belangrijk werkgelegenheidsgebied en heeft als knooppunt een goede bereikbaarheid, onder meer vanuit Schiphol. Betrokken partijen hebben afspraken gemaakt over en werken samen aan de transformatie naar een gemengd gebied van wonen, werken en voorzieningen, onder meer door het wegnemen van belemmeringen.

Amsterdam-Almere-Markermeer

Het Rijk-Regioprogramma Amsterdam-Almere-Markermeer (RRAAM) gaat uit van een drievoudige ambitie voor verstedelijking, bereikbaarheid en natuur in de regio Amsterdam-Almere- Markermeer. Het toekomstperspectief voor Almere is een westelijk georiënteerde stad met circa 60.000 nieuwe woningen ten opzichte van 2010 en een forse groei van het aantal arbeidsplaatsen. Door de verstedelijking te concentreren langs de bestaande vervoersassen worden de investeringen op deze assen optimaal benut. Almere groeit in fasen en organisch volgens het bestaande meerkernige stadsconcept. Door innovatieve experimenten wordt geprobeerd de woningbouw zo goed mogelijk te laten aansluiten bij de woningbehoefte. Met de Floriade in 2022 krijgt het imago van Almere als aantrekkelijke suburbane stad een internationale impuls. Afhankelijk van het tempo van de woningbouw is de aanleg van een IJmeerverbinding de stip op de horizon. Ten slotte wordt ingezet op een vooruitgang van de ecologische kwaliteit in het Markermeer-IJmeer. Het perspectief daarbij is een toekomstbestendig ecologisch systeem (TBES). Hierdoor ontstaat een kwalitatief hoogwaardige leefomgeving met aantrekkelijke natuur- en recreatiegebieden. Het ecologische systeem van het Markermeer-IJmeer wordt vitaal, gevarieerd en robuust. Aan het uitvoeren van de drievoudige ambitie wordt volop gewerkt. Vanuit het Fonds Verstedelijking Almere investeren gemeente, provincie en rijk gezamenlijk in het versterken van de stad, werkend rond vijf programmalijnen: ‘Versterken hart van de stad’, ‘Versterken leer- en werkomgeving’, ‘Energieneutrale en afvalloze stad’, ‘Versterken verblijfsplekken cultuur, recreatie en toerisme’ en ‘Vernieuwende woningbouw’. Sinds 2010 zijn bijna 6.000 nieuwe woningen gebouwd. De capaciteitsuitbreiding van spoor (OV SAAL) en weg (A1/A6/A9 SAA) is in uitvoering. Ook is in het kader van TBES de eerste fase van de Markerwadden in uitvoering.

As Stationsgebied Utrecht-Leidsche Rijn

Op de as Stationsgebied Utrecht-Leidsche Rijn lopen enkele omvangrijke, langlopende ontwikkelingen van nationale betekenis. De herontwikkeling van het Utrechtse stationsgebied is een van de grootste gebiedsontwikkelingen van het land. De eerste fase van het project nadert zijn afronding. De ov-terminal is opgeleverd, het eerste deel van de herontwikkeling van Hoog Catharijne is gereed en geopend, de singel is voor het grootste deel in ere hersteld en de Moreelsebrug over het spoor is gerealiseerd. De grootste fietsenstalling ter wereld wordt in fasen opgeleverd. Aan de Jaarbeurszijde is de ondergrondse parkeergarage in uitvoering en is de megabioscoop Kinepolis geopend. Als onderdeel van de opschaling van het tramnetwerk wordt hard gewerkt aan de realisatie van de Uithoftram (naar Utrecht Science Park).
Onder de noemer Healthy Urban Living worden plannen voorbereid voor het Jaarbeurskwartier, met veel aandacht voor een innovatieve, gezonde en duurzame aanpak. Voor de transformatie van de Merwedekanaalzone is de omgevingsvisie in voorbereiding, met een fors woningbouwprogramma.
Leidsche Rijn is een van de grootste gebiedsontwikkelingen van Nederland. Leidsche Rijn Centrum is in hoog tempo in ontwikkeling. De komende jaren is de ontwikkeling van de zone langs de overkapte A2 de grootste opgave. De bouw van de laatste deelgebieden gaat van start.
Op het industrieterrein Lage Weide, met een van de belangrijke binnenhavens van Europa, zien ondernemers en overheden kansen voor een duurzaam en innovatief multimodaal knooppunt voor logistieke activiteiten.

Utrecht oost-Science Park

In Utrecht Science Park (USP), onderdeel van het grotere gebied Utrecht-Oost, wordt samengewerkt in een breed netwerk van overheden, universiteit, hogeschool, ziekenhuis, bedrijfsleven en een landschapsorganisatie. Deze zien de profilering en de groei van de regionale economie als een gezamenlijke verantwoordelijkheid en willen het gebied in dat kader verder ontwikkelen tot een toonaangevend internationaal vestigingsmilieu voor life science, gezondheid en duurzaamheid. Er wordt gewerkt aan het versterken van de bereikbaarheid, het opstellen van een ruimtelijke ontwikkelstrategie en het mogelijk maken van ‘ontmoetingen’ op het USP. Ook is de ambitie om de dynamiek van de stad Utrecht te verbinden met de groene kwaliteiten van de landgoederen, de forten en de Utrechtse Heuvelrug om het gebied nog meer allure te geven en aantrekkelijker te maken voor internationale vestigingen.

Gebiedsverkenning Utrecht Oost

Als voorhoedetraject van Meer Bereiken richt de Gebiedsverkenning Utrecht Oost (2016) zich op de zone Uithof-Rijnsweerd-binnenstad-Utrecht Centraal-Merwedekanaalzone. De uitkomsten bevestigen het beeld dat de stad Utrecht en de omliggende regio een belangrijke bijdrage leveren aan de internationale concurrentiepositie. De gebiedsverkenning beschrijft een kansrijk perspectief op de verdere groei van de regio Utrecht, waarbij de internationale concurrentiekracht kan groeien en de regio zich verder kan ontwikkelen als topregio op het gebied van Healthy Urban Living. Dit perspectief gaat uit van een samenhangende strategie voor economie, verstedelijking en mobiliteit. In het bestuurlijk overleg MIRT van najaar 2016 is besloten om een gezamenlijk vervolg te starten, waarbij de inhoud van een programma voor de regio Utrecht in kaart wordt gebracht, gelet op de urgente opgaven die hier gaan spelen. Rijk en regio hebben daarvoor een plan van aanpak opgesteld.

Noordwest-Nederland

A12-zone Oudenrijn-Lunetten

Op lange termijn kan de A12-zone tussen de verkeerspleinen Oudenrijn en Lunetten zich ontwikkelen tot een multifunctioneel dynamisch woon-werkgebied dat bijdraagt aan het versterken van de economische kracht van Noordwest-Nederland. In 2013 is samen met private partijen een handelingsperspectief voor het gebied opgesteld. Kansrijke initiatieven die nu in het gebied spelen, worden verder gebracht. De transformatie van de Merwedekanaalzone geeft aanleiding om goed de verbinding te leggen met de A12-zone. Het knooppunt Europaplein is hierbij een belangrijke schakel.

Overige gebiedsopgaven

Noord-Holland noord

Noord-Holland-Noord heeft een verscheidenheid aan ruimtelijke kwaliteiten die benut kunnen worden voor het scheppen van een aangenaam woon- en werkklimaat. Het gebied ontwikkelt zijn sterke kanten aan de hand van vijf ruimtelijk-economische clusters, namelijk Agribusiness (greenport Noord-Holland-Noord), Duurzame Energie, Marien/Maritiem&Offshore, Vrijetijdseconomie en Medisch. Door samenwerking met overheden, onderzoeksinstellingen en onderwijs en door onderlinge crossovers wordt innovatie sterk bevorderd. Met het oog op het versterken van de economische structuur is het van belang dat keuzes over wonen en werken worden gemaakt in goede samenhang met de bereikbaarheid.

Overig Utrecht

De regio Amersfoort is het schakelpunt tussen Noordwest-Nederland en Noord- en Oost-Nederland. Er zijn opgaven voor bereikbaarheid en verstedelijking. Bij dit laatste ligt de focus op herstructurering, transformatie en verdichting. Kansen liggen er voor de verdere ontwikkeling van healthtech en vernieuwing in de ruimtelijke component van de zorg.
In de regio Zuidoost-Utrecht liggen de belangrijkste opgaven op het gebied van wateropvang en -veiligheid en bereikbaarheid. Economisch zijn er onder meer kansen op het gebied van Agro & Food, Tuinbouw & Uitgangsmaterialen en Life Sciences & Health.

De regio West-Utrecht ligt volledig in het Groene Hart. Dankzij het afwisselende landschap vervult deze regio onder meer een belangrijke functie als recreatiegebied voor de nabijgelegen steden. Er zijn opgaven voor het tegengaan van bodemdaling.

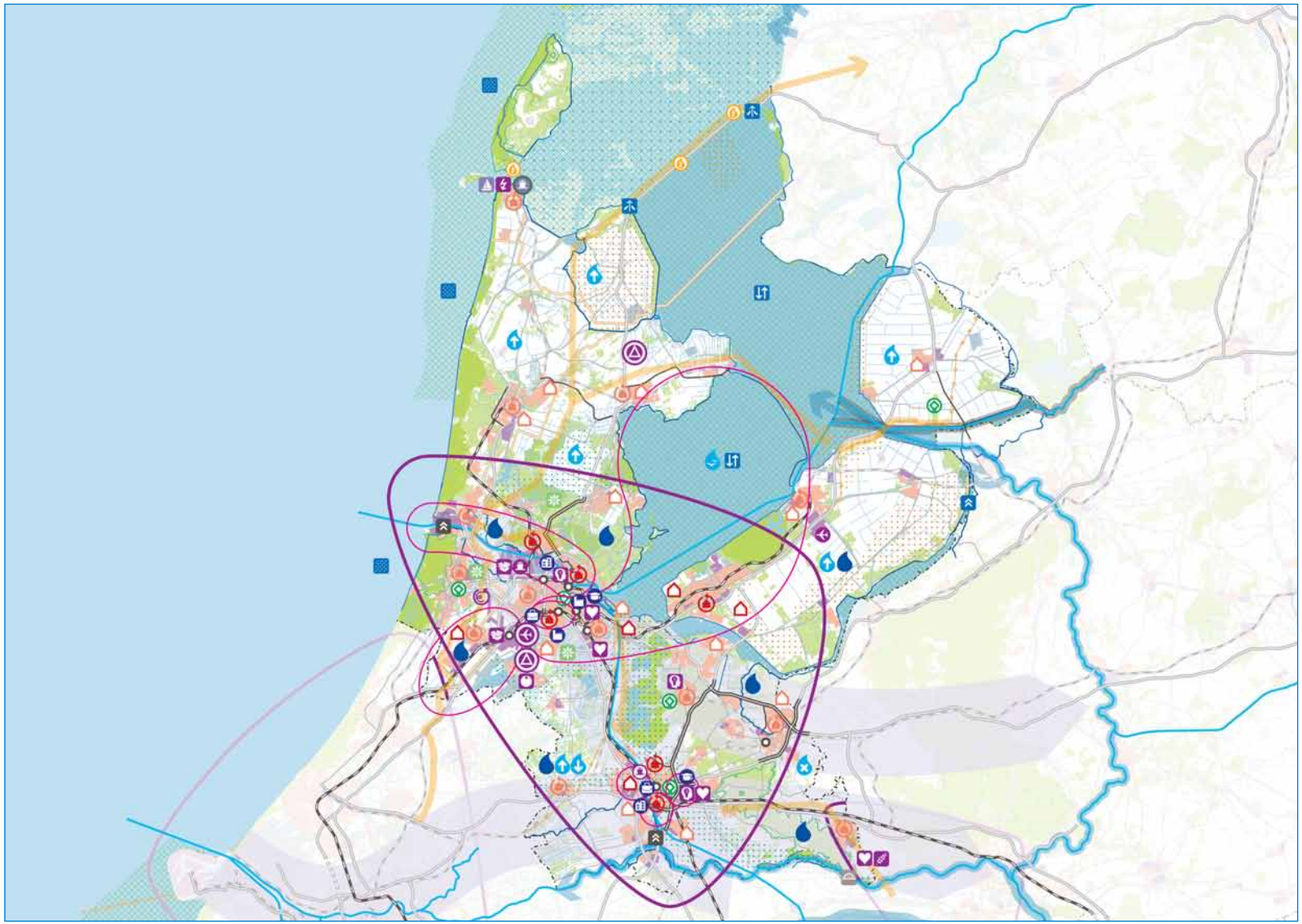
Overig Flevoland

In Lelystad is voldoende ruimte voor het accommoderen van substantiële ruimtelijke ontwikkelingen. Lelystad Airport biedt vanaf 2019 ruimte om niet-mainportgebonden vliegtuigbewegingen van Schiphol op te vangen. Voor het functioneren van Lelystad Airport is een goede bereikbaarheid van belang. Rijk en regio hebben begin 2014 afspraken gemaakt over de verdere verbetering van de bereikbaarheid van het vliegveld over de weg en met het openbaar vervoer. Flevoland is van belang voor het halen van de duurzame energiedoelstelling, onder meer door het uitvoeren van het Regioplan Wind. Voor het verbeteren van de ruimtelijk-economische structuur vindt de regio de ontwikkelingszone Alkmaar-Hoorn-Enkhuizen-Lelystad-Zwolle belangrijk. Ten noorden van Lelystad wordt Flevokust ontwikkeld, een nieuwe binnenhaven waar goederen overgeslagen kunnen worden van weg naar water en vice versa.

Zie voor gebiedsagenda Noordwest-Nederland:
http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/brieven/2013/11/18/bijlage-5e-gebiedsagenda-noord-holland-utrecht-flevoland.html

Noordwest-Nederland Opgavenkaart

< Ga naar legenda



Noordwest-Nederland Opgavenkaart

< Ga terug naar de kaart

Algemeen

- Stedelijke regio met een concentratie van topsectoren
- Gebieden met concentratie van opgaven van nationaal belang

Economie

Toplocaties

- Campussen
- Functie-gemengde (zaken)-centra
- Transformatiegebieden
- Productielandschappen

Topsectoren

- Energie
- Creatieve Industrie
- Agro & Food
- Tuinbouw & Uitgangsmaterialen
- Life Sciences & Health
- Logistiek

- Mainport Schiphol
- Greenport

- Burgerluchthaven van nationale betekenis
- Zeehaven van nationale betekenis
- Binnenhaven van nationale betekenis
- Circulaire economie

Verstedelijking

- Uitleg
- Stedelijke vernieuwing / transformatie

Regionaal

- Uitleg
- Stedelijke vernieuwing / transformatie

Bereikbaarheid

- Hoofdwegennet
- Opgave hoofdwegennet
- Hoofdspoorwegennet
- Opgave hoofdspoorwegennet
- Hoofdvaarwegennet
- Opgave hoofdvaarwegennet
- Opgave sluis
- Integrale multimodale ontwikkeling
- Corridor achterlandverbinding

Regionaal

- Belangrijke regionale weg
- Opgave regionale weg
- Opgave brug

Natuur, Landschap & Erfgoed

- EHS op land (herijkt)
- Natura 2000 - land
- Natura 2000 - water
- Nationaal Park
- Cultureel erfgoed op (voorlopige) lijst werelderfgoed
- Natuurlijk erfgoed op (voorlopige) lijst werelderfgoed
- Object of ensemble op de (voorlopige) lijst werelderfgoed

Energie

- Gebied windenerige
- Energie uit water
- Hoogspanningsleiding >220kV
- Nieuwe hoogspanningsverbinding 380kV
- Buisleidingenstrook

Water

- Primaire kering - voldoet niet
- Primaire kering - nader onderzoek
- Primaire kering - voldoet
- Piekafvoer / Afwatering
- Peilbeheer / Peilfluctuatie
- Afvoercapaciteit
- Kustversterking / Zandsuppletie
- Sluis
- Berging (zoekgebied)
- (Verbeteren) ecologische kwaliteit
- Aandachtsgebied zoetwater door bodemdaling
- Aandachtsgebied zoetwater door verzilting
- Droogtegevoelig gebied: geen wateraanvoer uit hoofdwatersysteem mogelijk
- Peilbeheer / Waterbuffers
- Verzilting inlaatpunten

Noordwest-Nederland Projectenkaart

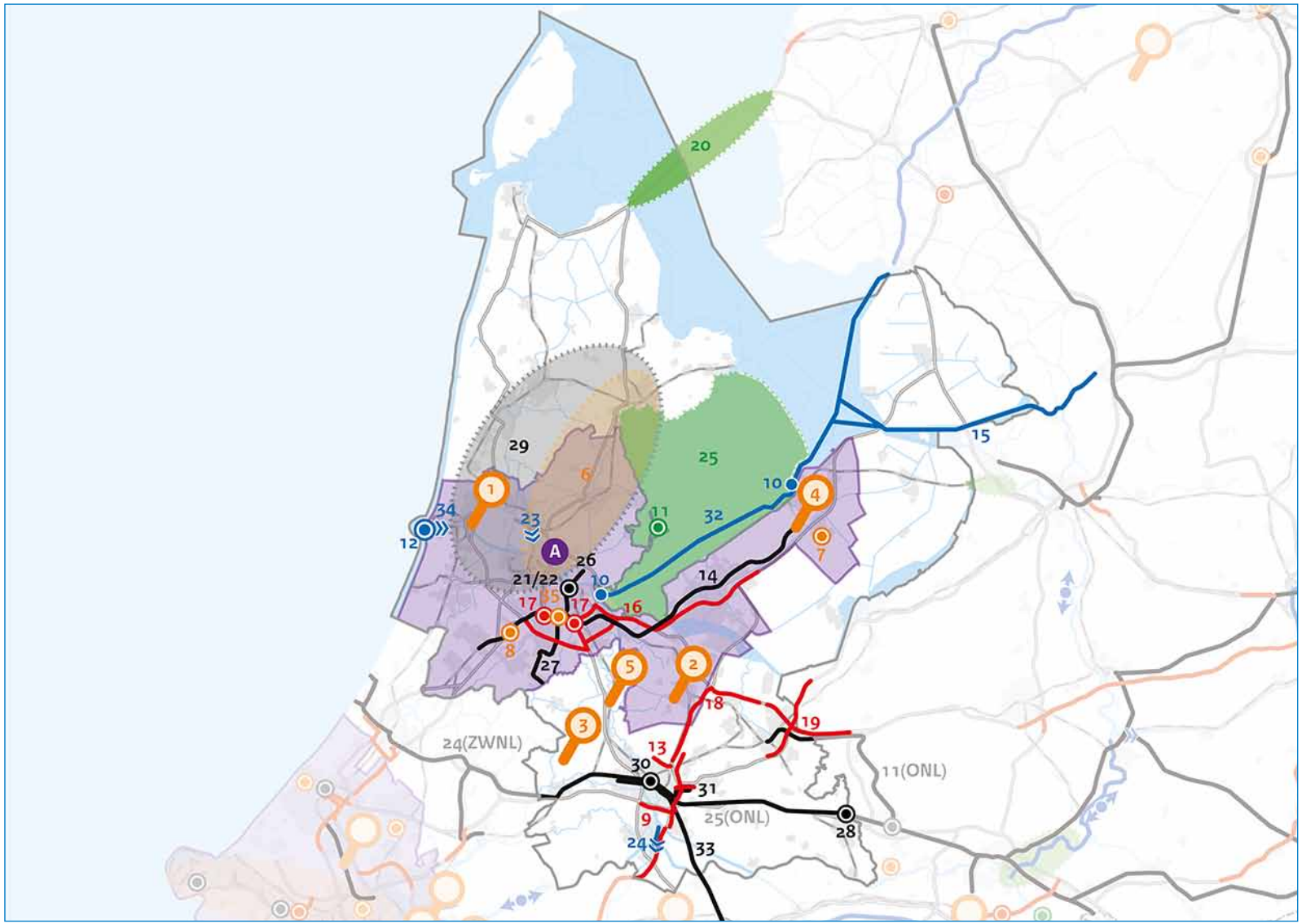
MIRT Onderzoek
1 Bereikbaarheid Noordwestkant Amsterdam
2 Bereikbaarheid Oostkant Amsterdam
3 Organisch bouwen
4 Rijksvastgoed Lelystad
5 Stedelijke bereikbaarheid Metropoolregio Amsterdam

Verkenning
6 Corridor Amsterdam - Hoorn
7 Landzijdige bereikbaarheid Lelystad Airport
8 Multimodale knoop Schiphol

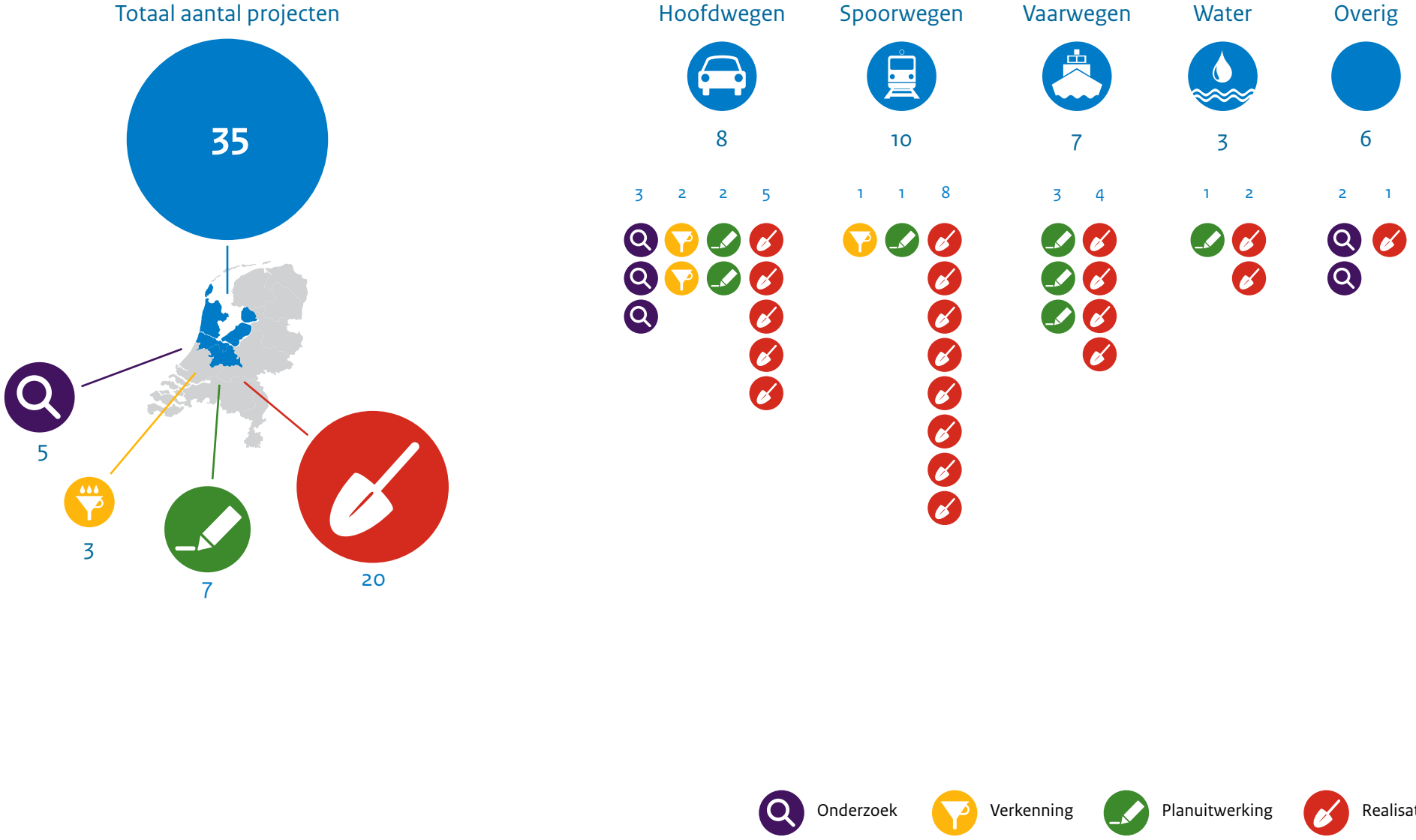
Planuitwerking
9 A27/A12 Ring Utrecht
10 Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Amsterdam - Lemmer
11 Dijkversteviging Marken
12 Lichteren buitenhaven IJmuiden
13 Noordelijke Randweg Utrecht (NRU)
14 OV Schiphol - Amsterdam - Almere - Lelystad
15 Vaarweg IJsselmeer - Meppel

Realisatie
16 A1/A6/A9 Schiphol - Amsterdam - Almere
17 A10 Knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel
18 A27/A1 Utrecht - Knpt Eemnes - Aansluiting Bunschoten
19 A28/A1 Knooppunt Hoevelaken
20 Afsluitdijk
21 Amsterdam CS, Cuypershal
22 Amsterdam CS, fietsenstalling
23 De Zaan (Wilhelminasluis)
24 Lekkanaal: 3e kolk Beatrixsluis en verbreding kanaalzijde/uitbreiding ligplaatsen
25 Markermeer - IJmeer
26 Noord-Zuidlijn
27 Ombouw Amstelveenlijn (hoogwaardige tramverbinding)
28 PHS Overweg Veenendaal Klompersteeg
29 Regionet, fase 1
30 Utrecht Centraal (t.b.v. Nieuw Sleutelproject, VINEX)
31 Utrecht, tram naar De Uithof
32 Verbeteren vaargeul IJsselmeer (A'dam - Lemmer)
33 Vleuten - Geldermalsen (incl. Randstadspoor, fase 1)
34 Zeetoegang IJmond
35 Zuidasdok

Programma's
A Programma Metropoolregio Amsterdam (MRA)



Noordwest-Nederland Infographic



Gebied **Noordwest-Nederland**
Fase **MIRT Onderzoek**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18
Algemeen			•		•	•
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Politiek/Bestuurlijk						

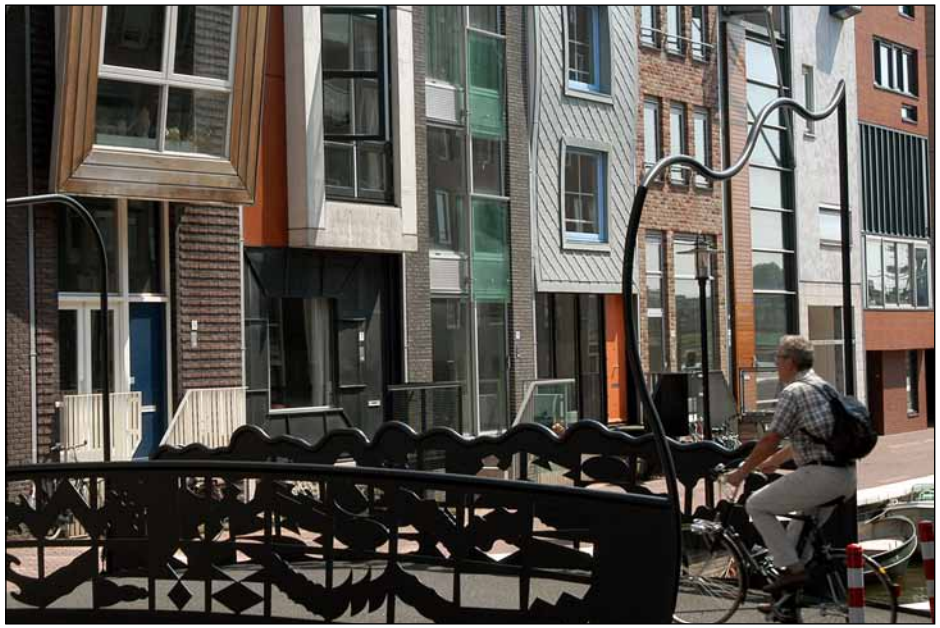
Toelichting op de wijzigingen

2015: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT Overzicht.
2017: Het vervolgonderzoek wordt opgestart.
2018: Het vervolgonderzoek is afgerond.

Organisch Bouwen

Aanleiding en doel

De manier waarop gebiedsontwikkeling tot stand komt – en de rol die partijen daarbij spelen – verandert. Er zijn steeds meer ontwikkelingen die 'organisch' tot stand komen. Dat wil zeggen dat de ontwikkeling van 'onderop' wordt gestart, dat het eindbeeld vaak niet precies duidelijk is of dat de financiering op een heel andere manier tot stand komt dan tot nu toe gebruikelijk.
Vaak is er sprake van een combinatie van deze vernieuwende, organische ontwikkeling en de meer traditionele gebiedsontwikkeling. Bij stapsgewijze transformatie van verouderde bedrijventerreinen, kantoren of ander vastgoed hebben projecten vaak een lange(re) doorlooptijd en zijn de stappen tijdens het proces vaak kleiner en onzeker. De ontwikkeling komt tot stand via initiatieven van heel verschillende groepen of individuen; meestal spelen eindgebruikers een grote rol (zelfbouw).



De trend om organisch te bouwen en organisch te ontwikkelen riep vragen op over de relatie met andere beleidsterreinen. Dit was de aanleiding om in het bestuurlijk overleg MIRT (BO MIRT) van najaar 2013 af te spreken een MIRT Onderzoek te starten in 2014. Het MIRT Onderzoek richtte zich op de vraag welk effect een stapsgewijze en organische woningbouwontwikkeling heeft op andere – aan de ontwikkeling gerelateerde – beleidsterreinen, zoals bereikbaarheid, voorzieningen en de deelname en participatie van belanghebbenden. Daarbij hoort, mede in het kader van het MIRT, ook de vraag wat het effect van organisch ontwikkelen is op investeringen voor de (middel)lange termijn en de fasering daarvan en wat dat vraagt van publieke en private partijen (rollen). Bij organisch ontwikkelen is het immers onzekerder wanneer welke investeringen gedaan moeten worden of wanneer infrastructuur/ov en/of voorzieningen gerealiseerd moeten zijn.

Resultaten

De publicatie *MIRT Onderzoek Organisch Bouwen - Noordvleugel* is uitgebracht in december 2014. In dit rapport worden verschillende betekenissen en consequenties van organisch bouwen in de Noordvleugel uiteengezet aan de hand van tien referentieprojecten. In 2015 hebben rijk en regio besloten tot een vervolgonderzoek en hebben daarvoor gezamenlijk aan Platform 31 een opdracht verleend.
Er zijn twee expertmeetings georganiseerd in 2016. De resultaten hiervan zijn benut voor het vormgeven van handige factsheets over organische gebiedsontwikkeling om gemeenten en ook bewoners en ontwikkelaars te helpen bij het kiezen van een werkwijze en aanpak voor een succesvolle gebiedsontwikkeling. De vier factsheets (en een spoorboekje) gaan onder meer in op de volgende vragen: Waarom kiezen sommige gemeenten voor organisch ontwikkelen? Welke partijen spelen daarbij een rol? Welke belangen hebben zij? Welke financieringsvormen zijn denkbaar? Wat zijn leerzame praktijkvoorbeelden? Deze factsheets

Organisch Bouwen
(vervolg)

zijn voor geïnteresseerden vrijelijk te gebruiken en te downloaden via de volgende link: https://www.platform31.nl/publicaties/factsheets-organische-gebiedsontwikkeling

Met het realiseren van deze praktische factsheets is het MIRT Onderzoek Organisch Bouwen formeel afgerond.

Planning

Voorjaar 2014: start MIRT Onderzoek
Najaar 2014: oplevering publicatie MIRT Onderzoek
Organisch Bouwen - Noordvleugel
2015: start vervolgonderzoek
2016: expertmeetings over organische gebiedsontwikkeling
Voorjaar 2017: oplevering vervolgonderzoek:
Handreiking (factsheets) over organische gebiedsontwikkeling

Betrokken partijen

Provincies Utrecht en Noord-Holland, de Stadsregio Amsterdam, gemeenten uit de Noordvleugel – met name Amsterdam, Zaanstad en Utrecht – en de ministeries van IenM en van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties.

Gebied **Noordwest-Nederland**
Fase **MIRT Onderzoek**

Rijksvastgoed Lelystad

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18
Algemeen			•		•	•
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Politiek/Bestuurlijk						

Toelichting op de wijzigingen

2015: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.
2017: Het RCE-gebouw bij Bataviastad is verkocht aan de gemeente, die het heeft doorverkocht aan het outletcentrum Bataviastad.
Voor Lelycentre (inclusief Smedinggebouw) bereidt de gemeente Lelystad in nauw overleg met een aantal (kantoor)eigenaren een gebiedsvisie voor waaraan ook RVB en CRA hebben bijgedragen.
Met de gemeente Lelystad wordt overlegd hoe de Rijksbouwmeester een bijdrage kan leveren om de gepresenteerde oplossingen naar een meer samenhangend plan te brengen.
Met de gebruiker Rijkswaterstaat wordt onderzocht welk deel van het pand mogelijk kan worden afgesplitst; dit deel zou dan afgestoten kunnen worden.
Het Stationsgebied bestaat uit drie kantoren (rechtbank, voormalig Openbaar Ministerie (OM) en voormalig Raad voor de Kinderbescherming). Voor het leegstaande voormalige OM is serieuze belangstelling van een potentiële koper. Hierin wordt nauw samengewerkt met de gemeente Lelystad.
In de rechtbank is nu ook de Raad voor de Kinderbescherming gehuisvest, waarmee een deel van de (toekomstige) overmaat is opgevuld. De Raad voor de Rechtspraak heeft gevraagd of een deel van de rechtbank kan worden afgesplitst; het afgesplitste deel kan dan worden afgestoten.
2018: Afhankelijk van de uitkomsten voor afsplitsen bij het Smedinghuis en Schepenen 7 kan mogelijk besloten worden het MIRT Onderzoek (inclusief uitvoering) als afgerond te beschouwen.

Aanleiding en doel

In het bestuurlijk overleg MIRT (BO MIRT) van najaar 2013 hebben rijk en regio afgesproken samen na te gaan hoe het rijksvastgoed zodanig ingezet kan worden dat het optimaal bijdraagt aan de beleidsdoelen uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) en de gedeelde opgaven uit de Gebiedsagenda's. De provincie Flevoland heeft het initiatief genomen tot een MIRT Onderzoek naar de situatie in Lelystad. Het onderzoek (Rijks)vastgoedstrategie Lelystad heeft zich gericht op vrijkomend vastgoed (met name kantoorgebouwen van het rijk en andere overheden) in Lelystad en de mogelijkheden om deze locaties een nieuwe functie te geven die waarde toevoegt voor Lelystad. De effecten op de werkgelegenheid en de leefbaarheid zijn in dit onderzoek betrokken. Het MIRT Onderzoek is uitgevoerd binnen de gemeente Lelystad en heeft zich geconcentreerd op drie gebieden daarbinnen waar onder andere rijksvastgoedobjecten staan. Het betreft het Stationsgebied, het Lelycentre (inclusief het Smedinghuis) en het gebied van het RCE-gebouw, nabij Batavia Stad.

In januari 2015 hebben de minister voor Wonen en Rijksdienst, de gedeputeerde van Flevoland en de wethouder van Lelystad een samenwerkingsovereenkomst ondertekend die de doelen van het MIRT Onderzoek onderschrijft. In november 2015 heeft het BO MIRT de rapportage van het MIRT Onderzoek vastgesteld. Daarmee is het MIRT Onderzoek afgerond. Ook is besloten de samenwerking voort te zetten en de werkingsduur van de samenwerkingsovereenkomst voor onbepaalde tijd te verlengen. In de rapportage zijn voorkeursscenario's genoemd voor de ontwikkeling van de drie gebieden. In 2016 is een uitwerkingsagenda opgesteld en zijn oplossingsrichtingen binnen de doelstellingen van de samenwerkingsovereenkomst verkend. Hierbij streven de partijen naar een afname en naar een kwalitatieve versterking van de kantorenvoorraad die leidt tot de versterking van Lelystad als geheel.

Planning

2014: opstellen van plan van aanpak en uitvoeren van probleemanalyse
2015: verkennen van oplossingsrichtingen en het doen van aanbevelingen voor besluitvorming aan het BO MIRT van najaar 2015

Betrokken partijen

De provincie Flevoland (trekker), gemeente Lelystad, Rijksvastgoedbedrijf en College van Rijksadviseurs.

Gebied **Noordwest-Nederland**
Fase **MIRT Onderzoek**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18
Algemeen			•			•
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Politiek/Bestuurlijk						

Toelichting op de wijzigingen

2015: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.
2018: De verwachting is dat fase 2 in het najaar van 2017 bestuurlijk wordt vastgesteld, waarmee het project wordt afgerond.

Stedelijke Bereikbaarheid Metropoolregio Amsterdam

Aanleiding en doel

Steden vormen steeds meer de motor van de Nederlandse economie. Bedrijven en mensen zijn in steden productiever en het aandeel van het nationaal inkomen dat in de stad verdiend wordt neemt toe. We zien dan ook dat steeds meer bewoners en bedrijven naar de stad trekken. Deze ontwikkeling doet zich ook voor in de Metropoolregio Amsterdam (MRA). Dit biedt kansen, maar tegelijkertijd neemt de druk op de openbare ruimte en de stedelijke netwerken toe. In stedelijk gebied stijgen de reistijden en daalt de reistijdbbetrouwbaarheid. De verkeersveiligheid neemt af en ook de verblijfskwaliteit staat onder druk. Met meer bewoners, bezoekers en bedrijven in stedelijk gebied is de verwachting dat deze knelpunten verder zullen toenemen.

In fase 1 van het MIRT Onderzoek Stedelijke Bereikbaarheid hebben Rijk en regio geconstateerd dat stedelijke bereikbaarheid een groeiende, urgente en gezamenlijke opgave is. Steeds duidelijker wordt dat de '*first and last mile*' de meest kwetsbare delen van een deur-tot-deurreis zijn. Kwetsbaar in de zin van reistijd, betrouwbaarheid en beleving. Rijk en regio hebben in het bestuurlijk overleg MIRT van 2015 afgesproken om gezamenlijk fase 2 van het onderzoek te starten. Daarin wordt beoogd een landelijk toepasbare werkmethode te ontwikkelen om de kwaliteit van de hele deur-tot-deurreis te kunnen beoordelen en deze werkmethode het eerst toe te passen in de MRA op een aantal corridors. In de eerste maanden van 2016 is een pilot uitgevoerd tussen Haarlem en Amsterdam. Hierin is de kwaliteit (reistijd, betrouwbaarheid en beleving) van de deur-tot-deurreis onderzocht met zowel bestaande reisgegevens (big data) als direct vanuit de reiziger (enquêtes en apps). Na de pilot is de werkmethode geoptimaliseerd en toegepast op enkele stedelijke reizen in de MRA. Begin 2017 is de werkmethode opgeleverd en daarmee is het MIRT Onderzoek Stedelijke Bereikbaarheid afgerond. Het MIRT Onderzoek wordt formeel bestuurlijk vastgesteld tijdens het BO MIRT 2017.

Planning

Najaar 2015: gedeelde probleemerkenning en aanpak fase 2
Najaar 2016: werkmethode opleveren en afspraken over oplossingsrichtingen
Najaar 2017: bestuurlijk vaststellen werk-methode en resultaten toepassen werkmethode in MRA

Betrokken partijen

Gemeente Amsterdam en ministerie van IenM (trekkers), Stadsregio Amsterdam, provincie Noord-Holland, Rijkswaterstaat, gemeenten.

Gebied **Noordwest-Nederland**
Fase **MIRT Onderzoek**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18
Algemeen			•			
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Politiek/Bestuurlijk						

Toelichting op de wijzigingen

2015: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Bereikbaarheid Noordwestkant Amsterdam

Aanleiding en doel

Uit de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) van 2011 en de bevestiging in een update in 2013 is gebleken dat aan de noordkant van Amsterdam op termijn diverse bereikbaarheidsknelpunten op het hoofdwegennet zullen optreden. Naar aanleiding van de uitkomsten van het onderzoek Noordkant Amsterdam (MONA) is in 2013 afgesproken om voor de A9 tussen Alkmaar (knooppunt Kooimeerplein) en knooppunt Raasdorp een nieuw MIRT Onderzoek te starten, volgens de nieuwe aanpak van bereikbaarheidsopgaven. De nieuwe aanpak betekent dat de bereikbaarheidsopgaven in de A9-corridor, waar dit relevant is, worden opgepakt in samenhang met andere (ruimtelijke) opgaven in het gebied, dat breed wordt gekeken naar mogelijke oplossingen, en dat rijk, regio en bedrijfsleven hierbij gezamenlijk optrekken. Het MIRT Onderzoek Noordwestkant Amsterdam (NowA) heeft twee doelen. Samen met de omgeving gaat het innovatieve oplossingsrichtingen in beeld brengen om de bereikbaarheidsknelpunten op te lossen en de bereikbaarheid in de corridor Alkmaar-Haarlemmermeer te verbeteren. Daarnaast wordt er gezocht naar meekoppelkansen voor ruimtelijke en andere opgaven in het gebied die samenhangen met de bereikbaarheidsoplossingen.
Die moeten een bijdrage leveren aan het behoud en waar mogelijk de versterking van de economische concurrentiepositie en de aantrekkelijke leefomgeving van de Noordvleugel van de Randstad.

Planning

In de kwartiermakersfase is de corridor in hoofdlijnen in beeld gebracht. Daarna is in het voorjaar van 2015 de analysefase van het MIRT Onderzoek gestart. In deze fase is informatie verzameld over de diverse bereikbaarheidsopgaven in de regio en over de daarmee samenhangende en onderliggende opgaven en factoren, zoals ruimtelijk-economische, technologische en demografische. Aan de hand van die groslijst met opgaven en de verzamelde informatie is vervolgens eind 2016 de oplossingsrichtingenfase gestart. Daarin worden diverse oplossingsrichtingen gescoord op hun effecten en kosten. Afronding is voorzien in 2017, inclusief besluitvorming over het vervolg op dit MIRT Onderzoek.

Betrokken partijen

Het MIRT Onderzoek wordt gekenmerkt door samenwerking tussen diverse relevante partijen in de regio: overheidspartijen, marktpartijen, kennisinstellingen en (overige) betrokken partijen.

Gebied **Noordwest-Nederland**
Fase **MIRT Onderzoek**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18
Algemeen			•			
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Politiek/Bestuurlijk						

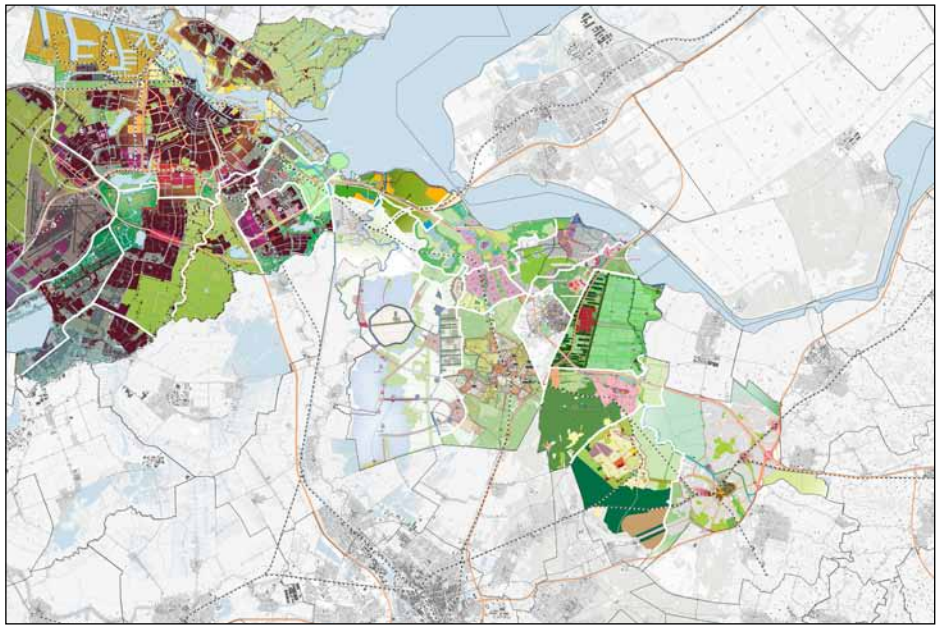
Toelichting op de wijzigingen

2015: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Bereikbaarheid Oostkant Amsterdam

Aanleiding en doel

Uit de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) van 2011 en bevestiging in updates van de NMCA is gebleken dat op termijn een bereikbaarheidsknelpunt optreedt op de A1 tussen Amsterdam en Amersfoort (tussen knooppunt Muiden en knooppunt Hoevelaken). Na afloop van de bestuurlijke overleggen MIRT van 2013 heeft de minister van IenM de Tweede Kamer laten weten naar onder meer dit knelpunt een nieuw MIRT Onderzoek te starten. Dit MIRT Onderzoek werkt volgens de nieuwe aanpak van bereikbaarheidsopgaven: de bereikbaarheidsopgave wordt bekeken in samenhang met andere ruimtelijk-economische vraagstukken in het gebied. Er wordt breed gekeken naar mogelijke oplossingen (niet alleen naar infrastructuur) en naar mogelijkheden voor rijk, regio en bedrijfsleven om hierbij op te trekken in een gelijkwaardige samenwerking. Vanuit verschillende ruimtelijke schaalniveaus, belangen en ambities wordt onderzocht welke samenhang is aan te brengen tussen bereikbaarheid en andere opgaven in het gebied.



Planning

De kwartiermakersfase is op 17 september 2015 afgerond. De analysefase is eind 2016 afgerond met bestuurlijke overeenstemming tussen de betrokken partijen over de conclusies van deze fase, de opgaven voor het gebied en de insteek van de oplossingsrichtingenfase. In de oplossingsrichtingenfase worden een aantal integrale pakketten vormgegeven en doorgerekend met mogelijke maatregelen voor wonen en werken (ruimtelijke ordening), het hoofdwegennet, het onderliggende wegennet en OV, fiets en gedrag. De afronding van het MIRT Onderzoek Oostkant Amsterdam is voorzien in het najaar van 2017.

Betrokken partijen

Alle relevante partijen in de regio (overheden, bedrijven, maatschappelijke organisaties, kennisinstellingen, jongeren en belangengroepen) werken samen bij dit MIRT Onderzoek. Hun betrokkenheid levert inhoudelijke en procesmatige meerwaarde op voor het MIRT Onderzoek.

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenM**
Fase **Verkenning**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18
Algemeen			●			
MIRT fase						●
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Politiek/Bestuurlijk						

Toelichting op de wijzigingen

2015: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.
2018: Project is overgegaan van de onderzoekfase naar de verkenningsfase

Landzijdige bereikbaarheid Lelystad Airport

Aanleiding en doel

De Alderstafel Lelystad heeft begin 2012 het Rijk geadviseerd over de mogelijke ontwikkeling van de regionale luchthaven Lelystad. In het kabinetsstandpunt hierover is opgenomen dat de landzijdige bereikbaarheid van de luchthaven gelijke tred dient te houden met de ontwikkeling van de luchthaven. In het MIRT Onderzoek is met de regio en het bedrijfsleven onderzocht hoe de gewenste ontwikkeling van de luchthaven zich verhoudt tot de bereikbaarheid.
In het voorjaar 2014 hebben het ministerie van IenM, de provincie Flevoland en de gemeente Lelystad op grond van de resultaten van dit onderzoek bestuurlijk afgesproken om de landzijdige bereikbaarheid van luchthaven Lelystad verder te verbeteren.

Als onderdeel van de uitvoering van de overeenkomst werken diverse partijen aan: 1) een MIRT-verkenning/planstudie naar de verbreding van de A6 tussen Almere Buiten Oost en Lelystad Centrum, 2.) een verbetering van de busverbinding, 3) mobiliteitsmaatregelen en 4) een nieuwe aansluiting op de A6 met een verbinding naar de luchthaven.
Uit eerder onderzoek is gebleken dat bij de verkenning zowel inhoudelijk als bestuurlijk een voorkeur is voor uitbreiding van de A6 van 2x2 naar 2x3 rijstroken. Voor verdere uitwerking wordt dan ook de tracéwetprocedure zonder structuurvisie doorlopen. Overeenkomstig het streven naar een energieneutraal netwerk in 2030, worden kansen vanuit duurzaamheid benut bij aanleg van dit project. Er wordt bekeken welke duurzaamheidsopgaven hieraan kunnen worden gekoppeld.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het project draagt bij aan de bereikbaarheid van Lelystad Airport en de bereikbaarheid over de A6.

Planning

2020: Tracébesluit
2021-2023: realisatie en openstelling
Het budget voor de realisatie van de verbreding van de A6 is vastgesteld op € 50 mln.

Het taakstellend budget voor de realisatie van de nieuwe aansluiting op de A6 is vastgesteld op € 19,6 mln. Dit komt voor rekening van IenM. Hiervan is reeds € 6,6 mln beschikbaar gesteld aan de provincie voor voorbereidende werkzaamheden.

Het streven is om de ov-maatregelen en de mobiliteitsmaatregelen te realiseren voordat het groot vliegverkeer gebruikmaakt van de luchthaven.

Betrokken partijen

Betrokken partijen zijn het ministerie van IenM, de provincie Flevoland, de gemeente Lelystad en de gemeente Almere. Daarnaast worden voor de ov-maatregelen, de mobiliteitsmaatregelen, de aanleg van de nieuwe aansluiting met verbindingsweg en de voorbereiding van de startbeslissing specifieke partijen uitgenodigd, waaronder gemeenten, het waterschap, kennisinstellingen, maatschappelijke organisaties, belangengroeperingen en vertegenwoordigers namens het bedrijfsleven.

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenM**
Fase **Verkenning**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18
Algemeen				●		
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning					●	
Financiën						
Politiek/Bestuurlijk						

Toelichting op de wijzigingen

2016: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.
2017: Partijen hebben gezamenlijk besloten meer tijd te besteden aan de brede uitwerking van de bereikbaarheidsopgaven en te streven naar een voorkeursbeslissing in 2018.

Corridor Amsterdam - Hoorn

Opgave

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

Naar aanleiding van de uitkomsten daarvan is in oktober 2013 bestuurlijk afgesproken dat voor de A7/A8-corridor een MIRT-verkenning gestart wordt, volgens de nieuwe aanpak bereikbaarheidsopgaven, onder de naam Corridorstudie Amsterdam-Hoorn. Hierin wordt vooral gekeken naar een aanpak van de mobiliteitsknelpunten door een combinatie van mobiliteitsmaatregelen zonder direct (volledig) in te zetten op investeringen in nieuwe infrastructuur. In het kader van de nieuwe aanpak bereikbaarheid is er ook aandacht voor de invloed van aanpalende (ruimtelijke) opgaven uit de regio die meerwaarde kunnen hebben voor het oplossen van de bereikbaarheidsopgave Corridorstudie Amsterdam-Hoorn.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

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

Planning

In oktober 2013 zijn afspraken met de regio gemaakt over de Noordkant Amsterdam. Hierin is vastgelegd dat het rijk een verkenning start naar de corridor Amsterdam-Hoorn. Ook is hierin vastgelegd dat de regio verantwoordelijk is voor de doortrekking van de A8. In februari 2015 is een startbeslissing genomen voor de corridor Amsterdam-Hoorn. Het streven is om in 2018 een voorkeursbeslissing te nemen.

Betrokken partijen

Er wordt samengewerkt met het ministerie van IenM, de provincie Noord-Holland, de Vervoerregio Amsterdam en gemeenten in de nabijheid van de A7/A8. Verder worden belangenorganisaties en omwonenden betrokken via het participatieproces. Er wordt samengewerkt met relevante partijen in de

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenM**
Fase **Verkenning**

Corridor Amsterdam - Hoorn
(vervolg)

regio: overheidspartijen, infrabeheerders, vervoerders, terreinbeheerders, belangen-groeperingen, kennisinstellingen en (overige) marktpartijen.

File top 50
Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 35 en 38 uit de File Top 50.

Financiën
Voor het aanpakken van de bereikbaarheids-knelpunten op het hoofdwegennet (A7 en A8) heeft het ministerie van IenM € 300 mln gereserveerd in het Infrafonds
(Artikel IF 12.03.02.)

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenM**
Fase **Verkenning**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18
Algemeen						●
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Politiek/Bestuurlijk						

Toelichting op de wijzigingen

2018: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Multimodale knoop Schiphol

Opgave

De huidige multimodale knoop Schiphol is gebouwd in de jaren 90 en is berekend op 21,3 miljoen luchtreizigers per jaar met als bestemming of vertrekpunt Schiphol. In 2015 verwerkte Schiphol al 35,2 miljoen luchtreizigers met als bestemming of vertrekpunt Schiphol. Het treinstation Schiphol Airport is inmiddels uitgegroeid tot één van de belangrijkste van ons land. Dagelijks gebruiken ruim 80.000 in- en uitstappende reizigers dit station. Ook heeft Schiphol Centrum een groot busstation op de voorrijwegen van de luchthaven. Door het toenemende verkeer op de voorrijwegen staat de veiligheid van de buspassagiers op die plaats onder druk.
Schiphol Plaza kent in de huidige vorm problemen met de capaciteit door de combinatie van reizigers die met alle modaliteiten komen (auto, trein, bus en vliegtuig) en verschillende reisdoelen hebben in een beperkte ruimte. Bij verdere groei leidt dit tot mogelijke knelpunten met de veiligheid.

Het MIRT onderzoek naar station Schiphol (november 2014) heeft aangetoond dat er capaciteitsknelpunten zijn. De capaciteit van de treinperrons, de trappen en roltrappen, het busstation en de hal van Plaza is onvoldoende om de groeiende stroom reizigers te accommoderen. Naar aanleiding hiervan is in juli 2016 overeengekomen de Verkenning multimodale knoop Schiphol te starten. Deze verkenning wordt uitgevoerd door het ministerie van IenM, Schiphol, NS en Vervoerregio Amsterdam. Er wordt vooral gekeken naar een zo integraal mogelijke oplossing die toekomstvast en robuust is, maar ook flexibel kan inspringen op de veranderende mobiliteitsvraag.
Het ijkpunt is de reizigersgroei tot 2040.

Oplossing

De multimodale knoop Schiphol wordt aangepakt om de capaciteit, de veiligheid en de kwaliteit voor de groeiende stroom reizigers te faciliteren. De exacte wijze waarop dit gaat gebeuren, wordt onderzocht in de verkenning.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Ruimte bieden aan de groei van het reizigersvervoer, verhogen van de veiligheid, verbeteren van de betrouwbaarheid.

Planning

2016: startbeslissing voor de verkenning van de multimodale knoop Schiphol
2018: voorkeursbeslissing

Politiek/bestuurlijk

Het ministerie van IenM, Schiphol, NS en Vervoerregio Amsterdam hebben zich in de intentieovereenkomst van 28 april 2016 gecommitteerd aan een gezamenlijke aanpak van de multimodale knoop om een integrale oplossing te bereiken die de veiligheid, de capaciteit en de kwaliteit van de knoop faciliteert. Daarnaast wordt nauw samengewerkt met andere partijen: overheidspartijen zoals de gemeente Amsterdam, vervoerders, kennisinstellingen en marktpartijen.

Financiën

Voor spoorse maatregelen rondom de multimodale knoop Schiphol heeft het ministerie van IenM € 253 mln gereserveerd binnen het Infrafonds (artikelonderdeel 13.03.04).

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenM**
Fase **Planuitwerking**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning	•	•		•		•
Financiën	•	•				
Politiek/Bestuurlijk		•	•			

Toelichting op de wijzigingen

2013: Het beschikbare budget is aangevuld met bedragen voor de wegvakken A12 Oudenrijn-Lunetten en A27 Lunetten-Houten. De fasering van de A12 na 2020 betekent een oplevering in 2023.
2014: Het budget is verhoogd met € 15 mln voor extra inpassingsmaatregelen langs de A27. Vanaf voorjaar 2012 heeft het project Ring Utrecht vertraging opgelopen door onder meer controversieelverklaring en het onderzoek door de commissie-Schoof. De planning voor het Tracébesluit en de start van de realisatie zijn hierop herijkt. De bezuinigingen uit het Lenteakkoord en het aanvullend Regeerakkoord van 2012 hebben tot gevolg dat de verbreding van de A12 (Ring Utrecht fase 2) is getemporiseerd. De rijksbijdrage aan de NRU is apart op de begroting opgenomen en als apart projectblad opgenomen.
2015: De voorkeursvariant is vastgesteld.
2016: In november 2014 heeft de minister de Tweede Kamer per brief aangegeven dat het TB verschuift naar 2017.
2018: Start realisatie verschuift van 2018 naar 2020. Na de vaststelling van het Tracébesluit is de projectplanning t.a.v. de realisatiefase herijkt waarbij een zorgvuldige marktbenadering en omgevingsproces voorop staat. Dit leidt ertoe dat de start realisatie plaatsvindt in 2020.

A27/A12 Ring Utrecht

Opgave
De groei van het verkeer leidt tot afwikkelingsproblemen op de Ring Utrecht en het daarop aansluitende onderliggend wegennet.

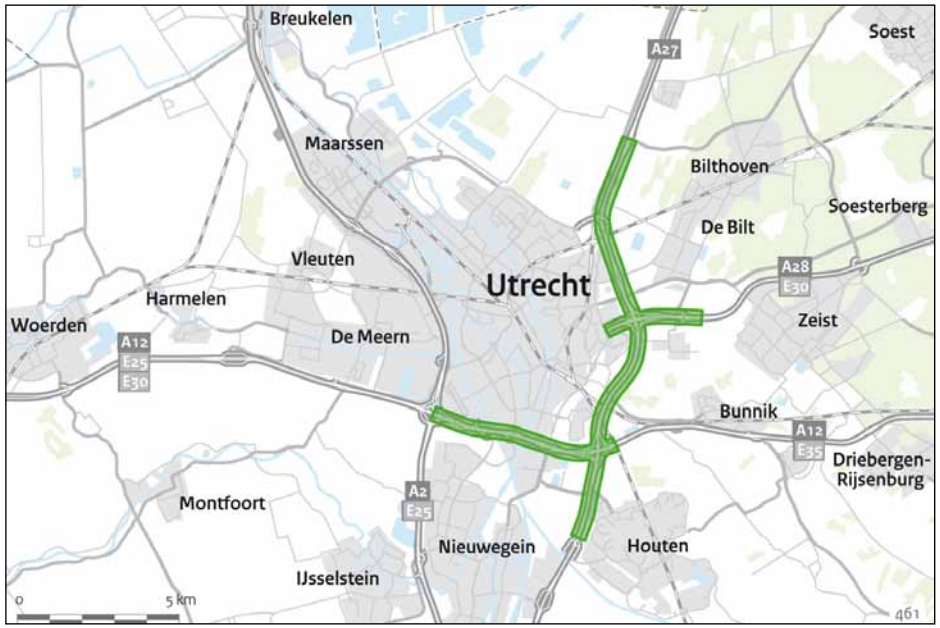
Oplossing
De planuitwerking is onderdeel van de regionale pakketstudie Ring Utrecht. In de pakketstudie is aandacht voor diverse modaliteiten en thema's (ov, fiets, auto, mobiliteitsmanagement). Het Tracébesluit van de Ring Utrecht bevat onder meer:

- de uitbreiding van de capaciteit van de A27 aan de oostzijde van Utrecht en uitbreiding van de knooppunten Lunetten en Rijnsweerd, waarbij de verkeersstromen tussen deze knooppunten worden gescheiden (ontweven);
- de uitbreiding van de A12 met een extra rijstrook in beide richtingen op de parallelbaan;
- een groene verbinding over de A27 tussen de stad en het landgoed Amelisweerd.

De nagestreefde doelstelling voor de omgeving is dat maatregelen aan de Ring Utrecht over het geheel genomen niet tot verslechteringen leiden en waar mogelijk een verbetering opleveren.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling
Het project draagt bij aan de doelstellingen betere doorstroming, leefbaarheid en veiligheid op het hoofdwegennet.

Planning
2017: Tracébesluit
2020: start realisatie
2024-2026: openstelling



Politiek/bestuurlijk
Tijdens het bestuurlijk overleg MIRT van najaar 2009 heeft het destijds vierledig bevoegd gezag de voorkeursrichting bepaald. Na een consultatie- en adviesronde over de milieu-effectrapportage (m.e.r.) fase 1 is in december 2010 een voorkeursalternatief vastgesteld. Ook is hierbij de verantwoordelijkheid van het bevoegd gezag voor de A27/A12 volledig bij de minister van IenM gelegd. Op verzoek van de Tweede Kamer heeft de commissie-Schoof tussen december 2012 en maart 2013 de besluitvorming over het voorkeursalternatief onderzocht. De conclusie is dat het onderzoek voldoende tot goed is uitgevoerd, dat er een uitgebreid en zorgvuldig participatie- en besluitvormingsproces is geweest en dat de keuze voor een verbreding aan de oostzijde van de stad Utrecht onderbouwd is. De minister heeft de voorkeursvariant vastgesteld op 13 juni 2014 en het Ontwerp-Tracébesluit in maart 2016. Op 14 december 2016 is het Tracébesluit vastgesteld. Met de vaststellen van het TB is de planuitwerking van dit project afgerond.

File Top 50
Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 6, 13, 19, 27, 29 en 32 uit de File Top 50.

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenM**
Fase **Planuitwerking**

A27/A12 Ring Utrecht
(vervolg)

Financiën

Taakstellend budget: € 1.153 mln.
Artikel IF 12.03.02. Het budget is exclusief reservering vanwege het Meerjarenprogramma Geluidssanering (MJPG).

Jaar *	Budget	Openstelling
MIRT 2015	1.134	2024-2026
MIRT 2016	1.138	2024-2026
MIRT 2017	1.141	2024-2026
MIRT 2018	1.153	2024-2026
verschil	19	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	20	

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

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenM**
Fase **Planuitwerking**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18
Algemeen		•				
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën				•		
Politiek/Bestuurlijk			•			

Toelichting op de wijzigingen

2014: Het project heeft een eigen projectblad. Voorheen was het onderdeel van project Ring Utrecht, samen met de A27/A12.
2015: In maart 2014 heeft de gemeenteraad van Utrecht ingestemd met de voorkeursvariant.
2016: Het eerste deel van de rijksbijdrage wordt vijf jaar eerder beschikbaar gesteld.

Noordelijke Randweg Utrecht (NRU)

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

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

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

Planning
De planning is aan de regio.

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

Uitvoering
Het project wordt aangestuurd door de gemeente Utrecht. De mogelijkheden voor vervlechting van de aanbesteding en de planuitwerking worden onderzocht. De gemeente Utrecht heeft een participatietraject opgezet om een keuze te maken voor de drie mogelijke locaties om een ongelijkvloerse kruising te realiseren. Hierover is nog geen besluit genomen.

File Top 50
Dit project is onderdeel van de Ring Utrecht en levert daarmee een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 13, 19, 27 en 32 uit de File Top 50.

Financiën
Taakstellende rijksbijdrage: € 168 mln.
De regio draagt € 50 mln bij. Artikel IF 12.03.02.

Jaar *	Budget	Openstelling
MIRT 2015	165	De planning is aan de regio
MIRT 2016	166	
MIRT 2017	166	
MIRT 2018	168	
verschil	3	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	3	

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

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenM**
Fase **Planuitwerking**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning					●	●
Financiën	●	●	●	●	●	●
Politiek/Bestuurlijk						

Toelichting op de wijzigingen

2013: Het programmabudget bevat € 11 mln voor de aanleg van stationstallingen. Dit is toegevoegd aan het project Fietsparkeren bij stations. Overheveling van scope en budget (€ 233 mln) vanuit project Amsterdam Zuidas WTC. Het toekomstperspectief van het project Zuidas is veranderd, er is € 24 mln toegevoegd aan het project Zuidas.
2014: Bij Voorjaarsnota 2013 is het projectbudget verlaagd met € 163,4 mln en met € 53,6 mln verhoogd vanuit het programma Punctualiteits- en capaciteitsknelpunten. Dit budget wordt binnen OV SAAL 2020 geoormerkt voor eventuele infra-structurele oplossingen met (partiële) 4-sporigheid.
2015: Bij Voorjaarsnota 2014 is € 225 mln overgeboekt naar project ERTMS. Hierbinnen blijft dit geld beschikbaar voor OV SAAL MLT. Bij nadere uitwerking en vaststelling van het OV SAAL-programma bleek het mogelijk het budget te verlagen met € 30 mln. Deze gelden zijn toegevoegd aan de investeringsruimte.
2016: Er is € 45,4 mln overgeboekt naar PHS omdat de binnen het projectbudget OV SAAL MLT gereserveerde middelen voor de uitbreiding op de Flevolijn in Almere niet nodig blijken.
2017: Het realisatieproject OV SAAL KT bestaat uit de twee deel-projecten OV SAAL Cluster a Flevolijn en OV SAAL Cluster c Zuidtak.

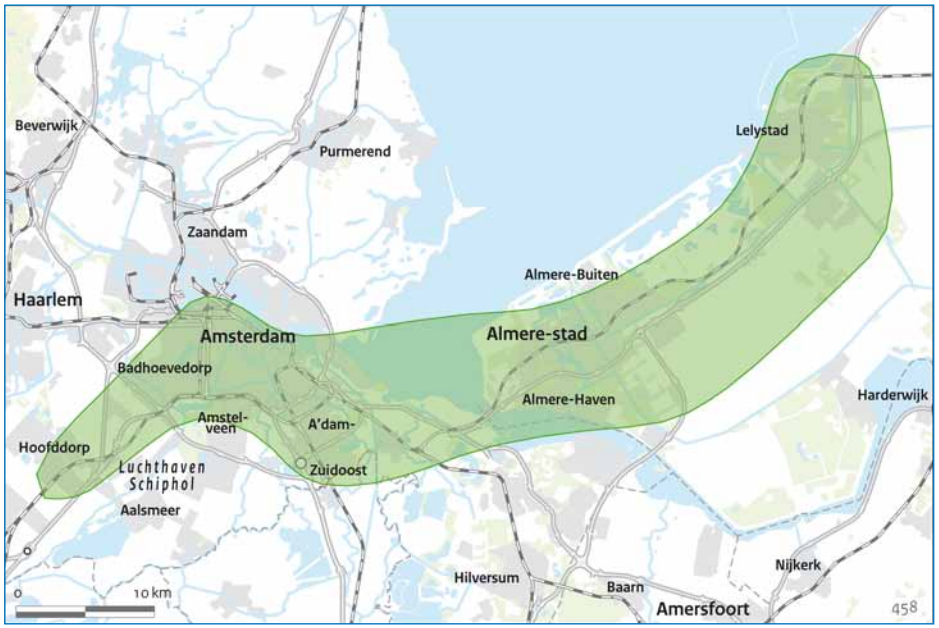
OV Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad

Opgave

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

Oplossing

ProRail voert het project OV Schiphol-Amsterdam-Almere (OV SAAL) korte termijn (KT) cluster c (spooruitbreidingen op de Zuidtak in Amsterdam) uit. In het project OV SAAL cluster a realiseert ProRail geluids-maatregelen in Weesp, Muiderberg en Almere, plus diverse kleinere spooruitbreidingen op de Flevolijn. Voor OV SAAL middellange termijn (MLT) wordt er een spooruitbreiding gerealiseerd in Weesp van zes naar acht sporen, zodat de intercity's de sprinters kunnen passeren en er hoogfrequent op de SAAL-corridor kan worden gereden.



Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Ruimte bieden aan de groei van het reizigers-vervoer, verbeteren van de betrouwbaarheid.

Planning

Tracébesluit:
2010: OV SAAL KT cluster c
2012: OV SAAL KT cluster a
2023: OV SAAL MLT
Start realisatie:
2010: OV SAAL KT cluster c
2012: OV SAAL KT cluster a
2023: OV SAAL MLT
Oplevering:
2012-2016: korte termijnmaatregelen
2027: MLT

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenM**
Fase **Planuitwerking**

OV Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad
(vervolg)

Binnen het deelproject OV SAAL Cluster a Flevolijn is sprake van een aanbestedingsmeevaller en van een voorspoedig verlopen bouwproces met weinig tegenvallers. Op basis van een inschatting van de huidige risico's is het mogelijk gebleken het projectbudget onvoorzien te verlagen met € 24,2 mln. Daarnaast is het op basis van een inschatting van de huidige risico's binnen het deelproject OV SAAL Cluster c Zuidtak mogelijk om het projectbudget onvoorzien te verlagen met € 12,1 mln. Per saldo is € 36,3 mln toegevoegd aan de investeringsruimte (IF 13.08). Vanuit de reservering voor beheer, onderhoud en vervanging voor OV SAAL KT die binnen dit projectbudget is opgenomen, is € 29 mln overgeboekt naar IF 13.02.
De planuitwerking OV SAAL MLT heeft vertraging opgelopen. Dit komt doordat de eerste varianten die waren uitgewerkt voor 8-sporig Weesp boven het beschikbare budget lagen. Het ontwikkelen van varianten die binnen het gereserveerde budget vallen heeft vervolgens een jaar vertraging opgeleverd. Er worden nu verschillende varianten verder uitgewerkt. Tijdens de variantenstudie wordt ook onderzoek gedaan naar de fasering en de realisatietijd van de varianten. Volgens de huidige inschatting is de realisatiedatum 2024-2026. De datum is afhankelijk van de variant die wordt gerealiseerd.
2018: De projecten OV SAAL KT zijn in december 2016 in dienst gesteld. Op basis van een inventarisatie van de nog uit te voeren activiteiten, de nog te verwachten kosten en het huidige risico-dossier, is het verantwoord het projectbudget van Cluster A te verlagen met € 12,1 mln en van Cluster C met € 42,4 mln. Deze vrijvallende bedragen zijn toegevoegd aan de investeringsruimte (artikelonderdeel 13.08).
Voor OV SAAL MLT is vanuit het programma(planstudie)budget € 7,5 mln via de BDU overgemaakt aan de Vervoerregio Amsterdam voor de overweg Ouddiemerlaan in Diemen. Daarnaast is € 9 mln via het provinciefonds overgemaakt aan de provincie Noord-Holland, waarmee de regio zelf kan bepalen hoe de gelden zo efficiënt en kosteneffectief mogelijk worden ingezet

Financiën

Voor OV SAAL is in totaal € 1.046 mln beschikbaar. Er is binnen de beschikbare middelen rekening gehouden met € 26 mln voor beheer en onderhoud. Artikel IF 13.03.04 en IF 13.03.01.

Jaar *	Budget	Oplevering
MIRT 2013	1.588	2016/2020
MIRT 2014	1.479	2016/2020
MIRT 2015	1.224	2016/2022
MIRT 2016	1.182	2016/2022
MIRT 2017	1.118	2016/2024-2026
MIRT 2018	1.046	2016/2026-2028
verschil	-542	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	37	

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

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenM**
Fase **Planuitwerking**

OV Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad
(vervolg)

voor maatregelen op de SAAL corridor voor de hoogfrequente dienstregeling. Er is € 0,25 mln via het Gemeentefonds aan de gemeente Weesp overgemaakt om vooruitlopend op de uitvoering van OV SAAL maatregelen te treffen in het stationsgebied. Naar aanleiding van bovengenoemde mutaties is € 3,5 mln gestort in het BTW-compensatiefonds. Vanuit de gemaakte bestuurlijke afspraken tussen IenM en de gemeente Almere op 4 december 2014 over extra fietsenstallingsplaatsen bij de stations Almere Centrum en Almere Poort, is € 1,271 mln vanuit het projectbudget OV SAAL MLT overgeboekt naar het programma Fietsparkeren (artikelonderdeel 13.03.01).
De planuitwerking voor OV SAAL MLT kent een langere doorlooptijd dan beoogd. Na het besluit om varianten uit te werken die passend zijn binnen budget, is besloten om verder te gaan met twee varianten voor 8-sporig Weesp en die nog gedetailleerder uit te werken. Daarnaast is er, op verzoek van de regio, een derde variant voor 8-sporig Weesp toegevoegd aan deze uitwerking. Dit heeft gevolgen voor de realisatiedatum en is daarop aangepast.

Realisatie

Omschrijving	Maatregel	Taakstellend budget	Gerealiseerd budget t/m 2016	Oplevering
OV SAAL KT Cluster C (R)	Spoorverdubbeling, uitbreiding vrije kruisingen Riekerpolder en Utrechtboog, geluidsmaatregelen	550	469	2016
OV SAAL KT Cluster A (R)	Geluidsmaatregelen, keersporen Almere Centraal, kleine spooraanpassingen	139	106	2016
Naarden-Bussum (R)	Treinbeveiliging wordt aangepast, terugbrengen van 5 naar 2 sporen en aanpassing boogsnelheid van 80 naar 130 km/u.	24	2	2019
Totaal		713		

Verkenning/planuitwerking

Omschrijving	Maatregel	Taakstellend budget	Budget-flexibiliteit	Oplevering
Diverse afgeronde opdrachten & planstudies (P)		36	Juridisch verplicht	Afgerond
Lopende Planstudie overig		25	Juridisch verplicht	2019
Aanloopkosten NS (P)		20	Verplicht	2025-2030
Inpassing Weesp (P)		20	Verplicht	2026-2028
Weesp 6 naar 8 sporen (P)	Spoorverbreding naar 8 sporen ter hoogte van station Weesp	123	Verplicht	2026-2028
Integraal cap. management	Diverse maatregelen o.a. geluid, transfer	84	Verplicht	2026-2028
Reservering BOV (P)		26	Gebonden	2025-2030
Totaal		334		
Afronding		-1		
Totaal beschikbaar		1.046		
Juridisch verplicht		74%		

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
Ministerie **IenM**
Fase **Planuitwerking**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning		•				
Financiën						
Politiek/Bestuurlijk						

Toelichting op de wijzigingen

2014: De bezuinigingen uit het Lenteakkoord en het aanvullend Regeerakkoord van 2012 hebben, zoals bij Voorjaarsnota 2013 besloten, tot gevolg dat de planuitwerking wordt vertraagd.

Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Amsterdam-Lemmer

Opgave
Er is een tekort aan ligplaatsen op de vaarweg tussen Amsterdam en Lemmer. Door dit tekort kunnen veiligheidsproblemen ontstaan door onwenselijke afmeersituaties rond de sluis-complexen op dit traject. Ook kunnen situaties ontstaan waarin schippers te lang door moeten varen op zoek naar een ligplaats, waardoor ze niet kunnen voldoen aan wet- en regelgeving voor vaar- en rusttijden.

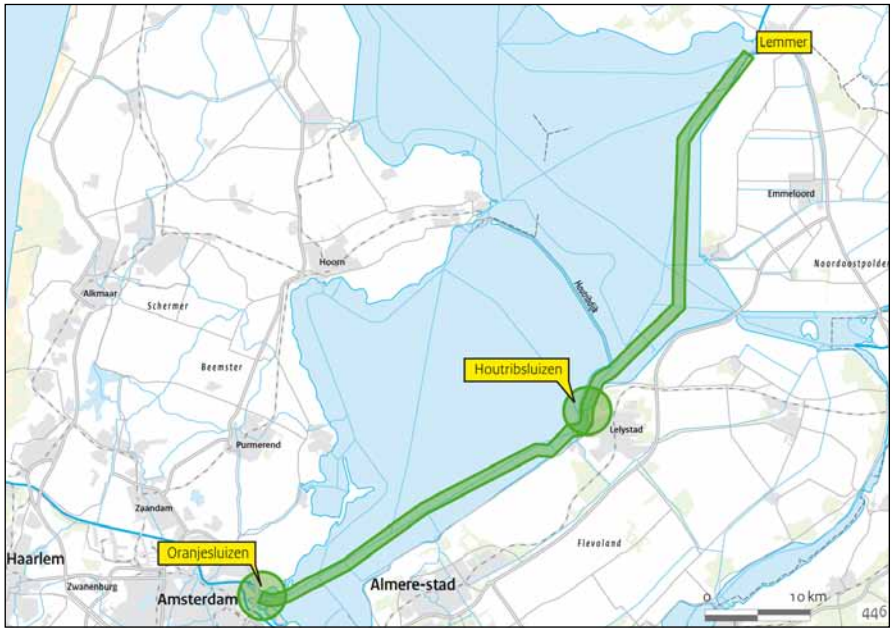
Oplossing
In de planuitwerking wordt onderzocht op welke manier en op welke locaties het ligplaatsen-tekort kan worden opgelost. Gedacht kan worden aan zowel uitbreiding en verbetering als herstructurering van de huidige ligplaatsen rond de Oranjesluizen en de Houtribsluizen.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling
De aanleg van ligplaatsen draagt bij een veilige en efficiënte scheepvaart.

Planning
2025-2027: openstelling

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

Financiën
Taakstellend budget: € 6 mln. Artikel IF 15.03.02.



Jaar *	Budget	Openstelling
MIRT 2013	6	2023
MIRT 2014	6	2025-2027
MIRT 2015	6	2025-2027
MIRT 2016	6	2025-2027
MIRT 2017	6	2025-2027
MIRT 2018	6	2025-2027
verschil	0	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	0	

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

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
Ministerie **IenM**
Fase **Planuitwerking**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning	•		•	•	•	•
Financiën						
Politiek/Bestuurlijk						

Toelichting op de wijzigingen

2013: In overleg met de regio is besloten nadere informatie bij de MER te leveren in verband met de door het Havenbedrijf Amsterdam gevraagde aanvullende lichtercapaciteit tot 4,65 mln ton in plaats van circa 2 mln ton. Hierdoor ontstaat er vertraging in de planning.
2015: Er is vertraging in de planning opgetreden door de procedure van de Raad van State.
2016: Er is vertraging in de planning opgetreden doordat regionale partijen en het Havenbedrijf Amsterdam zoeken naar mogelijkheden om het verplaatsen van de lichterlocatie te combineren met nieuwe havenontwikkeling.
2017: Er is vertraging in de planning opgetreden omdat het combineren van de lichterlocatie met nieuwe havenontwikkeling wordt vertraagd door veranderende marktomstandigheden in met name het kolentransport en de staalindustrie.
2018: De scope van dit project kan mogelijk worden aangepast als gevolg van een lopende herbezinning op de toekomstvaste functievervulling van de Averijhaven/slibdepot.

Lichteren Buitenhaven IJmuiden

Opgave

Veel bulkschepen die bestemd zijn voor de haven van Amsterdam worden zo diep afgeladen dat ze vóór het sluizencomplex IJmuiden moeten worden 'gelichterd' (gedeeltelijk gelost), om met de juiste diepgang de Noordersluis te kunnen passeren en vervolgens door te varen naar Amsterdam. De lichtervoorziening ligt aan de rand en gedeeltelijk in de vaargeul van en naar de Noordersluis en vormt daardoor een nautisch veiligheidsknelpunt.

Oplossing

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

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het project draagt bij aan een vlotte doorvaart en de nautische veiligheid.

Planning

N.t.b.

Politiek/bestuurlijk

In het convenant over het toekomstig gebruik van de Averijhaven in Velsen (1996, 2006) is vastgelegd dat het rijk het verwerken en storten van baggerspecie in de Averijhaven zal toestaan tot uiterlijk 1 januari 2012. Hierna moet het baggerspeciedepot weer worden teruggebracht in de oorspronkelijke staat (insteekhaven) of moet de locatie worden ingericht voor haven- en bedrijfsactiviteiten. De Raad van State-procedure op de huidige lichterfaciliteit is van invloed op de te doorlopen procedure. De Raad van State ziet geen belemmering in een verdubbeling van de lichtercapaciteit.

Financiën

Taakstellend budget: € 65 mln. Artikel IF 15.03.02.

Jaar *	Budget	Openstelling
MIRT 2013	63	2017
MIRT 2014	65	2017
MIRT 2015	65	2018
MIRT 2016	65	2018
MIRT 2017	65	2019
MIRT 2018	65	nnb
verschil	2	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	1	

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

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
Ministerie **IenM**
Fase **Planuitwerking**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning	•					
Financiën						
Politiek/Bestuurlijk						

Toelichting op de wijzigingen

2013: In april 2012 heeft bestuurlijk overleg met de regio plaatsgevonden, waarvan het resultaat is dat eerdere realisatie van het project door middel van voorfinanciering niet aan de orde is.

Vaarweg IJsselmeer-Meppel

Opgave

Voor schepen in de klasse Va/Vb is het moeilijk zich te bewegen tussen West-Nederland en Noord- en Oost-Nederland, omdat een aantal vaarwegen niet geschikt is voor schepen in deze categorieën.

Oplossing

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

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het verruimen van de vaargeulen voor klasse Va/Vb schepen draagt bij aan een vlotte, efficiënte en veilige scheepvaartafwikkeling.

Planning

2023: openstelling (afhankelijk van overleg tussen rijk en regio over planning en besluitvorming)

Politiek/bestuurlijk

De planuitwerking is medio 2012 afgerond. In overleg met de regio is besloten het voorkeursalternatief nog niet vast te stellen en de planning en de besluitvorming later opnieuw te bezien.

Financiën

Taakstellend budget: € 36 mln.
Artikel IF 15.03.02.

Jaar *	Budget	Openstelling
MIRT 2013	35	Na 2020
MIRT 2014	36	2023
MIRT 2015	36	2023
MIRT 2016	36	2023
MIRT 2017	36	2023
MIRT 2018	36	2023
verschil	1	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	1	

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

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Waterveiligheid**
Ministerie **IenM**
Fase **Planuitwerking**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18
Algemeen				•		•
MIRT fase					•	
Opgave						•
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Politiek/Bestuurlijk						

Toelichting op de wijzigingen

2016: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.
2017: Het voorkeursalternatief en het taakstellend budget zijn vastgesteld.
2018: De Pilot Meerlaagsveiligheid Marken is afgerond. De naam van het project is gewijzigd van Pilot Meerlaagsveiligheid Marken naar Dijkversterking Marken. Ook is de opgave hierop aangepast.

Dijkversterking Marken

Opgave

De waterveiligheid op Marken voldoet niet aan de huidige eisen. Een deel van de dijk heeft stabiliteitsproblemen of is te laag. Bovendien is de steenbekleding van de dijk op een aantal plaatsen ingezakt of ligt deze los. Daarom is gezocht naar een bij Marken passende oplossing ter verbetering van de waterveiligheid.

Oplossing

Na uitvoering van de pilot Meerlaagsveiligheid Marken is besloten tot versterking van de West- en de Zuidkade van Marken. De Westkade, waar sprake is van een stabiliteits-opgave, wordt grotendeels versterkt binnen het bestaande dijkprofiel. De Zuidkade, waar sprake is van een stabiliteits- en een hoogteopgave, wordt buitenwaarts versterkt.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Na de dijkversterking is de waterveiligheid op Marken in overeenstemming met de wettelijke eisen voor waterveiligheid.

Planning

2016-2018: Planuitwerking
2019: Start realisatie
2022: Oplevering

Betrokken partijen

De planuitwerking wordt uitgevoerd door Rijkswaterstaat. Het bevoegd gezag is de provincie Noord-Holland. In de planuitwerking wordt nauw samengewerkt met de gemeente Waterland en het hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier. Het is de bedoeling dat het rijk – in lijn met het Bestuursakkoord Water – na realisatie van de dijkversterking het beheer van de kering rond Marken overdraagt aan het hoogheemraadschap.

Financiën

Het taakstellend budget is (binnen het HWBP) € 48 mln. Artikel DF 1.02.01.

Jaar *	Budget	Oplevering
MIRT 2017	48	2022
MIRT 2018	48	2022
verschil	0	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	0	

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

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18
Algemeen						
MIRT fase	•					
Opgave						
Oplossing			•	•		
Planning	•	•				
Financiën	•	•	•	•		•
Politiek/Bestuurlijk			•			

Toelichting op de wijzigingen

2013: Door het opheffen van het Fonds economische structuurversterking (Fes), een aanvullende Bestuursovereenkomst en opname van DG-Ruimte-gelden in het infrafonds is de bijdrage van derden aangepast. Er is € 24 mln overgeboekt vanuit project Stedelijke bereikbaarheid Almere.
2014: Het taakstellend budget is opgehoogd met kosten voor beheer en onderhoud van het deel A1/A6. Door middel van een Wijzigingstracébesluit wordt het ontwerp van de Gaasperdammertunnel aangepast. De bezuinigingen uit het Lenteakkoord en het aanvullend Regeerakkoord van 2012 hebben tot gevolg dat de planning van deeltrajecten A6 Almere en A9 Amstelveen zijn verschoven.
2015: Het taakstellend budget is aangepast als gevolg van lagere bijdragen van derden en een wijziging van de Stroomlijnovereenkomst.
2016: Het taakstellend budget is opgehoogd met kosten voor Beheer en Onderhoud van het deel A9 Gaasperdammerweg. De scope en het budget zijn daarnaast aangepast aan gewijzigde afspraken met de regio.
2018: Het taakstellend budget is opgehoogd met kosten voor meerjarig onderhoud en financieringskosten van het deel A6 Almere. Daarnaast zijn mee- en tegenvallers, ontstaan door verschillen in uitgekeerde indexering en per project contractueel ingepaste indexering, binnen de DBFM-projecten budgetneutraal verrekend.

A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere

Opgave

De bereikbaarheid over de weg in de corridor A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere en de inpassing van de wegen in de stedelijke omgeving is niet optimaal. Toekomstige ontwikkelingen zoals de uitbreiding van Almere zetten op lange termijn de bereikbaarheid verder onder druk.

Oplossing

In 2007 heeft het kabinet een voorkeur uitgesproken voor het Stroomlijnalternatief: de uitbreiding van de bestaande weginfrastructuur A1/A2/A6/A9/A10-Oost tussen knooppunt Badhoevedorp en de aansluiting Almere Buiten-Oost. In het Ontwerp-Tracébesluit (OTB) is de keuze voor het Stroomlijnalternatief gekoppeld aan een groot aantal inpassingsmaatregelen, waaronder de aanleg van een tunnel in de A9 bij Amsterdam-Zuidoost en een verdiepte ligging in Amstelveen, een eco-aquaduct in de A1 bij Muiden en het op maaiveld brengen van de A6 bij de Weerwaterzone in Almere.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het project draagt bij aan de bereikbaarheid in de noordelijke Randstad, zodat weggebruikers snel, verkeersveilig en betrouwbaar in de corridor kunnen reizen. Daarnaast draagt de inpassing van deze hoofdwegen in de dichtbevolkte omgeving bij aan een verbetering van de leefomgeving en de duurzaamheid.

Planning

2011: Tracébesluit
2012: start realisatie

2024-2026: openstelling van deeltraject A9 Badhoevedorp-Holendrecht.
Voor vier van de vijf delen van het project staat de openstelling eerder gepland.

Politiek/bestuurlijk

Rijk en regio hebben in 2007 en 2008 overeenkomsten getekend over het Stroomlijnalternatief met afspraken over de inpassing. Er is een aanvullende bestuursovereenkomst getekend over de busvoorzieningen tussen Almere en het knooppunt Watergraafsmeer. Het Tracébesluit is in 2011 vastgesteld en in november 2014 onherroepelijk geworden. Rijk en regio zijn in maart 2014 overeengekomen dat de Keizer Kareltunnel in Amstelveen niet wordt aangelegd, maar dat de A9 verdiept wordt aangelegd. Hierdoor is een Wijzigingstracébesluit opgesteld dat in maart 2017 door de minister van IenM is vastgesteld.

Uitvoering

Het project wordt uitgevoerd in vijf delen.
De uitvoering van het deelproject A10-Oost/A1 Watergraafsmeer-Diemen is gestart in 2012, en extra rijstroken op de A10 Oost zijn opengesteld in 2014. Het DBFM-contract voor het deelproject A1 Diemen-Muiderberg/A6 Muiderberg-Almere Havendreef is gegund in 2012.
Deeltraject A9 Gaasperdammerweg is in 2014 gegund. Deeltraject A6 Almere is in 2016 gegund.

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere
(vervolg)

File Top 50
Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 12 en 31 uit de File Top 50.

Financiën
Taakstellend budget: € 5.325 mln
(inclusief bijdragen derden (€ 162 mln),
Beheer en Onderhoud deeltraject A1/A6, A9 Gaasperdammerweg en A6 Almere).
Artikel IF 12.03.01, 12.03.02 en 12.04.01

Voor projecten met een Design, Build, Finance & Maintain-contract (DBFM) wordt het budget ten tijde van de gunning opgehoogd vanuit de middelen voor beheer en onderhoud. Bij A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere is dit gebeurd in MIRT 2014, MIRT 2016 en MIRT 2018.

Jaar *	Budget	Oplevering
MIRT 2013	4.118	2020
MIRT 2014	4.676	2025-2027
MIRT 2015	4.667	2025-2027
MIRT 2016	5.066	2025-2027
MIRT 2017	5.101	2025-2027
MIRT 2018	5.325	2025-2027
verschil	1.207	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	275	

Omschrijving	Maatregel	Taakstellend budget	Gerealiseerd budget t/m 2015	Openstelling
A10 Oost / A1 Diemen	2x4 rijstroken	141	141	16 juni 2014
A1/A6	2x5 rijstroken + 2 wisselstroken / 2x4 rijstroken + wisselstroken	1.754	166	2019
A9 Gaasperdammerweg	2x5 rijstroken + wisselstrook	1.103	64	2020
A6 Almere	2x4 rijstroken	374	14	2020
A9 Amstelveen	2x4 rijstroken	717	8	2024-2026
Projectoverstijgend	Onder andere grondaankopen, kabels en leidingen, risicoreservering, externe personeelskosten	1.216	453	
totaal		5.305	847	

* Gegevens over zes jaar, tenzij er een MIRT fasewisseling heeft plaatsgevonden.
** De realisatiegegevens t/m 31-12-2016 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2016 was gerealiseerd.

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	18
Algemeen		•				
MIRT fase					•	
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën			•			
Politiek/Bestuurlijk					•	

Toelichting op de wijzigingen

2014: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.
2015: Het taakstellend budget is afgenomen door een overboeking van de projectorganisatiekosten naar het project Zuidasdok.
2017: Het project is overgegaan naar de realisatiefase.

A10 Knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel

Opgave

Het verkeer op de ring A10 ter plaatse van de Zuidas blijft naar verwachting groeien. Daarom is het noodzakelijk om de capaciteit te vergroten. Ook is ontvlechting nodig van doorgaand verkeer op de ring A10 en het bestemmingsverkeer ten behoeve van de op- en afritten van de S108 (VU Kenniskwartier) en S109 (RAI). De capaciteitsvergroting en de genoemde ontvlechting dient op knooppunt De Nieuwe Meer en knooppunt Amstel ingezet te worden. De projecten Zuidasdok (zie betreffende projectblad) en A10 Knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel worden in samenhang ontwikkeld en gerealiseerd.

Oplossing

De doorstroming van het verkeer wordt verbeterd door het aanpassen van bestaande en het inpassen van nieuwe infrastructuur (rijstroken en kunstwerken) ter plaatse van de knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel. Hiermee worden het doorgaande verkeer en het bestemmingsverkeer op de A10-Zuid gescheiden. Dit draagt bij aan een robuuster verkeerssysteem en een verruimde capaciteit ter plaatse van Amsterdam Zuidas. Voor aanpassingen op de Zuidas zie het projectblad Zuidasdok.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

De aanpassing van de knooppunten en de ontvlechting van doorgaand en bestemmingsverkeer is noodzakelijk om invulling te geven aan de doelstelling om de bereikbaarheid van de noordelijke randstad in het algemeen te verbeteren en die van Amsterdam en de economische toplocatie Zuidas in het bijzonder.

Planning

2016: Tracébesluit
2017: start realisatie (hoofdbouwcontract)
2028: openstelling (verschillende projectonderdelen worden eerder opgeleverd)

Politiek/bestuurlijk

In het voorjaar van 2012 heeft het rijk besloten om het project A10 Knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel in samenhang met het project Zuidasdok te ontwikkelen. De noodzakelijke ontvlechting van doorgaand en bestemmingsverkeer ter plaatse van de Zuidas is alleen mogelijk als de scheiding op de knooppunten wordt ingezet. Het project is opgenomen in de bestuursovereenkomst Zuidas van juli 2012. In tegenstelling tot de andere onderdelen van de bestuursovereenkomst komt het project A10 Knooppunten volledig voor rekening en risico van het rijk. Het Ontwerp-Tracébesluit is

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

A10 Knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel
(vervolg)

vervroegd vastgesteld in 2015. Het Tracébesluit is op 18 maart 2016 vastgesteld.

Uitvoering
De aanpassingen van de knooppunten zijn samen met het project Zuidasdok aanbesteed. Het aanbestedingstraject is afgerond. Gunning heeft plaatsgevonden in februari 2017.

Financiën
Taakstellend budget: € 301 mln.
Artikel IF 12.03.01.

Jaar *	Budget	Openstelling
MIRT 2017	297	2028
MIRT 2018	301	2028
verschil	4	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	3	

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2015	0	
2016	3	1%

* Gegevens over zes jaar, tenzij er een MIRT fasewisseling heeft plaatsgevonden.
** De realisatiegegevens t/m 31-12-2016 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2016 was gerealiseerd.

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	18
Algemeen						
MIRT fase				•		
Opgave						
Oplossing						
Planning	•	•		•		
Financiën				•		•
Politiek/Bestuurlijk						

Toelichting op de wijzigingen

2013: Rijkswaterstaat wil gebruikmaken van de mogelijkheden uit de markt. Omdat de actualisatie van het Tracébesluit complexer is dan voorzien, verschuift het Tracébesluit naar 2013. Vanwege doorwerking van het Begrotingsakkoord verschuift de start van de realisatie
en de openstelling met een jaar.
2014: Vanwege de verschuiving van de realisatie naar 2016-2018 wordt in de planuitwerking overgegaan op verkeersmodel 2013 waardoor het Tracébesluit doorschuift naar 2014.
2016: Het project is overgegaan naar de realisatiefase. Het budget is neerwaarts bijgesteld naar aanleiding van de actuele raming. De aanbesteding is later voorzien vanwege de voorbereiding van het DBFM-contract. Dit heeft geen effect op de openstelling.
2018: Het taakstellend budget is opgehoogd vanuit middelen voor beheer en onderhoud. Daarnaast zijn mee- en tegenvallers, ontstaan door verschillen in uitgekeerde indexering en per project contractueel ingepaste indexering, binnen de DBFM-projecten budgetneutraal verrekend.

A27/A1 Utrecht-Noord - knooppunt Eemnes - aansluiting Bunschoten-Spakenburg

Opgave

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

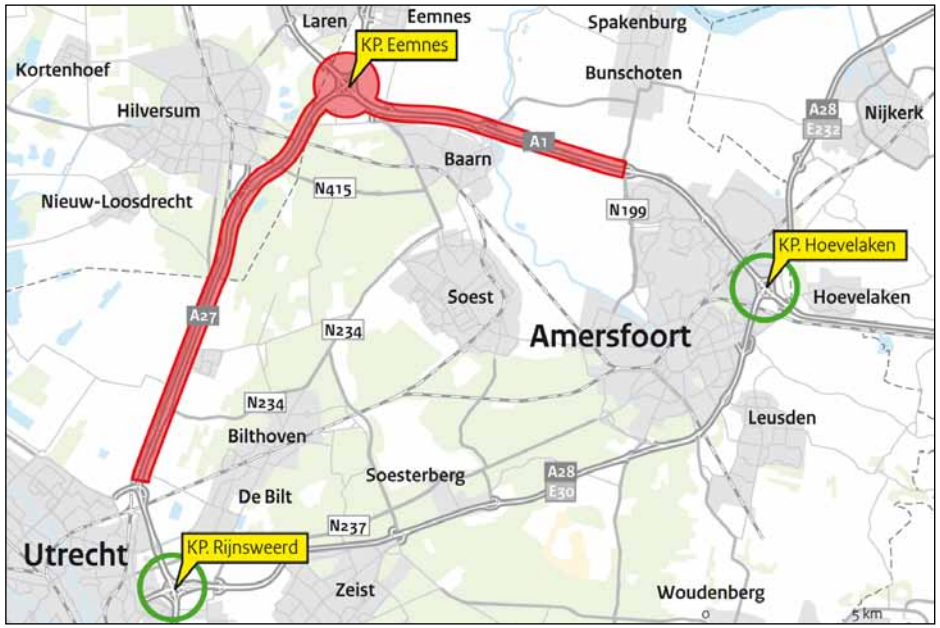
Oplossing

Dit project heeft betrekking op zowel het hoofdwegennet als het onderliggend wegennet. Het project is onderdeel van de regionale pakketstudie Driehoek Utrecht-Hilversum-Amersfoort, de realisatie A28 Utrecht-Amersfoort en de planuitwerking A28/A1 knooppunt Hoevelaken. Voorjaar 2008 is een Tracé-/m.e.r.-procedure gestart voor A27/A1. Tijdens het bestuurlijk overleg MIRT (BO MIRT) van voorjaar 2009 is het volgende voorkeursalternatief afgesproken:

- Het verbreden van de A27 tussen de aansluiting Utrecht Noord en 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 de A1 tussen het knooppunt Eemnes en de aansluiting Bunschoten-Spakenburg van 2x2 naar 2x4 rijstroken.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Project draagt bij aan het oplossen van bereikbaarheidsproblemen op het hoofdwegennet en het onderliggende wegennet.



Planning

2014: Tracébesluit
2017: start realisatie
2018-2020: openstelling

Politiek/bestuurlijk

In november 2006 is een bestuursovereenkomst gesloten tussen rijk en regio Utrecht. Daarin is vastgelegd dat voor de Driehoek Utrecht-Hilversum-Amersfoort een pakket van indicatief minimaal € 800 mln en maximaal € 1.400 mln voor het hoofdwegennet en indicatief minimaal € 31 mln en maximaal € 55 mln voor het onderliggend wegennet nodig is. De regio heeft aangegeven dat de maatregelen op de A27 en de A1 effectief en efficiënt bijdragen aan de bereikbaarheid van de regio. In het BO MIRT van najaar 2009 is afgesproken om het traject aansluiting Bunschoten-Amersfoort bij de planuitwerking van het knooppunt Hoevelaken mee te nemen. Het Tracébesluit (TB) is in september 2014 vastgesteld. Naar aanleiding van een tussenuitspraak van de Raad van State is in juli 2015 een Wijzigingstracébesluit vastgesteld. Sinds 17 februari 2016 is het TB onherroepelijk.

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

A27/A1 Utrecht-Noord - knooppunt Eemnes - aansluiting Bunschoten-Spakenburg
(vervolg)

Uitvoering
In 2010 is een Publiek-Private Comparator (PPC) uitgevoerd. Hieruit is gebleken dat een Design, Build, Finance and Maintain-contract (DBFM) meerwaarde biedt.
Het project is in juni 2016 gegund.

File Top 50
Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 4, 6, 8, 9, 24 en 29 uit de File Top 50.

Financiën
Taakstellend budget: € 349 mln.
Artikel IF 12.04.01.

Jaar *	Budget	Openstelling
MIRT 2016	261	2018-2020
MIRT 2017	261	2018-2020
MIRT 2018	349	2018-2020
verschil	88	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	4	

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

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	18
Algemeen						
MIRT fase			●			
Opgave						
Oplossing						
Planning		●			●	
Financiën			●	●		●
Politiek/Bestuurlijk	●	●				

Toelichting op de wijzigingen

2013: In 2012 is het ontwerp versoberd om binnen het beschikbare budget te blijven. Marktpartijen zullen worden uitgenodigd om naast het Programma van Eisen zo veel mogelijk wensen van rijk en regio te realiseren. De winnende aanbieding vormt de basis voor de voorkeursvariant in het Ontwerp-Tracébesluit. Door vervlechting en versobering is het Tracébesluit gepland in 2016 en start de uitvoering in 2017. De openstelling blijft ongewijzigd: 2020.
2014: De bezuinigingen uit het Lenteakkoord en het aanvullend Regeerakkoord van 2012 hebben tot gevolg dat de uitvoering van project A28/A1 Knooppunt Hoevelaken is verschoven.
2015: Het project is overgegaan naar de realisatiefase. Het taakstellend budget is aangepast.
2016: Het budget is bijgesteld vanwege een bijdrage van de regio.
2017: De mijlpalen verschuiven als gevolg van het overstappen op het NRM2016 en actualiseren van effectstudies ten behoeve van het Tracébesluit.
2018: Het budget is bijgesteld vanwege een bijdrage van de regio en het toevoegen van onderhoudsbudget ten behoeve van de realisatiefase.

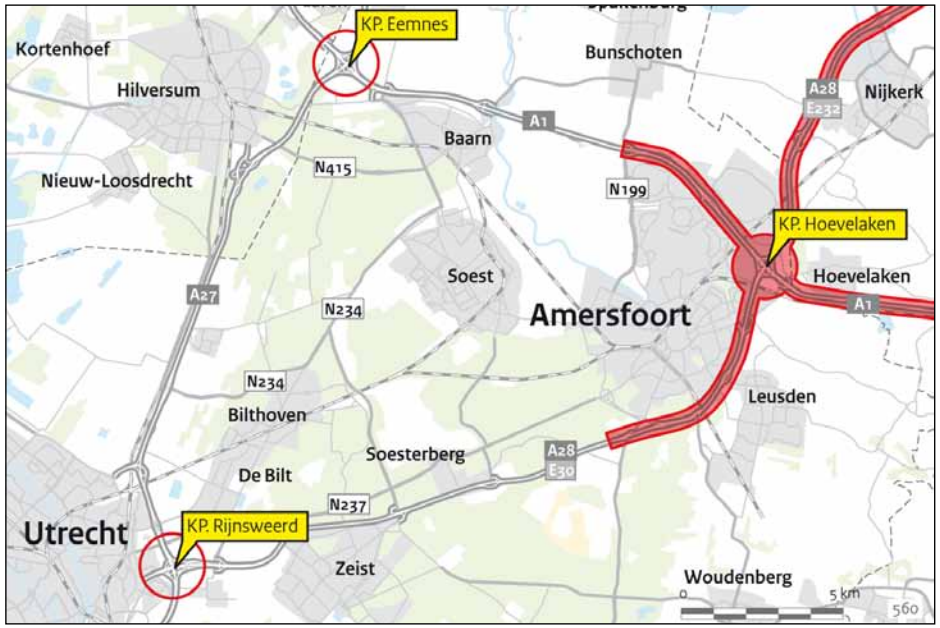
A28/A1 Knooppunt Hoevelaken

Opgave

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

Oplossing

Dit project is onderdeel van de regionale pakket-studie driehoek Utrecht- Hilversum-Amersfoort. In de pakketstudie is aandacht voor diverse modaliteiten en thema's (ov, fiets, auto, prijs-beleid, mobiliteitsmanagement). Tijdens het bestuurlijk overleg MIRT (BO MIRT) van najaar 2009 is als voorkeursalternatief afgesproken het alternatief Verbreden, aangevuld met de kansrijke elementen uit het alternatief Sorteren. Verbreden bestaat uit het aanleggen van extra capaciteit op de wegen die naar het knooppunt leiden én aanpassingen aan het knooppunt Hoevelaken. Bij Sorteren wordt gekeken naar het splitsen van doorgaand en lokaal verkeer.



Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

De maatregelen dragen bij aan de verbetering van de doorstroming en de bereikbaarheid van de regio Midden-Nederland, waarbij een goede inpassing/vormgeving van de A1/A28 een bijdrage levert aan de verbetering van de leefbaarheid in het gebied rond deze wegen.

Planning

2019: Tracébesluit
2021: start realisatie
2023-2025: openstelling

Politiek/bestuurlijk

In het BO MIRT van voorjaar 2011 is afgesproken dat wordt ingezet op vervlechting van de verdere tracé-uitwerking en de aanbesteding van de realisatie. Daarbij is een pakket van eisen en wensen het uitgangspunt. Alle benodigde afspraken tussen rijk en regio om het project te kunnen aanbesteden zijn in juni 2013 vastgelegd in een bestuursovereenkomst. De regio levert onder andere een bijdrage voor de geluid-maatregelen en voor de verplaatsing van de verzorgingsplaats op het grondgebied van de gemeente Nijkerk.

Uitvoering

In 2012 is een Publiek-Private Comparator (PPC) uitgevoerd. Besloten is het project met een Plan, Design en Construct contract (PD&C) uit te voeren. In het voorjaar 2014 is de aanbesteding gestart. Dit project is daarmee overgegaan naar de realisatiefase. Het project is in juni 2015 gegund. Omdat er sprake is van vroege marktbenadering (vóór het Tracébesluit) wordt er gezamenlijk met de markt een Tracébesluit opgesteld.
Voorafgaand aan het vaststellen van het Tracébesluit zijn al voorbereidende maatregelen uitgevoerd.

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

A28/A1 Knooppunt Hoevelaken
(vervolg)

File Top 50
Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 8, 17 en 34 uit de File Top 50.

Financiën
Taakstellend budget: € 763 mln
(inclusief bijdrage van derden: € 37 mln).
Artikel IF 12.03.01.
Het budget is exclusief reservering vanwege het Meerjarenprogramma Geluidssanering (MJPG).

Jaar *	Budget	Openstelling
MIRT 2013	676	2020
MIRT 2014	699	2022-2024
MIRT 2015	731	2022-2024
MIRT 2016	741	2022-2024
MIRT 2017	743	2023-2025
MIRT 2018	763	2023-2025
verschil	87	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	42	

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2012	1	
2013	7	
2014	11	
2015	27	
2016	51	7%

* Gegevens over zes jaar, tenzij er een MIRT fasewisseling heeft plaatsgevonden.
** De realisatiegegevens t/m 31-12-2016 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2016 was gerealiseerd.

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen en Spoorwegen personen**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	18
Algemeen						
MIRT fase					●	
Opgave		●		●		
Oplossing		●		●		
Planning	●	●				
Financiën	●	●	●	●		
Politiek/Bestuurlijk	●					

Toelichting op de wijzigingen

2013: Door de gesloten bestuursovereenkomst en de genomen voorkeursbeslissing krijgt het project een duidelijke scope. Ten tijde van het ondertekenen van de bestuursovereenkomst was nog niet definitief vast te stellen of de openbaarvervoerterminal robuust kan functioneren tot 2030.
2014: Bij de start van de planuitwerkingsfase is de planning opnieuw bekeken. In maart 2013 is een hernieuwde planning aan de Tweede Kamer gestuurd. Bij Voorjaarsnota is het projectbudget artikel 13 opgehoogd met € 6,4 mln.
2015: De budgetten voor het project zijn integraal opgenomen op artikel 17 van het Infrastructuurfonds.
2016: Bij bestuurlijk overleg in december 2014 is scope en budget aan het project toegevoegd (onder andere de bijdrage van de NS).
2017: Het project is overgegaan naar de realisatiefase.

Zuidasdok

Opgave

De ruimtelijke ontwikkelingen in de corridor Haarlemmermeer-Almere en op de Zuidas versterken de toename van het aantal reizigers en de hoeveelheid verkeer. Door opening van de Noord-Zuidlijn, de Hanzelijn en OV-Schiphol-Amsterdam-Almere (OV-SAAL) neemt het aantal reizigers op station Amsterdam Zuid toe. Daarom is een vergroting van de stationscapaciteit nodig. Daarnaast biedt de gerealiseerde spoedaanpak A10-zuid op termijn onvoldoende wegcapaciteit. Daarom is een robuuste wegverbreding nodig. Een investering in ruimtelijke kwaliteit is nodig om de Zuidas te laten uitgroeien tot een internationale toplocatie.

Oplossing

De openbaarvervoerterminal wordt uitgebreid door het vergroten van de stationscapaciteit en het realiseren van een efficiëntere overstap tussen trein, metro, tram en bus. Zo wordt deze geschikt om de toename in reizigersaantallen af te handelen. De wegcapaciteit wordt uitgebreid en de A10-zuid tussen de bruggen over de Amstel en de Schinkel wordt ontvlochten met vier rijstroken op de hoofdrijbaan en twee rijstroken op de parallelrijbaan in beide rijrichtingen. Ter hoogte van de Zuidas krijgt de A10 een ondergrondse ligging. Voor aanpassing van de aanliggende knooppunten, zie projectblad A10 Knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Behalve aan gemeentelijke en provinciale doelstellingen draagt dit project bij aan vergroting van de capaciteit van de openbaar vervoerterminal en aan de doelstelling de bereikbaarheid over de weg te verbeteren. Vooral voor de noordelijke Randstad in het algemeen en voor Amsterdam en de economische toplocatie Zuidas in het bijzonder. Door de ondertunneling ontstaat meer ruimte voor andere modaliteiten die bijdragen aan de bereikbaarheid en wordt de leefomgeving verbeterd. Ook wordt hiermee een bijdrage geleverd aan de wens de Zuidas te ontwikkelen tot een gemengde stadswijk.

Planning

2013: start realisatie (vooruitlopend op het Tracébesluit)
2016: Tracébesluit
2017: start realisatie (hoofdbouwcontract)
2028: openstelling (verschillende projectonderdelen worden eerder opgeleverd)

File top 50

Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van knelpunt 31 uit de File Top 50.

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen en Spoorwegen personen**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

Zuidasdok
(vervolg)

Politiek/bestuurlijk
In juli 2012 is een bestuursovereenkomst gesloten en is de voorkeursbeslissing genomen. In maart 2015 is het Ontwerp-Tracébesluit (OTB) vervroegd vastgesteld. Het Tracébesluit is op 18 maart 2016 vastgesteld.

Uitvoering
De voorbereidende werkzaamheden zijn gestart. Het aanbestedingstraject is afgerond. Gunning heeft plaatsgevonden in februari 2017. Voorafgaand aan het vaststellen van het Tracébesluit zijn al voorbereidende maatregelen uitgevoerd.

Financiën
Taakstellend budget: € 1.607 mln. De gemeente Amsterdam draagt hiervan € 216 mln bij en voor de openbaarvervoerterminal draagt de provincie Noord-Holland € 79 mln en de Stadsregio Amsterdam € 155 mln bij. Onderdeel van het taakstellend budget is tevens een subsidie van de EU van € 3 mln en bijdrage van de NS van € 60 mln voor de Brittenpassage en Minervapassage. Artikel IF 17.08. Er zijn scopewijzigingen die hebben geleid tot verhoging van de bijdragen van partijen conform de bestuursovereenkomst uit 2012.

Jaar *	Budget	Openstelling
MIRT 2017	1.584	2028
MIRT 2018	1.607	2028
verschil	23	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	17	

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2012	0	
2013	7	
2014	42	
2015	100	
2016	134	8%

* Gegevens over zes jaar, tenzij er een MIRT fasewisseling heeft plaatsgevonden.
** De realisatiegegevens t/m 31-12-2016 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2016 was gerealiseerd.

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	18
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning	•			•	•	•
Financiën			•			
Politiek/Bestuurlijk						

Toelichting op de wijzigingen

2013: De startdatum van de bouw van de Oosttunnel verschuift naar medio 2014, de oplevering naar 2016. Bezien wordt of dreigende vertraging kan worden opgelost. De capaciteitsanalyse van Amsterdam CS in het kader van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) is nog niet afgerond, waardoor de ontwerpkeuze voor de Oosttunnel nog niet definitief kan worden bepaald. Gezien het raakvlak met de Oostpassage en de uitvoering van de IJ-hal in 2013 en 2014 is er noodzaak vaart te maken met de besluitvorming over ontwerpkeuzes en het budget voor de Oosttunnel. De Oostpassage kan pas worden afgebouwd nadat deze tijdelijk dienst heeft gedaan als transfertunnel tijdens de verbreding en de buitendienstneming van de Oosttunnel.
2015: De Oosttunnel wacht op een integraal besluit over Amsterdam in het kader van PHS. Bij Voorjaarsnota 2014 is om die reden de bijdrage aan de Oosttunnel (€ 12 mln) ondergebracht bij PHS.
2016: De aanbesteding van de renovatie van het Cuypersgebouw is vertraagd in verband met een tekort op de businesscase Masterplan Amsterdam Stationseiland.

Amsterdam CS, Cuypershal

Opgave

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

Oplossing

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

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling:

Ruimte bieden aan de groei van het reizigersvervoer, verbeteren van het reisgemak.

Planning

2012-2014: realisatie Middentunnel
2014-2020: realisatie Cuypersgebouw

Politiek/bestuurlijk

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

Financiën

Taakstellend budget: € 26 mln.
Artikel IF 13.03.01.

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

Amsterdam CS, Cuypershal
(vervolg)

2017: Doordat de realisatie van de Middentunnel duurder is uitgevallen en de scope van de projectonderdelen wordt aangepast, treedt een vertraging op van twee jaar.
2018: De Middentunnel is gerealiseerd en in dienst genomen. De renovatie van de Cuypershal is een risicovol project, omdat niet volledig bekend is wat achter 120 jaar doorgevoerde aanpassingen naar voren komt. De aanpak om tot aanbesteding van het werk te komen is hierop aangepast. Dat heeft meer tijd gevergd. De geplande oplevering is hierdoor verschoven naar 2020.

Jaar *	Budget	Oplevering
MIRT 2013	37	2012-2016
MIRT 2014	38	2012-2016
MIRT 2015	26	2012-2016
MIRT 2016	26	2012-2016
MIRT 2017	26	2012-2018
MIRT 2018	26	2012-2020
verschil	-11	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	1	

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2012	4	
2013	12	
2014	14	
2015	15	
2016	16	62%

* Gegevens over zes jaar, tenzij er een MIRT fasewisseling heeft plaatsgevonden.
** De realisatiegegevens t/m 31-12-2016 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2016 was gerealiseerd.

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	18
Algemeen						•
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing		•	•			
Planning		•		•		
Financiën					•	
Politiek/Bestuurlijk						

Toelichting op de wijzigingen

2014: Door optimalisatie van het ontwerp en de complexe fasering rond het tramemplacement bij de beoogde zuidwest-stalling is de start van de realisatie vertraagd naar 2014.
2015: De beoogde stalling aan de zuidwestzijde onder het westelijke deel van het stationsvoorplein is qua bouwfasering te complex gebleken. Om de realisatie te bespoedigen en risico's beter te beheersen, is ProRail verantwoordelijk gemaakt voor de locaties in het stationsgebouw, en de gemeente Amsterdam voor de locaties daarbuiten.
2016: Er is vertraging opgetreden in de aanbesteding van de locaties in het stationsgebouw, onder meer door het monumentale karakter van het gebouw.
2017: Er is een overeenkomst gesloten tussen rijk, stadsregio en gemeente voor de realisatie van 7000 fietsparkeerplekken. Het hiervoor gereserveerde budget is toegevoegd aan de BDU en het BTW-compensatiefonds.
2018: De stalling aan de noordwestzijde is in 2016 geopend. De stalling aan de zuidoostzijde wordt in 2017 in gebruik genomen. De gemeente Amsterdam heeft inmiddels het bouwcontract voor het project De Entree inclusief de fietsenstalling gegund.

Amsterdam CS, fietsenstalling

Opgave

Bij station Amsterdam Centraal is er een tekort aan bewaakte en onbewaakte fietsenstallingen. Bovendien voldoen de bestaande voorzieningen niet aan de kwaliteitseisen van de rijksoverheid.

Oplossing

De fietsparkeervoorzieningen worden uitgebreid en verbeterd. In een eerste fase komen er op verschillende plaatsen in totaal 10.000 fiets-parkeerplaatsen bij. Aan de zuidoostzijde wordt de bestaande stalling in het voormalige Postzakkengebouw vernieuwd en uitgebreid, en aan de noordwestkant wordt een nieuwe stalling gerealiseerd, met plaats voor in totaal indicatief 3.000 fietsen. De overige (indicatief) 7.000 fietsparkeerplaatsen creëert de gemeente Amsterdam. De gemeente is verantwoordelijk voor de bouw van een nieuwe fietsenstalling in het kader van het project De Entree. In dit project vernieuwt de gemeente het voorplein aan de voorkant van het station Amsterdam Centraal. Het rijk hevelt het budget van € 19,5 mln (prijspeil 2016, exclusief btw) in 2017 over naar Amsterdam via de BDU. De vraag naar fietsparkeerplaatsen blijkt intussen hoger dan oorspronkelijk geraamd. Rijk en regio geven in het kader van actieplan Fietsparkeren bij Stations gezamenlijk invulling aan deze opgave.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Verbeteren deur-tot-deur reistijd, verbeteren van het reisgemak, verbeteren van de betrouwbaarheid.

Planning

2011: projectbeslissing
2015: start realisatie
2016-2019: oplevering

Politiek/bestuurlijk

De gemeente Amsterdam, NS en ProRail stemmen hun vooruitzichten voor de lange termijn af op basis van het gezamenlijk masterplan. In dit kader is gezocht naar een goede en betaalbare oplossing voor het stallingenprobleem op en om het station. In het Bestuurlijk overleg MIRT (BO MIRT) van najaar 2013 is afgesproken dat het ministerie van IenM aan ProRail opdracht geeft om 3.000 plaatsen te realiseren in de twee inpandige fietsenstallingen in het stationsgebouw, te weten noordwest en zuidoost. De gemeente Amsterdam is verantwoordelijk voor de realisatie van de overige 7.000 stallingplaatsen van de eerste fase op locaties buiten het stationsgebouw.

Uitvoering

Er is een overeenkomst gesloten tussen rijk, stadsregio en gemeente voor de realisatie van 7000 fietsparkeerplekken. Het hiervoor gereserveerde budget is toegevoegd aan de BDU en het BTW-compensatiefonds. De nieuwe fietsenstalling vormt onderdeel van het project De Entree, waarvoor een integraal bouwcontract wordt aangegaan. De stalling wordt uiterlijk met de oplevering van het gehele project De Entree in 2023 geopend. De verwachting is dat dit eerder – in 2020 – het geval zal zijn. Medio 2017 wordt, na de gunning, de uitvoerings-planning van het project De Entree bekend.

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

Amsterdam CS, fietsenstalling
(vervolg)

Financiën

Taakstellend budget: € 11 mln. Artikel IF 13.03.01.

Jaar *	Budget	Oplevering
MIRT 2013	34	2013-2018
MIRT 2014	35	2014-2018
MIRT 2015	35	2015-2018
MIRT 2016	35	2016-2019
MIRT 2017	11	2016-2019
MIRT 2018	11	2016-2019
verschil	-23	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	1	

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2012	3	
2013	3	
2014	4	
2015	5	
2016	7	64%

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2016 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2016 was gerealiseerd.

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	18
Algemeen	•					
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning					•	
Financiën						
Politiek/Bestuurlijk						

Toelichting op de wijzigingen

2013: De diepe perrons zijn in ruwbouw gereed, waardoor de risico's zijn verminderd. De aanleg van de boortunnels verloopt voorspoedig.
2017: De gemeente Amsterdam heeft de oplevering van het project uitgesteld naar 2018.

Noord-Zuidlijn

Opgave

In de regio Amsterdam liggen de werkgelegenheidslocaties in de categorie A (VINEX) vooral in het gebied rond het Centraal Station en de binnenstad. Het gebied tussen WTC en RAI is een potentiële A-locatie. Deze A-locaties moeten met het openbaar vervoer optimaal bereikbaar zijn en blijven en ook onderling goed met elkaar verbonden zijn.

Oplossing

Tussen Amsterdam Buikslotermeerplein en Amsterdam-Zuid wordt een tweesporige 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.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Verbeteren deur-tot-deur reistijd, verhogen van de veiligheid, ruimte bieden aan de groei van het reizigersvervoer. Bijdragen aan de economische en ruimtelijke ontwikkeling van Amsterdam.

Planning

2003: start realisatie
2018: oplevering

Politiek/bestuurlijk

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

Uitvoering

Amsterdam gaat door met de aanleg van de Noord-Zuidlijn. De gehele lijn, inclusief de boortunnel en de diepe stations, is in ruwbouw klaar. Op het hele tracé zijn de werkzaamheden voor de afbouwfase gestart.

Financiën

Taakstellend budget: € 1.186 mln (rijksbijdrage). Voor de bijdrage in de aanlegkosten van de Noord-Zuidlijn is een lumpsum beschikking (vaste bijdrage) afgegeven. Artikel IF 14.01.03.

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

Noord-Zuidlijn
(vervolg)

Jaar *	Budget	Openstelling
MIRT 2013	1.173	2017
MIRT 2014	1.182	2017
MIRT 2015	1.185	2017
MIRT 2016	1.186	2017
MIRT 2017	1.186	2018
MIRT 2018	1.186	2018

verschil	13
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	13

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2012	957	
2013	985	
2014	1.036	
2015	1.111	
2016	1.155	97%

* Gegevens over zes jaar, tenzij er een MIRT fasewisseling heeft plaatsgevonden.
** De realisatiegegevens t/m 31-12-2016 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2016 was gerealiseerd.

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

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	18
Algemeen						
MIRT fase	•					•
Opgave						
Oplossing					•	
Planning		•	•			
Financiën						
Politiek/Bestuurlijk				•		

Toelichting op de wijzigingen

2013: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.
2014: De planning wordt afgestemd op de uitvoering van Amsterdam Zuidasdok.
2015: De voorkeursbeslissing en de start van de uitvoering zijn uitgesteld door vertraging in de planvorming van de Stadsregio.
2016: In het kader van de besluitvorming Zuidasdok heeft het ministerie van IenM de voorkeursbeslissing van de Stadsregio voor de ombouw van de Amstelveenlijn bevestigd.
2017: Op verzoek van de stadsregio is de doortrekking van de Amstelveenlijn naar Uithoorn toegevoegd aan de scope van het project.
2018: Het project is overgegaan van de planstudie- naar de realisatiefase. De vervoerregio heeft nog in 2016 de realisatiebeschikking ontvangen.

Ombouw Amstelveenlijn (hoogwaardige tramverbinding)

Opgave
Om het toekomstige reizigersaanbod te kunnen verwerken en de veiligheid te verbeteren moet de bestaande Amstelveenlijn worden verbeterd.

Oplossing
Tussen de Zuidas en Amstelveen-Zuid wordt de bestaande Amstelveenlijn omgebouwd tot een hoogwaardige tramverbinding die bij de Zuidas aansluit op het bestaande tram- en metronet van Amsterdam en op het spoorwegnet. De ombouw van de Amstelveenlijn draagt bij aan een betere bereikbaarheid van Amstelveen, de Zuidas en de binnenstad van Amsterdam. Ook verbetert de ombouw de verkeersveiligheid van de Amstelveenlijn door de aanleg van ongelijkvloerse kruisingen. De Amstelveenlijn zal worden verlengd naar Uithoorn.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling
Verbeteren deur-tot-deur reistijd, verhogen van de veiligheid, ruimte bieden aan de groei van het reizigersvervoer, bijdragen aan de ruimtelijke en economische ontwikkeling van Nederland.

Planning
2014: voorkeursbeslissing
2015: projectbeslissing
2018: start realisatie
2020: oplevering

Uitvoering
De stadsregio Amsterdam is verantwoordelijk voor de uitvoering, de financiering en de exploitatie van het project. De beschikking voor het project is in 2016 verleend.

Financiën
Taakstellend budget:
€ 78 miljoen.
Artikel IF 14.01.03.

Jaar *	Budget	Oplevering
MIRT 2013	75	2019
MIRT 2014	76	2020
MIRT 2015	76	2020
MIRT 2016	77	2020
MIRT 2017	77	2020
MIRT 2018	78	2020
verschil	3	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	3	

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2016	5	6%

* Gegevens over zes jaar, tenzij er een MIRT fasewisseling heeft plaatsgevonden.
** De realisatiegegevens t/m 31-12-2016 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2016 was gerealiseerd.

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	18
Algemeen					•	
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Politiek/Bestuurlijk						

Toelichting op de wijzigingen

2017: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

PHS: Overweg Veenendaal Klompersteeg

Opgave

Met het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) rijden de treinen op de corridor Schiphol-Utrecht-Nijmegen met hogere frequentie. Daardoor nemen de dichtligtijden op verschillende overwegen toe. De bereikbaarheid en de veiligheid gaan daardoor achteruit.

Oplossing

In Veenendaal wordt de bestaande overweg Nieuweweg-Noord vervangen door een onderdoorgang voor langzaam verkeer. Daarnaast wordt tussen Klompersteeg en Voorpoort een nieuwe onderdoorgang gemaakt voor autoverkeer.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Dit project maakt onderdeel uit van het Programma Hoogfrequent Spoor en draagt bij aan de economische en ruimtelijke ontwikkeling van Nederland.

Planning

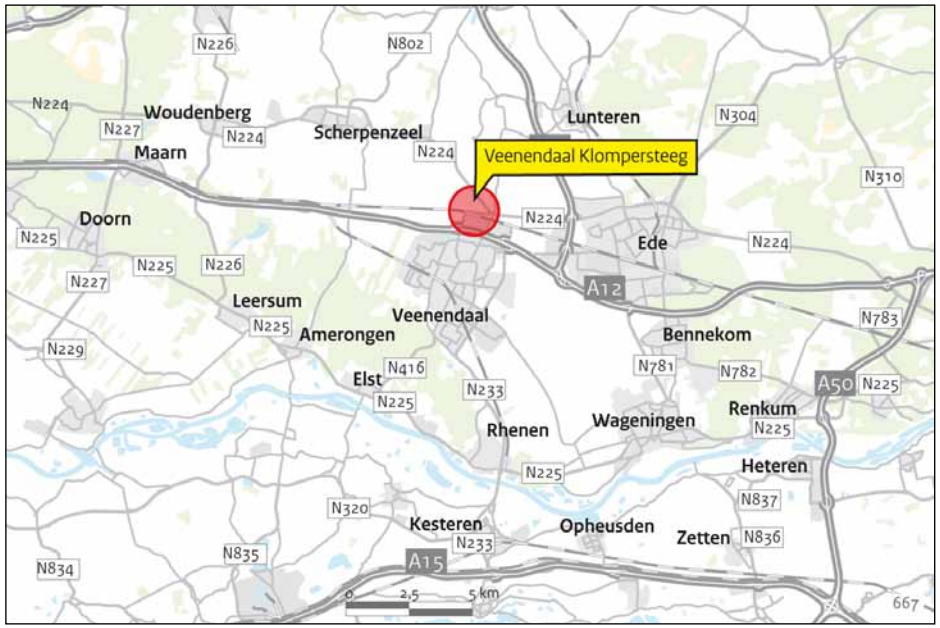
2016-2019

Politiek/bestuurlijk

In maart 2015 is een samenwerkingsovereenkomst gesloten tussen de betrokken overheden en ProRail over de uitvoering en de financiering van het project.

Financiën

Taakstellend budget ministerie van IenM: € 9 mln. Artikel IF 13.03.01. Er is sprake van 50% cofinanciering door de regio.



Jaar *	Budget	Oplevering
MIRT 2017	9	2019
MIRT 2018	9	2019
verschil		
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)		

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2016	0	0%

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2016 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2016 was gerealiseerd.

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	18
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning	•				•	
Financiën				•		•
Politiek/Bestuurlijk						

Toelichting op de wijzigingen

2013: De oplevering is verschoven naar 2015. Deze vertraging betreft fase 3 van het deelproject Beverwijk Aagtenpoort; de optimalisatie van het ontwerp van de fietstunnel heeft meer tijd gevergd dan vooraf aangenomen.
2016: Naar aanleiding van het besluit om de vrije kruising Transformatorweg niet aan te leggen is € 1,4 mln toegevoegd vanuit het projectbudget punctualiteits- en capaciteitsknelpunten.
2017: In 2014 is een addendum op de overeenkomst voor het BOR Regionet tussen rijk en regio overeengekomen en vastgesteld. Door aanbestedingsvoordelen was er namelijk sprake van vrije ruimte van gelden binnen het BOR. In dit addendum is bepaald dat deze middelen kunnen worden toebedeeld aan infrastructuurprojecten die in de periode tot en met 2020 zullen worden uitgevoerd, aangezien ook bepaald is dat eventuele onderbesteding gereserveerd blijft voor spoorinfrastructuur in de Noordvleugel.
2018: Het projectbudget is verlaagd met € 5,5 mln naar aanleiding van de overboeking naar de Metropoolregio Amsterdam via de BDU voor de aanleg van de Cuyperstrap, en met € 1,2 mln in verband met de hierbij behorende storting in het BTW-compensatiefonds. Daarnaast is € 4,5 mln overgeboekt via het Gemeentefonds naar de gemeente Heiloo voor het project Vennewatersweg Heiloo. De bijdrage voor het project is conform de eerdere afspraak in het Addendum op het BOR Regionet. Daarnaast is het budget verder verlaagd met € 0,9 mln in verband met de hierbij behorende storting in het BTW-compensatiefonds.

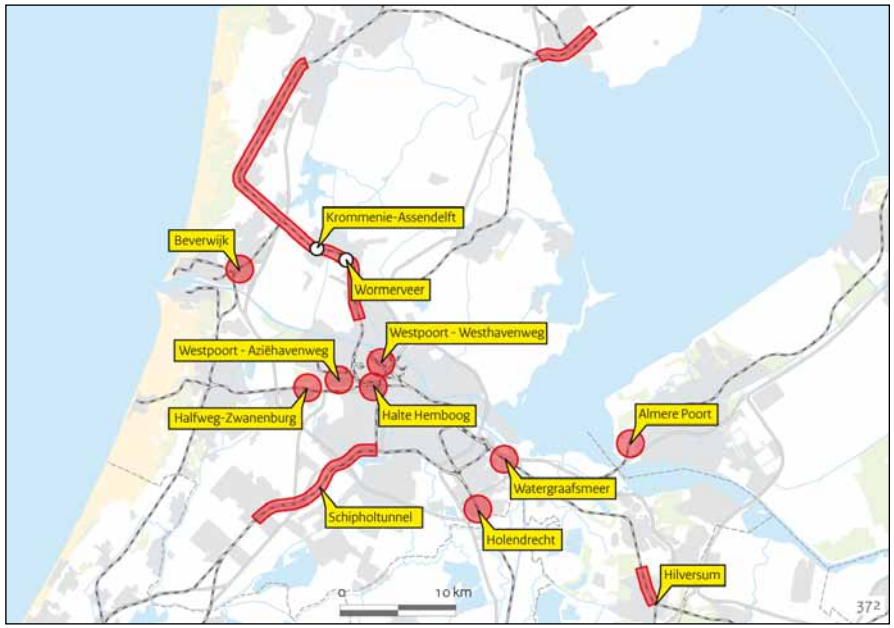
Regionet, fase 1

Opgave

Onder de noemer Regionet is budget gereserveerd voor de uitvoering van extra maatregelen om het stadsgewestelijk (rail)vervoer in de noordelijke Randstad te verbeteren (congestiepakket). In de Bestuursovereenkomst Bereikbaarheids-offensief Noordelijke Randstad is vastgelegd dat de regionale partijen naar eigen inzicht bepalen welke delen van Regionet prioriteit hebben bij de inzet van de middelen.

Oplossing

De regionale partijen hebben maatregelen voorgedragen voor uitwerking volgens de MIRT-systematiek en financiering uit het budget. Het zijn met elkaar samenhangende maatregelen voor het stadsgewestelijk spoorvervoer (Regionet). De maatregelen werken ook positief uit op het functioneren van het landelijk spoornetwerk. Het gaat om de volgende maatregelen: verkorte treinopvolging Zaanlijn (seinverdichting/stop-door), capaciteits-verruiming Hilversum (seinverdichting Gooilijn en extra perron), capaciteitsvergroting Schipholtunnel (seinverdichting, verkorte treinopvolging en dynamisch verkeers-management), maatregelen in Westpoort (goederenemplacementen Westhavenweg en Aziëhavenweg) en in 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. Het maatregel-pakket bevat ook de aangekondigde plan-uitwerkingen: verbetering inhaling Wormerveer en station Watergraafsmeer. Dit pakket zal verder worden uitgewerkt volgens de MIRT-systematiek. Bij de beoordeling conform Wet en Besluit Infrastructuurfonds wordt bij de projectbeslissing vooral gelet op de meerwaarde van de onderlinge samenhang van de maatregelen in relatie tot de doelstellingen zoals verwoord in het Herstelplan Spoor.



Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Verkorten van de reistijd van deur tot deur, ruimte bieden aan de groei van het reizigers- en goederenvervoer, bijdragen aan de economische en ruimtelijke ontwikkeling van de Noordelijke Randstad.

Planning

2006: start realisatie
2007-2020: oplevering (conform het addendum dat tussen rijk en regio is vastgesteld in 2015)

Politiek/bestuurlijk

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

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

Regionet, fase 1
(vervolg)

Financiën

Taakstellend budget: € 177 mln.
Artikel IF 13.03.01.
Daarnaast is in totaal € 12 mln uitgekeerd via de BDU, het BTW compensatiefonds en het Gemeentefonds.

Jaar *	Budget	Oplevering
MIRT 2013	182	2007-2015
MIRT 2014	185	2007-2015
MIRT 2015	188	2007-2015
MIRT 2016	189	2007-2015
MIRT 2017	189	2007-2020
MIRT 2018	177	2007-2020
verschil	-5	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	2	

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2012	124	
2013	148	
2014	158	
2015	163	
2016	171	90%

* Gegevens over zes jaar, tenzij er een MIRT fasewisseling heeft plaatsgevonden.
** De realisatiegegevens t/m 31-12-2016 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2016 was gerealiseerd.

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	18
Algemeen						•
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën	•	•		•	•	
Politiek/Bestuurlijk						

Toelichting op de wijzigingen

2013: In 2009 heeft de commissie NSP's een rapport geschreven met daarin een aantal aanbevelingen, onder andere over de PEAT-kosten (kosten voor projectmanagement, engineering, administratie en toezicht). Voor NSP Utrecht heeft de commissie geconstateerd dat een extra PEAT-bedrag van € 13 mln nodig was (inmiddels geïndexeerd tot € 15,7 mln); dit bedrag is toegevoegd aan het projectbudget.
2014: Bij Voorjaarsnota 2013 is het projectbudget verhoogd met € 8 mln.
2016: Het projectbudget is verhoogd met € 12,4 mln naar aanleiding van indexeringsverschillen uit het verleden. Daarnaast is het projectbudget opgehoogd met € 53,2 mln als gevolg van een langere doorlooptijd van twee jaar.
2017: In de ontwerpbegroting 2016 is het projectbudget van de OV-terminal Utrecht opgehoogd met € 65,9 mln. Op basis van de definitieve subsidieaanvraag bleek een bedrag nodig van € 64,4 mln. Het verschil van € 1,5 mln. is aan de investeringsruimte Spoorwegen toegevoegd.
De OV-terminal wordt in december 2016 officieel opengesteld.
2018: Dit is de laatste keer dat dit projectblad wordt opgenomen. De resterende uitgaven betreffen de bijdrage van het ministerie van IenM aan meerdere fietsenstallingen die onder verantwoordelijkheid van de gemeente worden gerealiseerd. De resterende uitgaven worden op basis van de werkelijke voortgang uiteindelijk volledig via ProRail aan de gemeente vergoed. De gemeente is volledig risicodrager voor deze resterende werkzaamheden.

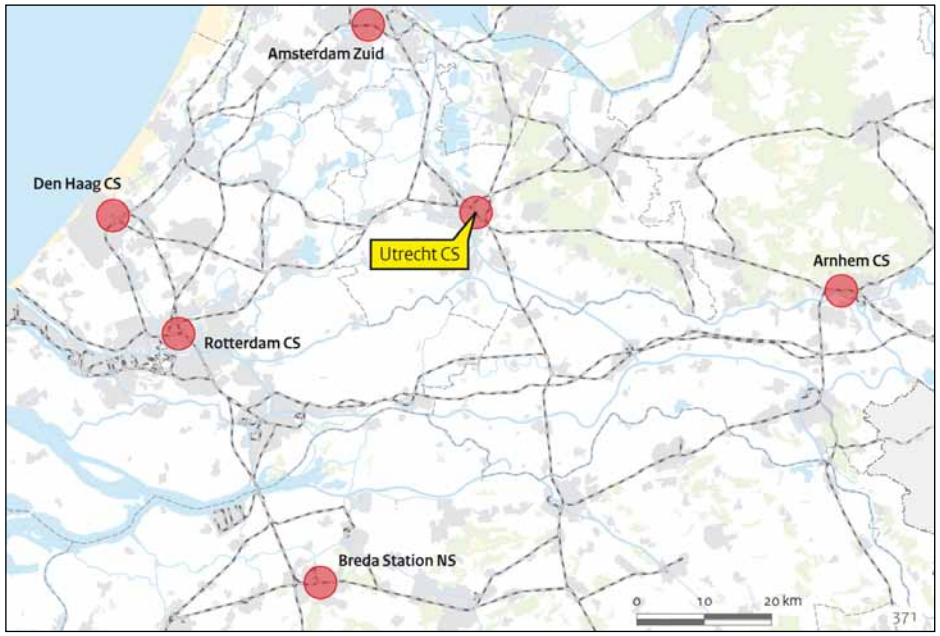
Utrecht Centraal (t.b.v. Nieuw Sleutelproject, VINEX)

Opgave
In Utrecht vormt de spoorinfrastructuur een barrière die de stad in tweeën deelt. Het gebied kent veel onbenut en rommelig terrein. Het treinstation en het stad- en streekbusstation zijn te klein en te onoverzichtelijk om de te verwachte verdubbeling van het aantal reizigers te kunnen verwerken. Het rijk heeft dit project aangewezen als Nieuw Sleutelproject (NSP).

Oplossing
De gemeente ontwikkelt een nieuw stationsgebied om het verblijfsklimaat te verbeteren en de ruimtelijke structuur zodanig te veranderen dat het gebied 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 Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) van Utrecht CS naar Leidsche Rijn en de oostkant van Utrecht.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling:
Verbeteren van het reisgemak, ruimte bieden aan de groei van het reizigersvervoer en verkorten van de reistijd van deur tot deur.

Planning
2007: start ontwikkeling stationsgebied
2009: start bouw ov-terminal Utrecht
2016: ov-terminal Utrecht opgeleverd
2019: oplevering stationsgebied



Politiek/bestuurlijk
- Het project bevat nog uit te voeren delen van VINEX-afspraken over Leidsche Rijn.
- Het project maakt deel uit van het Bereikbaarheidsoffensief Randstad.
- 2003: intentieovereenkomst tussen het rijk en de gemeente Utrecht over de samenwerking, de uitgangspunten en de ambities bij de verwezenlijking van het Project Utrecht Stationsgebied.
- 2004: uitvoeringsovereenkomst Utrecht Stationsgebied tussen de gemeente Utrecht en de voormalige ministeries van 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.
- In de zomer van 2015 is een addendum op de UOK Utrecht Stationsgebied overeengekomen

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

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

waarin de risicoaansprakelijkheid tussen het rijk en de gemeente is aangepast aan de uitvoeringsverantwoordelijkheid.

Financiën

Totale taakstellende bijdrage IenM bedraagt € 466,5 mln.

- OV-terminal: € 412 mln. Infrafonds. Artikel IF 13.03.01.
- Gebiedsontwikkeling € 54,5 mln. H12 art 13.03.04.

Jaar *	Budget	Oplevering
MIRT 2013	338	2016
MIRT 2014	346	2016
MIRT 2015	346	2016
MIRT 2016	412	2016
MIRT 2017	411	2016
MIRT 2018	412	2016
verschil	74	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	6	

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2012	141	
2013	193	
2014	272	
2015	315	
2016	342	83%

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2016 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2016 was gerealiseerd.

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

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	18
Algemeen						
MIRT fase		•				
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Politiek/Bestuurlijk						

Toelichting op de wijzigingen

2014: De beschikking is afgegeven en het project is overgegaan naar de realisatiefase.

Utrecht, tram naar de Uithof

Opgave

Het aantal reizigers tussen station Utrecht Centraal en de Uithof gaat flink toenemen. Dit komt zowel door de toename van het aantal arbeidsplaatsen in de Uithof als door de toename van het aantal treinreizigers in het algemeen. De kwaliteit en de capaciteit van het bestaande busvervoer tussen station Utrecht Centraal en de Uithof is onvoldoende om het huidige en verwachte aantal reizigers op een kwalitatief hoogwaardige manier te bedienen.

Oplossing

Utrecht kiest voor een tramverbinding, waarop later ook de bestaande sneltramlijn van Utrecht naar Nieuwegein en IJsselstein (SUNIJ-lijn) wordt aangesloten. Dit is een kwalitatief hoogwaardige oplossing die de groei van het aantal reizigers naar de Uithof kan verwerken.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

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

Planning

2013: start realisatie
2018: oplevering

Politiek/bestuurlijk

Zowel de gemeente Utrecht als de provincie Utrecht steunt de plannen voor de aanleg van de tram naar de Uithof. Beide hebben hun eigen bijdragen geregeld.

Uitvoering

De planuitwerking is uitgevoerd en de voorbereidingen voor de uitvoering zijn gestart. De gemeente Utrecht en de provincie zijn verantwoordelijk voor de uitvoering van het project. De subsidiebeschikking is in juni 2013 afgegeven. De provincie is gestart met de uitvoering.

Financiën

Voor de aanleg van de tram naar de Uithof is de rijksbijdrage vastgesteld op € 111 mln, exclusief btw. Artikel IF 14.01.03.

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

Utrecht, tram naar de Uithof
(vervolg)

Jaar *	Budget	Oplevering
Projectbeslissing	110	2018
MIRT 2014	110	2018
MIRT 2015	110	2018
MIRT 2016	110	2018
MIRT 2017	110	2018
MIRT 2018	111	2018

verschil	1
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	1

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2014	37	
2015	37	
2016	41	37%

* Gegevens over zes jaar, tenzij er een MIRT fasewisseling heeft plaatsgevonden.
** De realisatiegegevens t/m 31-12-2016 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2016 was gerealiseerd.

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	18
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën	•	•		•	•	•
Politiek/Bestuurlijk						

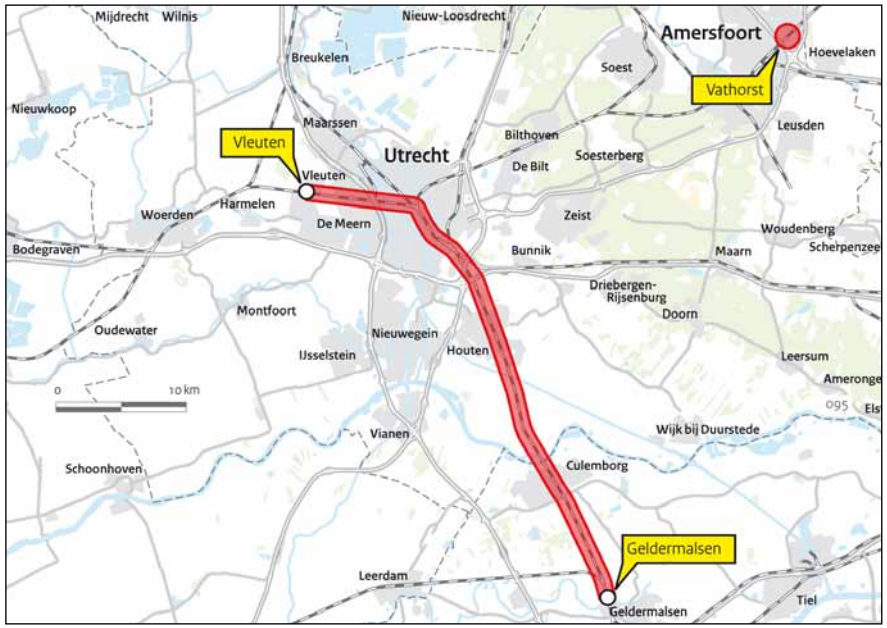
Toelichting op de wijzigingen

2013: Bij de projectbeslissing in 2004 is met de regio afgesproken dat zij zeggenschap heeft over een restbudget dat ontstaan is door het destijds schrappen van onderdelen van het project. In overleg met de regio is € 7 mlnvanuit dit restbudget toegevoegd aan het AKI-programma ten behoeve van de financiering van de overweg Leijenseweg te Bilthoven.
2014: Bij Voorjaarsnota 2013 is het projectbudget verlaagd met € 0,4 mln.
2016: Bij Voorjaarsnota 2015 is het projectbudget verlaagd met € 2,7 mln (BDU uitkering). De meeste aanbestedingen zijn gedaan en de verwachting is dat de resterende risico's opgevangen kunnen worden binnen het huidige projectbudget onvoorzien. Om die reden is het hiervoor gereserveerde budget van € 20,9 mln toegevoegd aan de investeringsruimte (IF 13.08)
2017: Vanuit het voor de regio gereserveerde restbudget is € 2,4 mln gestort in het Provinciefonds en € 0,5 mln in het BTW-compensatiefonds ten behoeve van de financiering van overwegen in Veenendaal.
2018: Op basis van het huidige risicodossier is het projectbudget onvoorzien voor het deelproject Utrecht Centraal-Utrecht Lunetten Houten verlaagd met € 12,2 mln. Dit bedrag is

Vleuten-Geldermalsen (inclusief Randstadspoor, fase 1)

Opgave

De bereikbaarheid van de regio Utrecht staat onder druk. Dit komt door de ligging van de grote VINEX-locaties Leidsche Rijn, Houten Castellum en Amersfoort Vathorst en door maatschappelijke en economische ontwikkelingen. Om de bereikbaarheid van de regio te garanderen, zijn maatregelen voor verkeer en vervoer noodzakelijk. Deze maatregelen hangen met elkaar samen en zijn daarom gebundeld in een pakket. Tot dit pakket behoren onder meer het Tweede Tactische Pakket-project Vleuten-Geldermalsen en het project Randstadspoor (RSS) fase 1. Bovendien is de spooruitbreiding nodig voor de capaciteit en de betrouwbaarheid van het landelijke net.



Oplossing

De oplossing wordt voorzien in:

- Vleuten-Utrecht CS: 4-sporig maken;
- Utrecht CS-Utrecht Lunetten: 6-sporig maken, inclusief twee vrije kruisingen bij Lunetten;
- Utrecht Lunetten-Geldermalsen: 4-sporig maken tussen Houten en Houten Castellum/ ARK;
- Aanleggen van de haltes Utrecht Leidsche Rijn, Houten-Zuid/Castellum, Amersfoort Vathorst, Tiel Passewaaij, Utrecht Terwijde, Utrecht Vaartsche Rijn en Utrecht Zuilen.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Verbeteren deur-tot-deur reistijd en verbeteren van de betrouwbaarheid.

Planning

2002: Tracébesluit
Vanaf 2003: start realisatie
Vanaf 2005: oplevering

Politiek/bestuurlijk

Toezeggingen: tijdens de MIT-behandeling december 2003 heeft 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, juli, juli 2001).
2 VINEX-uitvoeringscontracten.

Financiën

Taakstellend budget: € 914 mln.
Artikel IF 13.03.01.

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

toegevoegd aan de investeringsruimte (artikelonderdeel 13.08). Daarnaast is het projectbudget verlaagd met € 4,1 mln naar aanleiding van een storting in het Provinciefonds ten behoeve van de gemeente Utrecht voor de aanleg van de spoorkruising Barchman Wuytierslaan in Amersfoort, en met € 0,9 mln in verband met de hierbij behorende storting in het BTW-compensatiefonds.

Vleuten-Geldermalsen (inclusief Randstadspoor, fase 1)
(vervolg)

Jaar *	Budget	Oplevering
MIRT 2013	956	Vanaf 2005
MIRT 2014	956	Vanaf 2005
MIRT 2015	956	Vanaf 2005
MIRT 2016	933	Vanaf 2005
MIRT 2017	930	Vanaf 2005
MIRT 2018	914	Vanaf 2005

verschil	-42
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	10

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2012	619	
2013	676	
2014	728	
2015	782	
2016	821	89%

* Gegevens over zes jaar, tenzij er een MIRT fasewisseling heeft plaatsgevonden.
** De realisatiegegevens t/m 31-12-2016 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2016 was gerealiseerd.

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie

	'13	'14	'15	'16	'17	18
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing		•				
Planning	•			•		•
Financiën						
Politiek/Bestuurlijk						

Toelichting op de wijzigingen

2013: Op basis van de planning van de aanbestedingsprocedure zal het werk eind 2012 worden opgedragen. Ontwerp en uitvoering zijn voorzien in de periode van begin 2013 tot begin 2015. De afstemming en de maatregelen om tijdens de uitvoering van het werk de bereikbaarheid voor de scheepvaart én het wegverkeer maximaal te waarborgen, vragen extra voorbereidingstijd.
2014: De opdracht tot vernieuwing Wilhelminasluis is in februari 2013 gegund.
2016: De voortgang van de lopende uitvoeringswerkzaamheden wordt gehinderd door de complexiteit van de ontwerp-werkzaamheden. De oplevering van het werk is voorzien eind 2016/begin 2017.
2018: Er loopt een arbitragezaak tussen de provincie en de aannemer over tekortkomingen in het ontwerp. Hierdoor ontstaat vertraging.

De Zaan (Wilhelminasluis)

Opgave
De Zaan is beperkt toegankelijk voor schepen in klasse Va vanwege de te geringe diepgang van de rivier en de ontoereikende dimensies van de kunstwerken.

Oplossing
Op basis van de planuitwerking wordt de Wilhelminasluis, inclusief de bijbehorende Wilhelminabrug en Beatrixbrug, vernieuwd tot een volwaardige klasse Va-schutsluis.
De nieuwe sluis komt op de plaats van de bestaande sluis en zal voldoen aan de wettelijke normen uit de Waterwet. De sluis krijgt een doorvaartbreedte van 14 m, een waterdiepte (tevens drempeldiepte) van 4,70 m en een kolklengte van circa 156 m.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling
Dit project draagt bij aan vlotte en efficiënte scheepvaartafwikkeling op de Zaan.

Planning
2013: start realisatie
2019: openstelling

Politiek/bestuurlijk
De provincie Noord-Holland, de gemeente Zaanstad, het voormalig ministerie van Verkeer en Waterstaat en het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier hebben in oktober 2009 een bestuursovereenkomst gesloten. Hierin zijn de afspraken over de realisatie, de kostenverdeling en de verdeling van eigendom, beheer en onderhoud van de vernieuwing van de Wilhelminasluis beschreven. Met de onder-tekening van deze overeenkomst Vaart in de Zaan is het project van de planuitwerkingsfase overgegaan naar de realisatiefase. Andere voorgenomen en gerealiseerde maatregelen voor verbetering van de bevaarbaarheid van de Zaan behoren niet tot dit project. De provincie Noord- Holland coördineert de realisatie.

Financiën
De raming van de kosten van de vernieuwing van de Wilhelminasluis bedraagt in totaal € 39,5 mln. Het rijk verleent voor dit project een subsidie van maximaal € 13 mln aan de provincie Noord-Holland. Nadere afspraken over het subsidiebedrag en de melding van de voortgang zijn opgenomen in de subsidie-beschikking die het rijk heeft verleend. Artikel IF 15.03.01.

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

De Zaan (Wilhelminasluis)
(vervolg)

Jaar *	Budget	Openstelling
MIRT 2013	13	2015
MIRT 2014	13	2015
MIRT 2015	13	2015
MIRT 2016	13	2016-2017
MIRT 2017	13	2017
MIRT 2018	13	2019

verschil	0
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	0

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2012	10	
2013	10	
2014	10	
2015	10	
2016	10	77%

* Gegevens over zes jaar, tenzij er een MIRT fasewisseling heeft plaatsgevonden.
** De realisatiegegevens t/m 31-12-2016 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2016 was gerealiseerd.

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	18
Algemeen				•		
MIRT fase				•		
Opgave						
Oplossing	•					
Planning					•	
Financiën						
Politiek/Bestuurlijk	•					

Toelichting op de wijzigingen

2013: Begin 2012 is er een voorkeursbeslissing genomen voor de Beatrixsluis en het Lekkanaal. Ook is er een bestuursovereenkomst gesloten tussen rijk en regio om het Lekkanaal gebiedsgericht in samenhang met regionale ontwikkelingen (onder andere haven) verder uit te werken.
2016: Omdat het project Lekkanaal / derde kolk Beatrixsluis naar de realisatiefase is overgegaan en samen met het project Verbreding Lekkanaal / uitbreiding ligplaatsen wordt uitgevoerd, is er één MIRT-blad van gemaakt.
Het taakstellend budget van beide projecten is in dit blad samengevoegd.
2017: De budgettoename is het gevolg van het toevoegen van het benodigde beheers- en onderhoudsbudget voor de omzetting in een Design, Build, Finance & Maintain-contract in 2016. De nieuwe kolk kan één jaar vroeger in gebruik genomen worden dan was gepland.

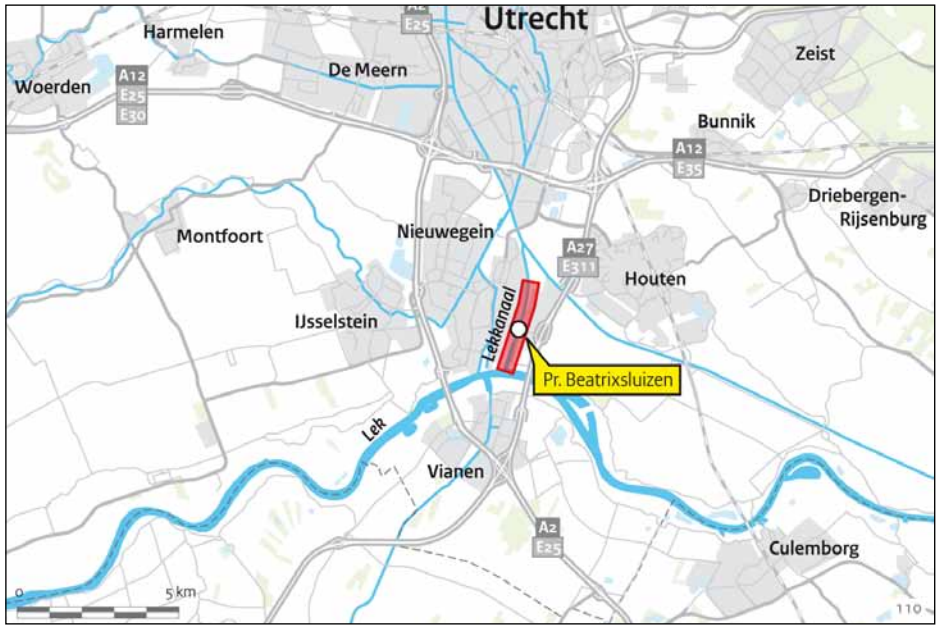
Lekkanaal: derde kolk Beatrixsluis en verbreding kanaalzijde/ uitbreiding ligplaatsen

Opgave

De Beatrixsluis vormt een knelpunt voor een vlotte en veilige verkeersafwikkeling. Vervoersgegevens laten een sterke stijging van het goederenvervoer over het Lekkanaal zien. Dit gaat al voor 2020 een knelpunt vormen voor de capaciteit. Er zijn onveilige situaties door een tekort aan ligplaatsen en een verkeerde ligging van de huidige ligplaatsen. Ook gevaarlijk zijn de waterbewegingen die schepen op het Amsterdam-Rijnkanaal veroorzaken. Door de zuiging geven die bewegingen vooral hinder aan afgemeerde schepen.

Oplossing

De capaciteit van de Beatrixsluis wordt vergroot met een derde sluiskolk die geschikt is voor scheepsafmetingen tot CEMT-klasse VI. De aanleg van derde sluiskolk wordt gecombineerd met een gedeeltelijke verbreding van het kanaal aan de noordzijde van de Prinses Beatrixsluizen. Het kanaal wordt verbreed voor de uitbreiding van de ligplaatsen en voor vermindering van de hinderlijke waterbeweging. Aan de rivierzijde van de Prinses Beatrixsluizen worden de ligplaatsen uitgebreid. Ook de aansluiting van het Lekkanaal op de Lek wordt verbeterd. Het Lekkanaal wordt aan de noord- en zuidzijde van de Prinses Beatrixsluizen bovendien gedeeltelijk verdiept.
Deze oplossing wordt gerealiseerd in samenwerking met de regio, in combinatie met de ontwikkeling van een bedrijventerrein en in lijn met de nieuwe Hollandse Waterlinie.
Aanvankelijk was er ook sprake van de aanleg van een binnenhaven in het gebied, maar daar ziet de provincie Utrecht van af.



Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

De nieuwe sluiskolk draagt bij aan een vlotte, efficiënte en veilige scheepvaartafwikkeling. De aanleg van extra ligplaatsen draagt bij aan de veiligheid en de bereikbaarheid van de scheepvaart.

Planning

2016: start realisatie
2019: openstelling

Politiek/bestuurlijk

Het Tracébesluit is in maart 2015 onherroepelijk geworden.

Uitvoering

In 2011 is een Publiek-Private Comparator(PPC) uitgevoerd. De aanbesteding is in 2014 gestart. In september 2016 is de aannemer gestart met de realisatie.

Financiën

Taakstellend budget: € 409 mln.
Artikel IF 15.04.01.

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

Lekkanaal: derde kolk Beatrixsluis en verbreding kanaalzijde/ uitbreiding ligplaatsen

(vervolg)

Jaar *	Budget	Openstelling
MIRT 2016	234	2020
MIRT 2017	405	2019
MIRT 2018	409	2019
verschil	175	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	5	

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2016	22	5%

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2016 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2016 was gerealiseerd.

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie

	'13	'14	'15	'16	'17	18
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Politiek/Bestuurlijk						

Verbeteren vaargeul IJsselmeer (Amsterdam-Lemmer)

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

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

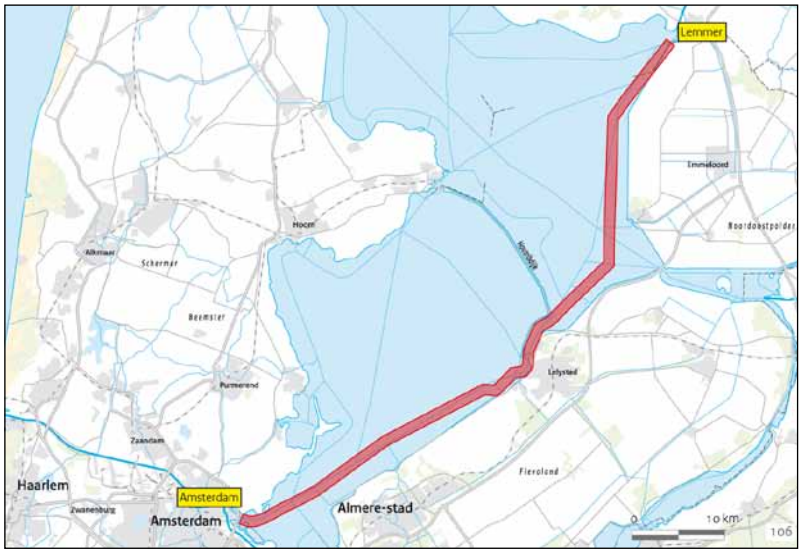
Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling
Het verruimen van de vaargeul voor klasse Vb schepen draagt bij aan een vlotte, efficiënte en veilige scheepvaartafwikkeling.

Planning
1997: start realisatie
Voor eind 2016: openstelling deeltraject 3
Overige deeltrajecten: afhankelijk van zandwinning

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

Uitvoering
Waar mogelijk wordt zandwinning door middel van concessies gerealiseerd. De innovatieve baggerbestekken worden op basis van Design- en Construct-contracten (D&C) uitgevoerd. Er zijn nog restopgaven op de deeltrajecten 1, 4 en 6. De intentie is deeltrajecten 1 en 4 te combineren met natuurontwikkeling in Markermeer-IJmeer. Op deeltraject 6 is een zandwinner actief, maar is het beoogde vaargeulprofiel nog niet bereikt.

Financiën
Taakstellend budget: € 12 mln.



Jaar *	Budget	Openstelling
MIRT 2013	13	Voor 2015
MIRT 2014	12	Voor eind 2015
MIRT 2015	12	Voor eind 2015
MIRT 2016	12	Voor eind 2015
MIRT 2017	12	Voor eind 2016 (deeltrajecten 2,3,5,7,8,9,10)
MIRT 2018	12	Afhankelijk van zandwinning (deeltrajecten 1,4,6)

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2012	12	
2013	12	
2014	12	
2015	12	
2016	12	100%

* Gegevens over zes jaar, tenzij er een MIRT fasewisseling heeft plaatsgevonden.
** De realisatiegegevens t/m 31-12-2016 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2016 was gerealiseerd.

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	18
Algemeen				•		
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning	•					
Financiën		•			•	
Politiek/Bestuurlijk		•	•			

Toelichting op de wijzigingen

2013: Vanwege de complexiteit van de inpassing, het daarmee samenhangende provinciaal inpassingsplan en de uitwerking van de DBFM-contractvorm is de planning vertraagd.
2014: Parallel aan het proces van ruimtelijke inpassing van de nieuwe sluis wordt de marktbenadering voor het DBFM-contract gestart.
2015: De minister van IenM heeft een Partieel Uitvoeringsbesluit (PUB) genomen, waarmee de aanbesteding en voorbereidende realisatiewerkzaamheden gestart zijn.
2016: Begin 2016 wordt naar verwachting gestart met de bouw van de zeesluis.
2017: Het budget is opgehoogd met kosten voor beheer en onderhoud vanwege de omzetting van het contract naar DBFM.

Zeetoegang IJmond

Opgave

Om het toenemende aanbod van zeeschepen te kunnen ontvangen en de bereikbaarheid van de haven van Amsterdam te verbeteren, is een betere beschikbaarheid van de huidige Noordersluis noodzakelijk. Vanwege de ouderdom van de Noordersluis moet deze op enig moment worden vervangen. De wens vanuit de regio is om de schutcapaciteit te vergroten en eerdere aanleg van de sluis te realiseren.

Oplossing

Op basis van een convenant uit 2009 is besloten tot start van de planuitwerking naar de bouw van een nieuwe, grotere sluis, die versneld wordt aangelegd. Volgens de bestuurlijke afspraak in het convenant en de voorkeurs-beslissing van juni 2012 was het vertrekpunt voor de afmetingen van de nieuwe zeesluis 500 m bij 65 m bij 18 m. De opdracht was om te bezien of 70 m breedte ook mogelijk is binnen het taakstellend budget. Inmiddels wordt gebouwd aan een sluis van 70 m breed. Bij wijzigingen in het sluizencomplex moet ook rekening worden gehouden met de aanpassing van de primaire waterkering conform de Waterwet.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Dit project draagt bij aan een de internationale concurrentiekracht van de mainport door een efficiënte scheepvaartafwikkeling.

Planning

2019: openstelling

Politiek/bestuurlijk

In 2009 heeft de toenmalig minister van Verkeer en Waterstaat met de provincie Noord-Holland en de gemeente Amsterdam een convenant getekend met de intentie de toegankelijkheid van het Noordzeekanaal te optimaliseren. Er is afgesproken dat de gemeente Velsen en de provincie Noord-Holland hun medewerking verlenen bij het doorlopen van de benodigde ruimtelijke procedures en milieuvergunningen. De minister van IenM heeft in juni 2012 een voorkeursbeslissing genomen waarmee de scope van de sluis en het financiële kader (inclusief het omgaan met de versnellings-kosten) is vastgesteld. De convenantpartners hebben eind 2014 een go-beslissing genomen. Eind 2014 is het Provinciaal Inpassingsplan (PIP), dat de basis biedt voor de projectbeslissing, onherroepelijk geworden. Deze is met het uitvoeringsbesluit in 2015 genomen.

Uitvoering

Op basis van een Publiek-Private Comparator (PPC) is geconcludeerd dat publiek-private samenwerking (PPS) met een DBFM-contract een geschikte contractvorm is. Op basis van de voorkeursbeslissing is invulling gegeven aan het PIP en het daarbij behorende milieu-effect-

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

Zeetoegang IJmond
(vervolg)

rapport. In 2015 is gestart met voorbereidende werkzaamheden. In 2016 is de bouw van de nieuwe sluis gestart.

Financiën

Het totale budget is €660 mln. Dit is exclusief de bijdrage van de provincie Noord Holland en de gemeente Amsterdam. Dit bedrag is het resultaat van de DBFM-conversie en is dus voor aanleg, beheer en onderhoud. Artikel IF 15.04.01.

Jaar *	Budget	Openstelling
MIRT 2016	660	2019
MIRT 2017	917	2019
MIRT 2018	927	2019
verschil	267	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	14	

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

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Waterveiligheid**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie

	'13	'14	'15	'16	'17	18
Algemeen		•				
MIRT fase				•		
Opgave						
Oplossing	•					
Planning				•	•	
Financiën	•		•		•	•
Politiek/Bestuurlijk		•				

Toelichting op de wijzigingen

2013: Het project Afsluitdijk is overgegaan naar de plan-uitwerking en voorbereiding van de realisatiefase. Het budget is opgehoogd met € 20 mln voor regionale ambities.
2014: In augustus 2012 is de voorkeursbeslissing genomen inzake waterbeheer Afsluitdijk (voorheen project Extra Spuicapaciteit Afsluitdijk). De projecten Afsluitdijk (waterveiligheid) en Extra Spuicapaciteit Afsluitdijk (ESA, waterbeheer) worden als één project uitgevoerd.
2015: In 2014 zijn de projecten Versterking Afsluitdijk en Extra Spuicapaciteit in de begroting samengevoegd.
2016: Vanwege een actualisatie in de planning is de oplevering voorzien in 2022. Het budget voor het project Afsluitdijk is overgeheveld naar de realisatiefase.
2017: Het budget is met € 17 mln verhoogd met bijdragen door regionale partijen voor het realiseren van regionale ambities. Voor het vergroten van de verkeersveiligheid van de A7 en het aanleggen van verzorgingsplaatsen is budget (€ 19,5 mln) vanuit het Infrastructuurfonds beschikbaar gesteld. De voorbereiding van dit Design, Build, Finance and Maintain-contract kost meer tijd dan voorzien, waardoor de start van de aanbesteding later is dan voorzien. De oplevering blijft gepland in 2022.
2018: Het budget is toegenomen vanwege een bijdrage van de provincie Fryslân voor de vismigratierivier en de overheveling van onderhoudsbudget voor areaalgroei tot en met 2031.

Afsluitdijk

Opgave

Bij de tweede Landelijke Rapportage Toetsing van de primaire waterkeringen (2006) is gebleken dat de Afsluitdijk niet meer voldoet aan de wettelijke eisen voor waterveiligheid. Daarnaast is vergroting van de waterafvoer-capaciteit nodig omdat het steeds vaker en in sterkere mate onmogelijk wordt om het peil van het IJsselmeer voldoende te beheersen. Dit als gevolg van de stijgende zeespiegel en hogere piekafvoeren van de rivieren. Het project Afsluitdijk garandeert tot ten minste 2050 de veiligheidseis van 1:10.000 per jaar (eerste stap van de aanpak tot 2100) en het kunnen handhaven van de huidige peildynamiek op het IJsselmeer.

Oplossing

De scope van het project bestaat uit:
- het versterken van het dijklichaam volgens het principe van een overslagbestendige dijk, met een groene uitstraling (vegetatie);
- het versterken van de bestaande spui- en schutsluizen Den Oever en Kornwerderzand;
- het (gefaseerd) vergroten van de afvoer-capaciteit van het bestaande spuicomplex Den Oever.

Bijdrage aan oplossing beleidsdoelstelling

De versterking van de Afsluitdijk en de vergroting van de waterafvoercapaciteit dragen bij aan de bescherming tegen hoogwater.

Planning

2018: start realisatie
Voorzien wordt dat de Afsluitdijk in 2022 weer aan de normen voor waterveiligheid en doelen voor waterbeheer voldoet.

Politiek/bestuurlijk

In 2011 is met de Structuurvisie Toekomst Afsluitdijk de voorkeursbeslissing vastgesteld voor de waterveiligheid. Het gaat om maat-regelen om de dijk en de kunstwerken op orde te brengen en er wordt ruimte geboden aan de ontwikkeling van regionale ambities voor duurzaamheid, natuur, recreatie en toerisme.

Tegelijkertijd hebben het rijk en de decentrale overheden in een bestuursovereenkomst afspraken gemaakt over de samenwerking bij de realisatie van de regionale ambities. In augustus 2012 is de voorkeursbeslissing genomen voor het vergroten van de afvoer-capaciteit. In februari 2016 heeft de minister het definitief Rijksinpassingsplan gepubliceerd.

Uitvoering

Rijkswaterstaat is begin 2012 gestart met de planuitwerking. De projectopdracht omvat het opleveren van een projectbeslissing en de voorbereiding van de realisatie.

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Waterveiligheid**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

Afsluitdijk
(vervolg)

Financiën

Het taakstellend budget bedraagt € 921 mln. Dit is inclusief een regionale bijdrage van € 17 mln voor regionale ambities. Ook is er een bijdrage van € 18 mln voor het stimuleren van duurzame en innovatieve projecten in het Deltafonds beschikbaar. Deze projecten worden uitgevoerd door de regio (de zogenoemde regionale ambities), met de afspraak dat de regio zorg-draagt voor ten minste eenzelfde bijdrage (niet zijnde andere rijksmiddelen).

Jaar *	Budget	Oplevering
MIRT 2016	831	2022
MIRT 2017	869	2022
MIRT 2018	921	2022
verschil	90	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	12	

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2012	0	
2013	0	
2014	0	
2015	1	
2016	5	1%

* Gegevens over zes jaar, tenzij er een MIRT fasewisseling heeft plaatsgevonden.
** De realisatiegegevens t/m 31-12-2016 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2016 was gerealiseerd.

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Waterkwaliteit**
Ministerie **IenM en EZ**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	18
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave					•	
Oplossing			•			
Planning				•	•	•
Financiën					•	•
Politiek/Bestuurlijk						

Toelichting op de wijzigingen

2015: Het project Hoornse Hop is overgegaan van de verkenningsfase naar de planuitwerkingsfase.
2016: Het project Marker Wadden is een jaar vertraagd.
2017: Het budget is opgehoogd met € 6 mln als gevolg van het combineren met een maatregel uit de Kaderrichtlijn Water (KRW). De realisatie van Luwtemaatregelen Hoornse Hop gaat niet door. Afhankelijk van de uitkomsten van de verkenning naar alternatieve maatregelen kunnen vanaf 2018 verdere stappen worden gezet (planfase, realisatie).
2018: De planuitwerking van het project Hoornse Hop is stopgezet. Het project is doorgestart als verkenning onder de naam Project Ecologische Maatregelen Markermeer (EMM). Het budget van project EMM is verlaagd na loskoppeling van de KRW-opgaven (€ 6 mln). Hierdoor is het resterend realisatiebudget circa € 9 mln. Het rijk heeft een extra bijdrage gegeven aan het project Marker Wadden van € 7 mln.

Markermeer-IJmeer

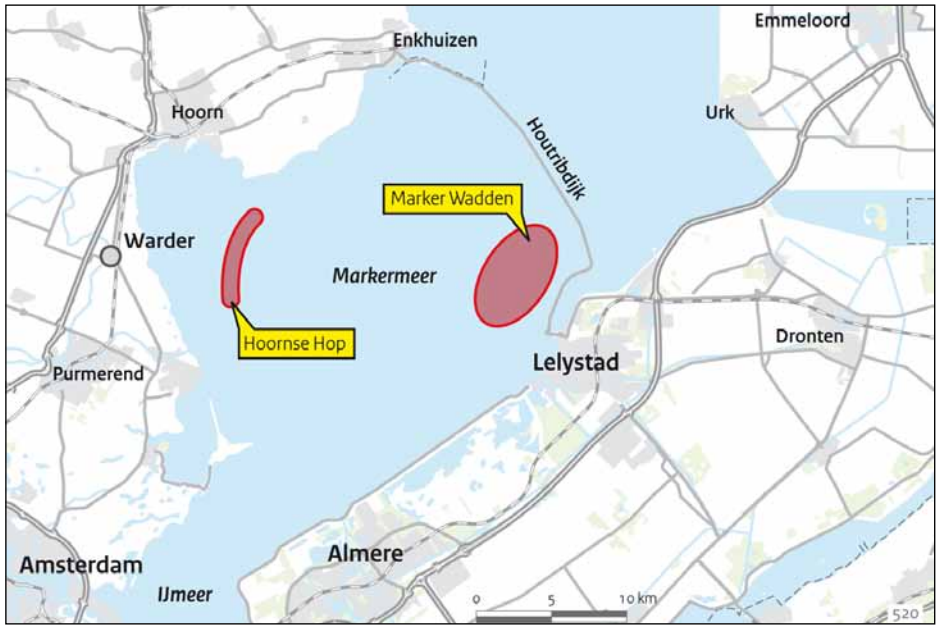
Opgave

De ecologische kwaliteit van het Markermeer en het IJmeer is in de jaren 90 van de vorige eeuw fors achteruit gegaan. De doelen uit Natura 2000 en de Kaderrichtlijn Water worden niet bereikt. De ambitie is om de kwaliteit te verbeteren voor natuur, recreatie en landschap. In de Rijksstructuurvisie Amsterdam-Almere-Markermeer (RRAAM) is een Toekomstbestendig Ecologisch Systeem (TBES) geschetst. Het TBES gaat uit van een gefaseerde aanpak van natuurmaatregelen en ruimtelijke ontwikkelingen.

Oplossing

Het onderzoeksprogramma Natuurlijker Markermeer-IJmeer is eind 2015 opgeleverd.

Ecologische Maatregelen Markermeer (verkenning)
Een van de maatregelen om in het Markermeer-IJmeer een Toekomstbestendig Ecologisch Systeem (TBES) te creëren, was de Luwtemaatregel Hoornse Hop. De partijen die samen de Luwtemaatregel Hoornse Hop financieren (de ministeries van IenM en van Economische Zaken en de provincies Noord-Holland en Flevoland), hebben in 2016 besloten om te stoppen met de planfase. Dit nadat was gebleken dat de luwtemaatregelen niet de verwachte effecten zullen opleveren. Begin 2017 is een verkenning gestart naar alternatieve manieren om een bijdrage te leveren aan de ecologische doelstellingen voor het Markermeer-IJmeer.



Eerste fase Marker Wadden (realisatie)
In dit project wordt – gefaseerd in de tijd – met behulp van slib uit het Markermeer een moerasland aangelegd met een bijbehorend onderwaterlandschap. Dit levert een bijdrage aan de ecologische kwaliteit van het gebied en aan de verbetering van watergebonden recreatie en economische ontwikkeling. In mei 2016 zijn de eerste delen van de Marker Wadden boven water zichtbaar geworden. Begin 2017 is opdracht gegeven voor de aanleg van extra eilanden die horen bij het ontwerp voor Eerste Fase van Marker Wadden. De oplevering is voorzien in 2020.

Bijdrage aan oplossing beleidsdoelstelling

De projecten dragen bij aan de verbetering van de waterkwaliteit en de borging van voldoende zoetwater in de toekomst. Daarnaast wordt de toepassing van slimme (preventieve) maatregelen en projecten onder andere ter verbetering van Nederlandse waterexpertise gestimuleerd.

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Waterkwaliteit**
Ministerie **IenM en EZ**
Fase **Realisatie**

Markermeer-IJmeer
(vervolg)

Planning

2015: afronding onderzoeksprogramma Natuurlijker Markermeer-IJmeer
2015: start planuitwerking Luwtemaatregelen Hoornse Hop
2016: stopzetting planuitwerking Luwtemaatregelen Hoornse Hop
2016: start realisatie Marker Wadden
2017: verkenning Ecologische Maatregelen Markermeer
2020: Marker Wadden gereed

Financiën

Ecologische Maatregelen Markermeer:
Totaal voorbereiding: € 1,1 mln
Totaal realisatie: € 9 mln.
€ 6 mln rijksbijdrage;
€ 1,5 mln provincie Noord-Holland;
€ 1,5 mln provincie Flevoland.
Artikel DF 2.02.02.

Marker Wadden:
€ 19 mln EZ;
€ 18 mln IenM;
€ 15 mln bijdrage Postcodeloterij;
€ 6,5 mln provincie Flevoland;
€ 4 mln provincie Noord Holland;
€ 1 mln bedrijfsleven;
€ 7,5 mln Natuurmonumenten.

	Ecologische Maatregelen Markermeer		Marker Wadden (Rijksbijdrage door EZ en IenM)	
Jaar *	Budget	Oplevering	Budget	Oplevering
MIRT 2015	8	2021-2022	30	2020
MIRT 2016	8	2021-2022	30	2020
MIRT 2017	17	2021-2022	30	2020
MIRT 2018	10		37	
verschil	2		7	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	0		0	

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

Zuidwest-Nederland

Visie

Hoofdopgaven

Gebieden met concentratie van opgaven van nationaal belang

Opgavenkaart

Projectenkaart

Infographic

Project- en programmabladen

Zuidwest-Nederland

De regio Zuidwest-Nederland bestaat uit de provincie Zuid-Holland – met een focus op het verstedelijkte gebied tussen Leiden, Den Haag, Delft, Rotterdam en Dordrecht – het stedelijke deel van het Groene Hart en de Zuidwestelijke Delta. De opgaven in het kader van het Uitvoeringsprogramma Zuidwestelijke Delta en het Deltaprogramma op en rond de Zuid-Hollandse eilanden en in het laaggelegen deel van West-Brabant worden ook bij deze regio betrokken.

Visie

Zuidelijke Randstad

In de Adaptieve Gebiedsagenda Zuidelijke Randstad van november 2013 hebben rijk, provincie, regio's en steden gezamenlijk hun ambitie voor 2040 verwoord: de Zuidelijke Randstad is en blijft in 2040 een Europese economische topregio en de internationale concurrentiekracht wordt daartoe versterkt. Om dat te bereiken is een richtinggevend perspectief geschetst met drie samenhangende strategieën met bijbehorende opgaven.

De eerste strategie heeft een sterk economisch georiënteerde focus. Zuid West Nederland beschikt over een geïntegreerde internationale productie- en diensteneconomie die functioneert als Europese topregio. De ambitie voor 2040 is om dat zo te houden.

De mainport Rotterdam, Den Haag Internationale Stad van Vrede en Recht, het Greenports Netwerk en de Zuid-Hollandse kennisas geven deze topregio vorm en inhoud. Een geïntegreerde economie gedreven door krachtige economische sectoren ontstaat via door-ontwikkeling van en cross-overs tussen bestaande en nieuwe sectoren. Kennisinstellingen en bedrijven benutten daarom elkaars kwaliteiten en voeren onderzoek op topniveau uit om de resultaten toe te passen in nieuwe producten en diensten (valorisatie). Het onderwijs-aanbod en de arbeidsmarkt sluiten aan op de economische ontwikkelingen in dit gebied. Om de nieuwe economie te faciliteren, zijn robuuste en betrouwbare (inter)nationale verbindingen nodig met andere regio's in binnen- en buitenland via spoor, lucht, vaarweg, buis en weg, voor personen en goederen.

De tweede strategie beoogt het gestalte geven aan een samenhangend metropolitaan stedelijk gebied van Leiden tot en met Dordrecht. In de stedelijke centra in Rotterdam, Den Haag, Leiden, Delft en Dordrecht zijn in 2040 (top)voorzieningen voor onderwijs en cultuur gebundeld. Door ontmoeting en interactie ontstaat nieuwe economische dynamiek met daaraan gekoppeld een grote diversiteit aan woonwijken, werklocaties en regionale voorzieningen, zoals in Zoetermeer en Gouda. Het gebied heeft aantrekkelijke en toegankelijke metropolitane landschappen, zoals Hof van Delfland, Duin-Horst-Weide, IJsselmonde, de kustzone, wateren en parken. Er is een aanbod voor wonen, werken en voorzieningen dat aansluit op de vraag van bedrijven, burgers, kennisinstellingen en maatschappelijke organisaties. Om de stadscentra, de woonwijken, de werkplekken en de landschappen te kunnen benutten is bereikbaarheid een voorwaarde. Het metropolitaan stedelijk gebied kenmerkt zich in 2040 door een betrouwbaar en aantrekkelijk openbaarvervoersysteem, goede fietsverbindingen, een optimaal benutte wegenstructuur en snelle en betrouwbare (inter-)nationale verbindingen tussen het metropolitaan stedelijk gebied en andere regio's. Het gebied kenmerkt zich eveneens door een landelijk gebied met veen-, kust- en deltalandschappen dat internationaal wordt gewaardeerd. Hier zijn woningen, werklocaties en voorzieningen met bijzondere kwaliteiten voorzien die niet in het metropolitaan stedelijk gebied te realiseren zijn. Ook is er in de nabijheid ruimte voor groen, natuur en recreatie. Het gebied vormt een essentiële schakel in keten van de biobased economy.

De derde strategie staat voor een duurzame leefomgeving, waarbij de lucht- en de waterkwaliteit zich met de internationale standaarden kunnen meten. Er wordt gewerkt aan een duurzaam mobiliteitssysteem, een optimale bescherming tegen zeespiegelstijging en de mogelijke gevolgen van overstromingen, een duurzame en doelmatige zoetwatervoorziening voor economie en leefbaarheid en maximaal hergebruik van energie, (rest)producten en grondstoffen (circulaire economie) en een grotendeels duurzame energievoorziening.

Zuidwestelijke Delta

Vanuit de duurzaamheidsdriehoek (People, Planet, Profit) is duidelijk wat de kapitalen van Zeeland zijn: een prettig woon- en leefmilieu voor bewoners en bezoekers, grote ecologische waarden en kansrijke economische potenties, enerzijds op en in het water (diep vaarwater, binnenvaartroutes, aquacultuur), anderzijds op het land (ontwikkelruimte, energie-opwekking, toeristische

Zuidwest-Nederland

aantrekkingskracht). De centrale ambitie is om de economische potenties van Zeeland verder te laten groeien binnen een veilige, gezonde en veerkrachtige Delta, met behoud van het aangename woon- en leefklimaat. Bij de verdere uitwerking en doorvertaling van de opgaven wordt gewerkt vanuit het duurzaamheidsprincipe: voorkomen dat ontwikkelingen in het ene kapitaal ten koste gaan van de andere kapitalen en zoeken naar synergie. Deze werkwijze en de samenwerking tussen rijk en regio in het kader van het Uitvoerings- en Deltaprogramma passen geheel in werkwijze van het MIRT.

Het actieprogramma dat voortvloeit uit het recente rapport van de Commissie Economische Structuurversterking en Werkgelegenheid, onder leiding van de heer Balkenende, versterkt de visie zoals hiervoor beschreven.

De regio Zuidwest-Nederland levert zo haar bijdrage aan de nationale ambitie dat Nederland in 2040 in de top tien van de meest concurrerende economieën in de wereld staat.

Hoofdopgaven

De context waarbinnen overheden werken, verandert structureel: beperktere investeringsmiddelen, veranderende en complexer geworden vraagstukken, andere demografische uitgangspunten en onzekerheid over toekomstige ontwikkelingen. Er zit energie in de markt en in de rest van de samenleving. Burgers, ondernemers en wetenschappers ontwikkelen creatieve en innovatieve initiatieven. Dit vraagt om een andere manier van (samen)werken met overheden, markt en samenleving en om een uitnodigend perspectief dat initiatieven van markt en samenleving stimuleert en richting geeft aan het (gezamenlijk) overheidshandelen.

Zuidelijke Randstad
In de Adaptieve Gebiedsagenda Zuidelijke Randstad (AGZR) zijn drie strategieën ontwikkeld om het richtinggevend perspectief voor de Zuidelijke Randstad te faciliteren. De hoofdopgaven komen hieruit naar voren.

Strategie 1

Zuidelijke Randstad
De hoofdopgave voor dit gebied is het vergroten van de samenhang tussen de productie-economie en de diensteneconomie, gekoppeld aan bewezen en opkomende economische sectoren in de Zuidelijke Randstad. Belangrijke impulsen daarvoor zijn het versterken van de Zuid-Hollandse kennisas, het verbeteren van de aansluiting van onderwijs en arbeidsmarkt en het vormen van allianties tussen bedrijfsleven en kennisinstellingen rond nieuwe producten en diensten.

De overheden zetten samen met bedrijfsleven en kennisinstellingen in op het vergroten van de regionale spin-off van de mainport Rotterdam. Dit doen ze met een integrale benadering van de opgaven die gekoppeld zijn aan de haven en havengerelateerde sectoren, inclusief het maritieme cluster (Rotterdam World Port). Ook zetten ze in op het versterken van de mondiale regiefunctie van de greenports en het verbinden van de greenports aan de mainports Rotterdam en Schiphol door een geïntegreerd logistiek netwerk, en op het stimuleren van cross-overs tussen mainport Rotterdam en greenport, zodat de topsectoren Energie, Agri & Food en Logistiek elkaar verder versterken. Ook is het streven om het aantal internationale bedrijven en instellingen gekoppeld aan de profielen Den Haag Internationale Stad van Vrede en Recht en Rotterdam World Port uit te breiden.

Zuidwestelijke Delta: havengerelateerde economie en Logistieke Delta
Ook voor de economie van Zeeland vormt de havengerelateerde economie een zeer belangrijke drager. De opgave is het optimaal laten functioneren en doorontwikkelen van deze sector en daarmee de overheidsinvesteringen in het fysiek-ruimtelijke domein optimaal te laten renderen. Het gaat hier over de ontwikkeling van (water-gebonden) bedrijvigheid, opslag en overslag van goederen, logistiek en grote chemieconcerns met innovatieve biobased toepassingen (gebruik van groene grondstoffen). Om de internationale concurrentiepositie van de bedrijven te versterken, het regionale vestigingsklimaat aantrekkelijker te maken en bij te dragen aan duurzame groei van de industrie wordt samengewerkt binnen het programma Smart Delta Resources (SDR).

De genoemde sectoren zijn belangrijk voor de werkgelegenheid en indirect voor het draagvlak voor voorzieningen, en bieden tegenwicht aan de optredende bevolkingskrimp in met name Zeeuws-Vlaanderen. De zeehavens (Vlissingen, Terneuzen) liggen strategisch en aan diep vaarwater. In een aantal sluizencomplexen in de delta tekenen zich capaciteitsproblemen voor de binnenvaart af. De voorziene grensoverschrijdende projecten zoals Seine Nord versterken dit proces. Het rijk hecht aan het uitvoeren van de afspraken voor het verder ontwikkelen van de Logistieke Delta, conform de visie op de toekomst van de Zuidwestelijke Delta.
Dit als afsluiting van de MIRT-verkenning Antwerpen-Rotterdam (MIRT-VAR, vastgelegd in het rapport Dynamische Delta 2020-2040). Het op orde houden en doorontwikkelen van goede achterland-verbindingen hoort daarbij.
In het actieprogramma van de Commissie Economische Structuurversterking en Werkgelegenheid wordt de meerwaarde van samenwerking tussen zeehavens genoemd. De komende periode wordt daar invulling aan gegeven.

Strategie 2

Zuidelijke Randstad
De opgave is het ontwikkelen van een samenhangend metropolitaan stedelijk gebied door het stimuleren van interactie en verstedelijking en het optimaliseren van de bereikbaarheid en de groenblauwe structuur.

De overheden zetten in op het creëren van een metropolitaan stedelijk gebied van Leiden tot en met Dordrecht en van Den Haag tot en met Gouda. In dit metropolitaan stedelijk gebied worden

Zuidwest-Nederland

wonen, werken, voorzieningen, mobiliteit, water, recreatie en natuur in samenhang ontwikkeld. Het streven is om de stedelijke ongelijkheid te verminderen door de vraag naar woningen, werklocaties en voorzieningen te faciliteren op basis van de behoeften en initiatieven vanuit markt en samenleving. Het benutten van elkaars kwaliteiten en voorzieningen staat daarbij voorop.

De unieke ligging van Zuidwest-Nederland, de aanwezigheid van waardevolle landschappen samen met een mooie mix aan stedelijke milieus plus daarnaast de aanwezigheid van het havencomplex en de greenport maken van Zuidwest-Nederland een veelzijdig gebied met veel potentieel. Daarom wordt gewerkt aan een goede connectiviteit en bereikbaarheid tussen gebieden in de regio en met relevante regio's in binnen- en buitenland.

Zuidwestelijke delta: duurzame verstedelijking
In het Stedennetwerk Z4 (Goes, Middelburg, Terneuzen en Vlissingen) wordt concentratie van verstedelijking en (boven) regionale voorzieningen nagestreefd. Zowel bij woon- als werklocaties wordt nadrukkelijk de ladder voor duurzame verstedelijking gehanteerd en wordt herstructurering en zorgvuldig ruimtegebruik gestimuleerd. Bij de beschreven verstedelijkings- en economische opgaven moet een relatie worden gelegd met de demografische ontwikkelingen: zowel plaatselijke krimp als de afname van de beroepsbevolking wegens vergrijzing (arbeidsmarktbeleid en onderwijs). Gewerkt moet worden aan een robuuste ruimtelijke structuur. Naast verbetering van de woningvoorraad, werklocaties en culturele voorzieningen betreft het ook het versterken van de grensoverschrijdende samenhang.

Strategie 3

Zuidelijke Randstad
Het stimuleren van een circulaire economie en een duurzame energie- en zoetwatervoorziening en het minimaliseren van de gevolgen van overstroming vormen de opgaven voor de Zuidelijke Randstad.

De overheden zetten samen met kennisinstellingen en bedrijfsleven in op een duurzame leefomgeving en een circulaire economie. Daarbij gaat het om de transitie naar een biobased economy, het sluiten van ketens en de overgang naar duurzame mobiliteit. De uitdaging is het ruimtelijk mogelijk maken van de energietransitie, het vergroten van de zelfvoorzienendheid voor het opwekken van energie en het ontwikkelen van een warmtenet. Vanuit het waterdomein is het belangrijk om duurzaam en doelmatig gebruik te maken van zoetwater en te streven naar verbeteren van de waterkwaliteit.

In het gebied is goede ervaring opgedaan met meerlaagse veiligheidsmaatregelen in het kader van waterveiligheid. Daarbij worden preventie, ruimtelijke inrichting en rampenbeheersing gezamenlijk meegenomen om een integrale maatregelen te kunnen nemen, rekening houdend met bijvoorbeeld cultureel erfgoed.

Zuidwestelijke Delta: wateropgave in relatie tot een duurzame, economisch vitale en veilige delta
Voor de gehele Zuidwestelijke Delta ligt er een wateropgave als gevolg van klimaatverandering: het in duurzame balans met economie en ecologie garanderen van de waterveiligheid – ook voor de Randstad – in relatie tot de zeespiegelstijging en extreem hoge rivierafvoeren en het borgen van duurzaam zoetwater. In de ruimtelijke ordening wordt conform de deltabeslissing Ruimtelijke adaptatie meer dan ooit rekening gehouden met de klimaatverandering en mogelijke effecten daarvan (overstromingen, extreme neerslag, droogte en hittestress). In de topsector Water staan water- en deltatechnologie voorop: getijdenenergie, multifunctionele dijken en innovaties in zandsuppleties als showcase voor de rest van de wereld.

Zuidwestelijke Delta: Energie
Bij de topsector Energie speelt Zeeland een rol bij energielevering (centrales, windparken, water/getijden) en transport via goede verbindingen naar de rest van Nederland. In Zeeland en op en rond de Zuid-Hollandse eilanden zijn voorkeursgebieden voor grootschalige windenergie aangewezen en zal het hoofdenergienetwerk (380kV) tussen Borssele en Midden-Brabant compleet en robuust gemaakt worden.

Gebieden met concentratie van opgaven van nationaal belang

Zuidelijke Randstad
Strategie 1 concentreert zich op de gebieden die van belang zijn voor de economie en het verdienvermogen. Dit zijn de dragers van de welvaart in Zuidwest-Nederland en Nederland.

Rotterdam World Port: het vergroten van het verdienvermogen en van activiteiten met toegevoegde waarde van de Rotterdamse haven, inclusief het maritieme cluster, voor heel Zuidwest-Nederland vraagt om een integrale benadering en samenwerking met het bedrijfsleven.

Greenports (Westland-Oostland, Boskoop en Duin-en Bollenstreek): het versterken van de mondiale regie van de greenports vraagt om verbeteringen en bundelingen in het logistiek systeem en om regionale innovatie door kennisdeling en samenwerking.
In Den Haag als Internationale Stad van Vrede en Recht wordt ingezet op de versterking van de internationale zone en het *'central innovation district'*. Deze inspanningen geven Den Haag een sterke internationale positie op het gebied van safety and security.
Zuid-Hollandse kennisas, van Leiden via Den Haag en Delft naar Rotterdam: versterken en vernieuwen van sterke sectoren in Zuidwest-Nederland vraagt om versterking van de kennisas, verbetering van de aansluiting van onderwijs en arbeidsmarkt, en facilitering van samenwerking en initiatieven van kennisinstellingen en bedrijfsleven.

Zuidwest-Nederland

Ruimtelijk-Economische Ontwikkelstrategie (REOS)

In de bestuurlijke intentieverklaring Ruimtelijke Economische Ontwikkelstrategie (REOS) van juni 2016 hebben de Noordelijke en Zuidelijke Randstad, de Brainport Eindhoven en het rijk afspraken gemaakt over het gezamenlijk versterken van de internationale concurrentiekracht van deze economische kerngebieden en van Nederland. Partijen richten hun beleidsinzet op een beperkt aantal toplocaties (campussen, functiegemengde zakencentra, transformatiegebieden, productielandschappen) in de drie gebieden, op het versterken van de inbedding van deze toplocaties in de (inter)nationale en stadsgewestelijke netwerken en op verdichting rond knooppunten van openbaar vervoer. Zo wordt de agglomeratiekracht versterkt en wordt vervoerwaarde opgebouwd, zodat de investeringen in de infrastructuur effectiever worden. De toplocaties uit strategie 1 en die van REOS komen grotendeels met elkaar overeen, alleen is REOS soms wat specifieker. In de Zuidelijke Randstad gaat het om de volgende toplocaties: Leiden Bio-Science Park, TIC-Delft, Den Haag Central Innovation District/ Internationale Zone, Binnenstad Rotterdam, Rotterdam Makers District, Den Haag Central Innovation District/Binckhorst, mainport en greenports Zuidelijke Randstad.

Strategie 2 concentreert zich op het metropolitaan stedelijk gebied van Leiden tot en met Dordrecht en van Den Haag tot en met Gouda, dat van belang is voor wonen, werken, voorzieningen, mobiliteit, water, recreatie en natuur. Het betreft zowel de stedelijke centra en knooppunten als het landelijk gebied daaromheen.

Het stimuleren van een circulaire economie en van duurzame energie- en zoetwatervoorziening en het minimaliseren van de gevolgen van overstromingen (strategie 3) richt zich op Zuidwest-Nederland als geheel.

De Adaptieve Gebiedsagenda kunnen de overheden niet alleen uitvoeren. Daar is iedereen voor nodig: bedrijven, kennisinstellingen, betrokken inwoners. Er liggen kansen om beter samen te werken, om de energie uit de samenleving beter te benutten, om onnodig blokkerende regelgeving weg te nemen, om slim opgaven en oplossingen aan elkaar te verbinden en om beschikbare middelen en menskracht van alle betrokken partijen zo effectief mogelijk in te zetten. Dat is wat er onder andere wordt bedoeld met adaptief werken.

De uitvoering van de Adaptieve Gebiedsagenda Zuidelijke Randstad wordt jaarlijks aan de orde gesteld tijdens het bestuurlijk overleg MIRT in het najaar.

Zuidwestelijke Delta: natuur en landschap

Het tot stand brengen en beschermen van het Natuurnetwerk Nederland, inclusief de Natura 2000-gebieden, is een opgave in de MIRT-agenda. Binnen de kaders die het rijk stelt, begrenzen, ontwikkelen, beschermen en onderhouden de provincies het Natuurnetwerk met de juiste ruimtelijke, water- en milieucondities. De realisatie van het Natuurnetwerk draagt bij aan het behalen van Europese doelen, zoals de Europese Kaderrichtlijn Water. Het rijk is als beheerder wel verantwoordelijk voor het beheer van de Deltawateren, de Voordelta en de Vlakte van Raan.

Zuidwestelijke Delta: deltawateren & kust

Dankzij de Deltawerken is de waterveiligheid in de Zuidwestelijke Delta sterk verbeterd. De schaduwkant van de aanleg van stormvloedkeringen en dammen is dat de getijdendynamiek en natuurlijke zoet-zoutovergangen grotendeels zijn weggevallen. De water- en de natuurkwaliteit zijn daardoor verslechterd. Dit remt ook de economische ontwikkeling van het gebied. De centrale opgave voor de Zuidwestelijke Delta is daarom het duurzaam herstel van het evenwicht tussen veiligheid, economie en ecologie. Het perspectief van integrale gebiedsontwikkeling staat voorop, waarbij een betere verbinding wordt gelegd tussen water en ruimtelijke ordening.

Volgens de voorkeursstrategie van het Deltaprogramma blijft het huidige stelsel van dijken en waterkeringen ook in de toekomst de basis voor waterveiligheid in de Zuidwestelijke Delta. Voor het vergroten van de waterveiligheid in de Rijn-Maasdelta is het niet nodig om rivierwater in de Grevelingen te bergen. Voor de Oosterschelde wordt de huidige veiligheidsstrategie geoptimaliseerd: het (innovatief) versterken en beheren van dijken, samen met het structureel aanpakken van de zandhonger en het aangepast beheren van de Oosterscheldekering.

Voor de Westerschelde kiest het rijk eveneens voor het optimaliseren van de huidige veiligheidsstrategie: het (innovatief) versterken en beheren van dijken, samen met het verder optimaliseren van de huidige bagger- en stortstrategie om de platen en vooroevers van de dijken mee te laten stijgen met de zeespiegel, en het stopzetten van de zandwinning. Deze strategie draagt ook bij aan de versterking van de natuurkwaliteit.

In de Rijksstructuurvisie Grevelingen en Volkerak-Zoommeer (RGV) wordt de wenselijkheid en haalbaarheid van het terugbrengen van beperkt getij in de Grevelingen en een zout Volkerak-Zoommeer beschreven. Het kabinet stemde op 10 oktober 2014 in met de ontwerp-RGV. Het ontwikkelperspectief van de ontwerp-RGV kent de volgende uitgangspunten. In de Grevelingen wordt beperkt getij teruggebracht via een doorlaat in de Brouwersdam. Hiermee wordt de Grevelingen verbonden met de Noordzee. Ook wordt zo ruimte geboden aan private partijen voor de opwekking van duurzame getijdenenergie. In het Volkerak-Zoommeer wordt beperkt getij teruggebracht via een doorlaat in de Philipsdam. Op deze wijze wordt het Volkerak-Zoommeer verbonden met de Oosterschelde. Hierdoor wordt het nu zoete Volkerak-Zoommeer weer zout.

Verdere uitwerking van de financiering van de benodigde maatregelen is nodig om de Rijksstructuurvisie definitief te kunnen vaststellen. De betrokken overheden hebben hiertoe in maart 2015 een (eerste) Bestuursovereenkomst Ontwikkeling Grevelingen en Volkerak-Zoommeer getekend. Dat heeft nog niet geleid tot een

Zuidwest-Nederland

sluitende financiering van het uitvoeringsplan van de RGV. Met de regio is afgesproken dat vooralsnog de huidige status van ontwerp-RGV en bestuursovereenkomst en ook de financiële toezeggingen van partijen, worden aangehouden. Definitieve besluitvorming is afhankelijk van afspraken tussen de regionale partijen en een nieuw kabinet.

De Oosterschelde en de Westerschelde kennen opgaven op het gebied van natuur en landschap, zoals herstel en behoud van de bestaande natuur (Natura 2000) plus het ontwikkelen van nieuwe natuur. Deze opgave dient ook ten goede te komen aan het Nationale Park Oosterschelde. Voor de Westerschelde geldt eveneens een natuurherstelopgave. Bij dit alles moet er ook ruimte zijn voor recreatievaart, binnenvaart en zeevaart. Samen met het Vlaams Gewest wordt voor het Schelde-estuarium, waar de Westerschelde deel van uitmaakt, gewerkt aan een Agenda voor de Toekomst. Inmiddels is daartoe een eerste kennis- en onderzoeksprogramma gestart (looptijd: 2014-2018). Een uitdaging vormt de demping van de getijslag. Deze is toegenomen door menselijke ingrepen zoals inpoldering, zandwinning en vaargeulverruiming en kan (op lange termijn) een bedreiging vormen voor de veiligheid en de natuurlijkheid van het Schelde-estuarium. Het onderzoeksprogramma beziet onder meer de effectiviteit van grootschalig sedimentbeheer in het mondingsgebied, bijvoorbeeld in de vorm van de aanleg of uitbreiding van zandplaten, op het dempen van de getijslag in het Schelde-estuarium. Het programma bevat de mogelijkheid om pilots uit te voeren. Van het onderzoeksprogramma wordt in 2018 samen met de stakeholders een eindbalans opgemaakt, waarbij ook de mogelijke doorwerking wordt bezien naar het Vlaams-Nederlandse beleid voor en het beheer van het Schelde-estuarium.

Bij de sluizencomplexen van Volkerak, Krammer en Kreekrak valt de wateropgave samen met een mogelijke capaciteitsopgave voor de binnenvaart. Het deelprogramma Kust van het Deltaprogramma werkt aan een langetermijnvisie (Nationale Visie Kust) op de wijze waarop de ruimtelijke ontwikkeling hand in hand kan gaan met een duurzame veiligheidsstrategie voor de kust. Het strand en de duinen vormen in de eerste plaats een natuurlijke verdediging tegen overstromingen.

Om het veiligheidsniveau op orde te houden is ervoor gekozen om de zandige kust te laten meegroeien met de zee door middel van zandsuppleties. Om mee te kunnen groeien met de zeespiegelstijging is een groter suppletievolume nodig. Hierbij is ook aandacht voor de economische kant van de kustzone. Een voldoende breed strand, kwaliteitsverbetering van de verblijfsrecreatie en mogelijkheden voor seizoensverlenging zijn belangrijk voor de Zeeuwse Kust.

De provincie Zeeland stelt samen met de Noordzeekustgemeenten, natuur- en milieuorganisaties, toeristische belangenorganisaties, ZLTO, Rijkswaterstaat en het waterschap een Zeeuwse kustvisie op. Hierin staan drie opgaven centraal voor de Noordzeekust: behoud en versterking van de dijken en stranden, de natuur- en landschapswaarden en de toekomst van de recreatiesector. De definitieve visie is een bouwsteen voor het beleid en de uitvoeringsagenda van de Zeeuwse overheden en de samenwerkende partijen. Hiermee wordt invulling gegeven aan het Nationale Kustpact.

Zuidwestelijke Delta: Sloegebied & Kanaalzone

De Westerscheldehavens van Terneuzen (Kanaalzone) en Vlissingen (Sloegebied) zijn zeehavens van nationaal belang en vormen samen de derde zeehaven van Nederland. Goede toegang vanuit zee, vaarweg en land is essentieel voor het benutten van de economische potentie van de Zuidwestelijke Delta. De toegankelijkheid van de Scheldehavens vanuit zee heeft blijvende aandacht vanuit een duurzame balans tussen de belangen van een veilig, toegankelijk en natuurlijk Schelde-estuarium.

Centraal staat verder de multimodale bereikbaarheid voor de binnenvaart en de aansluiting op het Trans-European Transport Network (TEN-T). De investeringen in de sluis bij Terneuzen, de Sluiskiltunnel, de N62 en de Seine-Scheldeverbinding dragen bij aan het concept Logistieke Delta. Binnen de havengebieden liggen kansen voor logistiek, chemie (biobased economy), energie, offshore- en maintenance-activiteiten. Hiervoor wordt aansluiting gezocht bij het topsectorenbeleid. In de topsector Chemie liggen kansen voor het samen met West-Brabant uitbouwen van de biobased economy, het verder verduurzamen van het productieproces en het ontwikkelen van groene bouwstenen voor hoogwaardige producten. Naast optimale multimodale achterlandverbindingen (N62/A58, buisleidingen, spoor en binnenvaart) zijn een duurzaam bedrijventerreinbeleid, stimulering van de binnenvaart en 'containerisatie' de opgaven voor en ambities van het zeehavengebied, waarbij onder meer bedrijven in de haven verder integreren door meer gebruik te maken van elkaars (rest)producten (programma Smart Delta Resources). In het kader van een optimale achterlandverbinding zijn twee goede binnenvaartroutes essentieel voor de ontwikkeling van de Logistieke Delta: ten eerste de route via de Rijn-Scheldeverbinding naar Antwerpen en ten tweede de Midden-Zeelandroute (onderdeel van de Europese as Rotterdam-Parijs) via de Krammersluizen en het Kanaal door Zuid-Beveland, aansluitend op het Kanaal van Gent naar Terneuzen. Deze verbindingen maken ook deel uit van de internationale corridor Rotterdam-Antwerpen-Parijs. De Volkeraksluizen maken deel uit van beide verbindingen. Op basis van de MIRT-verkenning capaciteit Volkeraksluizen is besloten op korte termijn quick wins uit te voeren en de wachttijden te monitoren, en op langere termijn de sluizen uit te breiden met een extra sluiskolk voor de beroepsvaart.

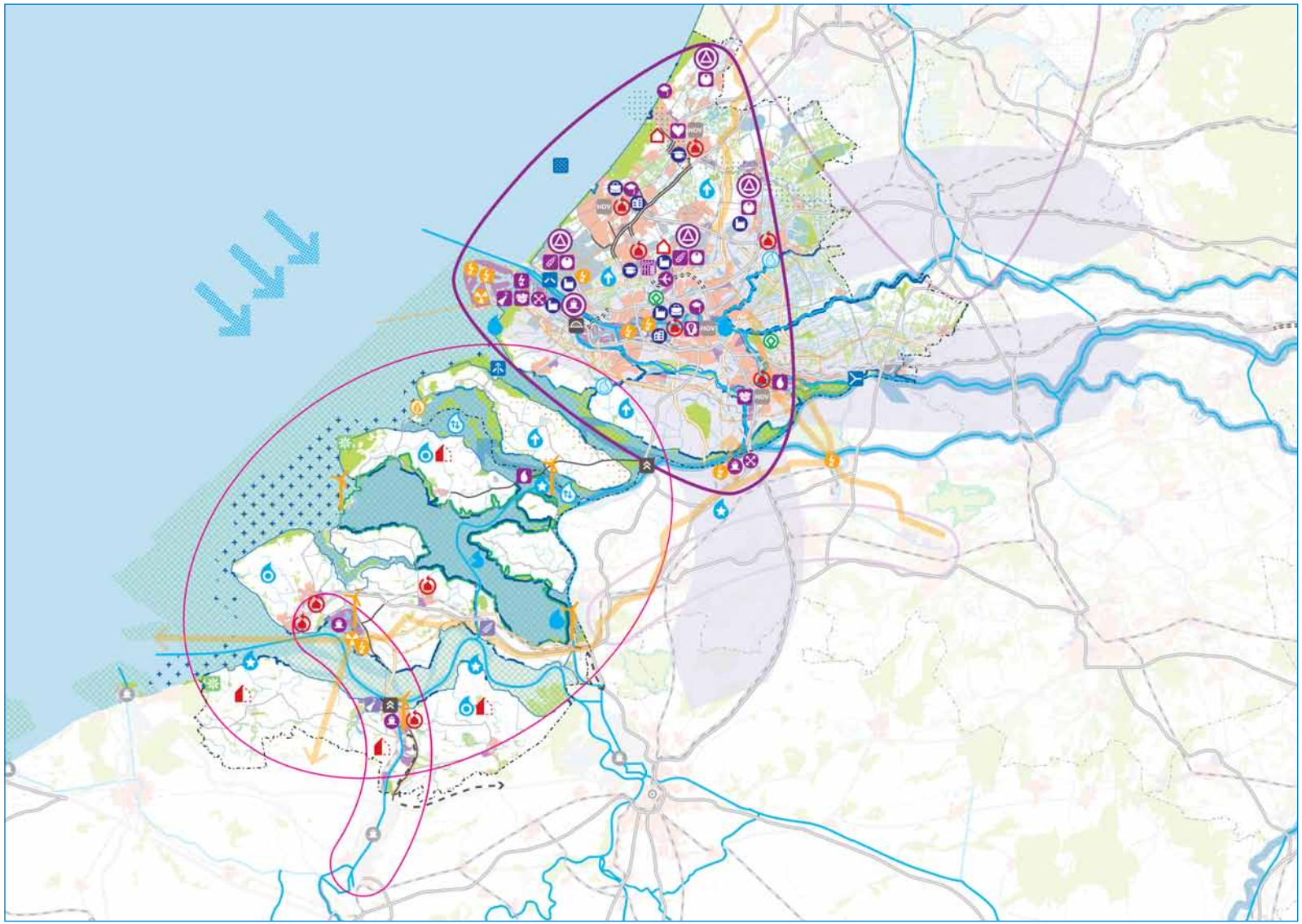
In 2016 hebben Zeeland Seaports , PORTIZ en de Zeeuwse Milieufederatie – ondersteund door de provincie Zeeland – de Duurzaamheidsambitie 2030 voor de Zeeuwse havens ondertekend. Dit bevat een samenhangend pakket van economische én ecologische ontwikkelingen en doelen in de haven. Denk aan verbetering van de infrastructuur, verlaging van de uitstoot van fijnstof, natuurontwikkeling, CO_2-reductie en meer hergebruik van grondstoffen en reststoffen.

Link naar de Adaptieve agenda Zuidelijke Randstad
http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/brieven/2013/11/18/bijlage-5b-adaptieve-agenda-zuidelijke-randstad-2040.html

Zie voor Gebiedsagenda en kaarten van Zeeland:
http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/brieven/2013/11/18/bijlage-5f-zeeland.html
http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/brieven/2013/11/18/bijlage-5f-zeeland-kaarten.html

Zuidwest-Nederland Opgavenkaart

< Ga naar legenda



Zuidwest-Nederland Opgavenkaart

< Ga terug naar de kaart

Zuidwest-Nederland Projectenkaart

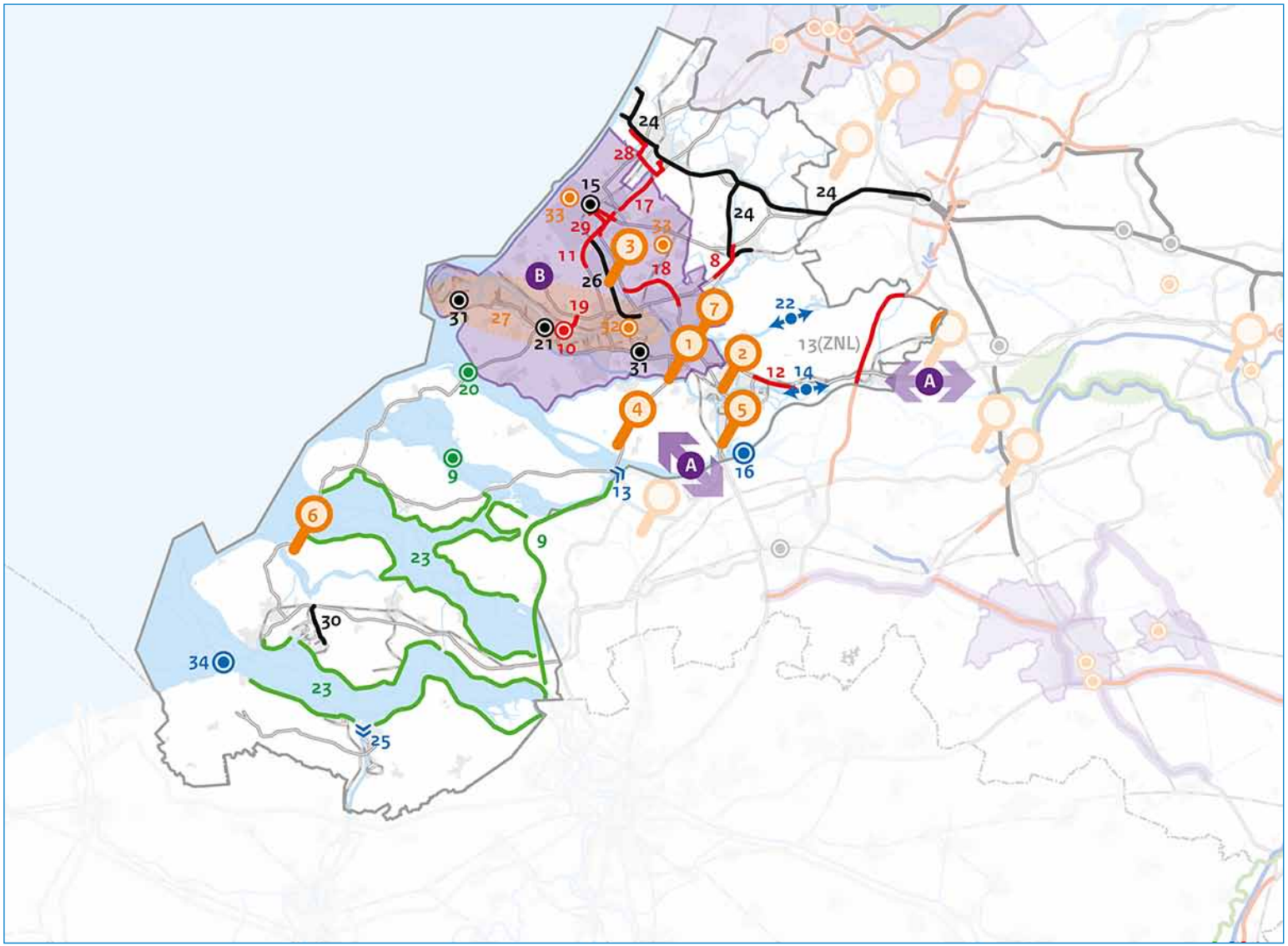
MIRT Onderzoek
1 Adaptatiestrategie waterveiligheid buitendijks
2 Alblasserwaard Vijfheerenlanden
3 Bereikbaarheid regio Rotterdam - Den Haag
4 Corridor Rotterdam - Antwerpen (CRA)
5 Operationalisering meerlaagsveiligheid Dordrecht
6 Integrale Veiligheid Oosterschelde
7 Stimuleren Verstedelijking Zuidelijke Randstad

Verkenning
8 A20 Nieuwerkerk aan de IJssel - Gouda
9 Rijksstructuurvisie Grevelingen en Volkerak-Zoommeer
10 Tijdelijke tolheffing A24 Blankenburgverbinding en A12/A15 Ressen - Oudbroeken (ViA15)

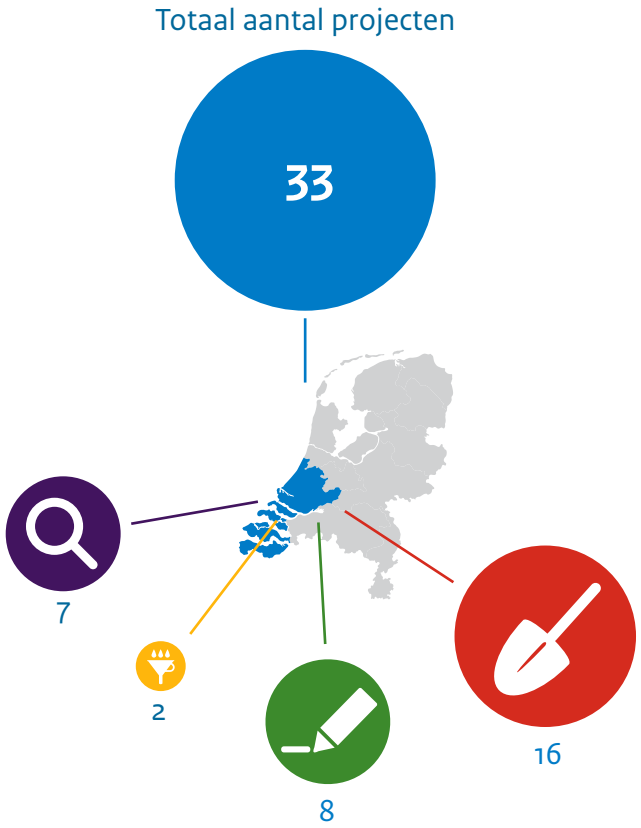
Planuitwerking
11 A4 passage Den Haag
12 A15 Papendrecht - Sliedrecht
13 Capaciteit Volkeraksluizen
14 Capaciteitsuitbreiding overnachtingsplaatsen Merwedes
15 Den Haag CS, perronsporen 11 en 12
16 Verkeerssituatie splitsing Hollandsch Diep - Dordtsche Kil

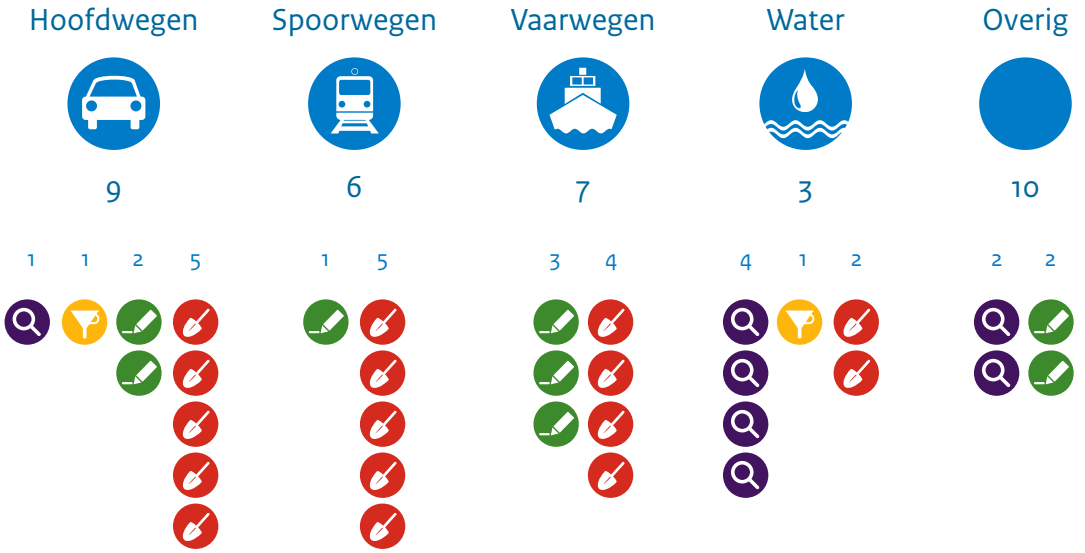
Realisatie
17 A4 Vlietland - N14
18 A16 Rotterdam
19 A24 Blankenburgverbinding
20 Besluit beheer Haringvlietsluizen
21 Calandbrug (Theemswegtracé)
22 Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Beneden-Lek
23 Vooroeververdediging en Herstel steenbekledingen Oosterschelde en Westerschelde
24 HOV-net Zuid-Holland Noord
25 Nieuwe Sluis Terneuzen
26 PHS Rijswijk - Rotterdam
27 Project Mainportontwikkeling Rotterdam
28 Rijnlandroute
29 Rotterdamsebaan
30 Sloelijn + geluidsmaatregelen Zeeuwse Lijn
31 Spooraansluitingen Tweede Maasvlakte
32 Stadshavens Rotterdam, fase 1
33 Sterke regio's: Zuidwest-Nederland
34 Wielingen

Programma's
A Programma Goederencorridor Zuidoost
B Programma Metropoolregio Rotterdam Den Haag



Zuidwest-Nederland Infographic





Onderzoek Verkenning Planuitwerking Realisatie

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Fase **MIRT Onderzoek**

Alblasserwaard

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18
Algemeen						•
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Politiek/Bestuurlijk						

Toelichting op de wijzigingen

2018: Het MIRT project is afgerond en wordt door de regio zelf verder uitgewerkt tot een verdiepings en verbredingsslag.

Aanleiding en doel

Uit het Deltaprogramma blijkt dat de waterveiligheidsopgave voor de regio Alblasserwaard-Vijfheerenlanden groot is. In het gebied komen opgaven vanuit klimaat, vanuit zetting en vanuit sterkte van dijken naast elkaar voor. De gecombineerde opgave leidt ertoe dat al voor 2050 dijken onvoldoende hoog of sterk zijn om het water te keren langs de Lek, de Noord en de Beneden Merwede.

In het MIRT Onderzoek is gezocht naar manieren om de waterveiligheidsopgave in het gebied te verbinden met de ruimtelijke en economische ontwikkeling, zodat de Alblasserwaard-Vijfheerenlanden ook in de toekomst beschermd is tegen overstromingen en er een aantrekkelijk ruimtelijk-economisch klimaat is om te wonen en werken.

De opgave is om slimme verbindingen te maken tussen waterveiligheid, het behoud van de cultuurhistorische identiteit, de versterking van de ruimtelijke kwaliteit en de vergroting van de economische kracht in het gebied. Naast de waterveiligheidsopgaven zijn drie gebiedsopgaven geïnventariseerd: Kinderdijk-Alblasserdam, Sluis en Sliedrecht-Biesbosch. Daarnaast is er aandacht voor drie gebiedsthema's: recreatie/natuur/toerisme, bereikbaarheid en een regionale dijk- en oevervisie. Procesmatig loopt hier doorheen dat belangen, kansen en innovatiekracht van het bedrijfsleven worden meegenomen.

Het onderzoek sluit aan bij de voorkeurstrategie van het Deltaprogramma en kenmerkt zich door de gezamenlijke aanpak van verschillende partijen. Het heeft inzicht gegeven in de mogelijkheden voor het op elkaar laten aansluiten van locatiekeuze, inrichting en planning van waterveiligheid en andere gebiedsopgaven. Er ligt een beeldend wenkend perspectief voor de toekomstige inrichting van het gebied en er is een advies gegeven aan het Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP) over de aanpak en prioritering van de waterveiligheidsopgaven.

Planning

Het MIRT Onderzoek is afgerond . De oplossingsrichtingen en het eindadvies zijn ter kennisname aangeboden in het BO MIRT van 2016. Daar is besloten dat het vervolgtraject door de regio zelf wordt opgepakt.

Betrokken partijen

Provincie Zuid-Holland was trekker van het MIRT onderzoek. De provincie Zuid Holland trekt ook het vervolgonderzoek voor verdieping en verbreding van de bevindingen. Samen met Waterschap Rivierenland en de gemeenten uit het gebied vormen zij het bestuurlijk overleg Alblasserwaard-Vijfheerenlanden en gaan in regionaal verband verder met het vervolgtraject Hierin is geen actieve rol meer voor het Rijk.

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Fase **MIRT Onderzoek**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18
Algemeen						•
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Politiek/Bestuurlijk						

Toelichting op de wijzigingen

2018: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Corridor Rotterdam - Antwerpen (CRA)

Aanleiding en doel

Tijdens het bestuurlijk overleg MIRT najaar 2016 is afgesproken dat rijk en regio een MIRT Onderzoek starten op de corridor Rotterdam-Antwerpen naar de ontwikkelkansen op het gebied van economie, duurzaamheid en innovatie en de verschillende modaliteiten (rail, weg, water, buis) en de wisselwerking daartussen. Hierbij wordt verder gebouwd op de conclusies uit de MIRT-verkenning Antwerpen-Rotterdam uit 2011. In het MIRT Onderzoek zijn de 4 I's, naast de I van investeren (infrastructuur aanpassen), het uitgangspunt. De inzet is het versterken van de corridor Rotterdam-Antwerpen in aanvulling op een analyse van de ruimtelijk-economische problematiek.

Planning

Na een eerste fase van kwartier maken wordt in 2017 een bestuurlijke conferentie georganiseerd om de eerste resultaten van de bestuurlijke en feitelijke analyse van de corridor Rotterdam-Antwerpen te delen met betrokken bestuurlijke en maatschappelijke organisaties.

Betrokken partijen

De provincies Zuid-Holland (trekker), Zeeland en Noord-Brabant, Rijkswaterstaat, de ministeries van IenM en E Z, de Vlaamse Overheid, de Stadsregio Antwerpen, de Metropoolregio, de regio's Drechtsteden, Hoeksche Waard, West-Brabant en Voorne-Putten, en de BAR-gemeenten (Barendrecht, Albrandswaard, Ridderkerk).

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Fase **MIRT Onderzoek**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18
Algemeen			•	•	•	•
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Politiek/Bestuurlijk						

Toelichting op de wijzigingen

2015: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.
2016: De planning van de kwartiermakerfase is vastgesteld.
2017: De kwartiermakersfase is afgerond en de gecombineerde analyse- en oplossingsrichtingfase is gestart.
2018: Het MIRT onderzoek is in de zomer van 2017 afgerond.

Bereikbaarheid Rotterdam-Den Haag

Aanleiding en doel

Uit de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) van 2011 en de bevestiging is gebleken dat op termijn bereikbaarheidsknelpunten zullen optreden in de regio Rotterdam-Den Haag in het lage economische groeiscenario. Ook na realisatie van drie nieuwe verbindingen in het gebied: A4 Delft-Schiedam, A16 Rotterdam en de A24 Blankenburgverbinding. Dit MIRT Onderzoek werkt volgens de nieuwe aanpak van de bereikbaarheidsopgave. De nieuwe aanpak betekent dat bereikbaarheids-opgaven, waar dit relevant is, worden opgepakt in samenhang met andere ruimtelijke opgaven in het gebied (zoeken naar meekoppelkansen). Er wordt breed gekeken naar mogelijke oplossingen (niet alleen naar infrastructuur), en naar mogelijkheden voor rijk, regio en bedrijfsleven om hierbij op te trekken in een gelijkwaardige samenwerking.

Planning

Het onderzoek is gestart in het voorjaar van 2015. De resultaten van het MIRT Onderzoek Internationale Connectiviteit Zuidelijke Randstad (ICZR) zijn meegenomen in de kwartiermakersfase. De kwartiermakersfase is in 2016 afgerond. De analyse- en oplossings-richtingenfase zijn gelijktijdig gestart. Het eindrapport van het MIRT onderzoek is in de zomer van 2017 vastgesteld. Het onderzoek zal een belangrijke bouwsteen zijn voor het bereikbaarheidsprogramma Rotterdam - Den Haag.

Betrokken partijen

Het MIRT Onderzoek is een samenwerking tussen het rijk, de provincie Zuid-Holland en de metropoolregio Den Haag-Rotterdam. Over dit onderzoek zijn, evenals over het MIRT Onderzoek ICRZ, afspraken gemaakt tijdens het bestuurlijk overleg MIRT van najaar 2013, in samenhang met de Adaptieve Agenda Zuidelijke Randstad.

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Fase **MIRT Onderzoek**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18
Algemeen				•		
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Politiek/Bestuurlijk				•		

Toelichting op de wijzigingen

2016: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Adaptatiestrategie waterveiligheid buitendijks

Aanleiding en doel

In Rijnmond-Drechtsteden zijn vier buitendijkse gebieden geïdentificeerd waar de complexiteit van de waterveiligheid groot is en de kosten van oplossingen hoog zijn. In deze gebieden (Botlek, historisch havengebied Dordrecht, Noordereiland, Merwe-Vierhavens) zijn pilotprojecten opgestart die gericht zijn op de ontwikkeling van een waterveiligheidsplan of -strategie. Daarnaast worden een business-case voor waterveiligheidsmaatregelen voor buitendijks Feijenoord, een casestudie crisis-beheersing overstroming en een onderzoek naar vergroening van rivieroevers bijdragend aan waterveiligheid (project Rivier als getijde-park) uitgevoerd.
Door verschillende projecten en activiteiten onder één opgave te brengen en binnen het projectenoverleg Rijnmond-Drechtsteden te bespreken, worden verbindingen met andere projecten en opgaven gelegd. Alle projectteams zijn multidisciplinair en multi-stakeholder.
Op basis van de ervaringen met deze projecten stellen partijen een (doorlopende) strategische adaptatieagenda buitendijks op. De ontwikkeling van gedifferentieerde adaptatiestrategieën per (type) gebied voor alle buitendijkse gebieden in de regio is daarvan een onderdeel. De agenda en de samenwerking zijn erop gericht om kennis over buitendijkse waterveiligheid te vergroten en de realisatie van maatregelen te bevorderen.

Planning

Alle pilotprojecten zijn gestart en worden in 2015 of 2016 afgerond. Het opstellen van een strategische agenda buitendijks wordt begin 2017 gestart en medio 2017 afgerond. Deze agenda wordt jaarlijks geactualiseerd. Uitvoeringsactiviteiten uit deze agenda starten medio 2017.

Betrokken partijen

Gemeente Rotterdam coördineert de agenda. Elk project en activiteit uit de agenda heeft een trekkende partij en in alle projectteams zijn mensen van meerdere disciplines en organisaties vertegenwoordigd.

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Fase **MIRT Onderzoek**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18
Algemeen			•			
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						•
Financiën						
Politiek/Bestuurlijk			•			

Toelichting op de wijzigingen

2015: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.
2018: Het project is in het voorjaar van 2017 afgerond.

Integrale Veiligheid Oosterschelde

Aanleiding en doel

De klimaatverandering en de zandhonger die is ontstaan sinds de aanleg van de Oosterscheldekering vragen om maatwerk in het toekomstige beheer van de Oosterschelde. In dat kader wordt conform de Deltabeslissingen van het kabinet het MIRT Onderzoek Integrale Veiligheid Oosterschelde (IVO) uitgevoerd. Dit onderzoek richt zich op een klimaatbestendige aanpak van de waterveiligheidsopgave voor de Oosterschelde, vanuit een optimale combinatie van een aangepast beheer van de Oosterscheldekering, (innovatieve) dijkversterkingen en zandsuppleties op intergetijdengebieden.

De inzet is om de veiligheidsopgave te verbinden met de opgaven die voortvloeien uit de andere (gebruiks)functies van de Oosterschelde. Dit sluit aan bij de strategie van het Deltaprogramma Zuidwestelijke Delta voor een duurzaam herstel van de balans tussen een veilige, een economisch vitale en een ecologisch veerkrachtige delta. Het perspectief van integrale gebiedsontwikkeling staat daarbij voorop, met een betere verbinding tussen water en ruimtelijke ordening.

Planning

Het MIRT Onderzoek IVO is uitgevoerd in de periode 2015-2017 en wordt opgevolgd door onderzoek voor de verbinding met gebruiksfuncties vanuit economie, ecologie en landschap.

Betrokken partijen

Het MIRT Onderzoek wordt uitgevoerd door het ministerie van IenM in samenwerking met de provincie Zeeland en waterschap Scheldestromen.

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Fase **MIRT Onderzoek**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18
Algemeen			•			
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Politiek/Bestuurlijk			•			

Toelichting op de wijzigingen

2015: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT als vervolg op het MIRT Onderzoek van 2014-2015.

Operationalisering Meerlaagsveiligheid Dordrecht

Aanleiding en doel

De bescherming van het Eiland van Dordrecht tegen overstromingen vraagt in de huidige situatie al bijzondere aandacht vanwege de samenloop van zee- en rivierinvloed. Bovendien zijn in dit gebied de eisen voor bescherming extra hoog, omdat preventieve evacuatie van het eiland beperkt mogelijk is. Zonder deze extra eisen zou er bij een overstroming een te hoog risico zijn op grote groepen slachtoffers. Op langere termijn wordt de opgave groter. Het wettelijke beschermingsniveau kan gerealiseerd worden door het risico op overstroming via dijkversterking te beperken. De dijkversterking van de Voorstraat is daarbij complex en kostbaar, omdat deze bebouwd is, deels met rijksmonumenten. Het eerste MIRT Onderzoek (tussen 2014 en 2015) heeft een kansrijke strategie opgeleverd om bescherming tegen overstromingsrisico's zodanig te realiseren dat de waterveiligheid wordt gewaarborgd, de cultuurhistorie zo veel mogelijk wordt behouden en de natuur en de economische positie van de regio worden versterkt. Dit geeft naar verwachting een betere oplossing dan de referentiestrategie, die vooral gericht is op preventie van overstromingen via het versterken van de primaire waterkeringen.
Voor het eerst in Nederland is daarbij ook een kansrijke 'slimme combinatie' gevonden: realisatie van het vereiste beschermingsniveau door middel van dijken in combinatie met andere maatregelen. In de Deltabeslissing Waterveiligheid en het Nationaal Waterplan is vastgelegd dat de besparing op de kosten voor dijkversterkingen mag worden ingezet voor de andere noodzakelijke maatregelen.

Het bestuurlijk overleg MIRT (BO MIRT) besluit om deze strategie verder uit te werken via een nieuw MIRT Onderzoek: Operationalisering Meerlaagsveiligheid Dordrecht. De gemeente Dordrecht, waterschap Hollandse Delta, het rijk, de provincie Zuid-Holland en Veiligheidsregio Zuid-Holland Zuid spannen zich gezamenlijk in om een besluit te nemen over de operationele haalbaarheid van deze strategie. Een dergelijk besluit zou in 2017 als alternatief kunnen dienen voor besluitvorming over het (enkel) versterken van de primaire waterkeringen op basis van de nieuwe overstromingskans-normen. Binnen deze strategie past ook het verhogen van de veiligheid door evacuatie op het eiland (aanvullende meerlaagsveiligheid).

Planning

In het BO MIRT van oktober 2015 is besloten tot dit onderzoek. Naar verwachting kan in 2017 worden besloten over de operationele haalbaarheid van deze strategie.

Betrokken partijen

De gemeente Dordrecht, waterschap Hollandse Delta, de provincie Zuid-Holland, Veiligheidsregio Zuid-Holland Zuid en het ministerie van IenM.

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Fase **MIRT Onderzoek**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18
Algemeen			•			•
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Politiek/Bestuurlijk						

Toelichting op de wijzigingen

2015: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.
2018: Het onderzoek is afgerond.

Stimuleren verstedelijking Zuidelijke Randstad

Aanleiding en doel

Het rijk en de decentrale overheden werken samen aan een MIRT Onderzoek naar het stimuleren van realisatie van verstedelijking. Deze lessen moeten bijdragen aan het verder ontwikkelen van een samenhangend metropolitaan stedelijk gebied in de Zuidelijke Randstad. De centrale vraag in het onderzoek is hoe partijen beter kunnen samenwerken bij het opstarten en het sneller realiseren van (binnen) stedelijke ontwikkeling. Het onderzoek is erop gericht om meer vat te krijgen op de beweegredenen in de vragersmarkt (consumenten) en op de vraag welke ruimtelijke concepten of andere instrumenten daarbij horen. Wat zijn de redenen van potentiële bewoners of investeerders om over te gaan tot actie en hoe kan dit door de overheid in een vragersmarkt gestimuleerd en gefaciliteerd worden? Eind 2014 is de eerste fase van het onderzoek afgerond. Dit heeft geresulteerd in circa 30 acties, variërend van quick wins tot doorpakkers en structurele aanpassingen op het terrein van beleid en regelgeving. Het volledige proces is in een e-book vastgelegd.

Begin 2015 is gestart met de vervolgfase van het onderzoek, met als centrale thema's verdieping, verbinding en uitvoering van cases. Daartoe zijn verschillende tafels opgezet: zorgvastgoed, tijdelijk en flexibel gebruik, beleggers, corporaties, marktkennis, Transit Oriënted Development/ov-locaties, nieuwe financieringsvormen en allianties, versnellingskamer/kluswoningen, duurzaamheid en woonlastenverlaging. Er zijn inmiddels meerdere waardevolle resultaten opgehaald bij de betrokken partijen, maar het proces is nog niet afgerond. Het rijk, het ministerie van BZK en de provincie Zuid-Holland hebben met elkaar afgesproken om het uitvoeringsproces nog een jaar te faciliteren tot het BO MIRT 2016. De komende periode is een fase van verdere uitvoering, versnelling en besluitvorming.

Dit MIRT Onderzoek is aangewezen als voorbeeldproject in het kader van de vernieuwing van het MIRT, waarbij sprake is van een bottom-upproces met meer dan honderd betrokken partijen uit het veld en waarbij rijk en regio participeren en faciliteren.

Planning

Het onderzoek is gestart in 2014. In eerste instantie was het de verwachting dat het onderzoek in 2015 zou worden afgerond. Het ministerie van BZK en de provincie Zuid-Holland hebben afgesproken het proces nog een jaar te faciliteren tot het BO MIRT 2016. Het BO MIRT 2016 is geïnformeerd over de resultaten van de follow-up van het onderzoek.

Belangrijkste resultaten zijn de door Rebel en Fakton opgeleverde onderzoeksrapporten naar mogelijke financiële arrangementen en allianties bij binnenstedelijke gebiedstransformaties en de stedelijke transitie, alsmede het door RIGO uitgevoerd onderzoek naar ontwikkeling plancapaciteit in de Zuidvleugel. De resultaten van het MIRT onderzoek hebben een vervolg gevonden in de City Deal Binnenstedelijk Bouwen en Transformatie.

Betrokken partijen

De provincie Zuid-Holland en het ministerie van BZK (trekkers), gemeente Rotterdam, gemeente Den Haag, Regio Holland-Rijnland, Stadsgewest Haaglanden, Stadsregio Rotterdam, Regio Drechtsteden en Midden-Holland.

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenM**
Fase **Verkenning**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18
Algemeen					●	
MIRT fase						
Opgave						●
Oplossing						●
Planning						
Financiën						
Politiek/Bestuurlijk						

Toelichting op de wijzigingen

2017: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

A20 Nieuwerkerk a/d IJssel-Gouda

Opgave

De A20 Nieuwerkerk a/d IJssel-Gouda vervult een cruciale rol in de bereikbaarheid van Rotterdam (Haven), Greenport, Westland-Oostland en Greenport Boskoop. Door het toenemende verkeersaanbod komt de bereikbaarheid van deze economisch belangrijke locaties steeds verder onder druk te staan. De A20 Nieuwerkerk a/d IJssel-Gouda kent flinke problemen met de doorstroming en de verkeersveiligheid. Op nationaal niveau is dit wegvak een grote bottleneck in de doorstroming tussen Rotterdam en Utrecht. De opgave is de verkeersdoorstroming en verkeersveiligheid duurzaam te verbeteren.

Oplossing

De oplossing ligt in de uitbreiding van de wegcapaciteit (verbredingen) en overige aanvullende maatregelen om de bereikbaarheid te verbeteren.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het project draagt bij aan het verbeteren van de reistijd en de betrouwbaarheid van de reistijd op de A20 tussen Rotterdam en Gouda.

Planning

Februari 2017: startbeslissing
2018: bestuurlijk voorkeursbeslissing
2019-2020: Tracébesluit
2023-2026: realisatie
Vervroeging van de realisatie is mogelijk als er afspraken kunnen worden gemaakt over voorfinanciering door de provincie Zuid-Holland.

Betrokken partijen

Verkenning wordt uitgevoerd onder leiding van het ministerie van IenM in nauwe samenwerking met de bestuurlijke partners uit de regio.

File Top 50

Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 3, 7 en 36 uit de File Top 50.

Financiën

In het MIRT is € 175 mln gereserveerd voor de verbreding van de A20 in de periode 2023-2026. Dit betekent niet dat dit bedrag ook volledig voor het project wordt ingezet. Bij het vaststellen van de voorkeursbeslissing en het bijbehorende maatregelenpakket zal een taakstellend budget voor de maatregelen worden vastgesteld.

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Waterveiligheid**
Ministerie **IenM**
Fase **Verkenning**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18
Algemeen						
MIRT fase			•			
Opgave						
Oplossing						
Planning				•		
Financiën				•		
Politiek/Bestuurlijk			•	•		

Toelichting op de wijzigingen

2015: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.
2016: In juli 2016 is de Tweede Kamer per brief geïnformeerd over de financiële stand van zaken en heeft de Tweede Kamer een motie aangenomen met het verzoek om voor het wetgevingsoverleg water geïnformeerd te worden over een gefaseerde aanpak en mogelijke financieringsconstructies. Eind 2016 is een aanvullende brief over de financiële opgave en het ontwikkelperspectief voor de Grevelingen aan de Tweede Kamer verstuurd.

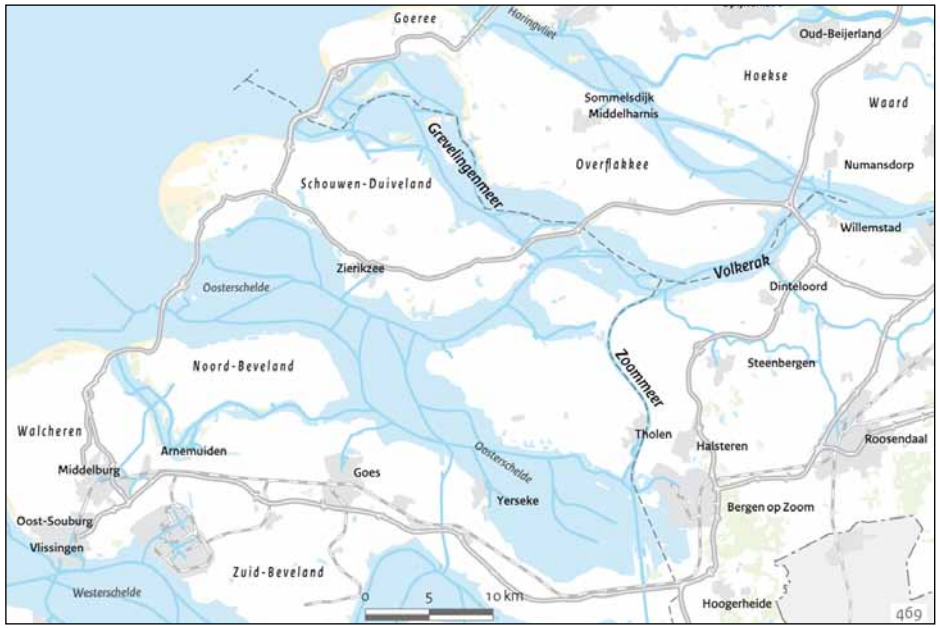
Rijksstructuurvisie Grevelingen en Volkerak-Zoommeer

Opgave

Door de uitvoering van de Deltawerken zijn het Volkerak-Zoommeer en de Grevelingen geïsoleerde bekkens geworden. Natuurlijke zoet-zoutovergangen en getijdendynamiek zijn weggevallen. Hierdoor is de kwaliteit van water en natuur verslechterd en worden de potenties voor de landbouw- en schelpdiersector en voor recreatie en toerisme onvoldoende benut.
De centrale opgave voor het gebied is dan ook een duurzaam herstel van de balans tussen veiligheid, economie en ecologie.

Oplossing

Tot in 2012 werd over de beide bekkens afzonderlijke besluitvorming voorbereid met de projecten Verkenning Grevelingen en Planuitwerking Waterkwaliteit Volkerak-Zoommeer. Met de Stuurgroep Zuidwestelijke Delta en de betrokken stakeholders is in 2012 afgesproken om de projecten te combineren in een Rijksstructuurvisie Grevelingen en Volkerak-Zoommeer.
Onder regie van de betrokken provincies is in 2013 het Programma Gebiedsontwikkeling Grevelingen en Volkerak-Zoommeer gestart. Onderdeel van dit programma is het uitwerken van (innovatieve) financiële arrangementen voor projecten die inspelen op de ambities van de regio. Die zijn om beperkt getij terug te brengen in de Grevelingen via een doorlaat (met mogelijk een getijdencentrale) in de Brouwersdam en het Volkerak-Zoommeer weer zout te laten worden door middel van een doorlaat in de Philipsdam.
In 2014 is de Rijksstructuurvisie in ontwerp uitgebracht, waarin een ontwikkelperspectief is geschetst voor het terugbrengen van getij op de Grevelingen en het weer zout maken van het Volkerak-Zoommeer. In maart 2015 heeft het



rijk met regionale partijen de Bestuursovereenkomst Ontwikkeling Grevelingen Volkerak-Zoommeer ondertekend. Daarin zijn afspraken gemaakt over hoe gezamenlijk naar financiële dekking wordt gezocht voor de uitvoering van de voorgestelde maatregelen.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het terugbrengen van getij op de Grevelingen en het weer zout maken van het Volkerak-Zoommeer zorgen voor een structurele verbetering van de waterkwaliteit.

Planning

In 2016 is het niet gelukt om de financiering rond te krijgen. Met de regio is afgesproken dat vooralsnog de huidige status de ontwerp-RGV en bestuursovereenkomst en ook de financiële toezeggingen van partijen, worden aangehouden. Definitieve besluitvorming is afhankelijk van afspraken tussen de regionale partijen en een nieuw kabinet.

Betrokken partijen

De Rijksstructuurvisie wordt opgesteld door het ministerie van IenM in samenwerking met het ministerie van Economische Zaken en het Gebiedsoverleg Zuidwestelijke Delta (provincies, waterschappen en gemeenten), met betrokkenheid van stakeholders zoals landbouworganisaties, vertegenwoordigers van recreatie en toerisme, visstandbeheercommissies, natuurbeheer- en milieuorganisaties en het Natuur- en recreatieschap De Grevelingen.

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenM**
Fase **Planuitwerking**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18
Algemeen						
MIRT fase						•
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Politiek/Bestuurlijk						

Toelichting op de wijzigingen

2018: De planuitwerking A4 Passage Den Haag (inclusief de werkzaamheden aan de N14) is gestart.

A4 Passage Den Haag

Opgave

Uit een aantal studies is gebleken dat er in de regio Haaglanden na 2020 bereikbaarheids-knelpunten blijven bestaan. Deze vragen om een integrale aanpak. In de MIRT-verkenning die is uitgevoerd, is de afwikkeling van het verkeer op de A4 op het traject Harnaschknoop-Ypenburg-Prins Clausplein-Leidschendam bezien in samenhang met het functioneren van de toeleidende wegen en het onderliggend (stedelijk) wegennet, de ruimtelijke opgaven en het openbaar vervoer. Het studiegebied betreft globaal gezien de gemeentegrenzen binnen het Stadsgewest Haaglanden. In 2012 is de Rijksstructuurvisie (A4 Passage Den Haag en Poorten & Inprikkers) vastgesteld en is een bestuurlijk akkoord gesloten over de aan-passingen van de A4 ter hoogte van Den Haag en enkele toeleidende wegen.

Oplossing

Deze planuitwerking betreft de nadere uitwerking van de werkzaamheden aan de A4 (onder meer het toevoegen van een parallel-structuur voor doorgaand verkeer met 2x2 rijstroken) en de N14 (ongelijkvloers maken van twee kruisingen) bij Den Haag.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Dit project draagt bij aan de bereikbaarheid, waarbij ook de ruimtelijk-economische ontwikkeling van de regio is betrokken.

Planning

Het Tracébesluit is eind 2019 voorzien. De start van de realisatie voor de Rijksonderdelen is voorzien vanaf 2023.

Betrokken partijen

Het ministerie van IenM, de provincie Zuid-Holland en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag werken aan de uitvoering van het bestuurlijk akkoord. Behalve deze overheden zijn stakeholders en omwonenden betrokken.

File Top 50

Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van knelpunt 46 uit de File Top 50.

Financiën

Het rijk heeft € 453 mln gereserveerd.
Artikel IF 12.03.02.

Jaar *	Budget	Openstelling
MIRT 2018	453	2026-2028

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

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenM**
Fase **Planuitwerking**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18
Algemeen					•	
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						•
Financiën						•
Politiek/Bestuurlijk						•

Toelichting op de wijzigingen

2017: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.
2018: De aangepaste scope heeft tot herijking van de planning en financiën geleid. Het Ontwerp-Tracébesluit en het Tracébesluit zijn vertraagd en het taakstellend budget is verhoogd.

A15 Papendrecht – Sliedrecht

Opgave

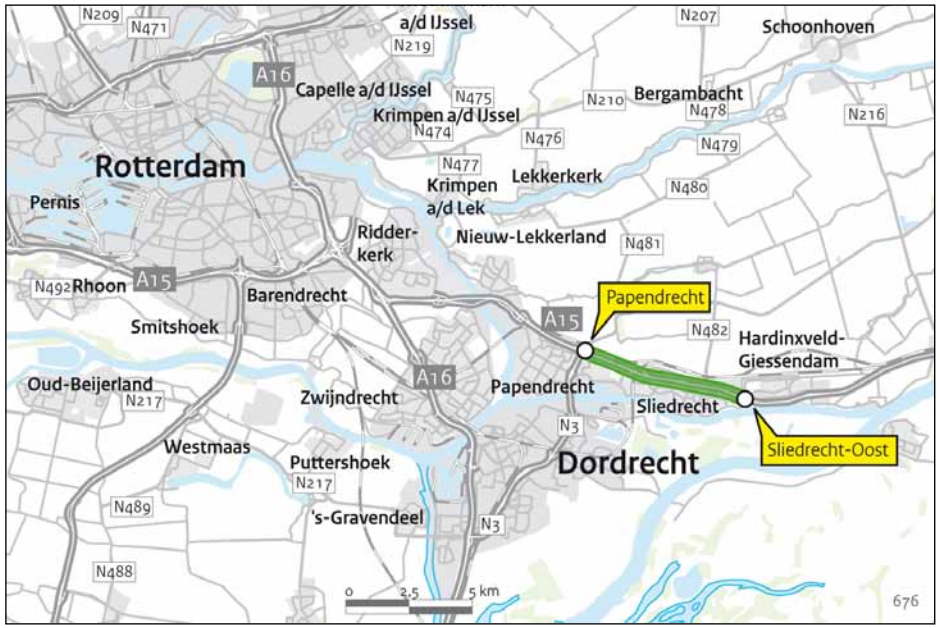
De A15 is zowel een belangrijke regionale verbinding voor de Zuidvleugel als een belangrijke achterlandverbinding voor de Haven van Rotterdam. De congestie op de A15 tussen Papendrecht en Sliedrecht leidt tot grote economische schade. Daarnaast veroorzaakt de congestie steeds meer (ongewenst) sluipverkeer op het onderliggend wegennet van gemeenten langs de A15 (o.a. de N214), waardoor er een minder aantrekkelijk woonklimaat voor bewoners ontstaat. Ook leidt de congestie tot verkeersknelpunten op deze sluiproutes.

Oplossing

Uit onderzoek is gebleken dat gedeeltelijke verruiming van de capaciteit op de noord- en zuidbaan van de A15 tussen Papendrecht en Sliedrecht de doorstroming van het verkeer op de A15 en het onderliggend wegennet verbetert en de economische verlieskosten reduceert. De maatregelen betreffen de aanleg van een weefvak met vluchtstrook op de noordbaan (tussen Sliedrecht-West en Papendrecht-N3) en van een extra rijstrook op de zuidbaan (van Papendrecht-N3 – Sliedrecht-West naar Sliedrecht-Oost). Deze rijstrook vervangt de bestaande spitsstrook tussen Papendrecht-N3 en Sliedrecht West.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het project draagt bij aan de verbetering van de doorstroming van het verkeer op de A15 en het onderliggend wegennet en verlaging van de economische verlieskosten.



Planning

2017: Ontwerp-Tracébesluit
2018: Tracébesluit
2018: start realisatie
2018-2020: openstelling

Politiek/bestuurlijk

Op 12 oktober 2015 is een bestuursovereenkomst gesloten tussen het rijk, de provincie Zuid-Holland en de regio Drechtsteden. In het voorjaar van 2017 is de scope in de bestuursovereenkomst gewijzigd: in plaats van een spitsstrook op de zuidbaan wordt nu een permanente rijstrook aangelegd.

File Top 50

Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 26 en 43 uit de File Top 50.

Financiën

Het taakstellend budget is € 15 mln (exclusief € 0,9 mln voor beheer en onderhoud). De provincie Zuid-Holland betaalt daarvan € 5,3 mln, de regio Drechtsteden € 1,3 mln en het rijk € 8,8 mln. Artikel IF 12.03.02.

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenM**
Fase **Planuitwerking**

A15 Papendrecht – Sliedrecht
(vervolg)

Jaar *	Budget	Openstelling
MIRT 2017	6	2018-2020
MIRT 2018	15	2018-2020
verschil	9	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	0	

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

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenM**
Fase **Planuitwerking**

Den Haag CS, perronsporen 11 en 12

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18
Algemeen						
MIRT fase						•
Opgave						
Oplossing						
Planning	•	•		•	•	
Financiën						
Politiek/Bestuurlijk						

Toelichting op de wijzigingen

2013: ProRail maakt in 2012 een nieuw ontwerp voor het emplacement om te komen tot een robuuster en meer toekomstvast ontwerp. Hierdoor zal vertraging in het project optreden.
2014: Volgens de meest recente planning is de verbouwing van het emplacement medio 2018 gereed.
2016: De sporen 11 en 12 worden in 2020 in dienst gesteld en de rest van de verbouwing is medio 2021 gereed. De verschuiving komt onder andere door de uitvoering van extra onderzoeken voor het ontwerp vanwege nieuwe veiligheids- en betrouwbaarheidsnormen.
2017: Volgens de meeste recente planning worden de sporen 11 en 12 in 2020 in dienst gesteld en is de rest van de verbouwing in 2022 gereed.
2018: ProRail zal nog in 2017 een beschikking voor de planuitwerking aanvragen, waarbij tijd, geld en scope van het project opnieuw zal worden gedefinieerd. Er wordt gekozen voor een meer robuust, betrouwbaar en toekomstvast ontwerp waarbij meer treinen, mede vanwege invoering van PHS, sneller en met meer betrouwbaarheid over het emplacement kunnen rijden. Uitgangspunt is oplevering in 2023. Delen van het project zullen eerder beschikbaar zijn voor verbetering van de dienstregeling. De eerder verleende realisatiebeschikking wordt ingetrokken, omdat er nu feitelijk een ander project zal worden gerealiseerd dan in deze eerdere beschikking is vastgelegd.

Opgave

Op station Den Haag CS zijn perronsporen 11 en 12 tijdelijk aan RandstadRail in gebruik gegeven. Deze sporen zijn weer nodig voor de zware rail, omdat het emplacement Den Haag CS na 2023 meer treinen moet kunnen afwikkelen.

Oplossing

ProRail sluit de perrons 11 en 12 opnieuw aan op het emplacement Den Haag CS en het hele emplacement wordt opnieuw ingericht om meer treinen sneller en betrouwbaarder te kunnen laten rijden. De Randstadrail maakt inmiddels gebruik van de nieuwe perrons naast het busstation.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Verbeteren van de betrouwbaarheid, ruimte bieden aan de groei van het reizigersvervoer, verbeteren deur-tot-deur reistijd.

Planning

2019: start realisatie
2023: oplevering

Politiek/bestuurlijk

Het Stadsgewest heeft de voorkeursvariant voor de definitieve aanlanding van de Erasmuslijn (Haags Startstation Erasmuslijn (HSE) heroverwogen. Daarom is het Stadsgewest afgeweken van de projectplanning. Door die vertraging kan het Stadsgewest zijn verplichting van het tijdig teruggeven van de sporen 11 en 12, zoals vastgelegd in de nadere Overeenkomst Randstad-Rail van mei 2006, niet meer nakomen.
Vanwege gewijzigde planning en oplossing heeft het Stadsgewest verzocht om afgifte van een wijzigingsbeschikking voor de HSE. In februari 2010 is in overleg met ProRail, het Stadsgewest en de gemeente een geoptimaliseerde en geïntegreerde planning overeengekomen voor de projecten HSE en heraansluiting van de sporen 11 en 12. Deze planning is vastgelegd in een Allonge bij de Nadere Overeenkomst RandstadRail van 29 mei 2006.

Uitvoering

Bezien is in hoeverre de vervoerder de sporen 11 en 12 nodig heeft voor het uitvoeren van de dienstregeling, mede in relatie tot het Programma Hoogfrequent Spoor. Daarnaast is gekeken naar de mogelijkheden om de robuustheid van het ontwerp te vergroten. Uiteindelijk is vastgesteld dat twaalf sporen wenselijk zijn en wordt het emplacement robuuster ontworpen. ProRail stelt een voorkeursvariant op en maakt op basis hiervan een ontwerp voor de aanpassing van het emplacement in Den Haag.

Den Haag CS, perronsporen 11 en 12
(vervolg)

Financiën

Taakstellend budget: € 39 mln.
Artikel IF 13.03.01.

Jaar *	Budget	Oplevering
MIRT 2013	37	2015
MIRT 2014	38	2018
MIRT 2015	38	2018
MIRT 2016	38	2020-2021
MIRT 2017	38	2020-2022
MIRT 2018	39	2023
verschil	2	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	1	

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2012	3	
2013	4	
2014	7	
2015	7	
2016	9	24%

* Gegevens over zes jaar, tenzij er een MIRT fasewisseling heeft plaatsgevonden.
** De realisatiegegevens t/m 31-12-2016 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2016 was gerealiseerd.

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
Ministerie **IenM**
Fase **Planuitwerking**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning		•			•	
Financiën						
Politiek/Bestuurlijk		•			•	

Toelichting op de wijzigingen

2014: Bezuinigingen uit het Lenteakkoord en het aanvullend Regeerakkoord hebben, zoals besloten bij Voorjaarsnota 2013, tot gevolg dat de oplevering wordt vertraagd naar 2025-2027.
2017: De minister heeft besloten tot een pakket van technische en organisatorische maatregelen op het gebied van verkeersmanagement.

Verkeerssituatie Splitsing Hollandsch Diep-Dordtsche Kil

Opgave

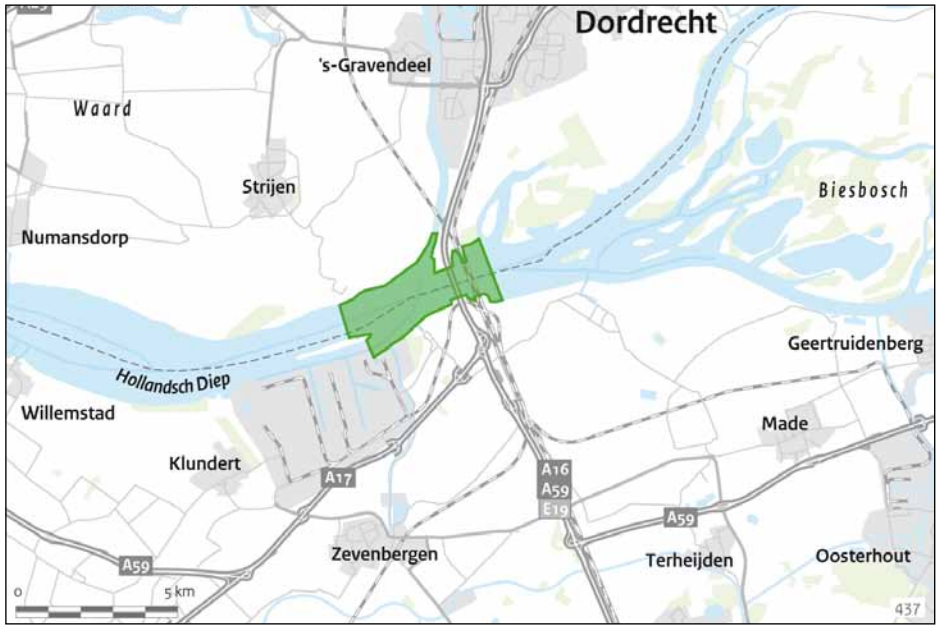
Ter hoogte van de splitsing van het Hollandsch Diep en de Dordtsche Kil is de verkeerssituatie voor de scheepvaart complex. Dit brengt een verhoogd risico met zich mee.

Oplossing

In de planuitwerking zijn drie alternatieven onderzocht:

1 Nul-plus-alternatief: de kruising wordt overzichtelijker ingericht, waardoor de veiligheid verbetert. Rijkswaterstaat heeft een aantal van deze maatregelen inmiddels uitgevoerd als onderdeel van no-regret nautisch beheer.
2 Marifoon-alternatief: dit bestaat uit het nul-plus-alternatief plus verscherpte controle en zo nodig handhaving van de uitluisterplicht van de marifoon door de schippers.
3 Verkeersbegeleiding: dit bestaat uit het nul-plus-alternatief plus het onder radardekking brengen van de kruising bij de verkeerspost Dordrecht.

Er is gekozen voor het marifoon-alternatief in combinatie met een driejarig monitoringprogramma gericht op de veiligheidssituatie. Uit het driejarig monitoringsprogramma is gebleken dat er op dit moment, gezien de huidige omvang van de scheepvaart, geen noodzaak bestaat voor radardekking. Wel worden nu, na afstemming met stakeholders uit de regio, technische en organisatorische maatregelen uitgevoerd op het gebied van verkeersmanagement en calamiteitenbestrijding. Deze maatregelen kunnen bijdragen aan een blijvend hoog veiligheidsniveau.



Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

De maatregelen dragen bij aan het waarborgen van de (nautische) veiligheid.

Financiën

Taakstellend budget: € 10 mln. (waarvan € 1 mln voor maatregelenpakket). Artikel IF 15.03.02.

Planning

2010: projectbeslissing
2011: start uitvoering monitoring
2014: oplevering resultaten monitoring en advies vervolgstappen
2015: start en oplevering vervolgonderzoek
2016: realisatie maatregelenpakket
2020: openstelling maatregelenpakket
2025-2027: afhankelijk van monitoring: openstelling eventuele overige maatregelen

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
Ministerie **IenM**
Fase **Planuitwerking**

Verkeerssituatie Splitsing Hollandsch Diep-Dordtsche Kil
(vervolg)

Jaar *	Budget	Openstelling
MIRT 2013	9	2023
MIRT 2014	10	2025-2027
MIRT 2015	10	2025-2027
MIRT 2016	10	2025-2027
MIRT 2017	10	2025-2027
MIRT 2018	10	2025-2027
verschil	1	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	1	

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

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
Ministerie **IenM**
Fase **Planuitwerking**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing		•	•			
Planning		•			•	
Financiën						
Politiek/Bestuurlijk					•	

Toelichting op de wijzigingen

2014: In 2012 heeft een herijking van de opgave plaatsgevonden. Dit, en de langere duur van de bestemmingsplanprocedure, heeft geleid tot een bijstelling van de planning.
2015: Door inpassingsproblemen in het gebied is besloten om te zoeken naar een andere oplossing. Hiervoor is het taakstellend budget verlaagd.
2017: De voorkeursbeslissing is genomen. Er is vertraging ontstaan door gebrek aan bestuurlijk draagvlak in de regio voor extra overnachtingsplaatsen.

Capaciteitsuitbreiding overnachtingplaatsen Merwedes

Opgave

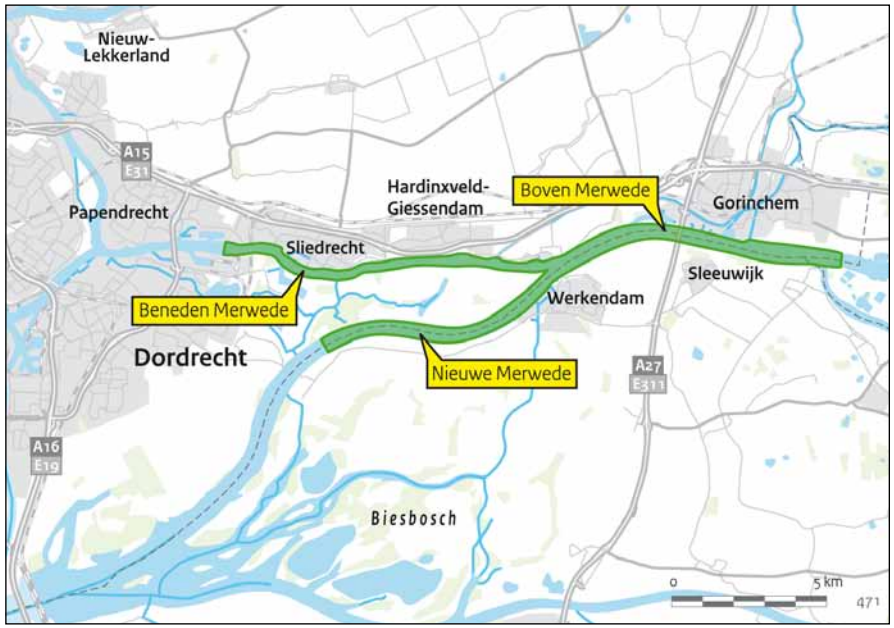
Door het beleid om ankerplaatsen op te heffen en door het afstoten van ligplaatsen door gemeenten ontstaat er een tekort aan overnachtingsplaatsen op de Beneden-, de Boven- en de Nieuwe Merwede. Het gebrek aan ligplaatsen bemoeilijkt een goede logistieke planning voor de binnenvaart in verband met de wet- en regelgeving voor vaar- en rusttijden. De ontoereikende ligplaatscapaciteit vergroot ook de kans op onveilig vaargedrag. Behalve om de veiligheid voor de scheepvaart in het algemeen gaat het om voldoende overnachtingsplaatsen voor schepen met gevaarlijke stoffen.

Oplossing

Vanwege inpassingsproblemen van een nieuwe overnachtingshaven wordt het oplossen van de ligplaatstekorten gefaseerd aangepakt. Op korte termijn wordt een plan uitgewerkt voor de realisatie van vier overnachtingsplaatsen in de noordwesthoek van de vluchthaven van Gorinchem. Hiervoor wordt de procedure voor een bestemmingsplanwijziging doorlopen. Daarnaast worden andere mogelijkheden bekeken om de resterende opgave in te vullen. De keuze om vier extra overnachtingsplaatsen in de Vluchthaven aan te leggen is een no-regretmaatregel. Het opheffen van de ankerplaatsen zal ook gefaseerd geschieden.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

De aanleg van overnachtingsplaatsen draagt bij aan een vlotte, efficiënte en veilige scheepvaart.



Planning

2016: voorkeursbeslissing
2019: projectbeslissing
2020: start realisatie
2021: openstelling ligplaatsen vluchthaven

Politiek/bestuurlijk

Medio 2016 heeft de minister de voorkeursbeslissing genomen. Er is een samenwerkingsovereenkomst met de gemeente Gorinchem gesloten om de ligplaatsen in de vluchthaven te realiseren.

Financiën

Taakstellend budget: € 20 mln.
Artikel IF 15.03.02.

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
Ministerie **IenM**
Fase **Planuitwerking**

Capaciteitsuitbreiding overnachtingplaatsen Merwedes
(vervolg)

Jaar *	Budget	Openstelling
MIRT 2013	28	2017
MIRT 2014	29	2017
MIRT 2015	20	2017
MIRT 2016	20	Na 2017
MIRT 2017	20	2021
MIRT 2018	20	2021
verschil	-8	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	1	

* Gegevens over zes jaar, tenzij er een MIRT fasewisseling heeft plaatsgevonden

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
Ministerie **IenM**
Fase **Planuitwerking**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18
Algemeen		•				
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën				•		
Politiek/Bestuurlijk						

Toelichting op de wijzigingen

2014: Dit project is na de voorkeursbeslissing overgegaan van verkenning naar planuitwerking.
2016: Het budget is verlaagd met € 2 mln door lagere kosten van de quick wins. De doorlooptijd van opdrachtverlening, aanbesteding en uitvoering wordt langer ingeschat dan voorzien. Zo is de aanpassing van de bestaande bediening en besturing van de sluizen complex van aard.

Capaciteit Volkeraksluizen

Opgave

De Volkeraksluizen zijn het drukste en grootste sluizencomplex van Europa. Ze vormen de schakel in de hoofdtransportassen die Rotterdam met de Scheldehavens verbinden, en de Scheldehavens met het Duitse achterland. In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) zijn de Volkeraksluizen aangemerkt als potentieel capaciteitsknelpunt voor de scheepvaart. Er is geen alternatieve route op de Rijn-Schelde corridor; alle binnenvaartschepen passeren de Volkeraksluizen.

Oplossing

In april 2013 heeft de minister van IenM een voorkeursbeslissing genomen. Deze beslissing bestaat uit quick wins om de wachttijd op korte termijn te verminderen (in het voorjaar van 2013 is de planuitwerking van de quick wins gestart), monitoring van de ontwikkeling van de wachttijden, en een extra scheepvaartkolk voor de beroepsvaart als dat nodig is op basis van de wachttijden (naar verwachting tussen 2020 en 2030).

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het verkorten van de wachttijden draagt bij aan een veilige en vlotte en efficiënte doorvaart voor het scheepvaartverkeer.

Planning

2017: openstelling (quick wins)
2024-2026: openstelling vierde sluiskolk, afhankelijk van de ontwikkeling van de wachttijden

Politiek/bestuurlijk

Bij de planuitwerking van de quick wins zal de nautische sector betrokken worden, waaronder Schuttevaer en het Havenbedrijf Rotterdam. Eind 2014 is besloten de quick wins in uitvoering te nemen.

Financiën

Taakstellend budget: € 155 mln (quick wins € 3 mln, artikel IF 15.03.01 en vierde sluiskolk € 152 mln, artikel IF 15.03.02).

Jaar *	Budget	Openstelling
MIRT 2014	157	2024-2026
MIRT 2015	157	2024-2026
MIRT 2016	155	2024-2026
MIRT 2017	155	2024-2026
MIRT 2018	155	2024-2026
verschil	-2	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	0	

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

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Integrale gebiedsopgaven**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie

	'13	'14	'15	'16	'17	18
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Politiek/Bestuurlijk				•		

Toelichting op de wijzigingen

2016: De voltooiing vindt eind 2018 plaats. De eindverantwoording geschiedt via SISA 2018, zodat de subsidie in 2019 vastgesteld kan worden. De minister van IenM heeft hiertoe in december 2015 een goedkeurende wijzigingsbeschikking afgegeven.

Stadshavens Rotterdam

Opgave

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

Oplossing

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

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Vanuit de Nota Ruimte geeft Stadshavens Rotterdam een extra impuls aan de versterking van de economische concurrentiepositie en aan de kracht van stad en haven.

Planning

2010: start realisatie
2018: oplevering

Financiën

Taakstellend budget fase 1: € 31 mln uit het budget voor Nota Ruimte.

Politiek/bestuurlijk

In november 2009 hebben rijk en gemeente in het contract Randstad Urgent afspraken over de samenwerking vastgelegd. Voor onderdelen van het Uitvoeringsprogramma krijgt de gemeente een bijdrage uit het budget voor Nota Ruimte, namelijk voor de eerste fase van het Randstad Urgent-project Stadshavens, de inrichting van openbare ruimten in de deelgebieden Vierhavens, RDM-terrein, Rondje Rijnhaven en Sluisjesdijk / Waalhavenboulevard. In april 2010 hebben de minister-president en vertegenwoordigers van regio en bedrijfsleven een intentieverklaring over stadshavens ondertekend waarin urgentie en noodzaak van de betrokkenheid van het rijk worden onderstreept. In het verlengde hiervan zijn afspraken gemaakt over de toepassing van de Crisis- en herstelwet. Op 29 september 2011 heeft de gemeenteraad van Rotterdam de structuurvisie vastgesteld. Op 17 maart 2016 heeft de gemeenteraad van Rotterdam de Ontwikkelstrategie Merwe-Vierhavens vastgesteld, inclusief bijbehorende grondexploitatie.

Uitvoering

De gemeente Rotterdam en het Havenbedrijf voeren het project uit. De ontwikkelingen in Merwe-Vierhavens blijven niet onopgemerkt. Er melden zich steeds meer initiatieven voor vestiging. Daarnaast is er ruimte voor experiment. Zo is er een pilot gestart om drijfafval uit de haven op te vangen. Op RDM is het Innovation Dock nagenoeg gevuld en is gestart met de renovatiewerkzaamheden van de grofsmederij en de 'Medische Dienst'. Aan de Waalhaven-Oostzijde is de brug voor langzaam verkeer tussen Charlois en de Waalhaven geopend.

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Integrale gebiedsopgaven**
Ministerie **EZ**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie

'13	'14	'15	'16	'17	18
Algemeen					
MIRT fase					
Opgave					
Oplossing					
Planning					
Financiën					
Politiek/Bestuurlijk					

Sterke regio's: Zuidwest-Nederland

Opgave

Enkele regio's en sectoren zijn economisch sterk ontwikkeld, maar extra inspanningen zijn nodig om de (internationale) concurrentiekracht van deze sterke regio's te verstevigen. Met een gebundelde inzet van instrumenten worden knelpunten opgelost en gebiedsgerichte kansen benut om het Nederlandse vestigingsklimaat te versterken.

Oplossing

In vier toonaangevende Sterke Regio's is geïnvesteerd in projecten op het gebied van fysieke of kennisinfrastructuur die het internationale vestigingsklimaat versterken. De vier regio's zijn de Randstad, Brainport Zuidoost-Nederland, het energieknooppunt Groningen en Oost-Nederland (Wageningen-Nijmegen-Twente).

Politiek/bestuurlijk

Met de geselecteerde regio's wordt bepaald welke fysieke of kennisinfrastructuur de regio ontbeert om de potentie te kunnen waarmaken.

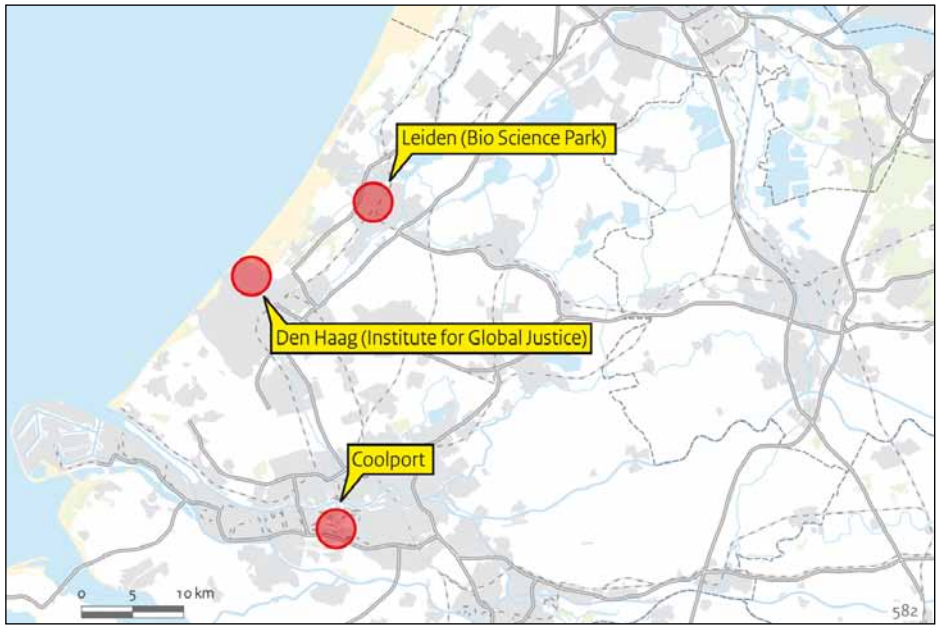
Uitvoering

In samenwerking met regionale partijen worden investeringsprojecten opgesteld, opgestart en uitgevoerd. Het ministerie van EZ is na decentralisatie alleen nog verantwoordelijk voor THIGJ. De regionale partners zijn na decentralisatie verantwoordelijk voor de projecten Coolport (provincie Zuid-Holland) en Leiden Bio Science Park (gemeente Leiden).

Financiën

In de regio Zuidwest-Nederland is aan drie projecten een rijksbijdrage toegekend uit het voormalige Sterke Regio-budget van het Fonds economische structuurversterking (Fes):

- Leiden Bio Science Park (€ 10 mln). Dit is het grootste cluster van Life & Health Sciences van Nederland.
- Coolport (€ 10 mln). Investeringen dragen bij aan de versterking van de concurrentiepositie van de haven en de greenport.
- The Hague Institute for Global Justice (THIGJ), (€ 17,45 mln). Het THIGJ wil een innovatief kennisinstituut van wereldformaat worden op het gebied van (complexe) internationale vraagstukken op het snijvlak van recht, vrede en veiligheid.



De Fes-bijdrage was gesplitst in een eerste tranche (€ 12,20 mln) en een tweede tranche (€ 5,25 mln). In 2014 is de eerste tranche afgerond. Op basis van een midterm review, werkplan 2015 en 2016 en de bijbehorende begroting is eind 2014 voorwaardelijk een subsidie toegekend voor de tweede tranche van maximaal € 5,25 mln. Inmiddels is de eindrapportage van de eerste tranche ingediend. In de voorwaardelijke subsidietoekenning voor de periode 2015 en 2016 (tweede tranche) is instemming verleend om het tijdspad van de tweede tranche te verlengen tot en met 31 december 2016. Aan THIGJ is tot 1 juni 2017 uitstel verleend voor het indienen van een verzoek tot vaststelling van de subsidie.

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18
Algemeen					•	
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning	•	•	•			•
Financiën	•		•			
Politiek/Bestuurlijk	•	•				

Toelichting op de wijzigingen

2013: De planning is dat de principeafspraken tussen de Stadsregio Rotterdam en het ministerie van IenM worden vastgelegd in een standpunt in de tweede helft van 2012.
2014: Als gevolg van het verzoek van de Tweede Kamer om geen onomkeerbare stappen te nemen voor dit project is de planning van het Tracébesluit herijkt.
2015: Er is afgezien van tolheffing op de A13/A16; de planning en de financiering zijn hierna geactualiseerd.
2017: De projectnaam A13/A16 is gewijzigd in de A16 Rotterdam.
2018: Openstelling is aangepast. Dit om een gelijktijdige aanbesteding met het project Blankenburgverbinding te voorkomen.

A16 Rotterdam

Opgave

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

Oplossing

De wegcapaciteit en de kwaliteit van de leefomgeving worden verhoogd door de aanleg van een nieuwe rijksweg tussen de A13 (aansluiting Berkel en Rodenrijs) en het Terbregseplein (A16). Het tracé loopt vanaf de A13 parallel met de N209 en buigt ter hoogte van de Ankie Verbeek-Ohrlaan af, via het Bergse Bos naar het Terbregseplein.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Dit project draagt bij aan een verbeterde verkeersdoorstroming en vergroot de betrouwbaarheid van de reistijd op het hoofdwegennet.

Planning

2016: Tracébesluit
2019: start realisatie
2022-2024: openstelling

Politiek/bestuurlijk

In mei 2013 is het standpunt voor dit project vastgesteld. Conform bestuurlijke voorkeur van december 2011 is gekozen voor een gecombineerde ligging van de A13/A16 met een deel van de N209, passages over de Hoge Snelheidslijn (HSL)-Zuid, RandstadRail en het Terbregseplein, het onderlangs kruisen van de Rotte en een tunnel op maaiveld ter hoogte van het Lage Bergse Bos. Het Ontwerp-Tracébesluit is in 2015 vastgesteld en in september 2015 ter inzage gelegd.

In oktober 2015 is de Inpassingovereenkomst A13/16 gesloten met de regiopartners, waarin nadere afspraken zijn gemaakt over de besteding van de regionale bijdrage aan enkele 'bovenwettelijke' inpassingsmaatregelen. Daarbij is de reeds overeengekomen regionale bijdrage van € 100 mln geïndexeerd en gesplitst in een projectgebonden deel van € 92 mln en een niet-projectgebonden deel van € 14 mln. De regionale bijdrage aan de A16 Rotterdam is daarmee verlaagd naar € 92 mln. De regio zal de € 14 mln besteden aan inpassingsmaatregelen die geen deel uitmaken van het Tracébesluit (TB). Het TB is vastgesteld in juni 2016 en in augustus 2016 ter inzage gelegd. In augustus 2017 is het Tracébesluit onherroepelijk geworden.

File Top 50

Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 1, 14, 23 en 44 uit de File Top 50.

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

A16 Rotterdam
(vervolg)

Financiën

Taakstellend budget: € 984 mln. (inclusief bijdrage van derden: € 92). Hierbij wordt rekening gehouden met een PPS-taakstelling van € 45 mln. Artikel IF 12.03.02 en IF 12.03.01.

Jaar *	Budget	Openstelling
MIRT 2014	964	2021
MIRT 2015	975	2021-2023
MIRT 2016	979	2021-2023
MIRT 2017	974	2021-2023
MIRT 2018	984	2022-2024
verschil	20	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	14	

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2016	25	3%

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2016 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2016 was gerealiseerd.

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	18
Algemeen						
MIRT fase			•		•	
Opgave						
Oplossing						
Planning				•		
Financiën					•	
Politiek/Bestuurlijk						

Toelichting op de wijzigingen

2015: In het najaar van 2013 is de Rijksstructuurvisie Bereikbaarheid regio Rotterdam en NWO vastgesteld. Het project is overgegaan naar de planuitwerkingsfase.
2016: Vanwege afstemming met de regio en het ingewikkelde ontwerpproces is de planning voor het Tracébesluit aangepast.
2017: Het project is overgegaan naar de realisatiefase. Het budget is aangepast aan de bijgestelde raming bij de overgang naar realisatie. Ook is er € 1 mln toegevoegd vanuit de Kaderrichtlijn Water.

A24 Blankenburgverbinding

Opgave

Uit de verkenning Rotterdam Vooruit is gebleken dat in de nabije toekomst de doorstroming op de Ruit van Rotterdam niet meer voldoet aan de streefwaarden uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. De doorstroming van de Beneluxtunnel, de robuuste bereikbaarheid van haven en greenport Westland en het functioneren van de A4-corridor zijn dan concrete knelpunten.

Oplossing

Er wordt een Nieuwe Westelijke Oever-verbinding ten westen van de Beneluxtunnel gerealiseerd: de Blankenburgverbinding, op basis van variant Krabbeplas-West. In het Tracébesluit (TB) is deze variant als volgt uitgewerkt:

- een verbinding van de A15 met de A20 ten westen van Rotterdam;
- een verbreding van de A20 tussen knooppunt Blankenburgverbinding en knooppunt Kethelplein;
- een tunnel voor het wegvak tussen het spoor en de Zuidbuurt;
- een gedeeltelijke bekostiging van de Blankenburgverbinding met tol voor alle verkeer.

Parallel aan het realiseren van het TB zal de regio het kwaliteitsprogramma dat de regiopartijen hebben opgesteld verder uitwerken en realiseren. Dit programma bevat voorstellen voor projecten op het gebied van natuur, recreatie en leefbaarheid.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het project zorgt voor een betere bereikbaarheid van de Rotterdamse regio. Daarmee draagt de realisatie van dit project bij aan economische activiteiten in de regio.

Planning

2016: Tracébesluit
2017: start realisatie (contract close)
2022-2024: openstelling

Politiek/bestuurlijk

De Rijksstructuurvisie is in november 2013 vastgesteld. Na overleg in de Tweede en Eerste Kamer is de planuitwerkingsfase gestart. In 2015 is het wetsvoorstel voor de Wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15 aangenomen. Deze wet maakt het mogelijk om tol te heffen. In het najaar van 2015 heeft het Ontwerp-Tracébesluit ter inzage gelegen en op 28 maart 2016 is het TB, inclusief het tolbesluit, vastgesteld.
Met de Wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en A12/A15 Ressen–Oudbroeken (ViA15), die op 15 maart 2016 in werking is getreden, is vastgelegd dat bij deze twee projecten tol geheven kan worden.

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

A24 Blankenburgverbinding
(vervolg)

Uitvoering
Het project wordt via een Design, Build, Finance and Maintain-contract (DBFM) uitgevoerd en wordt in 2017 gegund.

Financiën
Taakstellend budget: € 1.102 mln. Hiervan wordt € 320 mln door tol opgebracht en dit is inclusief maatregel Kaderrichtlijn Water (€ 1 mln). Om de tolheffing mogelijk te maken, is gelijktijdig met het TB een tolbesluit genomen. Artikel IF 12.03.01 en IF 12.04.01.

De rijksbijdrage aan het regionaal kwaliteits-programma van € 26 mln is gereserveerd op artikel IF 12.03.02 en wordt beschikbaar gesteld aan de regio.

Jaar *	Budget	Openstelling
MIRT 2017	1.090	2022-2024
MIRT 2018	1.102	2022-2024
verschil	12	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	12	

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2015	11	
2016	25	2%

* Gegevens over zes jaar, tenzij er een MIRT fasewisseling heeft plaatsgevonden.
** De realisatiegegevens t/m 31-12-2016 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2016 was gerealiseerd.

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	18
Algemeen						
MIRT fase			•		•	
Opgave						
Oplossing						
Planning					•	
Financiën				•		•
Politiek/Bestuurlijk					•	

Toelichting op de wijzigingen

2015: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.
2016: Het budget is met € 4 mln opgehoogd naar aanleiding van het inzicht dat versteviging van de bestaande rijbaan en dubbellaags ZOAB op gehele rijbaan nodig is om de extra rijstrook te kunnen aanleggen. Het Tracébesluit is vervroegd vastgesteld.
2017: Het project is overgegaan naar de realisatiefase. De start van de realisatie is versneld naar 2017. Het project wordt uitgevoerd samen met het project RijnlandRoute. De start van de realisatie van deze projecten samen is in 2017.
2018: Er is een bijdrage van € 1,6 mln aan het taakstellend budget toegevoegd vanuit middelen voor beheer en onderhoud.

A4 Vlietland-N14

Opgave
Om de doorstroming op de A4 te verbeteren, zijn en worden maatregelen genomen tussen knooppunt Burgerveen en knooppunt Kethelplein. Om te voorkomen dat een flessenhals ontstaat op de A4 tussen de RijnlandRoute (knooppunt Vlietland) en de aansluiting met de N14, wordt de A4 op dit trajectdeel verbreed naar 2x4 rijstroken.

Oplossing
De A4 zal tussen de aansluiting Vlietland en de N14 in beide richtingen worden voorzien van een extra rijstrook in de middenberm. Hierdoor kan de extra rijstrook binnen het bestaande wegprofiel worden aangelegd.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling
Het project draagt bij aan de verbetering van de doorstroming en de vergroting van de betrouwbaarheid van de reistijd op het hoofdwegennet.

Planning
2014: Tracébesluit
2017: start realisatie
2020-2022: openstelling

Politiek/bestuurlijk
Het taakstellend budget wordt beschikbaar gesteld vanuit het budget voor de RijnlandRoute, conform de afspraken die eerder in het bestuurlijk overleg MIRT Zuidvleugel hierover zijn gemaakt. Het Tracébesluit is vervroegd vastgesteld op 18 december 2014. Het project A4 Vlietland-N14 is opgenomen in het contract voor de RijnlandRoute vanwege de fysieke raakvlakken tussen de twee projecten.

Uitvoering
Project is gegund in 2017.

File Top 50
Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van knelpunten 2, 18 en 20 uit de File Top 50.

Financiën
Taakstellend budget: € 16 mln.
Artikel IF 12.03.01.

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

A4 Vlietland-N14
(vervolg)

Jaar *	Budget	Openstelling
MIRT 2016	14	2020-2022
MIRT 2017	14	2020-2022
MIRT 2018	16	2020-2022

verschil	2
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	0

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2015	0	
2016	0	0%

* Gegevens over zes jaar, tenzij er een MIRT fasewisseling heeft plaatsgevonden.
** De realisatiegegevens t/m 31-12-2016 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2016 was gerealiseerd.

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	18
Algemeen			•			
MIRT fase				•		
Opgave						
Oplossing						
Planning				•		
Financiën						
Politiek/Bestuurlijk						

Toelichting op de wijzigingen

2015: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.
2016: Het project is overgegaan naar de realisatiefase. Provinciaal Inpassingsplan en Tracébesluiten zijn vervroegd vastgesteld in 2014.

Rijnlandroute

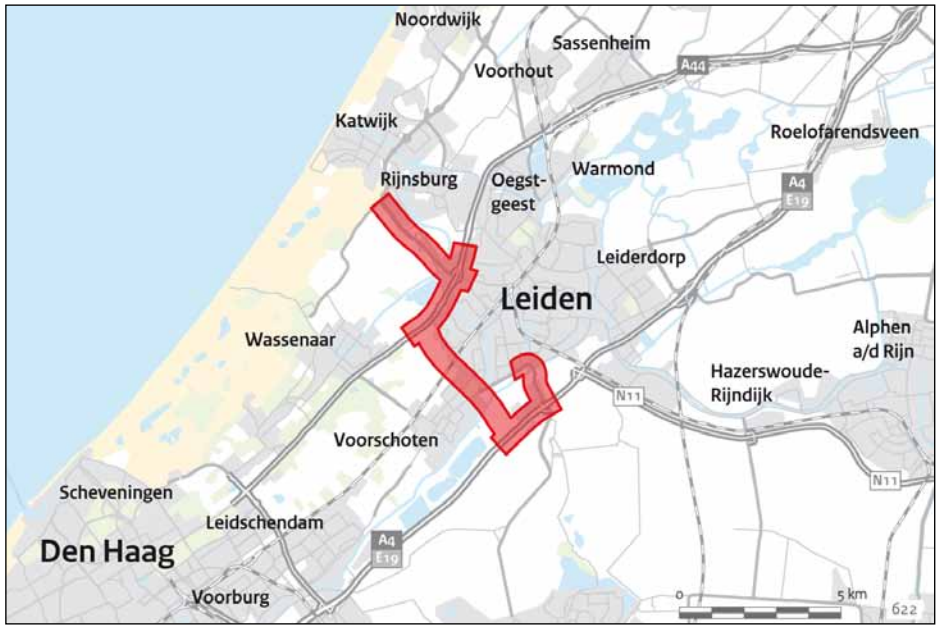
Opgave

De bereikbaarheid in de regio (hoofd- en onderliggend wegennet, ov) dient te worden verbeterd om de ruimtelijke ontwikkelingen op het gebied van woningbouw (waaronder top-milieu Valkenburg) en bedrijvigheid (clustering BioScience-bedrijven, transitie van greenport Duin- en Bollenstreek) mogelijk te maken.

Oplossing

Er wordt een gedeeltelijk nieuwe verbinding aangelegd tussen Katwijk en de A4 ter hoogte van Leiden. Het project bestaat van west naar oost uit de volgende delen:

1 verbreding van de Ingenieur G. Tjalmaweg (N206) naar 2x2 rijstroken tussen de aansluiting met de Wassenaarseweg/N441 te Katwijk en de aansluiting Leiden-West (A44/N206);
2 verbreding van de A44 naar 2x4 rijstroken tussen de aan te passen aansluiting Leiden-West en het nieuw aan te leggen knooppunt Ommedijk (inclusief de aanpassing van aansluiting Leiden-West en de aanleg van knooppunt Ommedijk);
3 aanleg van een nieuwe regionale stroomweg (snelheidsregime 80 km/u) met 2x2 rijstroken tussen het nieuw aan te leggen knooppunt Ommedijk op de A44 en het nieuw aan te leggen knooppunt Hofvliet op de A4;
4 verlenging van de parallelstructuur van de A4 tussen de bestaande aansluiting N206/Zoeterwoude-Dorp en het nieuw aan te leggen knooppunt Hofvliet (inclusief de aanleg van knooppunt Hofvliet);



5 verbreding van de Europaweg te Leiden (N206) naar 2x2 rijstroken tussen de binnenstad van Leiden en de aansluiting op de A4.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het project draagt bij aan de verbetering van de verkeersdoorstroming en de leefbaarheid in Leiden en de omgeving van Leiden, de ontsluiting van met name de woningbouw-locatie Nieuw-Valkenburg en de bedrijvigheid van nationaal belang.

Planning

De planning van dit project is primair aan de regio.
2014: Provinciaal Inpassingsplan en Tracébesluiten
2017: start realisatie
2020-2022: openstelling

Politiek/bestuurlijk

In 2013 hebben het ministerie van IenM en de provincie Zuid-Holland de Bestuurlijke Overeenkomst RijnlandRoute gesloten over de scope, de planning, de taakverdeling en de subsidiering van het project. In de overeen-

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

Rijnlandroute
(vervolg)

komst is vastgelegd dat het rijk een financiële bijdrage levert van € 534 mln (prijspeil 2012). In januari 2015 zijn de Tracébesluiten en het Provinciaal Inpassingsplan onherroepelijk geworden.

Uitvoering
De marktbenadering van de delen 2, 3 en 4 is gestart in december 2015 (zie oplossing). In dit contract wordt ook de A4 Vlietland-N14 meegenomen, vanwege de fysieke raakvlakken. De delen 1 en 5 worden apart aanbesteed. In 2017 is het project gegund.

Financiën
Taakstellende rijksbijdrage: € 558 mln.
Artikel IF 12.03.01.

Jaar *	Budget	Openstelling
MIRT 2016	551	De planning is aan de regio
MIRT 2017	552	De planning is aan de regio
MIRT 2018	558	De planning is aan de regio
verschil	7	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	7	

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

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

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	18
Algemeen						
MIRT fase		●				
Opgave						
Oplossing						
Planning			●			
Financiën	●					
Politiek/Bestuurlijk		●				

Toelichting op de wijzigingen

2013: De minister heeft het budget met € 70 mln verhoogd.
2014: De beschikking is afgegeven en het project is overgegaan naar de realisatiefase.
2015: De planning van de realisatie is vastgesteld.

Rotterdamsebaan

Opgave

De huidige ontsluiting van Den Haag via de A12/Utrechtsebaan en de aansluiting Voorburg hebben onvoldoende capaciteit om de verkeersgroei op te vangen. Daarnaast wil Den Haag het bedrijventerrein de Binckhorst omvormen tot een hoogwaardige leef-, woon- en kantooromgeving dicht bij het centrum. De bereikbaarheid dient hiervoor te worden verbeterd.

Oplossing

De Rotterdamsebaan is een nieuwe verbinding tussen het knooppunt Ypenburg (hoofdwegennet) en de Neherkade in Den Haag (onderliggend wegennet). Het project bestaat uit drie onderdelen: het aanpassen van de Neherkade, een boortunnel tussen de Centrumring en Ypenburg, en de aansluiting van de Rotterdamsebaan op de rijksweg bij het knooppunt Ypenburg.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Dit project draagt bij aan het verbeteren van de doorstroming op de A4 en de A12 ter hoogte van Den Haag. Ook wordt de ontwikkelingslocatie Binckhorst (voor wonen en werken) in Den Haag door de Rotterdamsebaan ontsloten.

Planning

De planning is primair aan de regio.
2013: subsidiebeschikking afgegeven
2013: start realisatie
2020: openstelling

Politiek/bestuurlijk

In het bestuurlijk overleg MIRT (BO MIRT) van voorjaar 2008 heeft het rijk in principe € 225 mln beschikbaar gesteld voor het project Rotterdamsebaan. De regionale partners reserveren ook € 225 mln. De projectdelen boortunnel en aansluiting Ypenburg van de Rotterdamsebaan zijn in de planuitwerkingstabel regionale/lokale infrastructuur van het MIRT opgenomen. In het BO MIRT van najaar 2008 zijn de voorwaarden voor medefinanciering van het rijk besproken en eind december 2008 zijn afspraken schriftelijk vastgelegd. In juni 2013 is voor de rijksbijdrage een subsidiebeschikking verleend. In 2014 is overeenstemming bereikt over de exacte vormgeving van de aansluiting van de Rotterdamsebaan op de verkeerskruising binnen knooppunt Ypenburg.

Uitvoering

De gemeente Den Haag en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag zijn verantwoordelijk voor de uitvoering van dit project. Beide staan garant voor de realisatie en de financiering van de aanpassing van de Neherkade.

File Top 50

Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van knelpunt 46 uit de File Top 50.

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

Rotterdamsebaan
(vervolg)

Financiën

De rijksbijdrage bedraagt € 309 mln (inclusief btw). Artikel IF 14.01.03.

Jaar *	Budget	Openstelling
MIRT 2014	300	De planning is aan de regio
MIRT 2015	304	
MIRT 2016	305	
MIRT 2017	306	
MIRT 2018	309	
verschil	9	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	9	

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

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen goederen**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	18
Algemeen						
MIRT fase		•		•		•
Opgave		•				
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Politiek/Bestuurlijk						

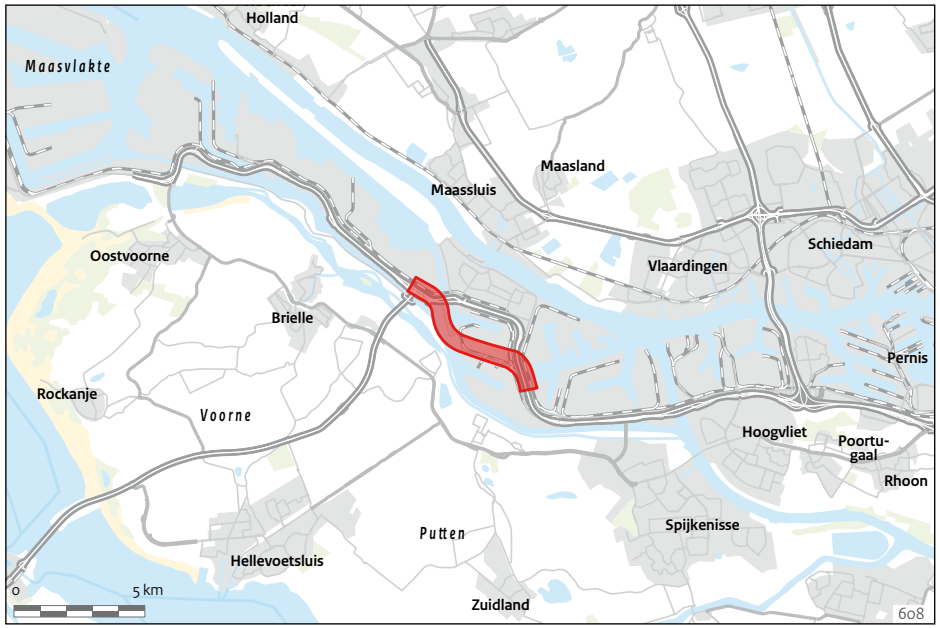
Toelichting op de wijzigingen

2014: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.
2016: Het project is overgegaan van verkenningsfase naar planuitwerkingsfase.
2018: Het project is overgegaan naar de realisatiefase.

Calandbrug (Theemswegtracé)

Opgave

De Calandbrug is een stalen hefbrug voor treinverkeer, wegverkeer en langzaam verkeer in het Rotterdamse havengebied. De brug is de verbindende schakel in de Havenspoorlijn, is onderdeel van de Betuweroute en verbindt het westelijk havengebied met het achterland. Voor de zeescheepvaart vormt de hefbrug de toegang naar de Brittanniëhaven.
De opgave is tweeledig. Rond 2020 bereikt de brug het einde van haar technische levensduur en is grootschalige renovatie nodig. Rond dat jaar is ook een knelpunt in de capaciteit voor het treinverkeer te verwachten vanwege de groei van het spoorvervoer en het zeescheepvaartverkeer naar de Brittanniëhaven.
Bij deze opgave is van belang dat de Calandbrug niet alleen een functie heeft voor het treinverkeer en de zee- en binnenscheepvaart, maar ook wordt gebruikt voor vervoer van gevaarlijke stoffen en door fietsers, voetgangers en auto's. De bewoners van met name Rozenburg ervaren geluidsoverlast van de huidige brug.



Oplossing

Over de gezamenlijke aanpak en de financiering van de Calandbrug hebben het ministerie van IenM en het Havenbedrijf Rotterdam afspraken gemaakt. Het doel is om nog voor 2020 een oplossing operationeel te hebben. De structuur¬visie is in september 2015 vastgesteld en bevat de onderbouwing van het voorkeursalternatief, het Theemswegtracé. Dit nieuwe spoortracé zal worden aangelegd door het Havenbedrijf Rotterdam en behelst de omlegging van het huidige spoortracé naar een tracé langs de Theemsweg. De Calandbrug zal na renovatie van het wegdeel enkel in gebruik blijven voor wegverkeer.

Planning

Het Tracébesluit is in 2017 gepubliceerd. De oplevering van het Theemswegtracé is gepland in 2020/2021.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Ruimte bieden aan de groei van het goederenvervoer, verbeteren van de betrouwbaarheid, ervoor zorg dragen dat verladers het spoor in toenemende mate als aantrekkelijke vervoersoptie beschouwen, bijdragen aan de economische ontwikkeling van Nederland.

Politiek/bestuurlijk

Het Havenbedrijf Rotterdam heeft in 2016 besloten het Theemswegtracé aan te leggen. Afspraken tussen het ministerie van IenM en het Havenbedrijf zijn vastgelegd in een overeenkomst (juni 2016). Het ministerie van IenM heeft haar bijdrage van € 112 mln aan het Theemswegtracé (spoor) op basis van deze overeenkomst naar Havenbedrijf Rotterdam overgeboekt en heeft € 42 mln gereserveerd voor de kleinschalige renovatie van de Calandbrug zelf (de weg).

Calandbrug (Theemswegtracé)
(vervolg)

Financiën

Rijksbijdrage: € 159 mln (waarvan reeds € 112 mln beschikbaar is gesteld aan het Havenbedrijf Rotterdam). Het Havenbedrijf Rotterdam is bereid om zelf € 80 mln bij te dragen aan een oplossing die een rendabele businesscase heeft en tijdig gerealiseerd is. De Europese Commissie heeft € 60 mln TEN-T-subsidie toegekend aan het project. Artikel IF 13.03.05.

Jaar *	Budget	Oplevering
MIRT 2015	157	2019
MIRT 2016	158	2020
MIRT 2017	159	2020
MIRT 2018	159	2020/2021
verschil	2	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	1	

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2016	116	73%

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2016 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2016 was gerealiseerd.

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

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	18
Algemeen		●		●		
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing		●				
Planning		●			●	●
Financiën	●					
Politiek/Bestuurlijk		●				

Toelichting op de wijzigingen

2013: De subsidieaanvraag wordt opnieuw ingediend als de voorbereiding inclusief de bestuursovereenkomsten is afgerond.
2014: De projectbladen Rijn-Gouwelijn West en Rijn-Gouwelijn Oost zijn samengevoegd tot HOV-Net Zuid-Holland-Noord. Door de gewijzigde plannen is de uitvoering vertraagd.
2016: Eind 2014 is de subsidiebeschikking afgegeven.
2017: De planning bij is bijgesteld naar 2020 vanwege een aanvullende studie naar een kleiner pakket aan infrastructurele maatregelen waarmee volgens een robuuste dienstregeling gereden kan worden.
2018: Door het uitblijven van een bedieningsovereenkomst tussen PZH/Prorail/NS voor het onderdeel Leiden/Utrecht is de planning bijgesteld.

HOV-Net Zuid-Holland Noord

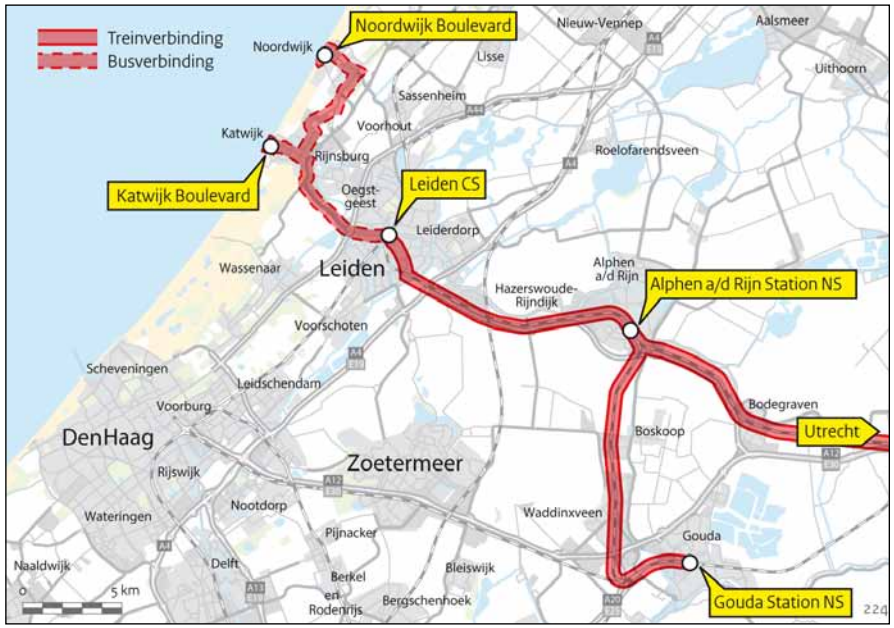
Opgave
De kwaliteit en de capaciteit van het openbaar vervoer in het gebied van de concessie Zuid-Holland-Noord zijn onvoldoende. Dit geldt voor de aantrekkelijkheid, de structurerende werking en kostendekkingsgraad.

Oplossing
Een HOV (Hoogwaardig Openbaar Vervoer)-Net Zuid-Holland-Noord vergroot de capaciteit en de kwaliteit van het OV in dit gebied. Het HOV-Net bestaat uit twee treinverbindingen, van Leiden Centraal naar Utrecht Centraal en van Alphen aan den Rijn naar Gouda, en de HOV-buscorridor Leiden Centraal-Katwijk-Noordwijk.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling
Verbeteren deur-tot-deur reistijd en bijdragen aan economische en ruimtelijke ontwikkeling van Zuid-Holland-Noord.

Planning
2009: start realisatie
2021: oplevering

Politiek/bestuurlijk
Als alternatief voor de eerdere lightrailplannen tussen Gouda-Leiden en Katwijk/Noordwijk heeft het nieuwe college van Zuid-Holland in zijn hoofdlijnenakkoord gekozen voor het beter benutten van het bestaande spoor tussen Leiden Centraal, Alphen en Utrecht voor Oost, en een vertrambare busbaan voor West (tussen Leiden Centraal en Katwijk/Noordwijk). Verdere uitwerking van het hoofdlijnenakkoord heeft tot de voorgestelde oplossing geleid. De staatssecretaris heeft met deze oplossing ingestemd.



Uitvoering
Door de keuze van het nieuwe college zijn de plannen in 2012 opnieuw uitgewerkt. De provincie en de betrokken gemeenten zijn verantwoordelijk voor de uitvoering van dit project.

Financiën
Voor HOV-Net Zuid-Holland-Noord is een rijksbijdrage van € 205 mln exclusief btw gereserveerd als onderdeel van het gebiedsbudget. Dit bedrag voor HOV-Net Zuid-Holland-Noord is samengesteld uit de gereserveerde middelen van de Rijn-Gouwelijn Oost en West. De bijdrage maakt deel uit van het gebiedsbudget voor HOV-Net Zuid-Holland-Noord en RijnlandRoute. Artikel IF 14.01.03. De subsidiebeschikking is in december 2014 verleend.

HOV-Net Zuid-Holland Noord
(vervolg)

Jaar *	Budget	Oplevering
MIRT 2014	202	2018
MIRT 2015	202	2018
MIRT 2016	203	2018
MIRT 2017	203	2020
MIRT 2018	205	2021
verschil	3	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	3	

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2014	21	
2015	33	
2016	33	16%

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2016 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2016 was gerealiseerd.

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	18
Algemeen					•	
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						•
Financiën						
Politiek/Bestuurlijk						

Toelichting op de wijzigingen

2017: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.
2018: Vanaf heden is de verwachte indienststelling van het gehele project opgenomen. Bij Slotwet 2016 is € 1 mln toegevoegd t.b.v. voorbereidende werkzaamheden van de realisatie.

PHS: Rijswijk - Rotterdam

Opgave

Het project PHS Rijswijk-Rotterdam is onderdeel van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS). Dit project behelst het geschikt maken van het spoor op het traject tussen Den Haag Centraal en Rotterdam Centraal voor het rijden van acht Intercity's en zes Sprinters per uur per richting, en voor een beperkt aantal goederentreinen.

Oplossing

In het kader van het PHS wordt het spoor tussen Rijswijk en Delft-Zuid uitgebreid van twee naar vier sporen (inclusief de verdubbeling van het aantal sporen in de spoortunnel Delft) en wordt de sporenlay-out tussen Schiedam en Rotterdam aangepast om met hogere frequentie te gaan rijden.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling:

Dit project maakt onderdeel uit van het Programma Hoogfrequent Spoor en draagt bij aan de economische en ruimtelijke ontwikkeling van Nederland.

Planning

2016: afronding gecombineerde Tracéwet- en m.e.r.-procedure plus voorbereiding aanbestedingsdossier
2017/2018: start realisatie
2023/2024: oplevering

Politiek/bestuurlijk

Toegezegd is om voor het project een planning te hanteren die aansluitend bouwen op de spoortunnel Delft mogelijk maakt. Met gemeenten Rijswijk en Delft en met de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) zijn overeenkomsten getekend om in de realisatie van het project ongelijkvloerse spoorkruisingen te realiseren. De provincie Zuid-Holland draagt € 0,1 mln. bij om de spoorbrug over Kerstanjewetering op een doorvaarthoogte van 1,80 meter te brengen in plaats van de huidige 1,64 meter.

Financiën

Taakstellend budget voor het doorvoeren van versnellingsmaatregel (opstarten aanbestedingsdossier, minnelijke grondaankoop): € 10 mln. Artikel IF 13.03.01.

Het resterende realisatiebudget voor dit project maakt nog onderdeel uit van het beschikbare budget binnen het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (zie apart blad in planuitwerking).

PHS: Rijswijk - Rotterdam
(vervolg)

Jaar *	Budget	Oplevering
MIRT 2017	9	2017
MIRT 2018	10	2023/2024
verschil	1	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)		

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2016	2	22%

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2016 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2016 was gerealiseerd.

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen goederen**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	18
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning	•	•				•
Financiën		•				
Politiek/Bestuurlijk						

Toelichting op de wijzigingen

2013: De behandeling van zienswijzen over het nieuwe pakket met geluidsmaatregelen is vertraagd. De gemeente Goes heeft de oorspronkelijke oplossing (een betonnen bak) op basis van nadere studies herzien. Met de resterende geluidsmaatregelen op de Zeeuwse Lijn, de bovenbouwvernieuwing in Goes en de geluidsmaatregelen in Goes zal in 2013 worden gestart. De complexheid rond de buitendienststellingen en conditionering maakt een langere uitvoeringstijd noodzakelijk.
2014: Bij Voorjaarsnota 2013 is het projectbudget opgehoogd met € 9 mln als gevolg van extra maatregelen die uit het nieuwe besluit volgen.
2018: De gevelisolatie is klaar in 2017 en de plaatsing van de geluidsschermen wordt eind 2018 afgerond.

Sloelijn + Geluidsmaatregelen Zeeuwse Lijn

Opgave

Dat de Sloelijn niet geëlektrificeerd is, levert een veiligheidsprobleem op in Roosendaal. De treinen uit het Sloegebied moeten daarom in Roosendaal van locomotief wisselen en gaan verder met een e-locomotief (onder andere vanwege de vereiste snelheid). De risicocontour rondom het goederenemplacement in is Roosendaal groot, omdat een deel van de goederentreinen uit het Sloegebied lpg vervoert. Bovendien valt de contour over bestaande functies en gebieden heen die Roosendaal graag wil ontwikkelen. Het huidige tracé voldoet daarnaast niet aan de huidige milieueisen voor geluids- en stankoverlast.

Oplossing

Er is een nieuwe Sloelijn uitgevoerd, enkele kilometers naar het westen, conform alternatief 2 uit de trajectnota. Ook worden er (aanvullende) inpassingsmaatregelen uitgevoerd tegen geluidsoverlast op het traject Vlissingen-Roosendaal (de Zeeuwse Lijn).

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Behalen van de geluidsnormen.

Planning

2004: Tracébesluit
2004: start realisatie
2008: in gebruik
2008: oplevering Sloelijn niet geëlektrificeerd
2009: elektrificatie Sloelijn
2010: nieuw besluit geluidsmaatregelen Zeeuwse Lijn
2013: start realisatie aanvullende geluidsmaatregelen
2017/2018: oplevering geluidsmaatregelen Zeeuwse Lijn

Politiek/bestuurlijk

Convenanten: overeenkomst tussen Zeeland Seaports, N.V. Westerscheldetunnel en voormalig ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Uitvoering

De bouw van het deelproject Sloelijn is als een Design- en Constructcontract (D&C) in de markt gezet. De geluidsmaatregelen Zeeuwse Lijn worden op onderdelen zowel traditioneel als via een D&C-contract aanbesteed. Het project Sloelijn is in 2010 gereed gekomen. Het deelproject geluidsmaatregelen Zeeuwse Lijn is deels uitgevoerd en deels in voorbereiding. Er ligt nu een onherroepelijk besluit voor de saneringsmaatregelen op de Zeeuwse Lijn. Engineering en voorbereidende werkzaamheden van de maatregelen inclusief het traject Goes zijn gestart. Daadwerkelijke uitvoering en buitendienststellingen starten in 2015 en zullen in 2017 afgerond zijn.

Sloelijn + Geluidsmaatregelen Zeeuwse Lijn
(vervolg)

Financiën

Taakstellend budget: € 27 mln. Dit is alleen het budget voor de geluidsmaatregelen op de Zeeuwse Lijn. De Sloelijn is opgeleverd en gerealiseerde uitgaven zijn uit het budget gehaald. Artikel IF 13.03.02.

Jaar *	Budget	Oplevering
MIRT 2013	18	2016
MIRT 2014	27	2016
MIRT 2015	27	2016
MIRT 2016	27	2017
MIRT 2017	27	2017
MIRT 2018	27	2017/2018
verschil	9	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	0	

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2012	9	
2013	10	
2014	10	
2015	11	
2016	12	44%

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2016 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2016 was gerealiseerd.

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen goederen**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	18
Algemeen						
MIRT fase	•					
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Politiek/Bestuurlijk						

Toelichting op de wijzigingen

2013: Het project is overgegaan naar de realisatiefase.

Spooraansluitingen Tweede Maasvlakte

Opgave

In 2009 hebben ProRail en het Havenbedrijf Rotterdam (HbR) de Integrale Verkenning Rotterdams Havengebied uitgevoerd. Die laat zien dat er maatregelen noodzakelijk zijn om de verwachte groei van het spoorgoederenvervoer door met name de komst van de Tweede Maasvlakte op te vangen.

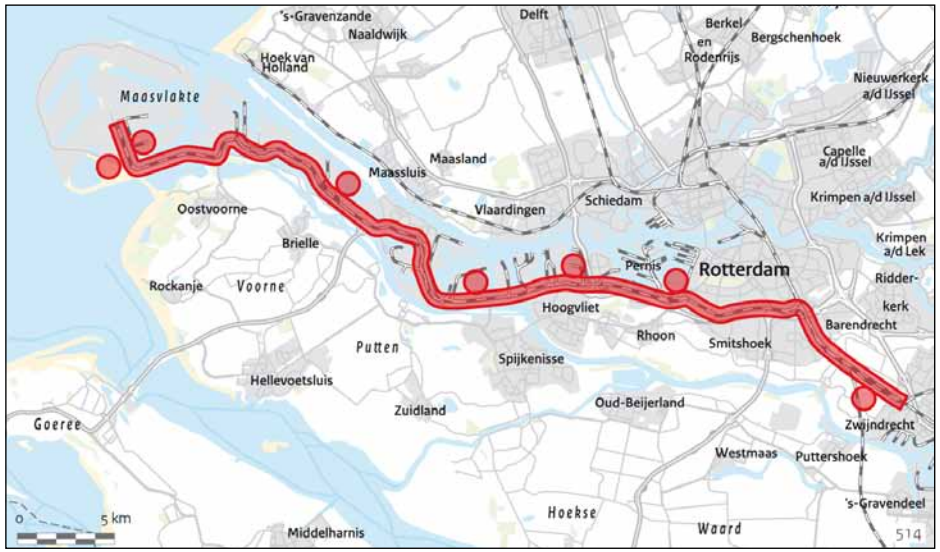
Oplossing

De capaciteit van de Havenspoorlijn en de bijbehorende openbare spooremplacementen moet meegroeien met de verwachte vervoerstoename. Dit kan door de spoorinfrastructuur uit te breiden en aan te passen en door het vervoerproces te verbeteren.
In prioriteitsfase 1 zijn de volgende maatregelen urgent:

1a) uitbreiding van het spooremplacement Maasvlakte West;
1b) herinrichting van het spooremplacement Waalhaven Zuid;
1c) procesverbeteringen waaronder verkorte proces- en verblijftijden op de emplacementen en maatregelen voor het openingsregime van de Calandbrug.

In prioriteitsfase 2 zijn maatregelen opgenomen die op korte termijn minder urgent zijn (nodig vóór 2020):

2a) aanleg van een nieuw spooremplacement Maasvlakte Zuid (te financieren en realiseren door HbR);
2b) aanpassing van emplacement Maasvlakte Oost;
2c) aanpassing van emplacement Kijfhoek;
2d) elektrificering van twee sporen op emplacement Europoort.



Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Ruimte bieden aan de groei van het goederenvervoer, ervoor zorg dragen dat verladers de trein in toenemende mate als een aantrekkelijke vervoersoptie beschouwen, bijdragen aan de economische ontwikkeling van Nederland.

Planning

In 2012 is ProRail gestart met de uitbreiding van Maasvlakte West (deelproject 1a), die in 2014 in gebruik is genomen. De eerste procesverbeteringen (deelproject 1c) zijn in 2014/2015 geïmplementeerd. In 2013 is ProRail gestart met de planuitwerking voor Waalhaven-Zuid, deelproject 1b, dat naar verwachting in 2020 zal overgaan naar de realisatiefase. Voor de overige deelprojecten geldt dat de urgentie van realisatie lager is doordat de groeiprognoses naar beneden zijn bijgesteld. Voor deze deelprojecten wordt een prioriteitenlijst opgesteld, aangezien de verwachte kosten het resterende budget overstijgen. Voor Kijfhoek wordt met ingang van 2017 een langetermijnvisie opgesteld.

Politiek/bestuurlijk

ProRail, (Keyrail tot 2016), Havenbedrijf Rotterdam en het ministerie van IenM werken samen om zo efficiënt en effectief mogelijk de spoorcapaciteit in het Rotterdamse havengebied te laten aansluiten bij het (groeiende) vervoersvolume. Voor de Maasvlakte wordt in 2017/2018 de integrale verkenning van 2009 herijkt. Daarna wordt nagegaan of dit consequenties heeft voor de (prioritering van) de genoemde projecten.

Spooraansluitingen Tweede Maasvlakte
(vervolg)

Financiën

Beschikbaar budget: € 220 mln. Hierin is niet opgenomen deelproject 2a, het aan te leggen emplacement Maasvlakte Zuid (dit wordt gefinancierd door Havenbedrijf Rotterdam). Artikel IF 13.03.02.

Jaar *	Budget	Oplevering
MIRT 2013	212	Divers
MIRT 2014	217	Divers
MIRT 2015	217	Divers
MIRT 2016	217	Divers
MIRT 2017	218	Divers
MIRT 2018	220	Divers
verschil	8	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	7	

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2012	1	
2013	45	
2014	67	
2015	70	
2016	72	33%

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2016 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2016 was gerealiseerd.

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	18
Algemeen						
MIRT fase					●	
Opgave						
Oplossing						
Planning		●			●	
Financiën			●			
Politiek/Bestuurlijk						

Toelichting op de wijzigingen

2014: De planning is vertraagd doordat voorbereiding voor de start van de bestemmingsplanwijziging en de doorlooptijd van de bestemmingsplanprocedure langer duren dan voorzien.
2015: De kosten van dit project zijn gestegen door tegenvallers in bodemaanpassingen, bodemvervuiling en noodzakelijke aanpassingen van de kade.
2016: Zowel de start van de realisatie als de openstelling is vertraagd, omdat voor de voorbereiding meer tijd nodig was en er rekening gehouden moest worden met het broedseizoen.
2017: Het project is in 2016 overgegaan naar de realisatiefase. De openstelling is verlaat vanwege vertragingen in de bestemmingsplanprocedure van de gemeente.

Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Beneden-Lek

Opgave

Uit de verkenning die in 2010 is opgeleverd, is gebleken dat er een tekort aan ligplaatsen is op de Beneden-Lek tussen Krimpen aan de Lek en Vianen. Dit is een belangrijke vaarweg op de corridor Amsterdam-Rotterdam. Op het hele traject is slechts één ligplaats beschikbaar. Het gebrek aan ligplaatsen bemoeilijkt een goede logistieke planning voor de binnenvaartondernemer in verband met de wet- en regelgeving voor vaar- en rusttijden. Daarnaast vergroot de ontoereikende ligplaatscapaciteit de kans op onveilig vaargedrag. De enige goede mogelijkheid om binnen het beschikbare budget extra ligplaatsen te realiseren, is bij Bergambacht.

Oplossing

De planuitwerking heeft uitgewezen dat er in het gebied ten oosten van het veer Bergstoep en de bestaande overslagkade acht overnachtingsplaatsen gerealiseerd kunnen worden. Het onderzoek heeft zich gericht op kades, steigers, de toegangsweg en oeverwerken. Er zijn onderzoeken uitgevoerd naar de effecten van de aanleg van de haven. De resultaten hiervan zijn opgenomen in een milieueffectrapport (MER). Het MER is samen met het bestemmingsplan gepubliceerd. Het bestemmingsplan Overnachtingsplaatsen Beneden-Lek is in december 2015 vastgesteld.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

De aanleg van ligplaatsen draagt bij aan een veilige en efficiënte scheepvaart.

Planning

2016: projectbeslissing
2017: start realisatie
2019: openstelling

Financiën

Taakstellend budget: € 13 mln. Artikel IF 15.03.01.

Jaar *	Budget	Openstelling
MIRT 2017	12	2019
MIRT 2018	13	2019
verschil	1	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	1	

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2015	0	
2016	1	8%

* Gegevens over zes jaar, tenzij er een MIRT fasewisseling heeft plaatsgevonden.
** De realisatiegegevens t/m 31-12-2016 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2016 was gerealiseerd.

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	18
Algemeen						
MIRT fase	•				•	
Opgave						
Oplossing						
Planning		•			•	
Financiën		•				
Politiek/Bestuurlijk					•	

Toelichting op de wijzigingen

2013: Het project is overgegaan naar de planuitwerkingsfase.
2014: De planuitwerkingsfase is gestart. De planning is dat het Tracébesluit eind 2015 wordt vastgesteld.
2017: Het project is overgegaan naar de realisatiefase. Hierbij is de planning geactualiseerd.

Nieuwe Sluis Terneuzen

Opgave

Door de ontwikkelingen in afmetingen van zeeschepen en toenemende congestie voor de binnenvaart wordt het sluizencomplex in Terneuzen als steeds groter knelpunt ervaren. Daarnaast is er sprake van een betrouwbaarheidsprobleem van de zeesluis.

Oplossing

De Vlaams-Nederlandse Scheldecommissie (VNSC) bereidt de bouw van een nieuwe zeesluis bij Terneuzen voor. De scope van het project – volgens het politiek besluit van 2012 – omvat de voorbereiding, de aanleg en het infrastructureel onderhoud gedurende 30 jaar van een nieuwe sluis binnen het sluizencomplex Terneuzen (NST). De sluis krijgt de volgende afmetingen: 427 m x 55 m x 16 m.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Dit project zorgt voor verbetering van de toegang tot de havens van Terneuzen en Gent en de scheepvaartverbinding tussen Nederland, België en Frankrijk. Dit draagt bij aan een efficiënte en vellige scheepvaartafwikkeling.

Planning

2016: verdrag in werking getreden, Tracébesluit vastgesteld, project is overgegaan naar de realisatiefase
2017: gunning
2018: start bouw
2022: openstelling

Politiek/bestuurlijk

Als basis voor de oplossing geldt het besluit van de minister van IenM en de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken als Politiek College van de Vlaams-Nederlandse Schelde-commissie (VNSC) van 19 maart 2012 waarmee het voorkeursalternatief is vastgelegd. Hierop heeft de minister besloten tot de planuitwerking voor het projectalternatief Grote Zeesluis.
Op 5 februari 2015 hebben Vlaanderen en Nederland over de realisatie van de Nieuwe Sluis in Terneuzen een verdrag gesloten.
Dit Verdrag Nieuwe Sluis Terneuzen vormt de juridische vertaling van de politiek-bestuurlijke afspraken uit 2012. Het verdrag is op 1 maart 2016 in werking getreden. Het Tracébesluit is begin 2016 vastgesteld.

Uitvoering

De uitvoering zal plaatsvinden via een Design & Construct-contract (D&C). Tijdens de planuitwerkingsfase is gebleken dat D&C als contractvorm meer voordelen biedt dan uitvoering via een geïntegreerd DBFM-contract. De marktbenadering is in 2016 gestart. Gunning is voorzien in 2017.

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

Nieuwe Sluis Terneuzen
(vervolg)

Financiën

Realisatie: het totale projectbudget voor de NST bedraagt €1.010mln. Het ministerie van IenM levert een bijdrage van € 190 mln aan de kosten van de aanleg van de sluis en de eerste 30 jaar onderhoud en beheer. Dit is inclusief de bijdrage van de Zeeuwse regio van € 10 mln zoals in 2012 overeengekomen. Separaat levert Nederland een bijdrage van maximaal € 165 mln aan Vlaanderen voor de extra kosten voor kanaal-aanpassingen. Vlaanderen en de haven van Gent leveren een totale bijdrage van € 611 mln. Ook komt er budget uit de CEF-subsidies (€ 34 mln). Vlaanderen zorgt hierbij voor het ontbrekende deel. De Nederlandse bijdrage staat vast en wijzigt niet als de sluis duurder of goedkoper blijkt dan de raming. Vlaanderen en Nederland dragen elk de btw voor hun aandeel in de projectkosten. Artikel IF 15.03.01

Jaar *	Budget	Openstelling
MIRT 2017	188	2022
MIRT 2018	190	2022
verschil	2	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	2*)	

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2014	0	
2015	2	
2016	22	2%

*) Dit is de IBOI op de Nederlandse bijdrage

* Gegevens over zes jaar, tenzij er een MIRT fasewisseling heeft plaatsgevonden.
** De realisatiegegevens t/m 31-12-2016 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2016 was gerealiseerd.

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Groot project**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	18
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing				•		•
Planning						
Financiën						
Politiek/Bestuurlijk						

Toelichting op de wijzigingen

2016: De verbreding van het Breeddiep is toegevoegd aan het project.
2018: De verdieping van de Nieuwe Waterweg is toegevoegd aan het project.

Project Mainportontwikkeling Rotterdam

Opgave

De mainport Rotterdam is in Europa een belangrijk knooppunt voor internationale goederenstromen en een vestigingsplaats voor industrie en logistieke dienstverlening. De mainport is een van de belangrijkste dragers van de Nederlandse economie. Ruimte voor de groei van intercontinentale handelsstromen en daarmee de havenactiviteiten is cruciaal. Zonder aanleg van een nieuw haventerrein in zee krijgen de sectoren deepsea containers, de distributie en de chemische industrie op korte termijn te maken met ruimtetekort in de haven van Rotterdam. Dit heeft gevolgen voor de kwaliteit en de concurrentiepositie van de haven en daarmee ook voor de economie. Bovendien vraagt de kwaliteit van de leef-omgeving rond de haven dringend om aandacht.

Oplossing

Het kabinet heeft een besluit (2006) genomen over de ruimtelijke reservering en realisatie van het Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR). PMR is een project met een dubbele doelstelling: versterking van de positie van de mainport door realisatie van netto 1000 ha nieuw hoogwaardig haventerrein en verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving in de regio Rijnmond. Binnen PMR worden daarnaast de achterlandverbindingen van de Maasvlakte verbeterd. Allereerst door verbreding van het Breeddiep van 75 m naar 350 m. Ook wordt de Nieuwe Waterweg verdiept van NAP -15,0/-14,5m naar NAP -16,3 m zodat grotere en dieper stekende zeeschepen het petrochemische cluster beter kunnen bereiken.

De doelstelling wordt in de volgende deel-projecten gerealiseerd:
1 landaanwinning inclusief verplichte natuurcompensatie;
2 750 ha natuur- en recreatiegebied;
3 Bestaand Rotterdams Gebied (BRG), uiteenvallend in leefbaarheidsprojecten en intensivering van het ruimtegebruik.

In de uitwerkingsovereenkomsten van de drie deelprojecten zijn de looptijden van de projecten opgenomen. De eerste fase van het deelproject Landaanwinning (buitencontour gereed en realisatie 640 ha uitgeefbaar haventerrein) was in 2013 gereed. De realisatie van de overige haventerreinen (360 ha) wordt uitgevoerd afhankelijk van de marktvraag en komt voor rekening en risico van het Havenbedrijf Rotterdam. De haventerreinen van Maasvlakte 2 zullen naar verwachting uiterlijk 2040 volledig zijn uitgegeven.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Dit project draagt bij aan het versterken van de internationale concurrentiepositie van de mainport.

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Groot project**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

Project Mainportontwikkeling Rotterdam
(vervolg)

Planning

2016: de verbreding van het Breeddiep eind 2016 gereed.
2017: verdieping Nieuwe Waterweg in 2018 gereed.
2021: BRG en 750 ha gereed.
2040: haventerreinen Maasvlakte 2 volledig uitgegeven.

Politiek/bestuurlijk

Het planologische kader op rijksniveau ligt besloten in de Planologische Kern Beslissing PMR (2006) en het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro 2011). Verder is de uitvoering van het project vastgelegd in het bestuursakkoord (2004) en uitwerkings-overeenkomsten (2005). Voor de verbreding van het Breeddiep en de verdieping van de Nieuwe Waterweg is een aanvulling op de Uitwerkings-overeenkomst (UWO) Landaanwinning PMR met het Havenbedrijf afgesloten.

Uitvoering

De verantwoordelijkheid en de risico's voor de uitvoering zijn bij diverse partijen neergelegd (Havenbedrijf Rotterdam, de provincie Zuid-Holland en de gemeente Rotterdam). Binnen het rijk dragen de ministeries van IenM, van Economische Zaken en van Financiën verantwoordelijkheid voor projectonderdelen. De natuurcompensatie bij de landaanwinning wordt onder verantwoordelijkheid van het rijk uitgevoerd.

Financiën

Bijdrage van het ministerie van IenM € 1.199 mln, waarvan € 1.160 mln op artikel IF 17.06 en € 39 mln voor BRG op artikel Hoofdstuk XII 13.03. Andere rijksbijdrage € 103 mln.

Jaar *	Budget	Openstelling
MIRT 2013	1.188	2040
MIRT 2014	1.189	2040
MIRT 2015	1.192	2040
MIRT 2016	1.194	2040
MIRT 2017	1.197	2040
MIRT 2018	1.199	2040
verschil	11	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	11	

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2012	1.053	
2013	1.060	
2014	1.065	
2015	1.073	
2016	1.082	90%

* Gegevens over zes jaar, tenzij er een MIRT fasewisseling heeft plaatsgevonden.
** De realisatiegegevens t/m 31-12-2016 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2016 was gerealiseerd.

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Vaarwegen**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	18
Algemeen						•
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Politiek/Bestuurlijk						

Toelichting op de wijzigingen

2018: Dit project is nieuw opgenomen in het MIRT Overzicht.

Wielingen

Opgave

Momenteel wordt de bulkvaart in de vaargeul de Wielingen gehinderd door zeer beperkte tijvensters. Optimalisatie van de vaargeul is nodig om de toegankelijkheid van de haven van Vlissingen voor bulkschepen te behouden en verbeteren. Dit in het licht van de schaal-vergroting en verwachte groei.

Oplossing

Voor een verbeterde nautische toegankelijkheid van de haven Vlissingen-Oost wordt een deel van de vaargeul bij de monding van de Westerschelde over een breedte van 180 m verdiept van -14.90 m LAT (Lowest Astronomical Tide) naar -15.50 m LAT. De oppervlakte van het te ontgronden perceel is 1.800.000 m². Om deze maatwerkgeul te realiseren moet circa 600.000 m³ specie gebaggerd worden.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Dit project draagt bij aan een veilige, vlotte en efficiënte scheepvaartafwikkeling.

Planning

2017: start realisatie
2017: openstelling

Politiek/bestuurlijk

Er wordt een bestuurlijke overeenkomst gesloten met Zeeland Seaports waarin de rijksbijdrage en de vorm van de uitvoering zijn opgenomen.

Financiën

Taakstellend budget: het projectbudget is € 3,5 mln. inclusief BTW.
Het rijk draagt 50% bij tot een maximum van € 2 mln. IF 15.03.01.

Jaar *	Budget	Openstelling
MIRT 2018	3,5	2017
verschil	0	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	0	

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2016	0	0

* Gegevens over zes jaar, tenzij er een MIRT fasewisseling heeft plaatsgevonden.
** De realisatiegegevens t/m 31-12-2016 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2016 was gerealiseerd.

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Zoetwater**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	18
Algemeen		•				
MIRT fase			•			
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën		•				
Politiek/Bestuurlijk						

Toelichting op de wijzigingen

2014: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT. Er is € 41,4 mln van Verbeterprogramma Waterkwaliteit Rijkswateren naar dit project overgeheveld.
2015: Het project is overgegaan naar de realisatiefase.

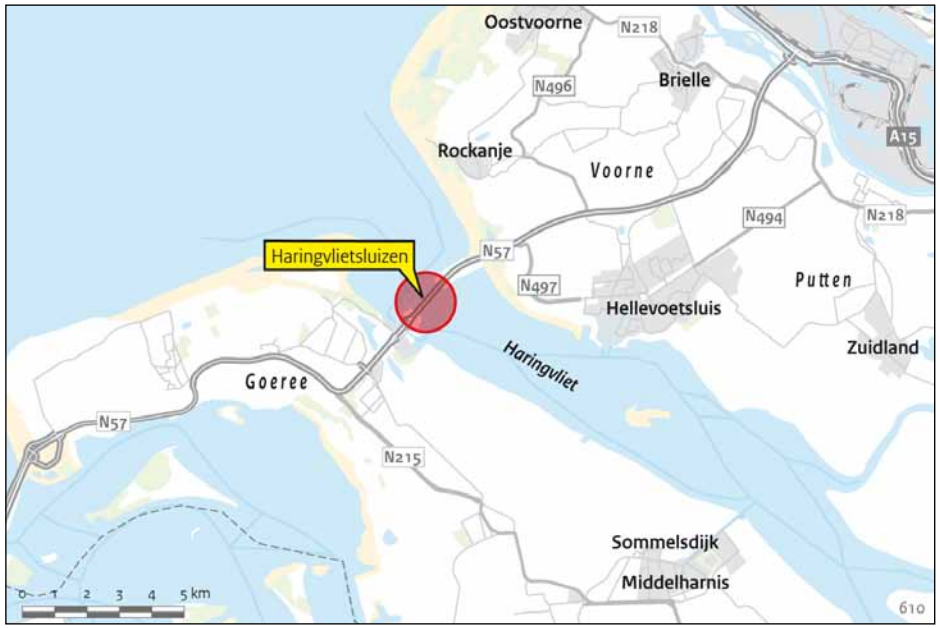
Besluit beheer Haringvlietsluizen

Opgave

In 1970 werd het Haringvliet in het kader van de Deltawerken door de Haringvlietsluizen van zee afgesloten. Hierdoor verdwenen het zoute water en de invloed van eb en vloed. Trekvissen zoals zalm, zeeforel en glasaal kunnen nu de stroomgebieden van de Rijn en de Maas niet of nauwelijks meer bereiken. Ook de trek naar zee wordt bemoeilijkt, omdat de sluizen alleen bij eb opengaan wanneer er rivierwater moet worden afgevoerd.

Oplossing

Als een beperkt deel van de Haringvlietsluizen bij vloed op een kier wordt gezet, kunnen trekvissen de stroomgebieden van de Rijn en de Maas wel bereiken. Door het Kierbesluit wordt alleen het westelijke deel van de Haringvliet zout. De daar gelegen inlaatpunten van het waterschap Hollandse Delta en Evides Waterbedrijf moeten naar het oosten worden verplaatst, zodat het gebruik van zoetwater uit het Haringvliet niet verandert. Bij een lage afvoer van de rivier (minder dan 1500 m^3/s) gaan de sluizen bij vloed weer dicht en wordt het Haringvliet 'zoetgespoeld'. Een deel van het zoetwatertracé op Voorne-Putten wordt door de provincie Zuid-Holland gerealiseerd in het natuurontwikkelingsproject Beningerwaard. De aanvoer van zoetwater naar het agrarisch gebied verdubbelt, waarmee een robuuste situatie ontstaat. Voor Goeree-Overflakkee is besloten tot een variant waarbij het waterschap een kanaal en Evides een afzonderlijke pijp aanlegt. Hierbij wordt ook een gescheiden aan- en afvoer gerealiseerd, hetgeen voor zoetwater en ecologie robuuster en efficiënter



is. Hiermee ontstaat eenzelfde niveau van wateraanvoer als op Voorne-Putten.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het Kierbesluit draagt bij aan het behalen van de doelstelling uit de Kaderrichtlijn Water voor vis. Daarnaast is het onderdeel van het Rijn Actieprogramma.

Planning

2013: principebesluit
2014: ondertekening realisatieovereenkomsten
2015: start realisatie
2018: effectuering van het Kierbesluit

Politiek/bestuurlijk

Gemeenten verlenen medewerking aan de benodigde bestemmingsplanprocedures.

Financiën

Voor dit project is vanuit het rijk in totaal circa € 76 mln beschikbaar. Artikel DF 2.02.02. De bijdrage van Hollandse Delta en Evides is bij elkaar € 4 mln.

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Zoetwater**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

Besluit beheer Haringvlietsluizen
(vervolg)

Jaar *	Budget	Openstelling
MIRT 2015	76	2018
MIRT 2016	76	2018
MIRT 2017	76	2018
MIRT 2018	76	2018
verschil	0	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	1	

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2012	0	
2013	28	
2014	28	
2015	32	
2016	61	80%

* Gegevens over zes jaar, tenzij er een MIRT fasewisseling heeft plaatsgevonden.
** De realisatiegegevens t/m 31-12-2016 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2016 was gerealiseerd.

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Waterveiligheid**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	18
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning				•	•	•
Financiën		•		•		•
Politiek/Bestuurlijk						

Toelichting op de wijzigingen

2014: Het budget is bijgesteld vanwege diverse ontvangsten (€ 4 mln) en afbouw van risicoreservering (-€ 65 mln).
2016: Het taakstellend budget voor de steenbekledingen is verlaagd met € 40 mln vanwege afbouw van risicoreservering en een aanbestedingsmeevaller. De start van het laatste cluster van de werkzaamheden van de steenbestortingen is twee jaar vertraagd in afwachting van een uitspraak van de Raad van State; dit heeft gevolgen voor de oplevering.
2017: De voortgang van de vooroeververdedigingenclusters (2.2 en 3) is vertraagd. De oorzaken zijn de ontbinding van het contract en de vernietiging van de Natuurbeschermingswet-vergunningen door de Raad van State bij cluster 2.2.
De vertraging heeft doorwerking op de uitvoering en de oplevering van het laatste cluster (3).
2018: Een financiële tegenvaller bij project Vooroeververdediging is inzichtelijk gemaakt. Deze is onder andere veroorzaakt door compensatiemaatregelen en herstelwerkzaamheden. Na het opnieuw verkrijgen van vergunningen wordt de uitvoering in 2018 verder voorbereid. In 2019 wordt gestart met de uitvoering. De oplevering is voorzien in 2021.

Vooroeververdediging en Herstel steenbekleding Oosterschelde en Westerschelde

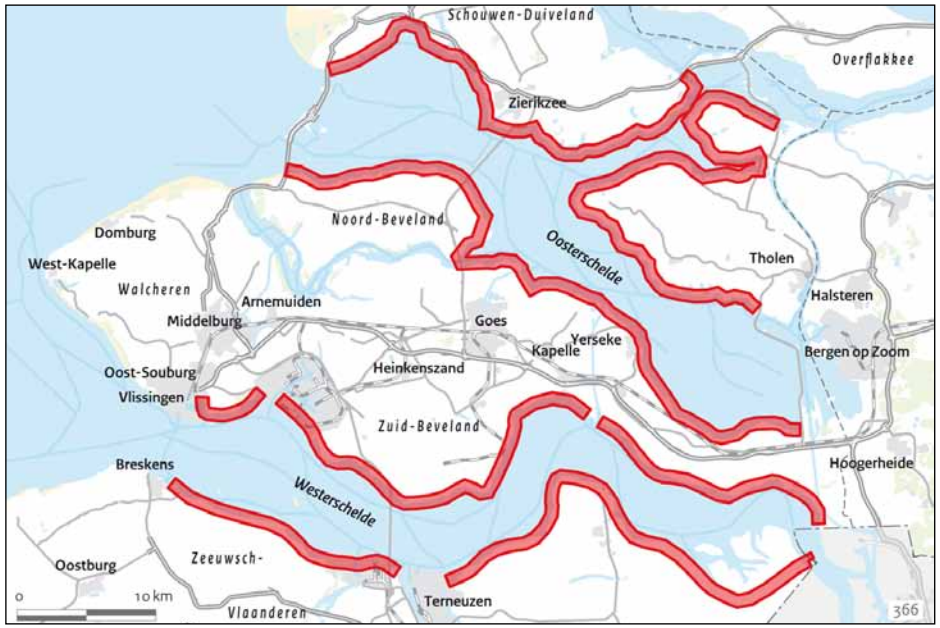
Opgave

Vooroeververdediging
In 1992 hebben het rijk, de provincie Zeeland en de toenmalige waterschappen een overeenkomst gesloten waarin het rijk de verantwoordelijkheid op zich neemt voor de bestrijding van oevererosie in de Westerschelde. De overeenkomst wordt om de tien jaar stilzwijgend verlengd. De huidige loopt tot januari 2022. In 2016 is het voornemen kenbaar gemaakt om de overeenkomst na 2022 niet te verlengen. De toenmalige staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat heeft in 2001 aangegeven dat het rijk ook de kosten draagt voor bestrijding van de oevererosie langs de Oosterschelde. Deze zeearm is daarmee onderdeel van de (rijks)kustlijnzorg. In 2005 en 2010 constateerden de Zeeuwse waterschappen dat een deel van de vooroevers in de Oosterschelde en de Westerschelde niet voldoet aan de stabiliteitsnormen. Op basis hiervan is bij Rijkswaterstaat een aanvraag voor vooroeververdediging ingediend.

Herstel steenbekledingen Oosterschelde en Westerschelde
Bij een inventarisatie van dijkbekledingen van gezette steen bleek in 1996 dat een groot deel van de dijkbekledingen langs de Oosterschelde en de Westerschelde niet voldeed aan de veiligheidsnormen.

Oplossing

Vooroeververdediging
Rijkswaterstaat heeft na beoordeling van de aanvraag voor vooroeververdediging in 2008 vastgesteld dat versterking van de onderwateroever en het tegengaan van oevererosie naar volgorde van urgentie in drie clusters (1, 2, en 3) wordt aangepakt.



Herstel steenbekledingen Oosterschelde en Westerschelde
Voor de steenbekledingen is het projectbureau Zeeweringen in 1997 gestart met verbetering van de bekledingen langs de Westerschelde. In het gebied heeft een nadere inventarisatie plaatsgevonden aan de hand van de uitkomst van de eerste toetsing op grond van de Wet op de waterkering. Hiermee kwamen ook de steenbekledingen langs de Oosterschelde erbij. Er is in totaal circa 321 km steenbekleding hersteld, waarvan 140 km langs de Westerschelde en 181 km langs de Oosterschelde. In september 2015 is de waterveiligheidsdoelstelling bereikt. In 2017 wordt er decharge aangevraagd.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

In Zeeland is er als gevolg van de stroming een tamelijk grote oevererosie. Door het herstellen van de steenbekleding worden de vooroevers versterkt. Het op deze manier tegengaan van oevererosie levert een adequate bescherming tegen overstromingen.

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Waterveiligheid**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

Vooroeververdediging en Herstel steenbekleding Oosterschelde en Westerschelde
(vervolg)

Planning
2017: decharge herstel steenbekledingen Oosterschelde en Westerschelde
2021: oplevering vooroeververdedigingen

Politiek/bestuurlijk
Convenanten: de volgorde van de verbeteringswerken vooroeververdediging is vastgesteld volgens de Integrale Beoordeling Oosterschelde (IBOS). Dit is gebeurd in overleg met betrokken waterschappen en provincies. Bij de uitvoering van de werkzaamheden wordt rekening gehouden met de effecten daarvan op natuur, landschap en recreatie. De huidige overeenkomst loopt tot begin 2022. In 2016 is het voornemen kenbaar gemaakt om de overeenkomst daarna niet te verlengen. Hierover worden nu afspraken gemaakt tussen de betrokken partijen.

Financiën
Taakstellend budget: € 823 mln. Dit budget is in de begroting van het Deltafonds opgenomen onder Dijkversterking en Herstel steenbekleding, Artikel DF 1.02.02. Dit is inclusief € 73 mln voor vooroeververdedigingen.

Jaar *	Budget	Oplevering
MIRT 2013	836	2015
MIRT 2014	852	2015
MIRT 2015	854	2018
MIRT 2016	814	2018
MIRT 2017	815	2018
MIRT 2018	823	2021
verschil	-13	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	13	

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2012	613	
2013	673	
2014	723	
2015	761	
2016	768	94%

* Gegevens over zes jaar, tenzij er een MIRT fasewisseling heeft plaatsgevonden.
** De realisatiegegevens t/m 31-12-2016 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2016 was gerealiseerd.

Zuid-Nederland

Visie

Hoofdopgaven

Gebieden met concentratie van opgaven van nationaal belang

Overige gebiedsopgaven

Opgavenkaart

Projectenkaart

Infographic

Project- en programmabladen

Zuid-Nederland

Het MIRT-gebied Zuid-Nederland bestaat uit de provincies Noord-Brabant en Limburg.

Visie

Noord-Brabant

De provincie Noord-Brabant is een belangrijke motor voor de Nederlandse (kennis)economie. Zuid- Nederland – in het bijzonder de Brainport Regio Eindhoven – doet het goed in Europees verband. Dat resulteert onder andere in de hoge ranking op de lijst van de meest innovatieve regio's in de EU en in het geval van de Brainport Regio Eindhoven zelfs van de wereld. Dat Zuid-Nederland een dergelijke sterke positie heeft verworven, is onder meer te danken aan de centrale ligging tussen de stedelijke regio's van de Randstad, de Vlaamse Ruit en het Ruhrgebied. Bovendien is Noord-Brabant sterk vanwege de combinatie van onderzoeks- en kennisinstellingen, kennisintensieve bedrijven en hoogwaardige maakindustrie met bedrijven als ASML, Philips, Heineken, NXP, Paccar/DAF, VDL, Shell, SABIC, Cargill, Bosch Transmission Technology en Fuji. Ook kent Noord-Brabant een sterke industriële structuur van midden- en kleinbedrijf.

Het is niet vanzelfsprekend dat Zuid-Nederland deze positie als innovatieve regio kan vasthouden. Het blijven inzetten van rijk en regio op de internationale positie, goede internationale verbindingen, het vestigingsklimaat en de concurrentiekracht is noodzakelijk. Noord-Brabant wil zich verder ontwikkelen als duurzame regio die op Europees niveau concurreert met topkennis en -innovatie, met een diversiteit aan florerende economische clusters. Daarbij staan met name de ontwikkelingskansen centraal van de topsectoren High Tech Systemen & Materialen, Life Sciences & Health, Logistiek, Chemie, Agri & Food en Creatieve Industrie.

Door de fijnmazige vervlechting van stad en ommeland (Brabant Mozaïek) heeft Noord-Brabant een aantrekkelijk vestigings-, woon- en leefmilieu. Echter, vergeleken met andere Europe regio's is de agglomeratiekracht beperkt. Om dit te verbeteren wordt ingezet op het ontwikkelen en verbinden van economische toplocaties, hoogstedelijke zones en (multimodale) knooppunten en het verder verbeteren van de fysieke en/of functionele verbindingen met andere stedelijke regio's (netwerkkracht).

Limburg

De provincie Limburg grenst voor het overgrote deel aan onze buurlanden, bevat meerdere topsectoren (Chemie, Tuinbouw & Uitgangsmaterialen, Life Sciences & Health, Agri & Food, Logistiek en Energie) en maakt deel uit van de Brainport Zuidoost-Nederland en de toptechnologische regio Eindhoven-Leuven-Aachen triangle (ELAt). De provincie heeft een hoge recreatieve aantrekkingskracht. Het langetermijnperspectief voor Limburg is behoud en versterking van het vestigingsklimaat voor bewoners en bedrijven, waarbij de kwaliteit van wonen en leven, het menselijk kapitaal, een sterk en duurzaam economisch profiel en goede verbindingen de vier kernambities vormen. Limburg wil de economische sectoren verder versterken in aansluiting op de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR), het topsectorenbeleid en de Visie Brainport 2020. In de samenwerkingsvorm tussen overheden, kennisinstellingen en marktpartijen is gekozen voor een integrale benadering. Dit is daarmee in Limburg het kompas voor samenwerking. Deze benadering past ook in de werkwijze van het MIRT.

De ambitie van Limburg is om de geografische ligging tussen de havens van Antwerpen en Rotterdam en het Duitse achterland meer te benutten (met name Venlo en de Maasroute), zodat de toegevoegde waarde voor het grootschalige nationale en internationale goederenvervoer verder kan toenemen. Hierbij sluit het rijk aan met zijn MIRT-programma Goederencorridor Zuidoost. Voor Zuid-Limburg ligt de ambitie in de versterking van de Euregionale agglomeratie, waardoor grensoverschrijdende kansen beter benut worden.

Zuid-Nederland

Hoofdopgaven

Kenniseconomie

Het economisch succes in Noord-Brabant is voor een groot deel te danken aan kennisontwikkeling en -toepassing. Technologische en sociale innovaties bieden slimme oplossingen voor maatschappelijke vraagstukken en genereren economische en maatschappelijke waarde. Noord-Brabant loopt voorop in Nederland met het ontwikkelen, het testen en het toepassen van oplossingen voor maatschappelijke opgaven. De uitstekende Noord-Brabantse kennisinfrastructuur van onderwijs- en onderzoekinstellingen, maar ook in het bedrijfsleven, vormt een belangrijke voedingsbodem voor de kenniseconomie. In Noord-Brabant zijn het versterken van de economische (innovatieve) clusters en het creëren van een excellent (internationaal) vestigingsklimaat belangrijke opgaven.

Economie Zuid-Nederland

De kenniseconomie bestaat in Zuid-Nederland uit de ontwikkeling van de Brainport Regio Eindhoven met een hecht netwerk van onderzoeks- en kennisinstellingen, kennisintensieve bedrijven en hoogwaardige maakindustrie. In West- en Midden-Brabant gaat het om de ontwikkeling van een Modern Industrieel Cluster met Logistiek, High Tech Systemen & Materialen (inclusief Maintenance) en Biobased Economy (cross-over tussen Chemie en Agri & Food) als belangrijke economische bouwstenen. De ontwikkelingen in dit cluster van sectoren worden – ingegeven door veranderende verhoudingen in de wereldeconomie, ICT, ontwikkelingen op de arbeidsmarkt en in de energiemarkt (schaarste aan grondstoffen) – in belangrijke mate gedreven door innovatie, kennis en creativiteit.

Greenport Venlo

Venlo ligt in het hart van een regio waarin binnen een straal van 100 kilometer ruim 30 miljoen consumenten wonen. Gecombineerd met de tuinbouw in de Duitse regio Niederrhein ligt hier een van de grootste tuinbouwgebieden van Europa. Hier bevindt zich onder de noemer greenport Venlo een (inter)nationaal centrum van bedrijvigheid in de topsectoren Logistiek, Agri & Food en Tuinbouw & Uitgangsmaterialen. De Brightlands Campus Greenport Venlo richt zich op food, nutrition en logistics. Op de Brightlands-campussen werken bedrijfsleven, kennisinstituten en de overheid nauw samen. Het Logistiek Multimodaal Knooppunt Regio Venlo is een van de belangrijkste logistieke knooppunten van Nederland vanwege de multimodale overslagfaciliteiten en de ligging aan (inter)nationale transportroutes over weg, water en spoor. Versterking van de ruimtelijk-economische structuur voor de aanwezige topsectoren biedt hier een grote ontwikkelingskans. Het Beraad van Boskoop beoogt met de Impulsagenda Greenport 3.0 de toppositie verder te versterken.

Bereikbaarheid

De Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) laat zien dat het verkeer in Noord-Brabant verder toeneemt. Dat kan leiden tot een groeiende filedruk. De NMCA toont aan dat de geplande investeringen onvoldoende zijn om de knelpunten adequaat aan te pakken. Er is meer nodig om een robuuste weginfrastructuur in Noord-Brabant te creëren met voldoende capaciteit om pieken en calamiteiten op te vangen en de doorstroming van het verkeer te garanderen. Er is vaak sprake van multimodale opgaven. Een knelpunt op de weg op een bepaalde traject gaat vaak gepaard met een (parallel) knelpunt op het spoor op hetzelfde traject. Daarnaast laat de NMCA zien dat er grote opgaven zijn rond de *'first and last mile'* en de stedelijke bereikbaarheid. Dat vraagt om een gezamenlijke multimodale aanpak waarin onder andere ook de aanpak zoals ontwikkeld in het kader van Beter Benutten verankerd wordt.

Onder de vlag van SmartwayZ.NL (voorheen Bereikbaarheid Zuid-Nederland) werken overheden, markt- en kennispartijen en andere belanghebbenden intensief samen om de bereikbaarheid en de economie van Zuid-Nederland te verbeteren. Het programma bestaat uit acht samenhangende deelopgaven in Noord-Brabant en Limburg en richt zich op de Brabantcorridor (A58/A67 Breda-Venlo), inclusief het knooppunt Eindhoven, de A2 (Eindhoven-Weert), de N279 (Veghel-Asten) en het gebied Zuidoost-Brabant. Variërend van Smart Mobility-oplossingen tot het verbreden van snelwegen en het aanpakken van vervoersknooppunten.

De verbindingen door Zuid-Nederland naar het achterland zijn van belang voor de mainport Rotterdam, de Brainport Eindhoven en de greenport Venlo. Daarbij hoort de ontwikkeling van een adequaat logistiek netwerk met sterke intermodale verbindingen. Het rijk zet in op het handhaven van een goede bereikbaarheid via weg (onder andere op de A2 en de A27 en op de A58 en A67 als achterlandverbinding van de mainport Rotterdam), het water (Wilhelminakanaal, Zuid-Willemsvaart), de lucht (via Eindhoven Airport) en het spoor. Bij het spoor gaat het onder meer om goede internationale treinverbindingen naar Duitsland en België. Voor het accommoderen van het goederenvervoer per spoor zetten regionale partners in op het (op termijn) realiseren van de goederenruit Zuid-Nederland. Voor de complexe spoorwegovergang Vierpaardjes te Venlo, die zowel de Brabantroute als de Maaslijn kruist, zijn in 2016 afspraken gemaakt over het realiseren van een ongelijkvloerse kruising. Ook is ruimte nodig voor het transport van (gevaarlijke) stoffen via buisleidingen. Voor de bereikbaarheidsopgaven binnen Noord-Brabant zet de regio in op het versterken van het stedelijk netwerk door de realisatie van een duurzaam en robuust verkeer- en vervoersysteem met ruimte voor nieuwe innovaties en slimme (smart) toepassingen. Dit in combinatie met de ontwikkeling van hoogstedelijke zones. Het verbinden van deze zones levert naar verwachting een belangrijke bijdrage aan het vergroten van de agglomeratiekracht van het stedelijk netwerk van Noord-Brabant.

Voor verbetering van grensoverschrijdend spoorvervoer zet het rijk primair in op het handhaven, verbeteren of realiseren van (intercity)verbindingen met HSL-stations in Düsseldorf, Luik, Aken en Antwerpen. Daarnaast resulteren de modernisering van de Maasroute en de uitbreiding van de capaciteit van de sluis bij Ternaaien in een betere doorstroom van goederenvervoer over de Maas naar en vanuit België. Hiermee wordt de functie van de Maas als internationale corridor versterkt. Voor de Euregio's ligt de focus op het versterken van het stedelijk netwerk door het ontwikkelen

Zuid-Nederland

en verbinden van economische toplocaties, hoogstedelijke zones en (multimodale) knooppunten en op het verbeteren van de fysieke en/of functionele verbindingen met andere stedelijke regio's in de aangrenzende landen.

De opgave is het tot stand brengen van een betere grensoverschrijdende samenwerking op het gebied van economie, kennis, cultuur, natuur en landschap en (multimodale) infrastructuur. Cruciaal is de internationale bereikbaarheid van de toptechnologische regio en de corridor tussen mainports, Brainport en Duitsland, naast het behoud en de ontwikkeling van de synchromodaliteit voor het goederenvervoer. De A67 en de A2/A76 zijn logistieke assen van de mainports tot Eindhoven/Venlo en van Amsterdam tot Maastricht en zijn nationaal en internationaal van belang. Een goede doorstroming op de trajecten is een voorwaarde voor de verdere ontwikkeling van de Brainport Zuidoost-Nederland en de greenport Venlo.

Levenskwaliteit en vestigingsklimaat

Het vestigingsklimaat voor bedrijven, kenniswerkers en talent vraagt om gevarieerde woonmilieus, concurrerende werklocaties en een aantrekkelijke leefomgeving. Daarbij gaat de aandacht uit naar de ontwikkeling van dynamische steden (hoogstedelijke zones en stedelijke knooppunten), een gevarieerd aanbod van werklocaties en voorzieningen, een aantrekkelijke landschappelijke omgeving en vitale dorpen. De opgave is het verbeteren van de leefomgeving en van het vestigingsklimaat, zodat inwoners en ondernemers er graag blijven of zich er willen vestigen.

Demografische omslag: slim inspelen op bevolkingsdaling

De daling van het aantal inwoners speelt al in Zuid-Limburg en gaat zich op termijn ook voordoen in andere delen van Zuid-Nederland. Daarnaast vergrijst de bevolking. De verandering van de bevolkingssamenstelling heeft ingrijpende gevolgen voor woningbouw, arbeidsmarkt en lokale voorzieningen en daarmee mogelijk voor de ruimtelijke structuur en het vestigingsmilieu. Deze demografische ontwikkeling leidt tot een integrale opgave waarin het sociale, fysieke en economische domein verweven zijn. De uitdaging is om op regionaal niveau te zorgen voor toekomstbestendig en kwalitatief hoogwaardig onderwijs, een vitale economie, een goedwerkende woningmarkt en zorg op maat, vanuit de kracht die in Zuid-Nederland aanwezig is. De veranderende bevolkingsopbouw is een uitdaging voor de verdere economische ontwikkeling van Zuid-Nederland.

Duurzaamheid en energie

Noord-Brabant maakt een duidelijke beweging naar meer duurzaamheid en een energieneutraal Noord-Brabant. Het is noodzakelijk dat de samenleving duurzamer wordt ingericht. Dat betekent: zorgvuldig gebruik van ruimte, grondstoffen en producten, minder gebruik van fossiele energie, productie van duurzame energie en toepassing van duurzame energiesystemen. In het Brabants Energieakkoord hebben diverse partijen uit de provincie afspraken gemaakt over de vergroening en verduurzaming van de Noord-Brabantse economie. Het gaat om een regionaal initiatief, maar de maatregelen liggen grotendeels in lijn met de doelstellingen die in 2013 in het landelijke Energieakkoord zijn opgenomen. Afgesproken is bijvoorbeeld dat in Noord-Brabant tot 2021 zo'n 40.000 woningen energieneutraal worden gemaakt en dat de industrie 10% van haar energie gaat opwekken via zonnepanelen.

Water

De Gebiedsagenda kent een aantal speerpunten rond wateropgaven, zoals de verbetering van de waterkwaliteit, de bescherming tegen overstromingen in het rivierengebied en wateroverlast in de rest van Noord-Brabant, het herstel van waterafhankelijke natuurwaarden, de landbouwwatervoorziening en het beleid voor grote onttrekkingen van grondwater voor industrie en de drinkwatervoorziening. In het MIRT staan het Deltaprogramma Maas en het Zoetwaterbeleid centraal. In het kader van het Deltaprogramma Maas worden maatregelen voor de hoogwaterveiligheid tot 2050 op regionale schaal verder uitgewerkt. In Deltaprogramma 2015 zijn voor zes riviertrajecten goede kansen gesignaleerd om tot brede oplossingen te komen van rivierverruiming en dijkversterking met ruimtelijke en economische meekoppelkansen.

De Bestuursovereenkomst Zoetwater Regio Zuid heeft tot doel afspraken vast te leggen tussen regio en rijk en tussen de regionale partijen voor de uitvoering van het Werkprogramma Zoetwatervoorziening Hoge Zandgronden/regio Zuid-Nederland 2016-2021.

Gebieden met concentratie van opgaven van nationaal belang

Ruimtelijk-Economische Ontwikkelstrategie (REOS)

In de bestuurlijke intentieverklaring Ruimtelijk-Economische Ontwikkelstrategie (REOS) van juni 2016 hebben de Noordelijke en Zuidelijke Randstad, de Brainport Eindhoven en het rijk afspraken gemaakt over het gezamenlijk versterken van de internationale concurrentiekracht van deze economische kerngebieden en van Nederland. Partijen richten hun beleidsinzet op een beperkt aantal toplocaties (campussen, functiegemengde zakencentra, transformatiegebieden, productielandschappen) in de drie gebieden. Het doel daarbij is het versterken van de inbedding van deze toplocaties in de (inter)nationale en stadsgewestelijke netwerken en op verdichting rond knooppunten van openbaar vervoer. Zo wordt de agglomeratiekracht versterkt en wordt vervoerwaarde opgebouwd, zodat de investeringen in de infrastructuur effectiever worden. In de Brainport gaat het om de volgende toplocaties: High Tech Campus Eindhoven (inclusief ASML), Eindhoven Centraal, Eindhoven Strijp-S, Innovatieve maakindustrie Brainport (Eindhoven).

Brainport Zuidoost-Nederland/Brainport Eindhoven

De Brainport Eindhoven is de spil van de Brainport Zuidoost-Nederland. Voor de versterking van de internationale concurrentiepositie is een gebiedsgerichte, programmatische aanpak nodig. Het gaat niet alleen om een goede (inter)nationale bereikbaarheid, maar ook om levenskwaliteit. Deze integrale opgaven worden in het Adaptief programma Brainport City opgepakt. Dat gebeurt in lijn met de Brainport 2020-agenda, de verdere ontwikkeling van Eindhoven Airport conform het Aldersadvies Eindhoven, de

Zuid-Nederland

Brainport Avenue aan de westzijde van Eindhoven en de afspraken over Brainport-Oost aan de oostelijke zijde. De Gebiedsvisie BrainportCity is uitgangspunt voor het programma Brainport City. Deze gebiedsvisie geeft een kansrijk toekomstperspectief waarmee de Brainportregio kan blijven concurreren met Europese kennis- en innovatieregio's. Geconstateerd is dat daarvoor substantiële verbeteringen van de agglomeratiekracht, de connectiviteit en het vestigingsklimaat nodig zijn. De verbeteringen kunnen worden bereikt door een kwaliteitssprong in stedelijke cultuur (van Brainport Avenue naar BrainportCity), een betere bereikbaarheid via weg en spoor en de versterking van relaties tussen arbeidsmarkten, dienstensectoren en kennisclusters.

Maintenance Valley

In de regio's West-Brabant en Hart van Brabant zijn de topsectoren Chemie, High Tech Systemen & Materialen (inclusief Maintenance) en Biobased Economy (cross-over tussen de topsectoren Agri & Food en Chemie) sterk vertegenwoordigd. Daarnaast zijn beide regio's een Logistieke Hotspot van Nederland met veel logistiek potentieel: ruimte, veel multimodale faciliteiten, kwalitatief hoogwaardig logistiek vastgoed en een goede infrastructuur. In 2013 is de regio gestart met een onderzoek naar de economische betekenis van Maintenance Valley. De uitkomsten van deze analyse laten zien dat Maintenance Valley een belangrijke toegevoegde waarde voor de economie van Nederland vertegenwoordigt Het is na Noordwest- en Zuidwest-Nederland en Brainport Eindhoven de vierde economische kernregio in Nederland. Centraal staat de verkenning van wat nodig is om de economische meerwaarde van de sterke economische (top)sectoren in het stedelijke netwerk tussen de regio's West-Brabant en Hart van Brabant (in perspectief van Noord-Brabant en Nederland) optimaal te benutten, potenties te identificeren en ruimtelijk-economische opgaven te concretiseren. Het doel is om daarmee een robuuste economische ontwikkeling op de lange termijn te kunnen faciliteren.

Zuid-Limburg

Zuid-Limburg is een stedelijke regio met vier belangrijke topsectoren: Chemie, Life Sciences & Health (medisch), Energie en Logistiek. Brandpunt vormt de ontwikkeling van Brightlands Campus rondom Chemelot in Sittard-Geleen en het medisch cluster in Maastricht, met verbindingen naar Brainport Eindhoven en Parkstad (onder andere Heerlen en Kerkrade). Parkstad heeft de ambitie om verder uit te groeien tot een centrum voor smart services (financiën, administratie en informatie).

Het inzetten op de economische potenties van Limburg vergt onder meer een internationaal georiënteerd kennisklimaat met een voldoende omvangrijk en gekwalificeerd arbeidspotentieel en een aantrekkelijke woon-, werk- en leefomgeving. De opgaven en kansen voor Zuid-Limburg heeft de provincie Limburg in samenwerking met de gemeenten Maastricht, Heerlen en Sittard-Geleen nader geanalyseerd in het rapport Grensoverschrijdend perspectief Zuid-Limburg (september 2014). Uit het rapport blijkt dat een sterkere euregionale agglomeratie leidt tot hogere productiviteit in Zuid-Limburg. De studie sluit goed aan bij de koers die de provincie vaart en is in maart 2015 nog eens sterk geaccentueerd in het coalitieakkoord 2015-2019 van de provincie Limburg, waarin fors wordt ingezet op het grensoverschrijdend denken én handelen in het belang van het leef- en het vestigingsklimaat. Om de grens-overschrijdende agglomeratie vorm te geven, is er op tal van onderdelen aandacht voor samenwerking met het buitenland.

Overige gebiedsopgaven

BrabantStad

De provincie Noord-Brabant en de vijf grote steden werken samen in BrabantStad-verband aan de versterking van een Aantrekkelijk, Bereikbaar en Concurrerend Brabant. Dit gebeurt door focus op het versterken van het internationale vestigingsklimaat, een sterk stedelijk netwerk en het borgen van de unieke Noord-Brabantse kwaliteiten van het Brabant Mozaïek (stad-land). Samen zijn deze partners verantwoordelijk voor de regie over de regionale economische ontwikkeling en innovatie, over de ruimtelijke ontwikkeling en meer specifiek over opgaven voor verstedelijking, landschap en natuurontwikkeling, energie en verduurzaming.

West-Brabant

De ligging van de regio West-Brabant tussen de mainports Rotterdam en Antwerpen (ook wel aangeduid als de Vlaams-Nederlandse Delta) geeft de regio een bijzondere economische potentie. In West-Brabant is de opgave om de economische groei, de krimpende bevolking, de landschappelijke kwaliteit en de ingrepen in het kader van de energietransitie en klimaatverandering integraal aan te pakken. Hiernaast speelt een ruimtelijke wateropgave in het kader van de Zuidwestelijke Delta en zijn er mogelijkheden voor duurzame energie.

Hart van Brabant

Hart van Brabant zet de komende jaren stevig in op een ruimtelijk-economische agenda die houvast biedt en op een infrastructuur die voldoende robuust is om de weg vrij te maken voor de beoogde ontwikkeling. Aandacht voor de ruimtelijke structuur is niet alleen belangrijk voor de regio, maar ook voor de provincie Noord-Brabant en voor Zuid-Nederland als geheel. De provincie wordt doorsneden door twee belangrijke noord-zuid-snelwegverbindingen, maar dankt haar logistieke rol in belangrijke mate ook aan de verbindingen die van west naar oost door de provincie lopen. De A58 en de A59 vormen samen met de noord-zuidverbindingen de 'hashtag Brabant': een netwerk van vitale verbindingen tussen de wereld-haven Rotterdam en het Europese achterland. Op het gebied van verkeer en vervoer zijn er verschillende projecten en activiteiten die moeten bijdragen aan een betere ontsluiting en bereikbaarheid van de regio. Ze zijn vooral van belang voor de ambities van Hart van Brabant voor logistiek en leisure. Maintenance en de wateropgaven zijn ook in Hart van Brabant belangrijke punten op de MIRT-agenda.

Zuid-Nederland

Noordoost-Brabant

Noordoost-Brabant is een vitale landelijke regio en het agrofood-complex speelt binnen het internationale speelveld een belangrijke rol. In het verdiepende onderzoek proeftuin AgroFood Zuidoost-Nederland, dat de regio heeft uitgevoerd, staat de innovatiekracht centraal. Deze innovatiekracht heeft een relatie met de schaal van toepassing. Juist omdat de primaire productie hier groot is, zijn er in deze regio veel aanverwante bedrijven in de keten met cross-overs naar andere ketens. Vanwege deze schaal en de omvang van de gehele keten zijn er voldoende toepassingsmogelijkheden van nieuwe kennis en daarmee ontstaat de mogelijkheid voor innovatie ontwikkeling in deze regio. De opgave daarbij is om de ruimtelijke kwaliteit en de bereikbaarheid van de regio te borgen en tegelijk na te denken over nieuwe, intelligente (agro)logistieke en ruimtelijke concepten. Ook speelt er een integrale wateropgave rond de Maas.

Zuidoost-Brabant

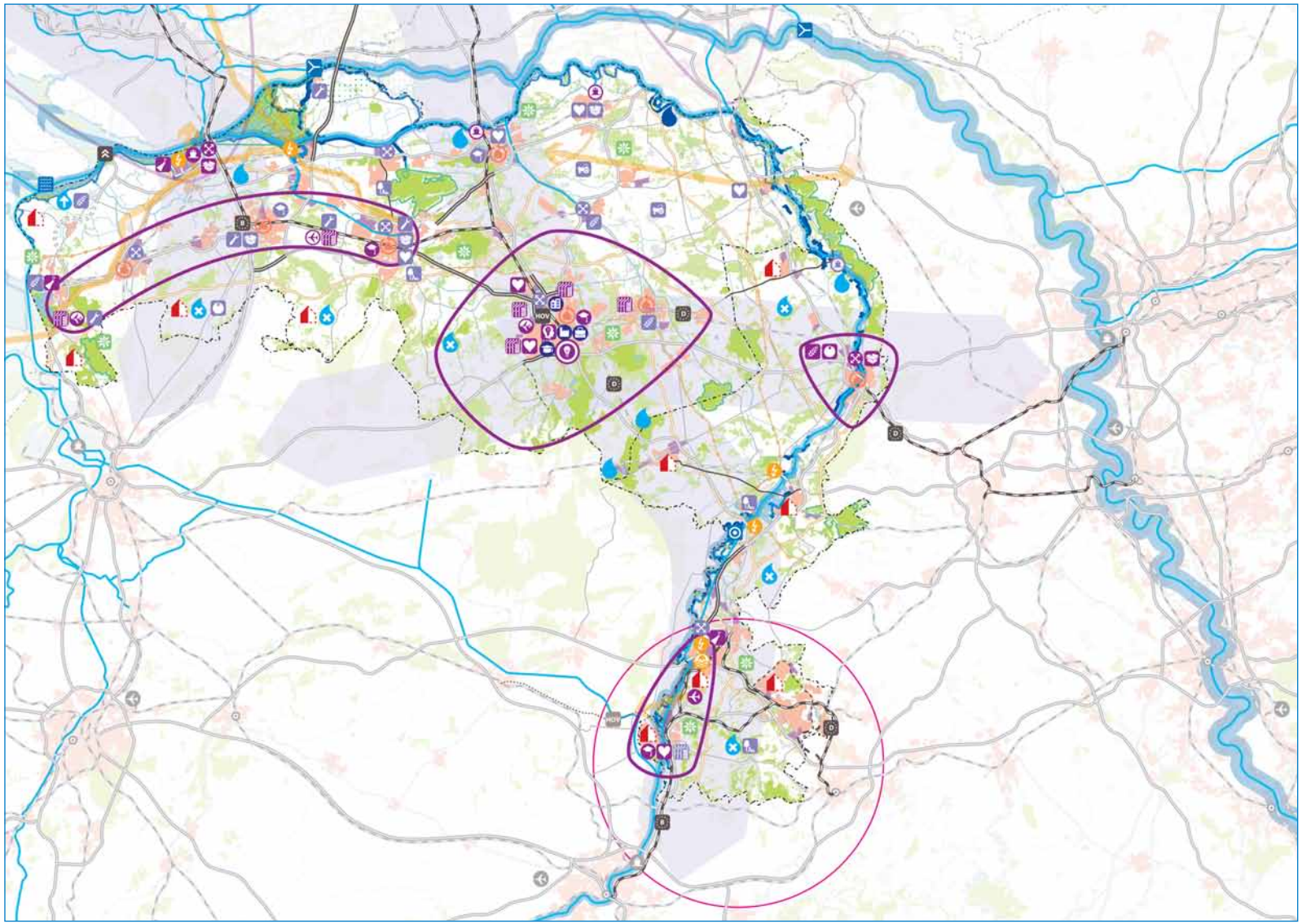
Zuidoost-Brabant is een sterke economische regio met internationale uitstraling, met een rijke traditie van samenwerking. Hoofddoel is dat de Brainport Regio Eindhoven, samen met de twee andere mainports, ook in 2020-2040 toonaangevend is en blijft voor de internationale concurrentiepositie van Nederland. De ambitie is om deze positie te versterken en op te schalen. In Brainport Regio Eindhoven worden innovatieve producten bedacht, ontwikkeld, geproduceerd en verkocht die bijdragen aan het verminderen en oplossen van maatschappelijke problemen op het gebied van gezondheid, vergrijzing, energie, duurzaamheid, enzovoort. Brainport is dus meer dan hightech. Andere belangrijke sectoren voor de Brainport Regio Eindhoven zijn onder meer Agri & Food (zie Noordoost) en Automotive (Smart Mobility).

Zie voor Gebiedsagenda en kaarten Brabant:
http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/brieven/2013/11/18/bijlage-5a-gebiedagenda-brabant.html
http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/brieven/2013/11/19/bijlage-5a-gebiedsagenda-brabant-kaarten.html

Zie voor gebiedsagenda en kaarten van Limburg:
http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/brieven/2013/11/18/bijalge-5d-gebiedsagenda-limburg.html
http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/brieven/2013/11/18/bijlage-5d-gebiedsagenda-limburg-kaarten.html

Zuid-Nederland Opgavenkaart

< Ga naar legenda



Zuid-Nederland Opgavenkaart

< Ga terug naar de kaart

Zuid-Nederland Projectenkaart

MIRT Onderzoek
1 Bereikbaarheid Deil-Den Bosch
2 Goederencorridor Zuid
3 Greenports en de samenwerking met de mainports
4 Lob van Gennep
5 Maasoeverpark
6 Ontwikkelvisie Zuidelijk Maasdal

Verkenning
7 Integrale verkenning Meer Maas Meer Venlo
8 Integrale verkenning Ravenstein - Lith
9 MIRT verkenning Oeffelt
10 Smartwayz.nl: A67 Leenderheide - Zaarderheiken

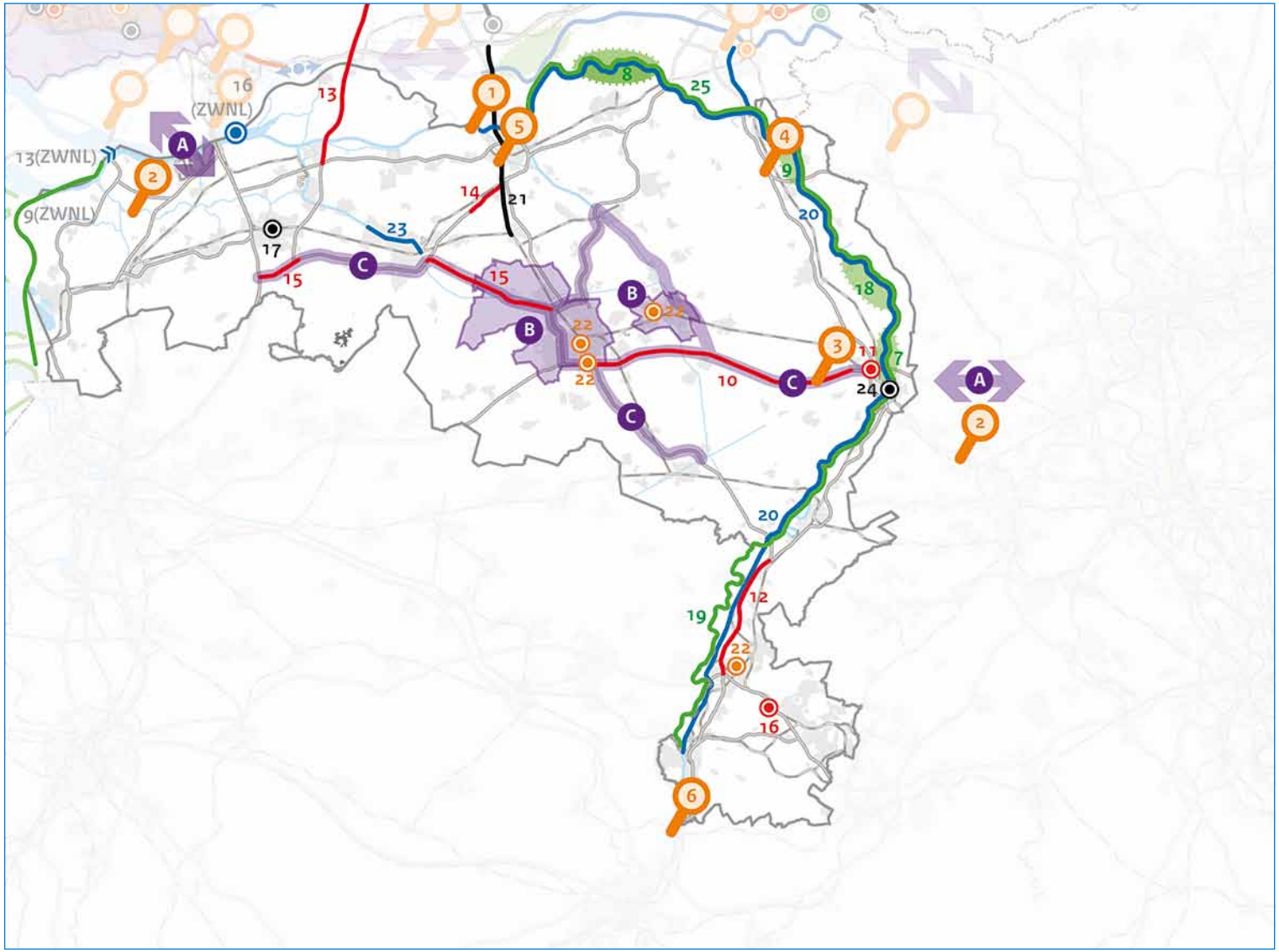
C Programma Smartwayz.nl

Planuitwerking
11 A67/A73 knooppunt Zaarderheiken
12 A2 Het Vonderen - Kerensheide
13 A27 Houten - Hooipolder
14 N65 Vught - Haaren
15 Smartwayz.nl: InnovA58

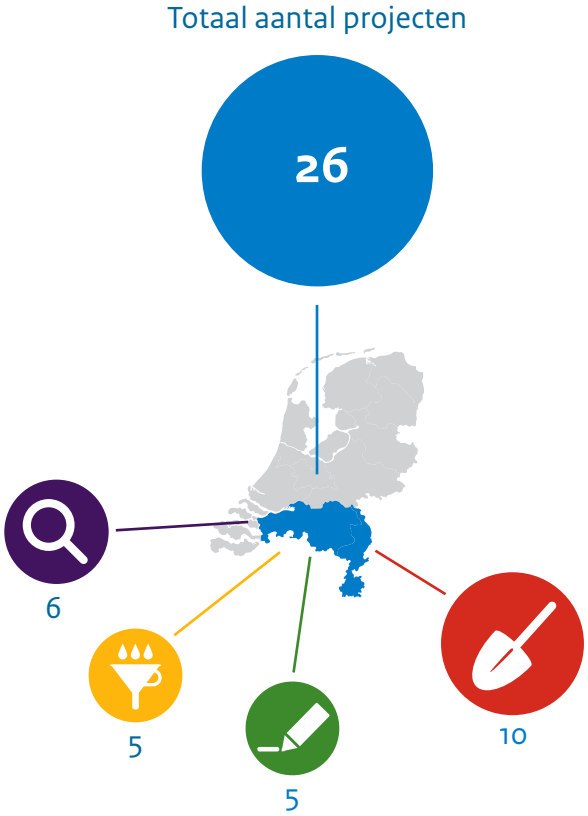
Realisatie
16 A76 Aansluiting Nuth
17 Breda Centraal (t.b.v. Nieuw Sleutelproject)
18 Gebiedsontwikkeling Ooijen - Wanssum
19 Grensmaas
20 Maasroute, modernisering fase 2
21 PHS Meteren - Boxtel
22 Sterke regio's: Zuid-Nederland
23 Wilhelminakanaal Tilburg
24 Venlo logistiek multimodaal knooppunt
25 Zandmaas

B Adaptief programma Brainport City

Programma's
A Programma Goederencorridor Zuidoost
B Adaptief programma Brainport City
C Programma Smartwayz.nl



Zuid-Nederland Infographic



Onderzoek Verkenning Planuitwerking Realisatie

Gebied **Zuid-Nederland**
Fase **Programma**

Adaptief programma Brainport City

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18
Algemeen			•		•	
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Politiek/Bestuurlijk						

Toelichting op de wijzigingen

2015: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.
2017: Op basis van inhoudelijke samenhang is het blad *Brainport Avenue* samengevoegd met het blad *Brainport City* en gewijzigd in *Adaptief programma Brainport City*.

Aanleiding en doel

In vervolg op het MIRT-onderzoek Brainport Avenue (2013-2014) voeren het Rijk en regionale partijen in Brainportregio Eindhoven binnen een adaptief programma samen de gebiedsvisie Brainport City uit. Deze gebiedsvisie geeft een ruimtelijk-economisch toekomstperspectief waarmee Brainport Eindhoven internationaal kan blijven opereren, daarbij voortbouwend op technologie, design en kennis. Doelen zijn de verbetering van de agglomeratiekracht, de bereikbaarheid en het vestigingsklimaat. Dit gebeurt via de aanpak van acht majeure en samenhangende opgaven, zowel op gebieds- als op netwerkniveau:

1 Stationsomgeving Eindhoven;
2 Binnenstad Eindhoven;
3 Eindhoven Noordwest;
4 Duurzaamheid, landschap en leefklimaat;
5 Daily Urban System en HOV;
6 Hoofdwegennet;
7 Internationale verbindingen;
8 Multimodaal Transferpunt Acht.

Vanuit verschillende lopende MIRT-programma's en -projecten wordt reeds bijgedragen aan de opgaven Hoofdwegennet (programma SmartwayZ.NL (A58, A67, smart mobility), Internationale verbindingen (Programma Hoogfrequent Spoor en Ontwikkelagenda Grensoverschrijdend Spoorvervoer), Eindhoven Noordwest (gebieds-ontwikkeling Brainport Avenue en landzijdige (auto)bereikbaarheid Eindhoven Airport) en Stationsomgeving Eindhoven (stationspassage Eindhoven en fietsenstalling Neckerspoel). Ook is er sprake van samenhang met de Ruimtelijk-Economische Ontwikkelingsstrategie (REOS).

Planning

De resultaten die voor 2017 zijn voorzien, zijn een uitgewerkt gebiedsconcept REOS- toplocatie 'Eindhoven Centraal', inclusief uitkomsten van de tender voor de ontwikkeling van stationsplein Zuid, en de resultaten van het haalbaarheidsonderzoek Multimodaal Transferpunt Acht. Het gebiedsconcept en de resultaten van het haalbaarheidsonderzoek worden besproken in het bestuurlijk overleg MIRT van najaar 2017. Daarbij wordt ook de koppeling gelegd met de ambities uit de Brainport Nationale Actieagenda die in april 2017 is gepresenteerd.

Betrokken partijen

Gemeente Eindhoven (trekker), het Rijk (ministeries van IenM en E Z), de provincie Noord-Brabant, Eindhoven Airport, NS, Brainport Development en regiogemeenten (met name de gemeenten Best, Helmond, Oirschot en Veldhoven) werken hierin samen.

Gebied **Zuid-Nederland**
Fase **MIRT Onderzoek**

Bereikbaarheid Deil - Den Bosch

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18
Algemeen					•	
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Politiek/Bestuurlijk						

Toelichting op de wijzigingen

2017: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Aanleiding en doel

De voorziene reistijden op de A2 voldoen op termijn niet aan de streefwaarden die zijn geformuleerd in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (update NMCA 2013). De A2 tussen Deil en Vught is, samen met de ringweg rond 's-Hertogenbosch, onderdeel van de zogeheten Kennisas A2 tussen Amsterdam en Eindhoven. Langs die as liggen belangrijke kenniscentra en economische toplocaties. Het is zowel voor de regio als voor de hele Nederlandse economie belangrijk dat die goed bereikbaar zijn. Rijk en regio zijn hiervoor eerder een MIRT Onderzoek Kennisas A2 gestart. Als uitkomst van dit MIRT Onderzoek is besloten dat het MIRT Onderzoek Kennisas A2 niet als geheel, maar wel opgave-gewijs een vervolg krijgt. Een van deze opgaven is het traject tussen Deil en Vught.

Om oplossingen in beeld te krijgen, is het allereerst nodig dat er een helder en compleet beeld is van de knelpunten. Er wordt niet alleen gekeken naar de toestand van de wegen zelf, maar ook naar de samenhang tussen regionaal, lokaal en doorgaand (inter)nationaal verkeer en naar de economische en ruimtelijke ontwikkelingen in het gebied. Daarnaast wordt de ontwikkeling van andere vervoermiddelen zoals trein, bus en fiets en het gedrag van reizigers meegenomen in het onderzoek.
Het eindresultaat van het MIRT Onderzoek is een onderbouwing van de opgaven in het gebied en de urgentie van die opgaven en een overzicht van mogelijke oplossingsrichtingen. Speciale aandacht daarbij is er voor potentiële oplossingen voor de korte termijn (quick wins).

Planning

Voorzien is om het MIRT Onderzoek af te ronden in 2017.

Betrokken partijen

Opdrachtgevers voor het MIRT Onderzoek zijn het ministerie van IenM, de provincie Noord-Brabant en de gemeente 's-Hertogenbosch. Bij dit MIRT Onderzoek nemen het Rivierengebied (vertegenwoordigd door de gemeente Zaltbommel), de provincie Gelderland en het bedrijfsleven (vertegenwoordigd door het Jeroen Bosch Ziekenhuis) deel aan de Stuurgroep. Inhoudelijke en procesmatige meerwaarde wordt gezocht door samenwerking met relevante partijen in de regio: overheden, vervoerders, belangengroeperingen, kennis-instellingen, maatschappelijke organisaties en het bedrijfsleven.

Gebied **Zuid-Nederland**
Fase **MIRT Onderzoek**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18
Algemeen			•			•
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Politiek/Bestuurlijk						

Toelichting op de wijzigingen

2015: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.
2018: MIRT onderzoek is afgerond en het eindrapport is op 7 juli 2017 naar de Tweede Kamer gezonden.

Corridor Zuid (goederenvervoer)

Aanleiding en doel

In het BO MIRT van eind 2013 hebben rijk en regio afgesproken gezamenlijk te werken aan het projectplan voor het MIRT Onderzoek Goederencorridor Zuid (Rotterdam - Brabant/ Limburg - Duitsland).

Het MIRT Onderzoek Goederencorridor geeft uitwerking aan de actie Kernnetwerk van de topsector Logistiek om te komen tot een gemeenschappelijke visie van bedrijfsleven, havenbedrijven en (regionale) overheden op een kernnetwerk van achterlandverbindingen en multimodale overslagpunten. Het onderzoeksgebied omvat de modaliteiten:

- weg: A16/ A58/ A67;
- spoor: Brabantroute;
- water: Maas en Brabantse Kanalen;
- buisleiding.

De corridor maakt deel uit van de Europese Rhine-Alpine corridor van het TEN-T netwerk. Delen van de waterwegen van de corridor liggen ook op de North Sea-Mediterranean corridor.

Het primaire doel van het MIRT Onderzoek is het met overheden en marktpartijen gezamenlijk opstellen van een ontwikkelstrategie voor de toekomst van de corridor Zuid. Die moet inspelen op de belangrijkste kansen en belemmeringen voor het optimaal functioneren van de corridor (in termen van People, Planet, Profit) en daarmee bijdragen aan de nationale bereikbaarheid en versterking van de concurrentiekracht. Hiermee wordt tevens invulling gegeven aan het kernnetwerk voor de corridor Zuid.

Hierbij speelt het stimuleren van:

- optimaal en flexibel gebruik van bestaand infrastructuurnetwerk (weg, spoor, water en buisleiding);
- efficiëntieverbetering van de logistieke sector en het achterlandnetwerk;
- benutting van economische ontwikkelingskansen;
- nieuwe samenwerkingsvormen tussen overheden, bedrijven en kennisinstellingen;
- kansen voor innovatie.

Het MIRT Onderzoek richt zich op de korte termijn (2017), de middellange termijn (richting 2020) en de lange termijn (richting 2030).

Planning (globaal)

September 2014: start kwartiermakersfase
Juni 2015: plan van aanpak vastgesteld in bestuurlijke regiegroep
Juli 2015: start MIRT Onderzoek
2016: afronding MIRT Onderzoek

Betrokken partijen

Het rijk, Strategisch Platform Logistiek (SPL), Transport en Logistiek Nederland (TLN), TNO en provincies, gemeenten, maatschappelijke organisaties en bedrijven die geografisch gelegen zijn op de corridor Zuid.

Gebied **Zuid-Nederland**
Fase **MIRT Onderzoek**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18
Algemeen					•	
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						•
Financiën						•
Politiek/Bestuurlijk						•

Toelichting op de wijzigingen

2017: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT. In mei 2017 hebben de regionale partijen de Samenwerkingsovereenkomst Ontwikkelingsvisie Zuidelijk Maasdal getekend.
2018: In het bestuurlijk overleg MIRT (BO MIRT) van 2018 worden afspraken gemaakt over de vervolgfase van het MIRT Onderzoek.

Ontwikkelvisie Zuidelijk Maasdal

Aanleiding en doel

In de Zuidelijke Maasvallei en in Maastricht ligt een grote opgave om het gebied en de stad richting het jaar 2050 afdoende te beschermen tegen extreem hoogwater in de Maas, rekening houdend met de veranderingen in het klimaat en de nieuwe waterveiligheidsnormen. Voor het rivierengebied hebben rijk en regio gekozen voor een combinatie van dijkversterking en rivierverruiming om de waterveiligheid te borgen. Rivierverruiming maakt het systeem robuuster en creëert kansen voor ruimtelijke ontwikkelingen. De minister van IenM heeft de regio gevraagd om met een onderbouwd voorstel te komen voor kansrijke rivier-verruimende maatregelen tot 2030. Daartoe zijn in november 2015 langs de Maas drie MIRT Onderzoeken gestart. Daar is het MIRT Onderzoek Zuidelijk Maasdal er één van.

Het doel van dit MIRT Onderzoek Zuidelijk Maasdal is te bezien of er in het gebied kansen zijn om rivierverruimende maatregelen te combineren met ruimtelijke maatregelen én om te bestuderen of er rivierverruimende maatregelen mogelijk zijn waardoor de dijk-opgave in de stad Maastricht wordt verkleind. Via een open proces met stakeholders is een onderzoeksagenda opgesteld met acht kansrijke maatregelen. Deze zijn opgenomen in het Startdocument. Duidelijk is dat de opgave van hoogwaterveiligheid niet met één maatregel kan worden opgelost. Er wordt gewerkt aan een pakket van met elkaar samenhangende maatregelen die niet alleen een antwoord geven op de hoogwateropgave, maar ook passen in een nieuwe bredere gebiedsontwikkeling voor het Maasdal. De urgentie om te komen tot oplossingen in Maastricht en omgeving is nu al duidelijk. Deze urgentie zal verder toenemen als het onderzoek naar de bestaande water-keringen door het waterschap is afgerond, want veel van de huidige waterkeringen zullen naar verwachting worden afgekeurd.

Planning

De afgelopen periode lag het accent op een integrale aanpak van de hoogwaterveiligheid via een aantal specifieke maatregelen. Er wordt een nieuwe strategische aanpak voorgesteld die gericht is op de integrale en duurzame (klimaatadaptieve) gebiedsontwikkeling van het zuidelijk Maasdal met hoogwaterveiligheid als belangrijke pijler. In het bestuurlijk overleg MIRT (BO MIRT) van 2018 worden afspraken gemaakt over de vervolgfase van het MIRT Onderzoek.

Betrokken partijen

De gemeente Maastricht trekt het MIRT Onderzoek in samenwerking met gemeente Eijsden-Margraten, het rijk (ministerie van IenM en Rijkswaterstaat), de provincie Limburg en Waterschap Limburg. Bewoners en maatschap-pelijke organisaties zijn vanaf het begin betrokken bij het MIRT Onderzoek.

Gebied **Zuid-Nederland**
Fase **MIRT Onderzoek**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18
Algemeen						•
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Politiek/Bestuurlijk						•

Toelichting op de wijzigingen

2018: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Lob van Gennep

Aanleiding en doel

De Lob van Gennep is een gebied benedenstrooms van Gennep in de overgang van de Limburgse Maasvallei naar de Brabantse Bedijkte Maas. Het is een gebied met een groot oppervlak, zo'n 20 km2, waar in de huidige situatie veel water geborgen kan worden tijdens extreme hoogwaters van de Maas. De instroom van water is bij deze omstandigheden van extreem hoogwater essentieel om de hoogwaterveiligheid van de benedenstrooms gelegen gebieden te borgen. Het gebied functioneert op dit moment dus als een retentiegebied.

In het MIRT Onderzoek wordt het optimaliseren van de werking van het retentiegebied in de toekomst gekoppeld aan mogelijkheden om de ruimtelijke kwaliteit van het gebied te verbeteren: gebiedskwaliteiten zijn te borgen en te versterken, en ruimtelijke meekoppelkansen bieden mogelijkheden voor synergie.

In januari 2015 heeft de minister van IenM de regio gevraagd met voorstellen te komen voor rivierverruimende maatregelen voor de korte termijn (voor 2028). Daarbij gaf ze drie criteria mee: effectief voor waterveiligheid, meekoppelkansen en draagvlak, en cofinanciering. In het bestuurlijk overleg MIRT van oktober 2016 hebben rijk en regio op basis van het Regionaal Voorstel Maas afspraken gemaakt over rivierverruimende projecten voor de korte termijn. Afgesproken is om te starten met drie gezamenlijke MIRT-verkenningen (Meer Maas Meer Venlo, Oeffelt en Ravenstein-Lith) en om drie MIRT Onderzoeken voort te zetten (Maastricht) of te starten (Lob van Gennep en Maasoeverpark). Deze projecten zijn een goede eerste stap om de waterveiligheid voor 2050 op orde te brengen.

Planning

De planning is om het MIRT Onderzoek in 2018 af te ronden.

Betrokken partijen

Het MIRT Onderzoek Lob van Gennep wordt getrokken door de provincie Limburg. De provincie werkt in dit MIRT Onderzoek samen met de gemeenten Gennep, Mook en Middelaar, Boxmeer en Cuijk, met Waterschap Limburg en het waterschap Aa en Maas, de provincie Noord-Brabant en het ministerie van IenM.

Gebied **Zuid-Nederland**
Fase **MIRT Onderzoek**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18
Algemeen						•
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Politiek/Bestuurlijk						•

Toelichting op de wijzigingen

2018: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Maasoeverpark

Aanleiding en doel

Klimaatverandering en aanscherping van de waterveiligheidsnormen leiden tot een grote waterveiligheidsopgave voor de gezamenlijke partijen langs de Maas. De voorkeursstrategie voor de Maas uit het Deltaprogramma 2015 voorziet in dijkversterkingen en rivierverruimingen. Waar mogelijk worden deze maatregelen gecombineerd met andere ruimtelijk-economische ambities. Maasoeverpark is een van de zes koploperprojecten in de Maas, waar daarvoor veel kansen liggen.

Tijdens het bestuurlijk overleg MIRT in oktober 2016 is besloten om een MIRT Onderzoek te starten voor het Maasoeverpark om te verkennen welke kansen de ontwikkeling van een landschapspark biedt voor de waterveiligheidsopgave van de Maas. Dit MIRT Onderzoek is een vervolg op het onderzoek dat de gemeenten 's-Hertogenbosch en Maasdriel, de waterschappen Aa en Maas en Rivierenland en de provincies Gelderland en Noord-Brabant in 2015 en 2016 hebben uitgevoerd. Er is een Plan van Aanpak Maasoeverpark opgesteld waarin wordt geschetst hoe dit MIRT Onderzoek wordt uitgevoerd.

Planning

In november 2016 is op basis van een regionaal voorstel voor rivierverruimende projecten bij de Maas besloten tot de start van het MIRT Onderzoek Maasoeverpark. Het MIRT-onderzoek wordt naar verwachting in het najaar van 2017 afgerond.

Betrokken partijen

Het MIRT Onderzoek wordt getrokken door de gemeente 's-Hertogenbosch. De gemeente werkt nauw samen met de provincies Noord-Brabant en Gelderland, de gemeente Maasdriel, waterschappen Aa en Maas en Rivierenland, het ministerie van IenM en Rijkswaterstaat.

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenM**
Fase **Verkenning**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18
Algemeen					●	
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						●
Planning						
Financiën						
Politiek/Bestuurlijk						●

Toelichting op de wijzigingen

2017: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.
2018: Voor de A2 Weert-Eindhoven wordt geen verkenning gestart, maar een no regret pakket uitgewerkt

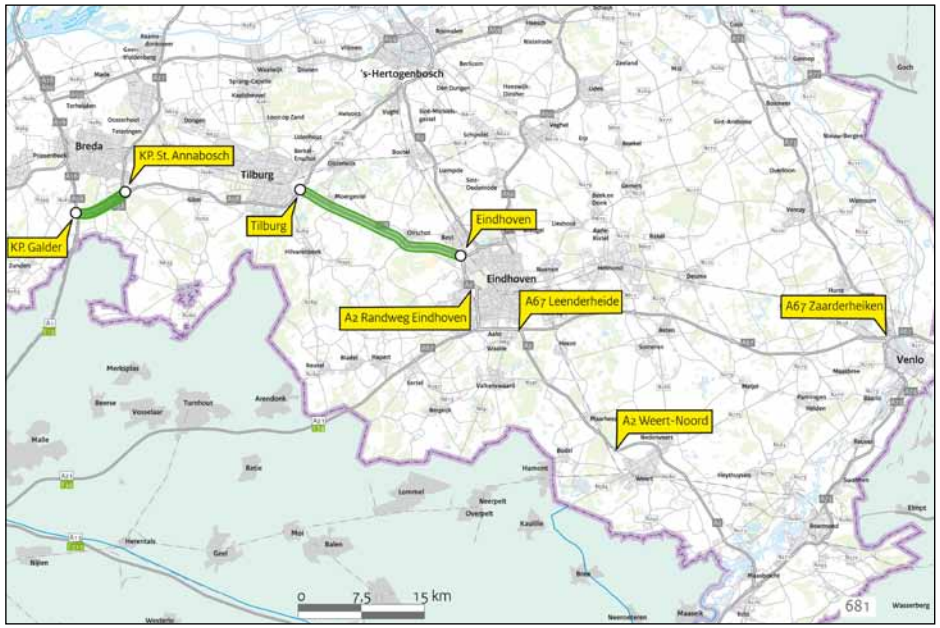
Programma SmartwayZ.NL

Opgave

Het verbeteren van het vestigingsklimaat van de Brainport Zuidoost-Nederland en de greenport Venlo is een belangrijke opgave uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR). Zowel dit vestigingsklimaat als een goede bereikbaarheid zijn essentieel om deze regio internationaal te laten concurreren. Een goede bereikbaarheid van de internationale achterlandverbinding van de mainport Rotterdam via Brabant en Limburg naar Duitsland en van de as van Utrecht via Eindhoven naar Limburg is hierin cruciaal.

Nederland heeft daarnaast een ambitie om een koploperpositie in te nemen bij het ontwikkelen van innovatieve concepten en toepassen van Smart Mobility. De regio Zuid-Oost-Brabant/ Noord-Limburg is hier in potentie een mooie locatie voor. Bedrijven en kennisinstellingen op het gebied van automotive, samen met een groot aandeel regionaal verkeer, geven de mogelijkheid om een geconcentreerde vloot te creëren en de bewoners erbij te betrekken.

In 2014 is het MIRT Onderzoek Kennisas A2 gestart naar aanleiding van de uitkomsten van de update NMCA 2013. De kwartiermakersfase van dit onderzoek is afgerond en drie onderdelen zijn verder meegenomen in het Programma SmartwayZ.NL: MIRT Onderzoek A2 Weert-Eindhoven, MIRT Onderzoek A2 Randweg Eindhoven en de MIRT Verkenning A67 Leenderheide-Zaarderheiken.



Oplossing

Het Programma SmartwayZ.NL (voorheen Bereikbaarheid Zuid-Nederland) bestaat uit een samenhangend pakket van acht deelopgaven die gezamenlijk zullen worden aangestuurd. Het doel van het totale programma is om het mobiliteitssysteem van Zuid-Nederland te versterken door op slimme wijze maatregelen te realiseren ten behoeve van het verbeteren van de bereikbaarheid in Zuid-Nederland. In dit programma worden de mogelijkheden van intelligente transportsystemen (ITS) en Smart Mobility verder ontwikkeld en toegepast op het hoofdwegennet en het stedelijk netwerk in Zuid-Nederland. In het programma werken rijk, regionale overheden, marktpartijen en kennisinstellingen samen.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het project draagt bij aan een verbetering van de nationale en internationale bereikbaarheid. Het verbeteren van het vestigingsklimaat van de regio zijn benoemd als opgaven van nationaal belang. Daarnaast is de Brainport Eindhoven één van de 3 mainports en is daarmee een economisch kerngebied van nationale betekenis.

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenM**
Fase **Verkenning**

Programma SmartwayZ.NL
(vervolg)

Planning
De mate van vrijheid in de sturing binnen het programma is afhankelijk van de fase waarin de onderdelen zich bevinden. Zo is de vrijheid voor de planuitwerking InnovA58 beperkter dan voor de verkenning A67 Leenderheide-Zaarderheiken. In algemene zin kan worden gezegd dat het vastleggen van een voorkeurs-beslissing voor een traject, scope, budget en planning grotendeels worden vastgelegd.

Politiek/bestuurlijk
Op 5 november 2015 zijn in het BO MIRT Zuid Nederland afspraken gemaakt over een pakket maatregelen om de bereikbaarheid van Zuid-Nederland te verbeteren. In het voorjaar van 2016 zijn afspraken gemaakt over de governance van dit programma.
Binnen het programma is besloten voor de A2 Weert-Eindhoven geen verkenning te starten, maar dat wel een No Regret pakket verder zal worden uitgewerkt. Het No Regret Pakket bevat een aantal redelijk gemakkelijk op de korte termijn te realiseren maatregelen die de problematiek van de doorstroming en de verkeersveiligheid op de A2 verbeteren en het sluipverkeer rondom de A2 verminderen.

Uitvoering
Het programma bestaat uit verschillende deelopgaven die in zich in verschillende fases van de MIRT-procedure bevinden. Voor projecten waarvoor een formele MIRT procedure is gestart is een apart projectblad opgenomen. Voor het programma betreft het deelprogramma InnovA58 en A67 Leenderheide-Zaarderheiken. Voor de N279, ook opgenomen binnen het programma SmartwayZ.NL loopt ook een formele procedure voor een provinciaal inpassingsplan. Binnen dit project is echter geen rijksbudget belegd, maar zal inhoudelijk wel in samenhang met de omliggende trajecten worden bekeken .

Het programma zal adaptief worden ingericht. Vooraf alles programmeren voor de lange termijn wordt losgelaten, zodat ruimte blijft bestaan voor het inspelen op veranderende omstandigheden en nieuwe technologische mogelijkheden.

Omschrijving	Maatregel	Taakstellend budget	Budgetflexibiliteit	Openstelling
Verkenning/planuitwerking				
InnovA58	Zie apart MIRT-blad SmartwayZ.nl: InnovA58	405	Bestuurlijk verplicht	2022 - 2024
ITS/Smart Mobility		30	Gebonden	
MIRT Verkenning A67 Leenderheide – Zaarderheiken	Zie apart MIRT-blad SmartwayZ.nl: A67 Leenderheide - Zaarderheiken	152	Gebonden	
Overige onderzoeken	- A2 Randweg Eindhoven - A2 Weert – Eindhoven - N279 toekomstbestendig uitvoeren - Slimste oplossing A58 Tilburg – Breda			
Totaal		588		
Totaal beschikbaar		588		
juridisch verplicht		0%		

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenM**
Fase **Verkenning**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18
Algemeen						●
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Politiek/Bestuurlijk						

Toelichting op de wijzigingen

2018: Dit project is nieuw opgenomen in het MIRT.

SmartwayZ.NL: A67 Leenderheide - Zaarderheiken

Opgave

Het project A67 Leenderheide-Zaarderheiken is onderdeel van het programma SmartwayZ.NL. Vanuit het beginsel Smart Mobility waar mogelijk en capaciteitsvergroting waar nodig vindt een verkenning plaats ter oplossing van de verkeersproblemen op de A67 en de verbetering van de verkeersveiligheid. De A67 kent structurele files op het traject Leenderheide-Geldrop. Daarnaast doen zich – ook op de overige gedeelten van de A67 – incidenten voor die leiden tot vertragingen. Het relatief grote percentage vrachtverkeer vergroot deze problemen.

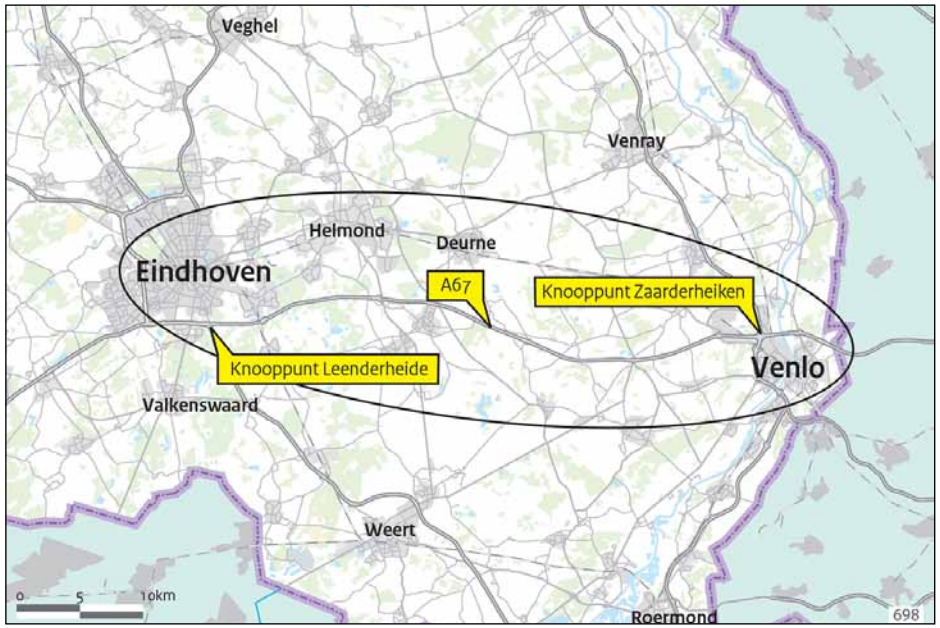
De opgave is om tot een maatregelenpakket te komen om de verkeersdoorstroming en verkeersveiligheid op de A67 te verbeteren. Prioriteit voor de doorstromingsmaatregelen ligt op het traject Leenderheide-Asten. Eerst wordt gekeken of Smart Mobility-maatregelen voldoende kunnen bijdragen aan een betere doorstroming (en verkeersveiligheid), indien noodzakelijk is capaciteitsuitbreiding aan de orde.

Oplossing

Vanuit de omschreven opgave wordt in de verkenning gezocht naar een maatregelenpakket. De inhoud daarvan wordt vastgelegd in de voorkeursbeslissing in 2018.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het project draagt bij aan een verbetering van de nationale en internationale bereikbaarheid. Het verbeteren van het vestigingsklimaat van Brainport Zuidoost-Nederland en Greenport Venlo zijn benoemd als opgaven van nationaal belang.



Duurzaamheid

Duurzaamheid maakt deel uit van verschillende aspecten in het beoordelingskader. Het gaat daarbij om meer dan alleen de beoordeling van effecten. Mogelijk zijn er ambities en kansen die meegekoppeld kunnen worden. Daarom wordt hier apart aandacht aan besteed.

Planning

2018: voorkeursbeslissing
2019-2020: Ontwerp-Tracébesluit en Tracébesluit

Betrokken partijen

Provincies Noord-Brabant en Limburg en alle betrokken aanliggende gemeenten en andere bestuurlijke organen zijn bij het project betrokken.

Financiën

In het Programma SmartwayZ.NL is door Rijk en regio voor dit project €210 mln beschikbaar, waarvan €55 mln afkomstig van de provincie Noord-Brabant, €3 mln van de provincie Limburg en €152 mln van het Rijk. Binnen het programmabudget SmartwayZ.NL is € 59 mln gereserveerd voor Smart Mobility, waarvan een deel ten goede kan komen aan Smart Mobility-maatregelen op de A67.

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Water**
Ministerie **IenM**
Fase **Verkenning**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18
Algemeen						
MIRT fase				•		
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Politiek/Bestuurlijk				•		

Toelichting op de wijzigingen

2016: In het bestuurlijk overleg MIRT van 2016 is ingestemd met de start van een MIRT-verkenning voor Venlo.

Integrale verkenning Meer Maas Meer Venlo

Aanleiding en doel

In de Integrale Verkenning Meer Maas Meer Venlo worden twee belangrijke opgaven met elkaar verbonden: de opgave voor de waterveiligheid en de ruimtelijk-economische opgave van het doorontwikkelen van de industriehaven. Door deze twee majeure opgaven in water en ruimte integraal te benaderen, willen rijk en regio kansen verzilveren om de aangrenzende gebieden aan de Maas tegelijkertijd (water) veiliger en aantrekkelijker te maken.
Het doel van de verkenning is om te komen tot een integrale gemeentelijke structuurvisie voor het projectgebied. Dat zou een voorkeursalternatief moeten bevatten voor de hoogwaterveiligheidsopgave in samenhang met de ambitie voor ruimtelijk economische ontwikkeling en de kansen voor natuur, recreatie en landschap. Samen met de gemeentelijke structuurvisie wordt een bestuursovereenkomst vastgesteld met afspraken over het vervolg, de planuitwerking en de realisatie van het project Meer Maas Meer Venlo. Het project omvat het gebied ter hoogte van Venlo langs de westoever van de Maas, van de industriehaven bij Groot-Boller tot de A67 en het gebied langs de oostoever van de Maas vanaf hotel-restaurant Valuas tot Lomm.

Oplossing

Er is gekozen voor een combinatie van dijkversterking en rivierverruiming om de waterveiligheid te borgen. Rivierverruiming maakt het systeem robuuster en creëert kansen voor ruimtelijke ontwikkelingen.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Door een combinatie van rivierverruiming en dijk¬versterking wordt de waterveiligheid rondom Venlo nu en in de toekomst geborgd. De ruimtelijk-economische ontwikkeling en de ontwikkeling van landschap, natuur en recreatie worden versterkt.

Planning

Voor deze integrale verkenning wordt uitgegaan van een doorlooptijd van twee jaar. In het bestuurlijk overleg MIRT van 2016 is ingestemd met de start van een MIRT-verkenning voor Venlo. Medio 2017 is de startbeslissing voor de Integrale Verkenning Meer Maas Meer Venlo getekend en aan de Tweede Kamer aangeboden.

Betrokken partijen

Het project is een samenwerking van de gemeente Venlo, Waterschap Limburg, de provincie Limburg, Rijkswaterstaat en het ministerie van IenM. De geraamde kosten voor het project bedragen in totaal € 132 mln.

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Waterveiligheid**
Ministerie **IenM**
Fase **Verkenning**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18
Algemeen					●	
MIRT fase						●
Opgave						
Oplossing						
Planning						●
Financiën						●
Politiek/Bestuurlijk						●

Toelichting op de wijzigingen

2017: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.
2018: In het Bestuurlijk Overleg MIRT van 12 oktober 2016 is ingestemd met de start van een Integrale MIRT/HWBP-verkenning voor Ravenstein-Lith. Op 19 januari 2017 is de startbeslissing aan de Tweede Kamer aangeboden, waarmee de verkenning formeel van start is gegaan. In het bestuurlijk overleg MIRT zijn afspraken gemaakt over de financiering en de bijdragen van partijen aan het project.

Integrale Verkenning Ravenstein-Lith

Aanleiding en doel

Het verhogen van de waterveiligheid is het belangrijkste doel van de Integrale Verkenning Ravenstein-Lith. Daarbij worden de gebiedskwaliteiten versterkt en de mogelijkheden voor gebiedsontwikkeling benut. De verkenning richt zich op drie onderwerpen. Ten eerste rivierverruimende maatregelen met een waterstandsdalend effect. Het gaat daarbij concreet om een integrale afweging van zomerbedverbreding en aantakking van de oude meanderbogen. Daarnaast wordt gekeken naar dijkversterking aan de Brabantse zijde van de Maas. Het streven is om te komen tot dijkversterking die bijdraagt aan de ruimtelijke kwaliteit en de recreatieve verbindingen. Het derde punt is de gebiedsontwikkeling op basis van het gebiedsbeeld De Meanderende Maas.

Oplossing

Een combinatie van rivierverruimende en gebiedsgerichte maatregelen kan bijdragen aan de waterveiligheid en deze combinatie levert synergie op met ambities en opgaven van de partners in de regio. De kracht zit in robuuste maatregelen dicht bij de Maas met een waterstandsdalend effect en de versterking van de oude, natuurlijke meanders. De verkenning leidt tot een besluit over één integraal voorkeursalternatief voor de beoogde rivierverruiming, dijkversterking en gebiedsontwikkeling. In de verkenning wordt een afweging gemaakt over de optimale balans tussen dijkversterking en rivierverruiming.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Door een combinatie van dijkversterking en rivierverruiming wordt de waterveiligheid van het gebied rondom de Maas nu en in de toekomst geborgd.

Planning

De Verkenning duurt in totaal drie jaar. De vaststelling van het voorkeursalternatief is voorzien in september 2019, en de vaststelling van de structuurvisie en de bestuursovereenkomst in maart 2020.

Betrokken partijen

De verkenning wordt getrokken door het waterschap Aa en Maas in nauwe samenwerking met de provincie Noord-Brabant, de gemeente Oss en het Rijk. Daarnaast wordt in de verkenning samengewerkt met Natuurmonumenten, de gemeente Wijchen, de gemeente West Maas en Waal, Waterschap Rivierenland en de provincie Gelderland.

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Waterveiligheid**
Ministerie **IenM**
Fase **Verkenning**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18
Algemeen						
MIRT fase						•
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Politiek/Bestuurlijk						•

Toelichting op de wijzigingen

2018: De Verkenning Oeffelt is nieuw opgenomen in het MIRT. In het bestuurlijk overleg MIRT Zuid-Nederland van 12 oktober 2016 hebben rijk en regio ingestemd met het Regionaal Voorstel voor de Maas.

MIRT-verkenning Oeffelt

Aanleiding en doel

Er ligt een grote hoogwaterveiligheidsopgave in het noordelijk Maasdal. In de regio wordt de urgentie gevoeld om een deel van deze omvangrijke hoogwaterveiligheidsopgave op korte termijn in te passen in het cultuurhistorisch waardevolle Maasheggengebied.

Oplossing

De verkenning van het koploperproject Oeffelt heeft een duidelijke oplossingsrichting opgeleverd: een effectieve hoogwaterveiligheidsmaatregel die op de korte termijn realiseerbaar is door het aanpakken van de flessenhals bij Oeffelt. De maatregel bestaat uit de verruiming van de doorstroomopening bij de brug op twee plaatsen (circa 250 m en 120 m), inclusief de weerdverlaging. Het is een kosteneffectieve maatregel. Ook bieden de doorstroomopeningen een duidelijk kader voor de ruimtelijke ontwikkeling van het gebied. De maatregel heeft een hoog no-regret-gehalte. Niet alleen vanwege de blijvende verruiming van de flessenhals, maar ook doordat maatregelen benedenstrooms hierdoor effectiever worden. De effecten zijn tot circa 50 km stroomopwaarts merkbaar.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Met het koploperproject Oeffelt wordt een belangrijke stap gezet om de waterveiligheid in het gebied voor de toekomst te borgen. De ruimtelijke kwaliteit van het gebied (natuurwaarden, cultuurhistorie) en de economische ontwikkeling (toerisme, recreatie) worden versterkt.

Planning

De Startbeslissing Oeffelt is begin 2017 getekend en aan de Tweede Kamer aangeboden. De planning wordt in het plan van aanpak uitgewerkt en beschreven.

Betrokken partijen

De provincie Noord-Brabant is de trekker van de verkenning. De samenwerking en de afstemming met Brabantse en Limburgse partijen die er in de onderzoeksfase bij betrokken zijn, worden voortgezet.

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenM**
Fase **Planuitwerking**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18
Algemeen						
MIRT fase			•			
Opgave						
Oplossing						
Planning						•
Financiën						
Politiek/Bestuurlijk						

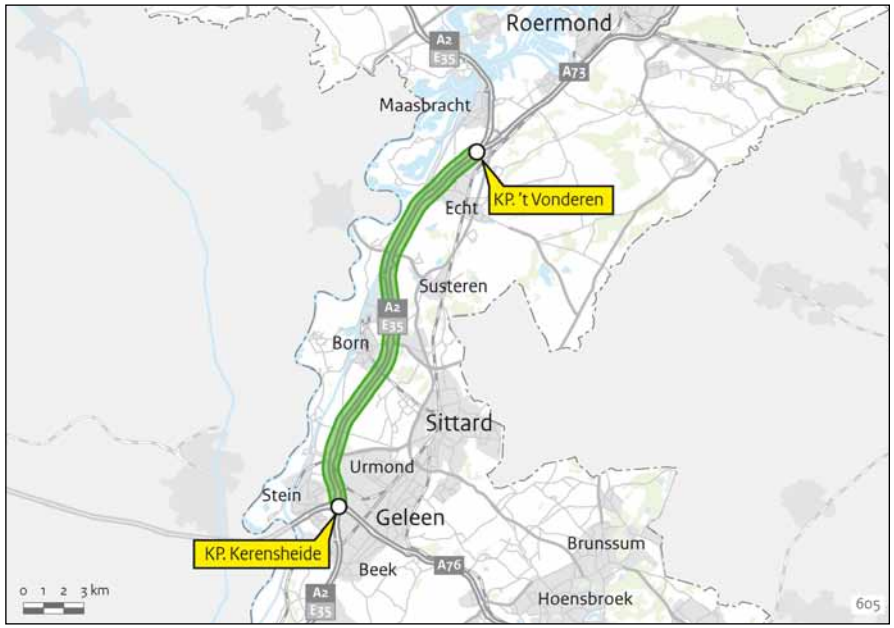
Toelichting op de wijzigingen

2015: Dit project is overgegaan van verkenning naar de planuitwerkingsfase.
2018: Het Ontwerp-Tracébesluit en het Tracébesluit worden een jaar later vastgesteld als gevolg van de overstap op een recenter verkeersmodel en het doorvoeren van een aantal ontwerpwijzigingen. De start van de realisatie en de openstelling blijven ongewijzigd.

A2 Het Vonderen-Kerensheide

Opgave

Op het tracé van de A2 in Midden-Limburg zijn spitsstroken geopend tussen de knooppunten Het Vonderen en Kerensheide, tussen de aansluitingen van de A2 met de A73 en A76. Ook is knooppunt Kerensheide uitgebreid met een fly-over. Dit tracé is onderdeel van de corridor op snelwegniveau die Zuid- en Midden-Limburg met de rest van het land verbindt. De opgave is om dit wegvak veiliger en robuuster te maken.



Oplossing

In de bestuursovereenkomst van 10 september 2012 is vastgelegd dat er over een traject van 20 km een structurele verbreding wordt gerealiseerd door de weg met spitsstroken op te waarderen tot een weg met 2x3 rijstroken met daarnaast vluchtstroken. Het project draagt hiermee bij aan een verbetering van de robuustheid, (reis)betrouwbaarheid, verkeersveiligheid en doorstroming van het tracé.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Door de spitsstroken om te zetten in een structurele verbreding draagt dit project met verbetering van de robuustheid bij aan het betrouwbaarder en verkeersveiliger maken van het netwerk voor de weggebruiker.

Planning

2017: Ontwerp-Tracébesluit
2018: Tracébesluit
2022: start realisatie
2025-2027: openstelling

Politiek/bestuurlijk

In de bestuursovereenkomst van september 2012 is afgesproken dat rijk en regio een bijdrage leveren voor de opwaardering naar drie volwaardige rijstroken. De provincie Limburg draagt in 2020 een bedrag van € 35 mln bij. Dit bedrag wordt niet geïndexeerd. De rijksbijdrage is beschikbaar vanaf 2022.

Financiën

Het taakstellend budget is € 265 mln. Artikel IF 12.03.02.

Jaar *	Budget	Openstelling
MIRT 2015	256	2025-2027
MIRT 2016	261	2025-2027
MIRT 2017	262	2025-2027
MIRT 2018	265	2025-2027
verschil	9	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	9	

* Gegevens over zes jaar, tenzij er een MIRT fasewisseling heeft plaatsgevonden

A27 Houten-Hooipolder

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenM**
Fase **Planuitwerking**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18
Algemeen		•				
MIRT fase						
Opgave				•		
Oplossing	•		•	•		•
Planning	•	•				
Financiën	•	•	•	•	•	•
Politiek/Bestuurlijk	•		•			

Toelichting op de wijzigingen

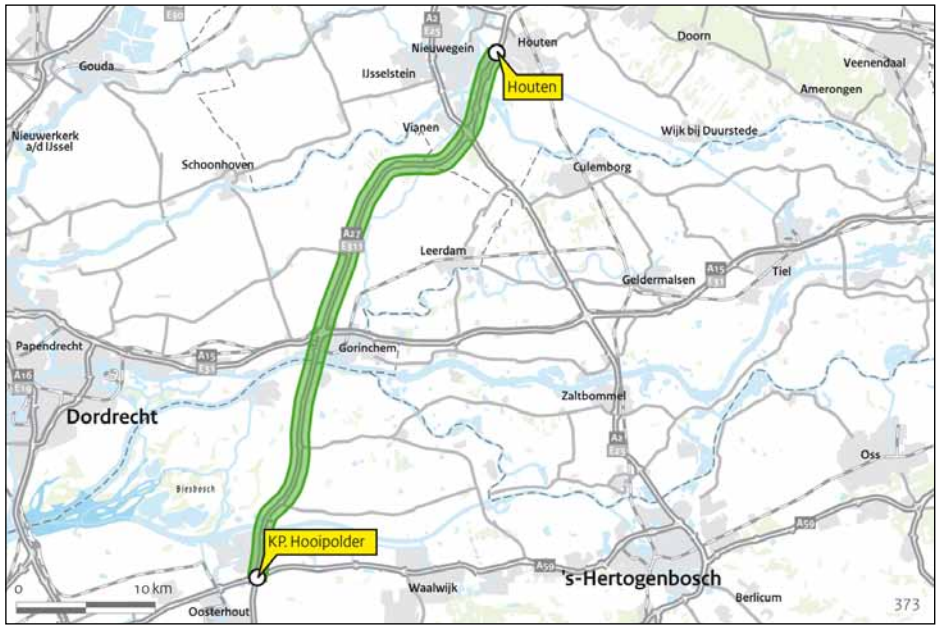
2013: Het taakstellend budget voor dit project is vastgelegd. Besloten is uit te gaan van een versoberd alternatief E met een zo groot mogelijk probleemoplossend vermogen.
2014: De bezuinigingen uit het Lenteakkoord en het aanvullend Regeerakkoord van 2012 hebben tot gevolg dat het project is getemporiseerd, waarna de planning is herijkt. Vanwege de overdracht van het deelproject Lunetten-Hooipolder aan de Ring Utrecht is € 15 mln op het budget in mindering gebracht.
2015: Het voorkeursalternatief is in april 2014 vastgesteld. Naar aanleiding van de keuze voor dit voorkeursalternatief is het taakstellend budget met € 57 mln verhoogd.
2016: Het taakstellend budget is verhoogd met € 20 mln voor maatregelen binnen het project voor aanpassing in het kader van de Beleidslijn Grote Rivieren.
2017: Het taakstellend budget is verhoogd met € 48 mln. Bij uitwerking van het OTB bleek dat op delen van het traject de eerdere versobering te veel impact heeft gehad en er aanvullend budget nodig is om een robuust ontwerp te kunnen realiseren voor een goede doorstroming en veiligheid.
2018: Het taakstellend budget is verhoogd met € 389 mln voor de vervangingskosten van de Hagesteinse Brug, de Merwedebrug en de Keizersveerbrug. De scope van het project is uitgebreid met extra maatregelen bij Knooppunt Hooipolder (Hooipolder Plus Plan).

Opgave

Op de A27 Breda-Utrecht neemt de omvang van de automobiliteit toe. De voorziene reistijden voldoen niet aan de streefwaarden die in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte zijn geformuleerd.

Oplossing

Gezien het beperkte budget is er de noodzaak om uit te gaan van een versoberd alternatief met een zo groot mogelijk probleemoplossend vermogen. De weg komt er (op hoofdlijnen) als volgt uit te zien: richting Breda, komende vanuit het noorden, komen er tussen Houten en Everdingen en tussen Scheiwijk en Werkendam vier reguliere rijstroken. De andere trajectdelen krijgen drie rijstroken, waarvan één spitsstrook. Richting Utrecht (komende vanuit het zuiden) krijgt het gehele traject op de A27 tussen Hooipolder en Houten drie rijstroken. Tussen Werkendam en Scheiwijk gaat het om reguliere rijstroken; op de rest van het traject komt een spitsstrook. Knooppunt Hooipolder wordt gedeeltelijk aangepast.
Vanaf de A59 vanuit het westen kan na realisatie zonder verkeerslichten worden ingevoegd op de A27 richting het noorden, de rijstrookconfiguratie op de A59 binnen het knooppunt wordt geoptimaliseerd en vrije rechtsaffers worden gerealiseerd. Binnen het project worden de Hagesteinse Brug, de Merwedebrug en de Keizersveerbrug vervangen. De Merwedebrug wordt aangepast conform de Beleidslijn Grote Rivieren.



Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het project draagt bij aan een betere doorstroming op het hoofdwegennet, de beperking van sluipverkeer op het onderliggend wegennet en een robuuster en veiliger wegennet.

Planning

2017: Tracébesluit
2019: start realisatie
2023-2025: openstelling
De planning zal nog worden geactualiseerd naar aanleiding van het besluit om de verschillende bruggen op dit traject te vervangen en dit mee te nemen binnen de realisatie van dit project.

Politiek/bestuurlijk

De gemeente Gorinchem en het rijk hebben een bestuurlijke overeenkomst gesloten over de aansluiting van Gorinchem-Noord op de A27. In deze overeenkomst zijn afspraken gemaakt over de planologische samenhang tussen bedrijventerrein Groote Haar en de capaciteitsuitbreiding van de A27.
De provincie Noord-Brabant en het rijk hebben een bestuurlijke overeenkomst afgesloten over aanvullende maatregelen knooppunt Hooipolder (Hooipolder Plus-plan). Het hiervoor benodigde budget wordt gefinancierd door de provincie.
Het Ontwerp-Tracébesluit (OTB) is vastgesteld op 30 mei 2016.

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenM**
Fase **Planuitwerking**

A27 Houten-Hooipolder
(vervolg)

File Top 50
Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 5, 15, 25 en 49 uit de File Top 50.

Financiën
Taakstellend budget: € 1.263 mln. Hierbij wordt rekening gehouden met een PPS-taakstelling van € 30 mln, Artikel IF 12.03.01 en IF 12.03.02. Het besluit over het voorkeursalternatief is genomen in het bewustzijn dat er een grote spanning op het budget stond als gevolg van de ver doorgevoerde versobering, waarbij het uitgangspunt was dat zo veel mogelijk kunstwerken hergebruikt zullen worden en spitsstroken worden aangelegd in plaats van volwaardige rijstroken. In 2017 is besloten de bestaande grote bruggen over de drie rivieren te vervangen. Dit is op de langere termijn goedkoper. Het uitgangspunt van sober en doelmatig voor hergebruik van de overige kunstwerken en de aanleg van spitsstroken is onveranderd.

Jaar *	Budget	Openstelling
MIRT 2015	787	2023-2025
MIRT 2016	810	2023-2025
MIRT 2017	860	2023-2025
MIRT 2018	1263	Planning wordt nog geactualiseerd.
verschil	476	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	18	

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

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenM**
Fase **Planuitwerking**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18
Algemeen						•
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Politiek/Bestuurlijk						

Toelichting op de wijzigingen

2018: Dit project is nieuw opgenomen in het MIRT.

A67 / A73 knooppunt Zaarderheiken

Opgave

Sinds de openstelling van de A74 in 2012 is de filevorming in en rond het knooppunt Zaarderheiken toegenomen. In de ochtendspits staat er zuidelijk van het knooppunt vooral file op de parallelbaan van de A73 in noordelijke rijrichting. In de avondspits treedt de congestie vooral op in zuidelijke rijrichting en staat de file op de parallelbaan van de A73 in zuidelijke richting en op de boog vanuit Eindhoven vanaf de A67.

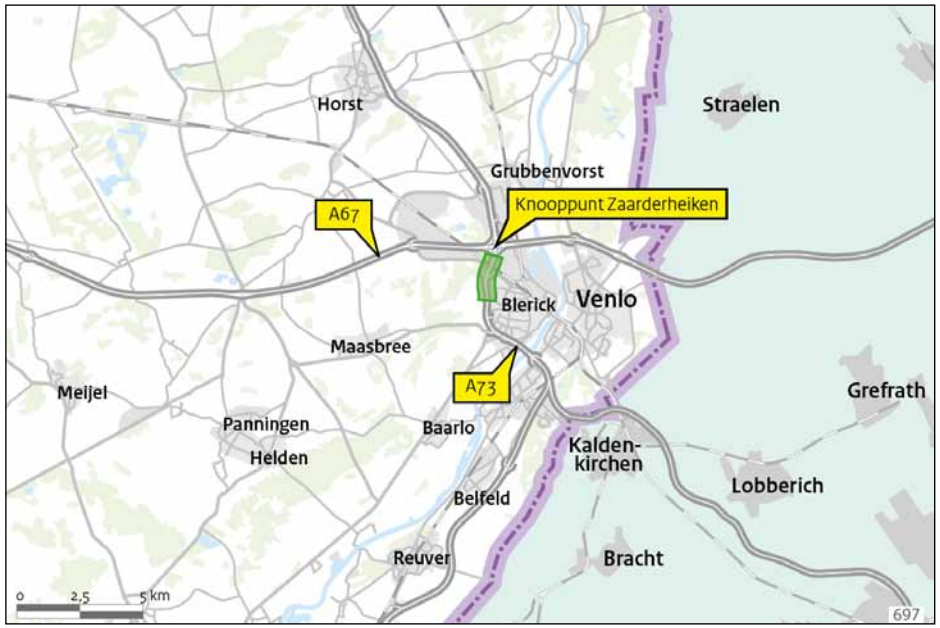
Op 23 juni 2014 hebben de minister van IenM en de provincie Limburg een bestuursovereenkomst gesloten waarin is overeengekomen om maatregelen te treffen bij het knooppunt Zaarderheiken. De maatregelen moeten zorgen voor een betere doorstroming op en rond het knooppunt, op een veiligere en robuuste manier. Eén van de maatregelen betreft de uitbreiding van de parallelbaan van de A73 in noordelijke richting met een extra rijstrook.

Oplossing

In de bestuursovereenkomst tussen het rijk en de provincie Limburg is afgesproken om de parallelbaan van de A73 in noordelijke richting met een extra rijstrook uit te breiden. Deze bestuurlijke voorkeursoplossing is gekozen op basis van een eerder onderzoek naar verschillende alternatieven en is als enig kansrijk alternatief overgebleven.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Dit project draagt bij aan het verbeteren van de bereikbaarheid en de economische ontwikkeling.



Planning

2017: Startbeslissing
2018: Ontwerp Tracébesluit (OTB)
2019: Tracébesluit (TB)
2020: start realisatie

Politiek/bestuurlijk

In januari 2017 is de startbeslissing Knooppunt A67/A73 Zaarderheiken vastgesteld. De Startbeslissing vloeit voort uit de met de provincie Limburg gesloten bestuursovereen-komst van 23 juni 2014.

Financiën

Taakstellend budget: maximaal € 4,7 mln.
De helft van dit bedrag is gefinancierd door de provincie Limburg. Eventueel resterend budget wordt ingezet voor de oplossing van enkele knelpunten op de A67 nabij Zaarderheiken.

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenM**
Fase **Planuitwerking**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18
Algemeen		•				
MIRT fase					•	
Opgave						
Oplossing						
Planning				•		
Financiën					•	
Politiek/Bestuurlijk					•	

Toelichting op de wijzigingen

2014: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.
2016: Op verzoek van de regio is een extra alternatief meegenomen in de tweede fase. Geen van de alternatieven blijkt binnen het taakstellend budget te passen, waardoor verlenging van de tweede fase noodzakelijk is. Afronding van de verkenning wordt begin 2016 voorzien.
2017: Op 27 juni 2016 is de voorkeursbeslissing naar de Tweede Kamer gestuurd. Het project is overgegaan naar de planuitwerkingsfase.

N65 Vught-Haaren

Opgave

De leefbaarheid langs en de veiligheid op de N65 staan onder druk. De N65 veroorzaakt barrièrewerking en geluidshinder. In de kern van Vught treedt een stapeling van geluidhinder op vanwege de N65 en twee spoorlijnen. Ook ervaren de gemeenten Vught en Haaren onveiligheid door sluipverkeer.
De opgave is het verbeteren van de leefbaarheid. Daarbij gaat het om geluid, luchtkwaliteit, verkeersveiligheid en vermindering van de barrièrewerking tussen de woongebieden aan weerszijden van de N65. De besluitvorming over de N65 is gebeurd in afstemming met de lopende planuitwerking voor het spoor tussen 's-Hertogenbosch en Boxtel (Programma Hoogfrequent Spoor Meteren-Boxtel). De keuze voor een verdiept spoor bij Vught betekent dat de N65 het spoor op maaiveldhoogte zal kruisen. Het project heeft als afbakening het deel van rijksweg 65 dat loopt van de Taalstraat in Vught tot het Hoge Raam/Kreitestraat in Helvoirt (gemeente Haaren).

Oplossing

Het voorkeursalternatief bestaat uit de volgende maatregelen: een geoptimaliseerde kruising in Helvoirt met extra opstelstroken op de N65 richting Tilburg, een fietstunnel, de ecopassage bij het Helvoirts Broek en parallelwegen. Ook in Vught worden maatregelen gerealiseerd, zoals een gelijkvloers kruispunt, een verdiepte N65 ten behoeve van ongelijkvloerse kruisingen, en aanpassingen van op- en afritten.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het project draagt bij aan het verbeteren van de leefbaarheid.

Planning

Op 16 mei 2013 heeft de minister van IenM de startbeslissing MIRT Verkenning N65 Vught-Haaren naar de Tweede Kamer gestuurd. Op 27 juni 2016 heeft de minister van IenM de voorkeursbeslissing N65 naar de Tweede Kamer gestuurd en daarmee is de verkenning afgerond.
2021: Start realisatie
Eind 2023: Openstelling

Politiek/bestuurlijk

Het ministerie van IenM werkt samen met de provincie Noord-Brabant (als medeopdrachtgever) en de gemeenten Vught, Haaren en 's-Hertogenbosch. Bij de afronding van de verkenning hebben deze partijen in juli 2016 de Bestuursovereenkomst N65 ondertekend.

Financiën

Het taakstellend budget is € 108 mln.
€98 mln (inclusief bijdrage regio €51 mln) o p artikel IF 12.03.02 en €10 mln toezegging bijdrage aan fietsbrug (uit agentschapbijdrage) op artikel IF 12.02.01 .

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenM**
Fase **Planuitwerking**

N65 Vught-Haaren
(vervolg)

Jaar *	Budget	Openstelling
MIRT 2017	107	eind 2023
MIRT 2018	108	eind 2023
verschil	1	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	1	

* Gegevens over zes jaar, tenzij er een MIRT fasewisseling heeft plaatsgevonden

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenM**
Fase **Planuitwerking**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18
Algemeen						
MIRT fase					•	
Opgave						
Oplossing					•	
Planning					•	
Financiën					•	
Politiek/Bestuurlijk					•	

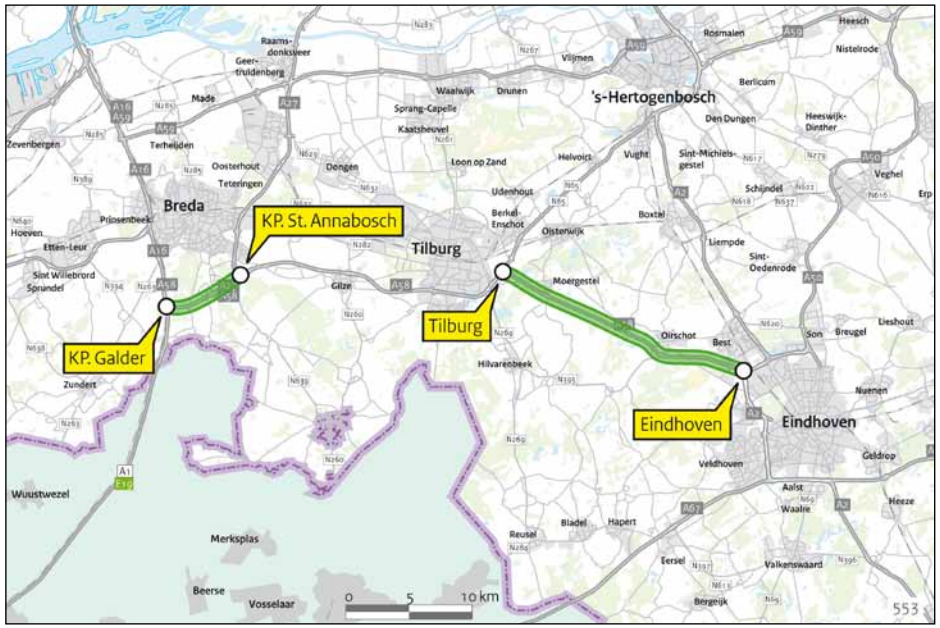
Toelichting op de wijzigingen

2017: De projectbladen over de A58 Sint Annabosch-Galder en de A58 Eindhoven-Tilburg zijn samengevoegd tot één MIRT-blad. Het project is opgenomen in het programma SmartwayZ.NL (Bereikbaarheid Zuid-Nederland). Het project is overgegaan naar de planuitwerkingsfase.

SmartwayZ.NL: InnovA58

Opgave

De 160 km lange autosnelweg A58 loopt vanuit Vlissingen tot de Ring Eindhoven. Deze weg verbindt de meeste grote Brabantse steden onderling (oost-west). Bovendien is de route onderdeel van de verbindingen Rotterdam-Antwerpen en Rotterdam-Zuidoost-Nederland-Ruhrgebied. Uit de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) van mei 2011 is gebleken dat in het hoge groeiscenario (GE) in 2030 op de A58 tussen Breda en Tilburg een knelpunt zal ontstaan. Bovendien speelt op het traject colonnevorming door vrachtverkeer, die van invloed is op doorstroming en veiligheid.



Oplossing

De oplossing voor het project is onderzocht binnen het project InnovA58. Dit project had als extra opgave om te onderzoeken in welke vorm innovaties een bijdrage kunnen leveren aan de oplossing en de versnelling hiervan.
A58 Sint Annabosch-Galder: In het najaar 2015 is de voorkeursbeslissing genomen voor een verbreding naar 2x3 rijstroken en aanpassing van de knooppunten Sint-Annabosch en Galder.
A58 Eindhoven-Tilburg: In het najaar 2015 is de voorkeursbeslissing genomen voor een verbreding naar 2x3 rijstroken en aanpassing van de knooppunten De Baars en Batadorp en de aansluitingen Moergestel en Best.
De planuitwerking is evenals de verkenning binnen het project InnovA58 uitgewerkt en is medio 2016 opgestart. Het project InnovA58 stimuleert ook de inbreng van innovaties in het project, onder andere door de inrichting van een *living lab* voor innovaties in de periode 2016-2020. De innovatie-opqave van het project richt zich op optimale *life cycle costs, smart mobility*, minder milieuhinder en energieneutraliteit en nieuwe diensten langs de weg. Het project InnovA58 maakt deel uit van het programma SmartwayZ.NL , zie hiervoor het betreffende MIRT-blad. Waar relevant zal dit project in samenhang met andere onderdelen van dit programma worden bekeken.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het project InnovA58 draagt bij aan de verbetering van de doorstroming, verkeersveiligheid, betrouwbaarheid en robuustheid op dit traject.

Planning

2018: Ontwerp-Tracébesluit
2020: Tracébesluit
2021: start realisatie
2022-2024: openstelling

Politiek/bestuurlijk

De voorkeursbeslissing voor dit project is genomen binnen de besluitvorming van het programma SmartwayZ.NL.

File Top 50

Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 21, 37 en 39 uit de File Top 50.

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenM**
Fase **Planuitwerking**

SmartwayZ.NL: InnovA58
(vervolg)

Financiën

Het taakstellend budget voor het project InnovA58 is vastgesteld op € 405 mln, inclusief de € 10 mln voor het living lab. Het budget is exclusief reservering uit het Meerjaren-programma Geluidssanering (MJPG).

Jaar *	Budget	Openstelling
MIRT 2017	401	2022-2024
MIRT 2018	405	2022-2024
verschil	4	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	4	

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

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Integrale gebiedsopgaven**
Ministerie **EZ**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	18
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing		•	•	•		•
Planning						
Financiën						
Politiek/Bestuurlijk						

Toelichting op de wijzigingen

2014: De projecten Beta II en High Tech Automotive Campus zijn vrijwel voltooid. De bouw van het project Device Process Building is recentelijk gestart. Het project Chemelot Accelerator/ Netwerkplaza zal gewijzigd bij EZ worden ingediend en beoordeeld.
2015: De Internationale School Eindhoven is geopend.
De projecten BetaII en High Tech Automotive Campus zijn voltooid en geopend. Fase 1 van project Device Process Building is vrijwel voltooid. Chemelot Accelerator/Netwerkplaza is in gewijzigde opzet bij EZ ingediend en positief beoordeeld. Realisatie start in 2014.
2016: Fase 1 van project Device Process Building is voltooid.
2018: Chemelot Accelerator/Netwerkplaza is voltooid.

Sterke regio's: Zuid-Nederland

Opgave

Enkele regio's en sectoren zijn economisch sterk ontwikkeld, maar extra inspanningen zijn nodig om de (internationale) concurrentiekracht van deze sterke regio's te verstevigen. Met een gebundelde inzet van instrumenten worden knelpunten opgelost en gebiedsgerichte kansen benut om het Nederlandse vestigingsklimaat te versterken.

Oplossing

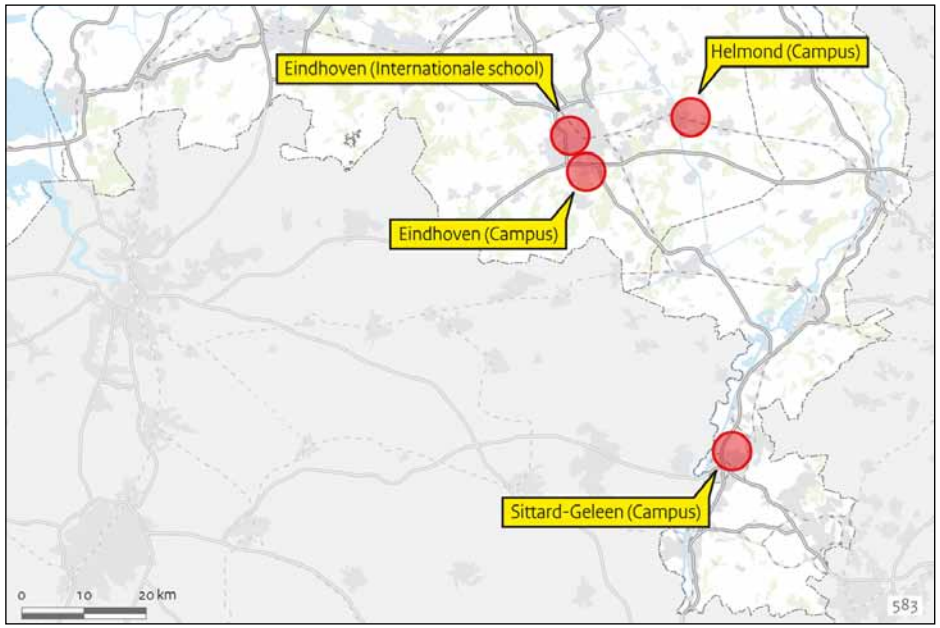
In vier toonaangevende sterke regio's is geïnvesteerd in ambitieuze projecten op het gebied van fysieke of kennisinfrastructuur die het internationale vestigingsklimaat versterken. De vier regio's zijn de Randstad, Brainport Zuidoost-Nederland, het energieknooppunt Groningen en Oost-Nederland (Wageningen-Nijmegen-Twente).

Politiek/bestuurlijk

Samen met de geselecteerde regio's wordt bepaald welke fysieke of kennisinfrastructuur de regio ontbeert om de potentie te kunnen waarmaken.

Uitvoering

In samenwerking met publieke en private partijen in de regio worden investeringsprojecten opgesteld, opgestart en uitgevoerd. Het ministerie van EZ en de regionale partners zijn hiervoor verantwoordelijk.



Financiën

In de regio Brainport Zuidoost-Nederland is aan twee projecten een rijksbijdrage toegekend uit het voormalige Sterke Regio-budget van het Fonds economische structuurversterking (Fes):

- Internationale school Eindhoven (lening € 7 mln): het aantrekken van internationale kenniswerkers is noodzakelijk om de ambities voor de technologische topregio Brainport te kunnen waarmaken.
- Drie campussen Zuidoost-Nederland (€ 24,8 mln): de High Tech Campus in Eindhoven, de Chemelot Campus in Sittard-Geleen en de High Tech Automotive Campus in Helmond.

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	18
Algemeen			•			
MIRT fase				•		
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Politiek/Bestuurlijk						

Toelichting op de wijzigingen

2015: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT. Eerder was dit onderdeel van het blad A2/A76 Maatregelenpakket Limburg.
2016: Na het onherroepelijke Provinciaal Inpassingsplan is het project overgegaan naar de realisatiefase.

A76 Aansluiting Nuth

Opgave

Door de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg is de capaciteit van de aansluiting Nuth op de A76 te klein. Daarom hebben rijk en regio afspraken gemaakt over de realisatie van een nieuwe robuuste aansluiting ter vervanging van de verkeersonveilige aansluitingen Nuth en Schinnen.

Oplossing

Om de capaciteit te vergroten, wordt de nieuwe aansluiting Nuth gerealiseerd en worden de huidige aansluitingen Nuth en Schinnen op de A76 verwijderd. De nieuwe aansluiting zal via een turborotonde worden aangesloten op de Buitenring Parkstad.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het project draagt bij aan een betere en veiligere verkeersdoorstroming door een nieuwe en robuuste aansluiting.

Planning

De realisatie van het project is overgedragen aan de provincie Limburg. De planning is aan de regio.

Politiek/bestuurlijk

Rijk en regio hebben in 2010 afspraken gemaakt in het convenant Bereikbaarheidsimpuls Limburg. Voor de realisatie hebben Rijkswaterstaat en de provincie Limburg in 2015 een samenwerkingsovereenkomst gesloten. De realisatie van de Buitenring Parkstad (inclusief turborotonde) is mogelijk geworden door de vaststelling van een Provinciaal Inpassingsplan, dat in 2015 onherroepelijk is geworden.

Financiën

Voor de aansluiting Nuth heeft het rijk in het convenant Bereikbaarheidsimpuls Limburg € 63,5 mln toegezegd (geen indexering, inclusief voorbereidingskosten en eventueel terug-vorderbare btw). Artikel IF 12.03.01. Op basis van verstrekte voorschotten aan de subsidie-ontvanger is € 5 mln gestort in het btw-compensatiefonds.

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

A76 Aansluiting Nuth
(vervolg)

Jaar *	Budget	Openstelling
MIRT 2015	64	De planning is aan de regio
MIRT 2016	64	
MIRT 2017	59	
MIRT 2018	59	
verschil	-5	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	0	

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2014	0	
2015	45	
2016	45	76%

* Gegevens over zes jaar, tenzij er een MIRT fasewisseling heeft plaatsgevonden.
** De realisatiegegevens t/m 31-12-2016 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2016 was gerealiseerd.

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	18
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning	•					
Financiën	•		•		•	
Politiek/Bestuurlijk						

Toelichting op de wijzigingen

2013: De start van de bouw van de ov-terminal heeft vertraging opgelopen als gevolg van de afhandeling van beroepen tegen de Spoorwegwetvergunning en bezwaren tegen het bestemmingsplan. Het projectbudget is naar beneden bijgesteld met € 4,8 mln als gevolg van een gerealiseerde aanbestedingsmeevaller. De bouw van de ov-terminal is op 28 februari 2012 gegund en in mei 2012 is gestart met de bouw.
2015: Bij Voorjaarsnota 2104 is het projectbudget opgehoogd met € 7,8 mln. Daarnaast is het projectbudget opgehoogd met € 11,4 mln. Hiervan heeft € 9,3 mln betrekking op de ov-terminal en € 2,1 mln op het geluidscherm. Bij het opstellen van de businesscase is er van uitgegaan dat een deel van de kosten voor de ov-terminal gefinancierd kon worden via beheer en instandhouding; die bijdrage blijft evenwel uit. Daarnaast is het contract met de aannemer van de geluidschermen opgezegd en het resterend werk opnieuw aanbesteed, wat tot meerkosten heeft geleid.
2017: Het projectbudget van de ov-terminal Breda is opgehoogd met € 13,4 mln. in verband met het afhandelen van een claim van de aannemerscombinatie voor meerwerk en vertragingskosten, extra bouwkosten en het aanvullen van de post onvoorzien voor risico's tot het einde van het project. Dekking heeft plaatsgevonden vanuit de investeringsruimte Spoorwegen.
De ov-terminal is in september 2016 officieel geopend.

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

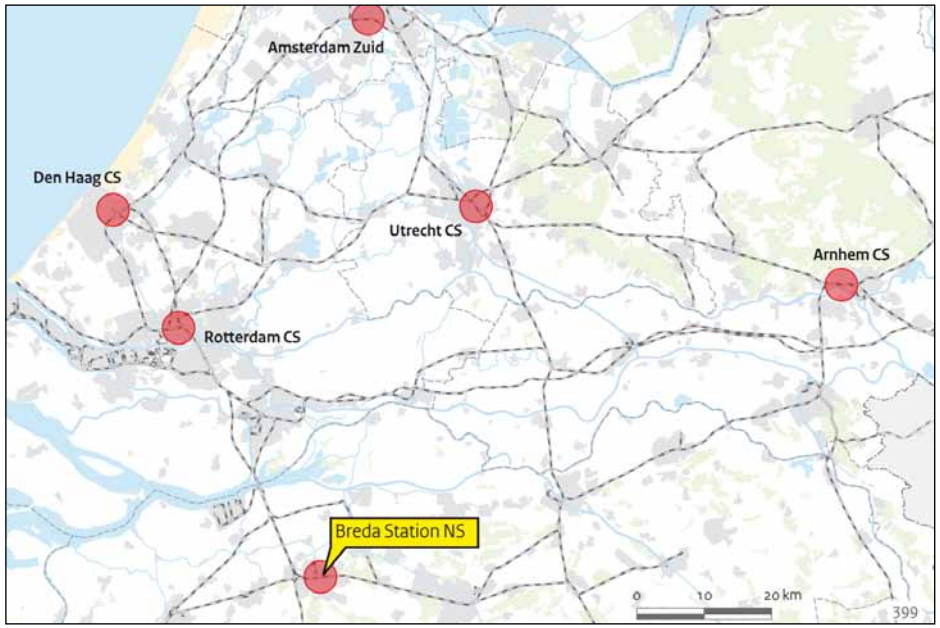
Opgave
De huidige Euregionale positie van Breda kan uitgebouwd worden wanneer de stad via een shuttle is verbonden met de Hoge Snelheidslijn (HSL) Zuid. Het Rijk heeft Breda Centraal aangewezen als Nieuw Sleutelproject (NSP).

Oplossing
Het station en het gebied worden integraal ontwikkeld tot toplocatie voor wonen, Euregionale ondernemingen en voorzieningen. Het bestaande station wordt vervangen door een ov-terminal.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling
Verbeteren van het reisgemak, ruimte bieden aan de groei van het reizigersvervoer en verbeteren van de deur tot deur-reistijd.

Planning
2007: derde perron en sporenlay-out gerealiseerd
2009: ruwbouw reizigerstunnel gereed
2012: start bouw ov-terminal
2016: oplevering ov-terminal
2017: oplevering geluidschermen (december)
2018: oplevering gebied

Politiek/bestuurlijk
- 2005: tussenovereenkomst tussen het rijk, de gemeente Breda, de provincie Noord-Brabant, ProRail, NS Vastgoed en NS Stations over het Voorlopig Ontwerp ov-terminal.
- 2005: het rijk en de spoorsector zijn een gezamenlijke financiering van het derde perron met bijbehorende sporenlay-out overeengekomen.



- 2006: er is een bestuurlijke uitvoeringsovereenkomst gesloten tussen de gemeente Breda en de voormalige ministeries van VROM en VenW over de voorwaarden over de NSP- en MIT-subsidie.
- 2007: er is een raamovereenkomst gesloten tussen NS, voormalige ministeries van VROM en VenW, ProRail en NSP-gemeenten over de (financiële) bijdrage van de NS en de uitvoering.
- 2008: er is voldaan aan de subsidievoorwaarden van VROM en VenW en voor het besluit tot realisatie door de opdrachtgevers ProRail, de gemeente Breda, NS Ontwikkeling en NS Stations.
- 2010: er is overeenstemming over bezuinigingen/planaanpassingen door uitloop van de planvoorbereiding.

Uitvoering
Marktpartijen zijn betrokken bij de vastgoedexploitatie van het gebied. De noordzijde van de nieuwe ov-terminal is in 2015 opgeleverd. De volledige ov-terminal is in 2016 officieel in gebruik genomen. Resterende werkzaamheden zijn het plaatsen van geluidschermen.

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

Breda Centraal (t.b.v. Nieuw Sleutelproject)
(vervolg)

Financiën

De totale taakstellende bijdrage van het ministerie van IenM bedraagt € 114 mln.

- Ov-terminal: € 89 mln. Infrafonds, artikel IF 13.03.01, € 9 mln. Hoofdstuk XII.
- Gebiedsontwikkeling: € 16 mln. Hoofdstuk XII.

Jaar *	Budget	Oplevering
MIRT 2013	55	2015
MIRT 2014	56	2016/2017
MIRT 2015	75	2016/2017
MIRT 2016	75	2016/2017
MIRT 2017	88	2016/2017
MIRT 2018	89	2016/2017
verschil	34	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	1	

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2012	26	
2013	32	
2014	58	
2015	77	
2016	82	93%

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2016 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2016 was gerealiseerd.

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	18
Algemeen					•	
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Politiek/Bestuurlijk						

Toelichting op de wijzigingen

2017: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

PHS Meteren - Boxtel

Opgave

De vraag naar treinvervoer op de corridor Amsterdam-Eindhoven groeit, en er is behoefte aan een toekomstvaste routering voor goederentreinen op de verbinding Rotterdam – Zuid Nederland. Hieraan moet tegemoet gekomen worden.

Oplossing

In 2010 is de voorkeursbeslissing in het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) vastgesteld. Daarin is opgenomen dat er op de corridor Amsterdam-Eindhoven zes Intercity's per uur gaan rijden. In de voorkeursbeslissing is ook opgenomen dat de goederentreinen tussen Rotterdam en Zuid-Nederland (Venlo, Zuid-Limburg) in de toekomst zo veel mogelijk over de Betuweroute moeten rijden (onder meer om de Brabantroute te ontlasten) en dat daartoe een nieuwe verbinding wordt aangelegd tussen de Betuweroute en de spoorlijn naar Den Bosch. Tussen Den Bosch en Vught wordt een vierde spoor en een vrije kruising aangelegd. In 2014 is besloten dat er in Vught een verdiepte ligging komt. De provincie Noord-Brabant, de gemeente Vught en het ministerie van IenM delen de meerkosten hiervan.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

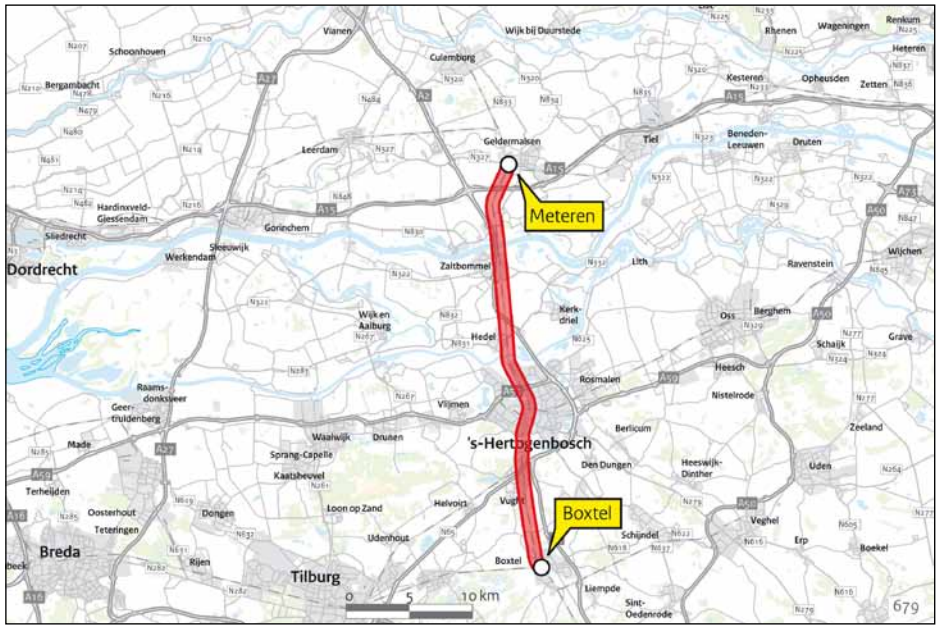
Dit project maakt onderdeel uit van het Programma Hoogfrequent Spoor en draagt bij aan de economische en ruimtelijke ontwikkeling van Nederland.

Planning

2016/2017: Grondaankoop

Politiek/bestuurlijk

Voor de maatregelen in Vught, onder andere de verdiepte ligging, is in 2015 een bestuursovereenkomst gesloten.



Financiën

Taakstellend budget voor een eerste serie aankopen van grond en panden in Vught op het tracé van de verdiepte ligging: € 10 mln.

Het resterende realisatiebudget voor dit project maakt nog onderdeel uit van het beschikbare budget binnen het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (zie apart blad in planuitwerking).

Jaar *	Budget	Oplevering
MIRT 2017	10	2017
MIRT 2018	10	2017

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2016	2	20%

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2016 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2016 was gerealiseerd.

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen goederen**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	18
Algemeen					•	
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Politiek/Bestuurlijk						

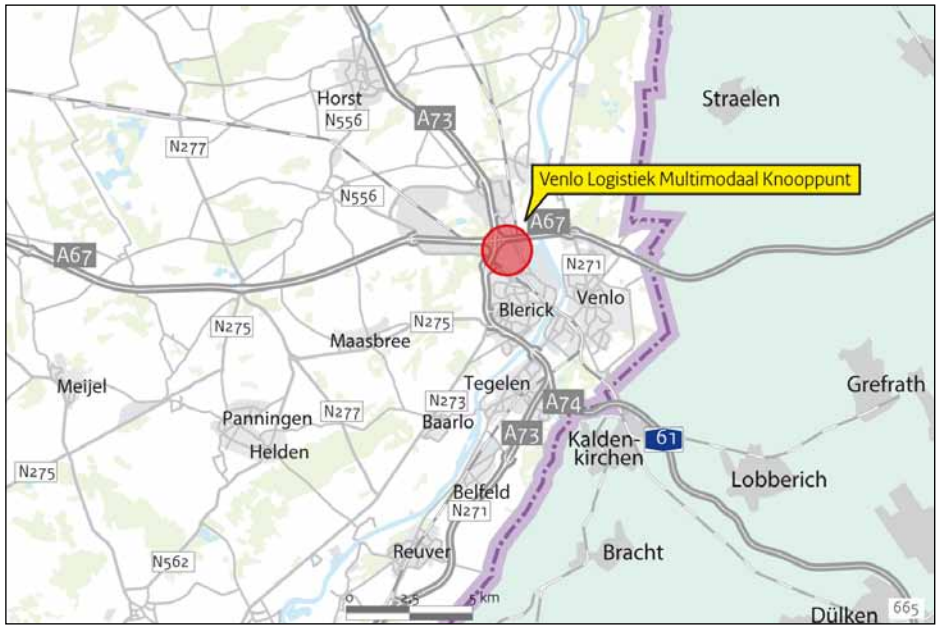
Toelichting op de wijzigingen

2017: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Venlo: Logistiek multimodaal knooppunt

Opgave

In de oksel van de snelwegen A67 en A73 bij Venlo wordt Trade Port Noord ontwikkeld: een logistiek bedrijventerrein met multimodale aansluitingen. Onderdeel van Trade Port Noord (TPN) is een nieuwe railterminal. Deze railterminal zal worden geëxploiteerd door Cabooter Railcargo BV en wordt door ProRail aangesloten op de hoofdsporen van de spoorlijn Eindhoven-Venlo.



Oplossing

De spooraansluiting van de railterminal bestaat uit een tweezijdige ontsluiting (Venlo en Eindhoven) met een treinlengte gebaseerd op treinen van 750 m en een wachtspoor voor kruisende treinen vanaf Venlo. Het betreft twee geëlektrificeerde aankomst-/vertreksporen plus een omloopspoor en een wachtspoor.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Ruimte bieden aan de groei van het goederenvervoer, vergemakkelijken aanbieden en ontvangen van lading per spoor, ervoor zorg dragen dat verladers de trein in toenemende mate als aantrekkelijke vervoeroptie zien, bijdragen aan de economische ontwikkeling van Nederland.

Planning

Voor de spooraansluiting van de nieuwe railterminal is een Ontwerp-Voorkeursalternatief en in najaar 2014 een kostenraming gemaakt. De kostenraming is in september 2015 getoetst. Medio 2016 verkeert het project in de planuitwerkingsfase; het ontwerp op dat niveau is nagenoeg gereed. De uitvoeringsbeslissing volgt in 2017.
Afhankelijk van de planologische procedures, zoals voor nieuwe bestemmingsplannen, grondverwerving en milieuvergunning, kan naar verwachting de aanbesteding naar de aannemerij in 2017 starten en kan het werk eind 2019 gereed zijn.

Politiek/bestuurlijk

In 2014 is een intentieovereenkomst getekend. In het Bestuurlijk overleg MIRT (BO MIRT) van november 2014 zijn op hoofdlijnen afspraken gemaakt over financiën en in het BO MIRT van najaar 2015 zijn de afspraken geconcretiseerd. Momenteel worden de afspraken en toezeggingen nader vastgelegd.

Financiën

In het Notaoverleg MIRT van 23 november 2015 is besloten geld vrij te maken voor dit project (zie ook bijlage 6 bij TK 34300 A, nr. 17 van 13 november 2015). Het ministerie van IenM financiert 50% van de investeringskosten met een maximum van € 30 mln (inclusief BTW). Artikel IF 13.03.02.

Venlo: Logistiek multimodaal knooppunt
(vervolg)

Het ministerie van IenM en de regio maken bestuurlijke afspraken over het beheer, onderhoud en vervanging (BOV) van dit project.

De bijdrage van het ministerie van IenM wordt onder gespecifieerde realisatievoorwaarden en exclusief BTW ter beschikking gesteld aan de provincie Limburg.

Jaar *	Budget	Oplevering
MIRT 2017	30	2019
MIRT 2018	30	2019
verschil	0	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	0	

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

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	18
Algemeen				•		
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën	•			•	•	
Politiek/Bestuurlijk		•				

Toelichting op de wijzigingen

2013: De verbreding van het Julianakanaal wordt met een D&C-contact in de markt gezet, en bij keersluis Limmel met een DBFM-contract. Het onderdeel Verruimen van de Bocht bij Elsloo is eind 2011 van de planuitwerkingsfase naar de realisatiefase gegaan. Daarom is het taakstellend budget verhoogd met € 34 mln.
2014: Het contract voor de verbreding van het Julianakanaal en de bocht bij Elsloo is gegund.
2015: Het onderhoud dat aansluit bij de scope van de Maasroute is uitgevoerd. Efficiencyvoordelen zijn behaald omdat de werkzaamheden aan lopende contracten konden worden toegevoegd. Benodigd budget is daarbij overgeboekt naar de Maasroute.
2016: Het blad is samengevoegd met het blad Maasroute/Julianakanaal en de taakstellend budgetten van de projecten zijn bij elkaar opgeteld. Aanleggen van 'twee passeervakken' en 'verkeersmanagement' is medio 2015 overgegaan van planuitwerkingsfase naar realisatiefase. Het taakstellend budget is daarom verhoogd met € 27,4 mln. Een aanbestedingsmeevaller voor sluis Limmel van € 14 mln is in mindering gebracht op het taakstellend budget en is aan de investeringsruimte toegevoegd.

Maasroute, Modernisering fase 2

Opgave

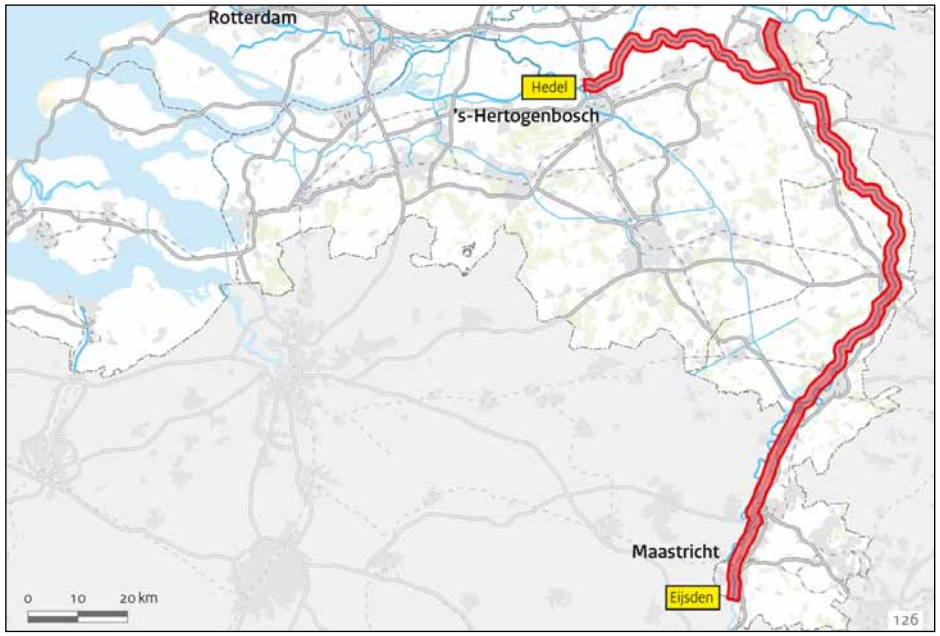
De groei van het goederenvervoer over water en de schaalvergroting van de schepen leiden tot lange wachttijden bij de sluizen. Ook vormt het huidige vaarwegprofiel een knelpunt voor een efficiënte verkeersafwikkeling.

Oplossing

Het project Modernisering Maasroute (MoMaRo) fase 2 bestaat uit vijf oplossingsrichtingen.
Het realiseren van een vaarweg van klasse Vb met een diepgang van 3,50 m op de noord-zuidverbinding Weurt-Ternaaien maakt de autonome groei van het transport over water mogelijk en accommodeert de moderne scheepvaart.
Op het traject Weurt-Born wordt de doorvaarhoogte 9,10 m en op de trajecten Grave-Lith en Born-Ternaaien wordt deze hoogte 7,00 m.
Dankzij maatregelen voor de capaciteit, de beschikbaarheid en het verkeersmanagement nemen de wachttijden bij de sluizen af en worden betrouwbare reistijden bevorderd, vooral in Weurt, Heumen, Heel, Maasbracht en Born.
De bocht bij Elsloo wordt verruimd.
In het Julianakanaal worden tussen Limmel en Elsloo twee passeervakken aangelegd, en op het Julianakanaal wordt verkeersmanagement ingevoerd.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het verruimen van de sluizen en de vaarweg draagt bij aan een vlotte, efficiënte en veilige scheepvaartafwikkeling.



Planning

2002: Tracébesluit
2005: start realisatie
2018: openstelling

Uitvoering

Het project wordt in een aantal deelpakketten aanbesteed. Het eerste pakket (Weurt) is in 2005 aanbesteed in Engineering & Construct-vorm (E&C); de volgende pakketten zijn aanbesteed in Design & Construct (D&C). In 2008 is een Publiek-Private Comparator (PPC) uitgevoerd, met als resultaat dat de aanbesteding van de keersluis te Limmel door middel van een Design, Build, Finance and Maintain-contract (DBFM) is gestart.

Financiën

Taakstellend budget: € 719 mln, waarvan € 628 mln op Artikel IF 15.03.01 en € 89 mln voor Sluis Limmel op Artikel IF 15.04.01.

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

Maasroute, Modernisering fase 2
(vervolg)

Jaar *	Budget	Openstelling
MIRT 2013	636	2018
MIRT 2014	648	2018
MIRT 2015	667	2018
MIRT 2016	716	2018
MIRT 2017	717	2018
MIRT 2018	719	2018
verschil	83	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	20	

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2012	335	
2013	417	
2014	474	
2015	519	
2016	545	76%

* Gegevens over zes jaar, tenzij er een MIRT fasewisseling heeft plaatsgevonden.
** De realisatiegegevens t/m 31-12-2016 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2016 was gerealiseerd.

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	18
Algemeen	•					
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing		•			•	
Planning					•	
Financiën				•		•
Politiek/Bestuurlijk					•	

Toelichting op de wijzigingen

2013: De gunning van het project heeft begin 2012 plaatsgevonden.
2014: De eerste fysieke werkzaamheden buiten (conditionering) zijn in december 2012/januari 2013 begonnen. Rijkswaterstaat past innovatie toe door middel van composiet-sluisdeuren.
2016: Vanwege scope-uitbreiding hebben de provincie Noord-Brabant en de gemeente Tilburg budget toegevoegd.
2017: De voorziene kanaalpeilverlaging van 2,5 m blijkt meer negatieve effecten te hebben op de grondwaterstanden in de omgeving en daarmee op (funderingen van) woningen en natuur. Er wordt samen met de gemeente Tilburg en de provincie Noord-Brabant naar een structurele oplossing gezocht.
2018: De budgettoename is het gevolg van de benodigde kosten voor de tussentijdse afbouw van het huidige MIRT-project.

Wilhelminakanaal Tilburg

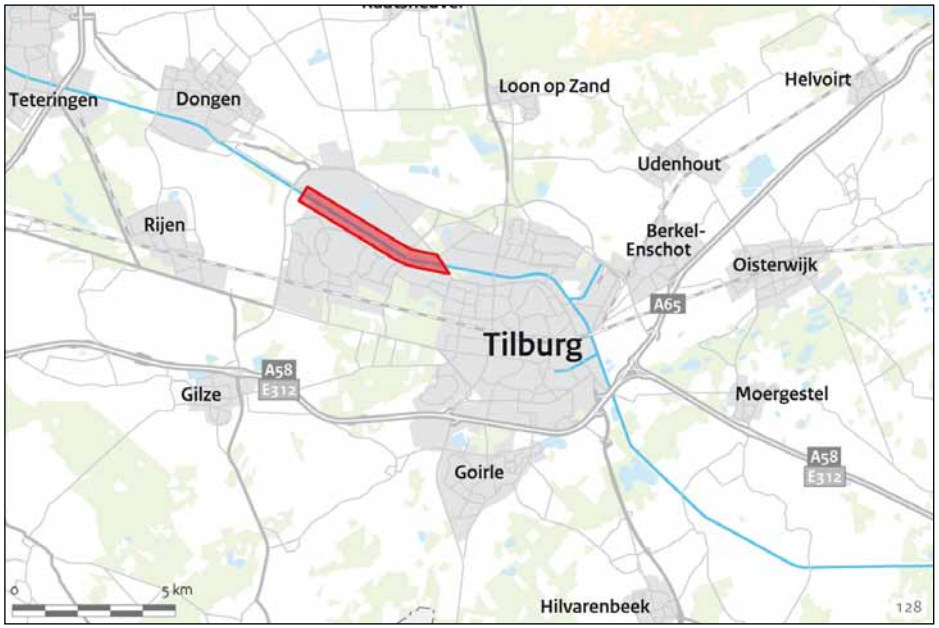
Opgave
De huidige afmetingen van het Wilhelminakanaal bieden onvoldoende mogelijkheden voor vervoer over water van en naar Tilburg.

Oplossing
Het kanaal wordt vanaf de instroom van de Donge tot en met de Dongensebrug verruimd tot klasse IV. Sluis II wordt verwijderd; sluis III wordt behouden vanwege de monumentale status. Ten zuiden van de bestaande sluis III komt een nieuwe sluis van klasse IV.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling
Het project Verbreding Wilhelminakanaal Tilburg voor schepen in klasse IV draagt bij aan een vlotte, efficiënte en veilige scheepvaartafwikkeling.

Planning
2005: projectbeslissing
2012: start realisatie
2017: gedeeltelijke openstelling
Na 2017: openstelling structurele oplossing

Politiek/bestuurlijk
Toezeggingen: in 1995 is besloten een haalbaarheidsstudie uit te voeren. In 2005 is voor de Verbreding Wilhelminakanaal Tilburg een projectbeslissing genomen voor de uitvoering van het nulplusalternatief. In overleg met de Tweede Kamer is in 2005 besloten tot het uitvoeren van de zogenoemde Visievariant in plaats van de nulplusvariant. In 2007 is een bestuursovereenkomst gesloten tussen het ministerie van IenM, de provincie Noord-Brabant en de gemeente Tilburg, die in 2011 en 2012 middels wijzigingsovereenkomsten is aangepast. Vanwege de geohydrologische problematiek is medio 2016 tussen rijk en regio de intentie uitgesproken om op termijn te komen tot een structurele klasse IV-oplossing. Deze partijen stellen gezamenlijk een nieuwe planning op.



Uitvoering
In 2011 is het werk als een Design & Construct-contract (D&C) in de markt gezet. In mei 2012 is het project gegund en de uitvoering is in het voorjaar 2013 van gestart gegaan.

Financiën
Taakstellend budget: € 96 mln. Artikel IF 15.03.01. Bijdrage van derden: € 23 mln. conform wijzigingsovereenkomst.

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

Wilhelminakanaal Tilburg
(vervolg)

Jaar *	Budget	Openstelling
MIRT 2013	76	2016
MIRT 2014	79	2016
MIRT 2015	79	2016
MIRT 2016	81	2016
MIRT 2017	82	n.t.b.
MIRT 2018	96	n.t.b.
verschil	20	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	4	

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2012	2	
2013	8	
2014	35	
2015	55	
2016	72	88%

* Gegevens over zes jaar, tenzij er een MIRT fasewisseling heeft plaatsgevonden.
** De realisatiegegevens t/m 31-12-2016 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2016 was gerealiseerd.

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Waterveiligheid**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	18
Algemeen						
MIRT fase		•			•	
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën		•			•	
Politiek/Bestuurlijk						

Toelichting op de wijzigingen

2014: Het project is overgegaan naar de planuitwerkingsfase. Voor de rijksbijdrage in de proceskosten is € 8,3 mln. overgeheveld naar de provincie.
2017: Het project is overgegaan naar de realisatiefase. Hierbij is tevens bij Najaarsnota 2016 € 10,057 mln overgeboekt naar het provinciefonds.

Gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum

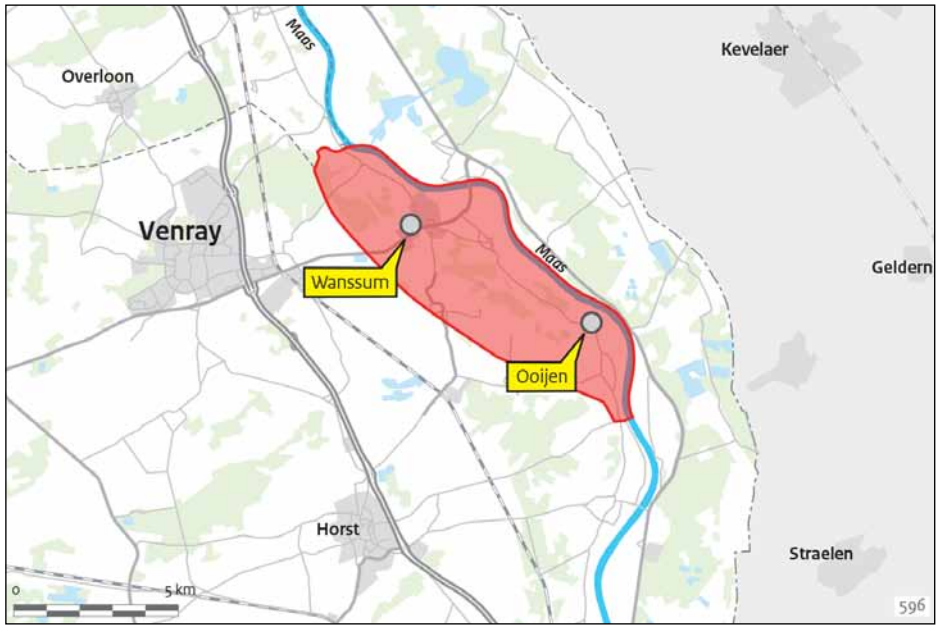
Opgave

Ooijen-Wanssum is een gebiedsontwikkeling waarin een aantal doelen wordt gecombineerd. Het project draagt bij aan de waterveiligheids-doelstelling van het noordelijke Maasdal voor de korte en de lange termijn. In combinatie daarmee wordt een rondweg aangelegd en wordt er natuur ontwikkeld ten behoeve van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). De provincie Limburg is de trekker van dit project. De doelstellingen van de gebiedsontwikkeling zijn:

- voldoen aan de wettelijke veiligheidsnorm van een overschrijdingskans van 1:250 per jaar uiterlijk in 2020 door aanleg en verbetering van de primaire waterkeringen;
- waterstanddaling van ten minste 35 cm, gemeten in de as van de rivier bij rivier-kilometer 123 bij een afvoer van 3275 m³/sec, stationair berekend;
- ontwikkelen van natuur en landschap;
- vergroten van de leefbaarheid in Wanssum;
- ruimte voor nieuwe economische ontwikkelingen.

Oplossing

Om te voorkomen dat de Maas tussen de dorpen Ooijen en Wanssum in Noord Limburg opstuwt tijdens hoogwater, wordt een 10 km lange oude Maasarm gereactiveerd en worden kaden verwijderd en twee hoogwatergeulen gegraven. Dijken worden aangelegd en verbeterd om de bescherming van 1:250 per jaar te realiseren. Tegelijkertijd wordt onder meer een nieuwe rondweg om Wanssum aangelegd en wordt er geïnvesteerd in de haven van Wanssum.



Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het reactiveren van de oude Maasarm, het realiseren van twee hoogwatergeulen en de aanleg en verbetering van dijken zorgen voor verbetering van de waterveiligheid in het noordelijke Maasdal.

Planning

2016: projectbeslissing
2017: start realisatie
2020: waterveiligheidsdoelstelling bereikt
2022: afronding project
2023: opleveringsbeslissing (MIRT 4)

Politiek/bestuurlijk

Naast het rijk zijn de provincie Limburg, het Waterschap Limburg en de gemeenten Horst aan de Maas en Venray bij dit project betrokken. In november 2012 is een bestuursovereenkomst tussen rijk en regio gesloten over de verdere planuitwerking. Op 12 oktober 2016 is de bestuursovereenkomst voor de realisatiefase Ooijen-Wanssum ondertekend.

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Waterveiligheid**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

Gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum
(vervolg)

Uitvoering
De provincie Limburg is verantwoordelijk voor de uitvoering van het project. Deze heeft het project aanbesteed aan een aannemers-combinatie, waarmee de feitelijke uitvoering van de werkzaamheden is gestart.

Financiën
Het taakstellend budget voor Ooijen-Wanssum bedraagt € 210 mln (prijspeil 2011). Het ministerie van IenM draagt maximaal € 135 mln bij (inclusief btw, prijspeil 2011). Deze bijdrage is bedoeld voor het realiseren van de water-veiligheidsdoelstellingen uiterlijk in 2020, dus het halen van de wettelijke veiligheidsnorm van 1:250 per jaar door aanleg en verbetering van primaire waterkeringen, en het realiseren van de genoemde waterstanddaling van ten minste 35 cm. De regio draagt € 75 mln (prijspeil 2011) bij aan het project Gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum. Het budget wordt jaarlijks geïndexeerd conform de IBOI-index.
De rijksbijdrage voor de uitvoering van dit project wordt vanaf 2017 structureel over-geheveld naar het provinciefonds.

Jaar *	Budget	Gereed
MIRT 2014	121	2022
MIRT 2015	123	2022
MIRT 2016	121	2022
MIRT 2017	121	2022
MIRT 2018	112	2022
verschil	9	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	1	

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

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Waterveiligheid**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	18
Algemeen		•				
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning	•					
Financiën	•		•			
Politiek/Bestuurlijk	•	•				

Toelichting op de wijzigingen

2013: De nadere overeenkomst Grensmaas leidt tot wijzigingen: het betreft twee jaar langere grindwinning en daardoor twee jaar latere oplevering van het project. Basis blijft echter dat de daaraan gekoppelde veiligheidsdoelstelling voor de Grensmaas onveranderd blijft. Daarnaast is door de afspraken het budget verhoogd met € 34,2 mln. Door de leningsovereenkomst is het budget met € 40 mln verhoogd.
2014: Begin 2013 is de scope natuur in de Grensmaas verlaagd van 1252 ha naar 1208 ha, als uitvloeisel van de herijking van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) en de daardoor verminderde financiële middelen voor het realiseren van de natuurdoelstelling.
2015: Het taakstellend budget is gecorrigeerd (- € 1,7 mln) voor foutieve boeking ten gunste van de Zandmaas.

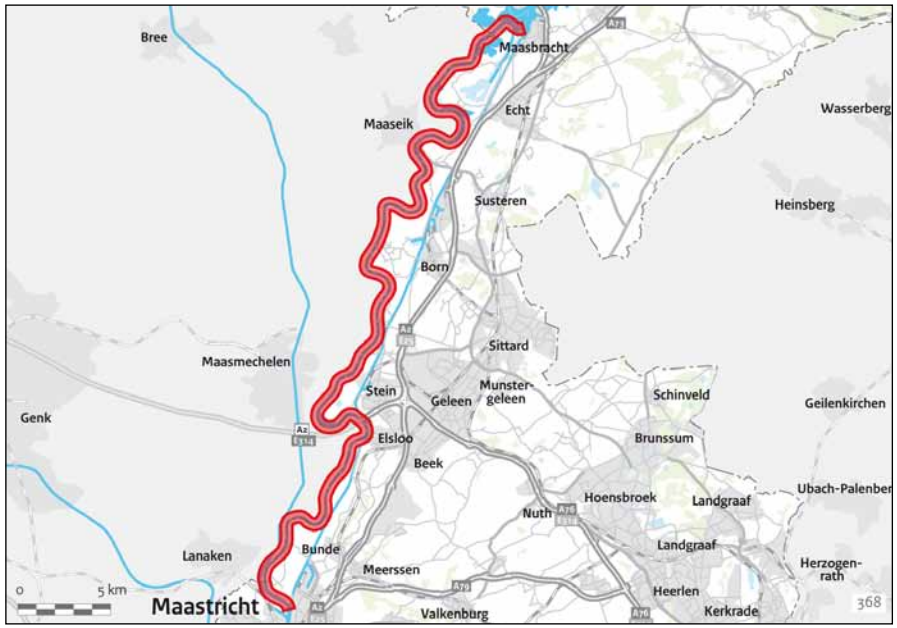
Grensmaas

Opgave

De hoogwaters op de Rijn en Maas in 1993 en 1995 leverden veel overlast en schade op. Na deze hoogwaters presenteerde het kabinet in februari 1995 het Deltaplan Grote Rivieren. Het project Grensmaas, dat al in 1992 was gestart onder het motto 'Groen voor Grind, een mooie ruil', kreeg hiermee de doelstelling hoogwaterbescherming erbij. Het Deltaplan Grote Rivieren is de basis voor de planvorming van de Grensmaas.

Oplossing

Door de verlaging van de hoogwaterstanden in de Maas wordt de wateroverlast in de gebieden achter de kaden gereduceerd tot een beschermingsniveau van 1:250. Dit wordt bewerkstelligd door rivierverruimende maatregelen waarin tegelijkertijd natuurontwikkeling, ecologisch herstel en grindwinning zijn opgenomen.



Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Dit project draagt bij aan de bescherming van het Maasdal tegen hoogwater. Daarnaast wordt (buiten IenM-domein) gewerkt aan natuurontwikkeling en delfstoffenwinning

Planning

2008: start van de uitvoering
2017: doelstelling waterveiligheid bereikt (met uitzondering van de sluitstukkaden: 2020)
2018: natuurdoelstelling bereikt
2024: delfstoffenwinning gerealiseerd

Politiek/bestuurlijk

Convenanten: eindplan Grensmaas is december 2001 geaccordeerd door de betrokken partijen (voormalige ministeries van Verkeer en Waterstaat en LNV en de provincie Limburg). Het eindplan is met een bijbehorende concept-uitvoeringsovereenkomst aangeboden aan het uitvoerende Consortium Grensmaas, dat op basis daarvan een concept-uitvoeringsplan heeft opgesteld. Met het consortium is daarvoor een intentieovereenkomst getekend. In 2005 is de uitvoeringsovereenkomst tussen overheden en consortium getekend en heeft de provincie Limburg het Provinciaal Omgevingsplan (POL) Grensmaas vastgesteld. In 2007 is dit POL onherroepelijk geworden. In 2008 is het consortium op de eerste locaties gestart met uitvoerende werken. Begin 2012 is tussen betrokken partijen de nadere overeenkomst Grensmaas gesloten (ter waarde van € 34,2 mln) en daarnaast de Leningovereenkomst Grensmaas (ter waarde van € 40 mln). Hiermee is een oplossing gevonden voor de verslechterde grindmarkt, waarmee de voortzetting van het project Grensmaas veilig is gesteld en de hoogwaterdoelstelling voor de Grensmaas overeind kan blijven.

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Waterveiligheid**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

Grensmaas
(vervolg)

Uitvoering
Maaswerken is onderdeel van het Deltaprogramma met behoud van eigen sturing, organisatie en financiering.

Financiën
Taakstellend budget: € 152 mln (inclusief € 40 mln voortkomend uit de Leningovereenkomst Grensmaas, zie onder Politiek/bestuurlijk). Artikel DF 1.01.04. Dit project maakt deel uit van het programma Maaswerken.

Jaar *	Budget	Oplevering
MIRT 2013	146	2020
MIRT 2014	151	2020
MIRT 2015	150	2020
MIRT 2016	150	2020
MIRT 2017	151	2020
MIRT 2018	152	2020
verschil	6	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	5	

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2012	66	
2013	68	
2014	69	
2015	71	
2016	72	48%

* Gegevens over zes jaar, tenzij er een MIRT fasewisseling heeft plaatsgevonden.
** De realisatiegegevens t/m 31-12-2016 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2016 was gerealiseerd.

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Waterveiligheid**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	18
Algemeen		•				
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning					•	
Financiën			•			•
Politiek/Bestuurlijk		•				

Toelichting op de wijzigingen

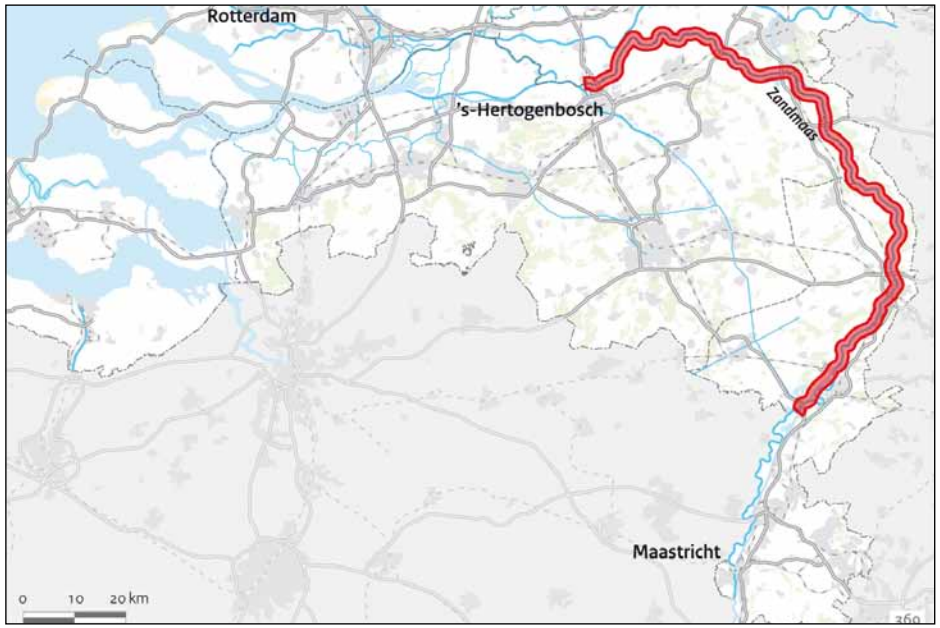
2014: Begin 2013 is de scope natuur in de Zandmaas verlaagd van 556 ha naar 427 ha als gevolg van de herijking van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) en de daardoor verminderde financiële middelen voor het realiseren van de natuurdoelstelling.
2015: Het taakstellend budget is gecorrigeerd (+ € 1,7 mln) voor foutieve boeking ten laste van Grensmaas.
2017: In 2016 worden de doelstellingen voor waterveiligheid en de natuur bereikt. Het bereiken van de waterveiligheids-doelstelling van de sluitstukkaden is ongewijzigd en blijft staan voor het jaar 2020.
2018: In 2017 is geld overgeheveld naar het provinciefonds in verband met de gereserveerde bijdrage aan de gebieds-ontwikkeling Ooijen Wansum, zoals overeengekomen in de Bestuursovereenkomst inzake planstudie Sluitstukkaden Maasdal in 2010.

Zandmaas

Opgave
De hoogwaters op de Rijn en Maas in 1993 en 1995 leverden veel overlast en schade op. Na deze hoogwaters presenteerde het kabinet in februari 1995 het Deltaplan Grote Rivieren. Dit plan is de basis voor de planvorming van de Zandmaas.

Oplossing
Het Zandmaastraject is 150 km lang en loopt van Linne tot Hedel. De te nemen maatregelen zijn opgenomen in het Tracébesluit Zandmaas/ Maasroute en in het Provinciaal Omgevingsplan (POL) Zandmaas. Met de uitvoering van de maatregelen is in 2015 de beoogde waterdaling gerealiseerd en met de realisatie van een aantal extra maatregelen wordt sinds 2016 aan de bevolking achter de kaden van de Zandmaas een hoogwaterbescherming geboden van 1:250 en daarnaast is er beperkt natuur ontwikkeld. Maatregelen gericht op hoogwaterbescherming zijn verbreding, verdieping, retentie, hoogwater-geulen en kadeverhoging. Bij de Zandmaas, waarvoor de convenantpartners middelen hebben gereserveerd, ligt het accent nu op het zo snel mogelijk realiseren van het uitvoeren van de sluitstukkaden. De opdrachtgever is het ministerie van IenM.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling
Dit project draagt met rivierverruiming en kademaatregelen bij aan de bescherming van het Maasdal tegen hoogwater.



Planning
2002: start realisatie
2020: waterveiligheidsdoelstelling sluitstukkaden

Politiek/bestuurlijk
Er is voldaan aan de politieke toezegging om voor 1 januari 2008 aan 70% van de bevolking achter de kades in de Zandmaas een hoogwaterbescherming te bieden van 1:250 per jaar.

Uitvoering
Maaswerken is onderdeel van het Delta-programma met behoud van eigen sturing, organisatie en financiering. In 2012 heeft een scopewijziging plaatsgevonden in verband met de uitbreiding van het retentiebekken nabij het Lateraal Kanaal West. In 2013 is de scope natuur in de Zandmaas gewijzigd.

Financiën
Taakstellend budget: € 398 mln.
Artikel DF 1.01.04. Dit project maakt deel uit van het programma Maaswerken.

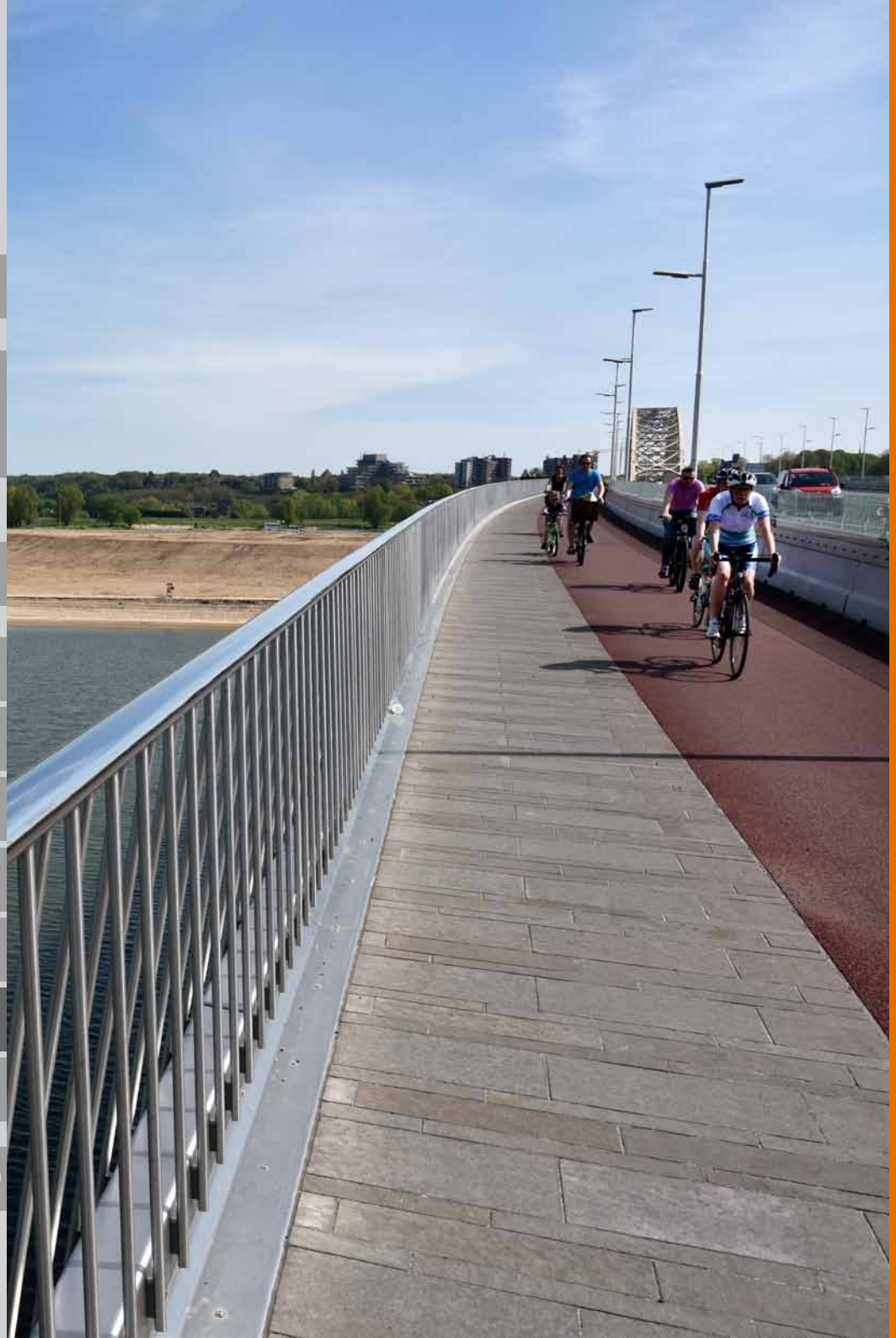
Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Waterveiligheid**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

Zandmaas
(vervolg)

Jaar *	Budget	Oplevering sluitstukkaden
MIRT 2013	397	2020
MIRT 2014	403	2020
MIRT 2015	407	2020
MIRT 2016	407	2020
MIRT 2017	407	2020
MIRT 2018	398	2020
verschil	1	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	9	

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2012	235	
2013	253	
2014	274	
2015	293	
2016	307	77%

* Gegevens over zes jaar, tenzij er een MIRT fasewisseling heeft plaatsgevonden.
** De realisatiegegevens t/m 31-12-2016 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2016 was gerealiseerd.



Oost-Nederland

Visie

Hoofdopgaven

Gebieden met concentratie van opgaven van nationaal belang

Overige gebiedsopgaven

Opgavenkaart

Projectenkaart

Infographic

Project- en programmabladen

Oost-Nederland

Het landsdeel Oost-Nederland omvat de provincies Gelderland en Overijssel.

Visie

Centrale ambitie voor Oost-Nederland is het versterken van de (inter)nationale concurrentiepositie in balans met de kwaliteit van de leefomgeving. Het landsdeel kent een zeer gevarieerd landschap; ruim 40% van de natuur in Nederland ligt in landsdeel Oost. In het gebied liggen corridors (weg, water, spoor) tussen de Randstad en Duitsland (Rijn-Ruhrgebied en Berlijn) en Noord- en Oost-Europa. Kennis en innovatie en een brede economische basis vormen de kracht van deze regio. Conform de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) manifesteren zich met name de volgende vier economische concentraties in Oost-Nederland: Food Valley in en rond Wageningen (topsector Agri & Food en topsector Tuinbouw & Uitgangsmaterialen), Health Valley in en rond Nijmegen (Life Sciences & Health), modecluster in Arnhem (Creatieve Industrie) en nanotechnologie in Twente (High Tech Systemen en Materialen). Naast deze topsectoren zijn er mogelijkheden voor de door-ontwikkeling van de logistiek (regionaal en nationaal) op de Europese Transportcorridors Rhine Alpine en North Sea Baltic en de energie- en milieutechnologie (Cleantech). De grote rivieren Waal, Rijn en IJssel spelen een belangrijke rol in de ruimtelijke inrichting en de ruimtelijke kwaliteit, maar kennen ook een belangrijke opgave voor de waterveiligheid en klimaatbestendigheid.

Hoofdopgaven

Versterking van het vestigings- en productiemilieu in relatie tot de topsectoren

Voor de verdere ontwikkeling van de economische kracht van Oost-Nederland is versterking van het vestigingsklimaat van de economische kerngebieden belangrijk. Bereikbaarheid, het bieden van een attractief woonmilieu, het versterken van de campus-vorming van de universiteiten en hogescholen en een goed aanbod aan vestigingslocaties zijn belangrijke voorwaarden. Innovatie wordt gestimuleerd door samenwerking tussen kennisintensieve bedrijven en instellingen binnen en buiten Oost-Nederland en door het versterken van de ‘triple helix’ (onderwijs, ondernemers en overheid). De demografische ontwikkelingen in Oost-Nederland vragen aandacht. Naar verwachting stabiliseert de bevolkingsgroei als geheel in 2030, terwijl de grotere steden, mede als gevolg van urbanisatie, blijven groeien. Als tegenbeweging zijn in de meer landelijke gebieden de gevolgen van krimp al merkbaar, bijvoor-beeld in de Achterhoek. Dit heeft gevolgen voor de arbeids- en woningmarkt en het voorzieningenniveau en daarmee voor de ruimtelijke structuur en het vestigingsmilieu. Ook vergt het extra aandacht voor de bereikbaarheid van de stedelijke netwerken.
De goede bereikbaarheid van Oost-Nederland biedt in combinatie met de ligging in de schil om de Randstad kansen voor ontwikkeling, zeker in de stedelijke netwerken. Deze dynamiek en bedrijvigheid ‘aan de voordeur’ gaan samen met rust en ruimte ‘aan de achterdeur’.

Versterken en benutten van de corridors

Bereikbaarheid is een randvoorwaarde voor het versterken van de economische potentie. Door Oost-Nederland lopen twee van de drie (internationale) Oost-West-corridors waar Nederland mee te maken heeft. De North Sea-Baltic corridor (Noordzeehavens, A1, IJssel, Twentekanalen en Berlijnlijn) en de Rhine-Alpine corridor (Noordzeehavens, A12 en A15, Waal, ICE-verbinding Randstad-Duitsland, Rail Terminal Gelderland en Betuweroute). Van noord naar zuid loopt er een verbindingszone tussen A1 en A12/A15 via A50.

Oost-Nederland

De twee corridors behoren tot het kernnet van het TEN-T (Trans-European Transport Network). De hieraan gelegen binnenhavens van Nijmegen, Hengelo, Almelo en Deventer zijn als belangrijkste (core) Europese binnenhavens aangemerkt. Oost-Nederland heeft de ambitie om meer economisch rendement te halen uit de doorvoer van goederen van de mainports naar Duitsland door op multimodale knooppunten meer activiteiten te genereren die toegevoegde waarde leveren, zoals overslag. Voor de corridors is het uitgangspunt de totstandkoming van één logistiek systeem (spoor, vaarwegen en wegen) dat synchromodaliteit faciliteert. De synergie tussen havens en andere multimodale knooppunten wordt versterkt, zodat de groei van het goederenvervoer zo veel mogelijk via binnenvaart en spoor wordt opgevangen. Het hoofdwegen- en het hoofdspoorwegennet hebben ook een regionale ontsluitende functie voor de stedelijke gebieden. Dit geldt met name voor Arnhem-Nijmegen, Twente, de Cleantech Regio (Apeldoorn-Deventer-Zutphen) en Regio Zwolle. Oost-Nederland zet in op het versterken en benutten van de corridors en op de bereikbaarheid van en tussen de stedelijke netwerken in Oost- en Noord-Nederland, de Randstad, Zuid-Nederland en Duitsland.

Bij de watercorridors dienen oplossingen zowel het scheepvaartbelang als de hoogwaterveiligheid te borgen. De Rijntakken ondervinden namelijk steeds meer bodeminstabiliteit (erosie en verzanding). Rijk en regio moeten samenwerken bij het oplossen van knelpunten om ongewenste ingrepen te voorkomen en synergiemaatregelen te stimuleren.

Water- en klimaatopgave

De klimaatverandering zorgt voor natter, droger, warmer en extremer weer. Dit betekent aan de ene kant dat de (economische) schade door droogte toeneemt, en aan de andere kant de kans op wateroverlast en overstroming. In Oost-Nederland zijn maatregelen nodig om in tijden van droogte een goede zoetwatervoorziening te borgen. Daarnaast moeten Gelderland en Nederland beschermd blijven tegen hoogwater. Het Deltaprogramma heeft geleid tot een fundamenteel ander waterveiligheidsbeleid met nieuwe normen.

In de nieuwe normeringssystematiek wordt expliciet rekening gehouden met de kans op overstromingen en de grootte van de schade en de aantallen slachtoffers die daarbij kunnen optreden. De normen worden uitgedrukt in overstromingskansen in plaats van in overschrijdingskansen. Ook de nieuwste inzichten over de sterkte van de keringen en de verwachte hogere piekafvoeren worden hierin meegenomen. Daarmee worden de volgende doelen bereikt:

- De kans dat iemand in Nederland achter een primaire waterkering overlijdt mag niet groter zijn dan 1:100.000 per jaar.
- Er wordt meer bescherming geboden op plaatsen waar sprake is van:
  1 grote groepen slachtoffers;
  2 en/of grote economische schade;
  3 en/of ernstige schade door uitval van vitale en kwetsbare infrastructuur met nationaal belang.

De invoering van de nieuwe normering en de ambitie om daar in 2050 aan te voldoen, heeft een grote impact op Oost-Nederland. In het gehele rivierengebied moet een groot deel van de dijken verhoogd en versterkt worden. Om het beschermingsniveau te halen blijft preventie voorop staan, via dijken of rivierverruimende maatregelen. In specifieke situaties waar dijkversterking zeer duur of maatschappelijk zeer ingrijpend is, zijn slimme combinaties met ruimtelijke inrichting en/of rampenbestrijding mogelijk om hetzelfde beschermingsniveau te bereiken. Rijk, provincies, gemeenten en waterschappen hebben daarnaast de gezamenlijke ambitie dat Nederland in 2050 zo goed mogelijk klimaatbestendig en waterrobuust is ingericht en dat er bij (her)ontwikkelingen geen extra risico op schade en slachtoffers ontstaat als gevolg van een overstroming, voor zover dat redelijkerwijs haalbaar is.

Het waterveiligheidsbeleid in het rivierengebied berust op twee pijlers: dijkversterking en rivierverruiming. Een deel van de waterveiligheidsopgave is alleen met dijkversterking op te lossen. Een ander deel van de veiligheidsopgave, waar het gaat om de hoogte van de dijken, is met zowel dijkverbetering als rivierverruiming aan te pakken. Deze opgave vloeit voort uit hogere rivierafvoeren door klimaatverandering en de nieuwe normen. Door rivierverruiming kan (deels) worden voorkomen dat de waterstanden stijgen bij een toename van de rivierafvoer. Ook creëert het kansen voor ruimtelijke ontwikkeling, zoals natuur en recreatie en het afgraven of herinrichten van hoogwatervrije terreinen. De opgave is het vinden van de optimale mix van dijkversterking en rivierverruiming per riviertak. In het Deltaprogramma wordt deze opgave opgepakt en wordt er door alle betrokken partijen aan deze opgave gewerkt. In het Deltaprogramma 2015 is de voorkeursstrategie Rivieren vastgelegd. Het samenspel tussen dijkversterking en rivierverruiming is voor de periode tot 2050 uitgewerkt als richtinggevend kader. De voorstellen voor rivierverruiming zijn hierbij gebaseerd op de urgentie voor waterveiligheid, regionale meekoppelkansen en kosteneffectiviteit. De voorkeursstrategieën vormen een strategisch kompas voor de nadere uitwerking. In 2015 heeft het kabinet € 200 miljoen beschikbaar gesteld. Met zicht op deze financiering en regionale cofinanciering zijn de verkenningen Rivierklimaatpark IJsselpoort en hoogwatergeul Varik Heesselt gestart.

Op dit moment wordt gewerkt aan een programma voor de lange termijn waarin het krachtige samenspel van dijkversterking en rivierverruiming wordt uitgewerkt. Voor de Rijntakken wordt toegewerkt naar een bestuursovereenkomst begin 2018 tussen regio en rijk over mogelijke maatregelpakketten, financiering en governance. Daarna volgt een proces van borging in een programma onder de Omgevingswet/Rijksstructuurvisie.

In Oost-Nederland liggen langs de rivieren belangrijke bundelingen van economische waarden in het gebied rond Arnhem Nijmegen, Food Valley, Regio Zwolle en de Cleantech Regio. Bij de keuze van maatregelen die de waterveiligheid en de klimaatbestendigheid vergroten, worden dan ook meerdere belangen meegewogen: energie, natuur, gebiedsontwikkeling en economie (bevaarbaarheid, overslagmogelijkheden, recreatief medegebruik). De ‘flessenhalzen’ die steden voor de rivier vormen, creëren voor de water- en klimaatopgave zowel een uitdaging als (meekoppel)kansen met de ruimtelijke inrichting en de stedelijke ontwikkeling. Dit is bijvoorbeeld het

Oost-Nederland

geval bij de dijkteruglegging bij Lent en de ontwikkeling van Stadsblokken/Meinerswijk in Arnhem. Ook zijn er combinatiemogelijkheden voor de aanpak van het traject van de Boven-IJssel. Oost-Nederland wil zijn energieopwekking toekomstbestendig, duurzaam en innovatief maken, zodat de regio minder afhankelijk is van fossiele brandstoffen.

Gebieden met concentratie van opgaven van nationaal belang

Regio Arnhem Nijmegen (inclusief Food Valley)

De belangrijkste opgaven in de regio Arnhem Nijmegen zijn de versterking van de economische kracht van het stedelijk en economisch kerngebied, de realisatie van een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor werken en wonen en de verbetering van de leefbaarheid en de interne en externe bereikbaarheid (openbaar vervoer en weg). De regio Arnhem Nijmegen is de thuisbasis van Health Valley, het medische technologiecluster in Nijmegen en omgeving dat bedrijven, overheden, gezondheidszorg en kennisinstellingen met elkaar verbindt. Er wordt met name samenwerking gezocht op de as Enschede-Nijmegen-Oss-Eindhoven (Red Medtech Highway). De ambitie is om uit te groeien tot een toonaangevend Europees cluster op het gebied van Life Sciences & Health.

De regio Arnhem Nijmegen kent daarnaast een zeer sterke energiesector, met vanouds toonaangevende energie-instellingen als TenneT en Alliander naast mondiale spelers als DNVGL (voorheen KEMA), en een rijk geschakeerd mkb met innovatieve producten zoals flexibele zonnecelfolie, (waterstof)elektrische aandrijflijnen en e-laadinfrastructuur. Ook kent Arnhem een internationaal modecluster en een sterk juridisch cluster ('legal valley'). In de regio Arnhem Nijmegen zijn tot 2040 nog ruim 50.000 woningen gepland om te voorzien in de woningbehoefte. De ligging van het gebied aan rivieren en het aantal oeververbindingen vormen de belangrijkste oorzaken van het relatief hoge percentage lokaal en regionaal autoverkeer dat gebruikmaakt van het hoofdwegennet. Rijk en regio hebben in de MIRT-verkenning van 2012 gezamenlijk een (robuust) toekomstbeeld van de economische en maatschappelijke meerwaarde van de regio Arnhem Nijmegen onderzocht. Daarvan afgeleid is onderzocht welke fysiek-ruimtelijke en/of overige maatregelen er nodig zijn ter versterking van de (inter)nationale concurrentiepositie, de bereikbaarheid en het vestigingsklimaat in de regio Arnhem Nijmegen, aansluitend op het al ingezette maatregelenpakket conform Beter Benutten en de doortrekking van de A15.
In 2015 is vanuit de Integrale MIRT-Agenda stedelijk netwerk Arnhem-Nijmegen een concrete Uitnodigingsagenda opgesteld.
In het bestuurlijk overleg MIRT Oost-Nederland van 2015 hebben rijk en regio afgesproken dat het rijk actief aansluit. Regio en rijk werken samen waar het kan en het waarde toevoegt. Hiervoor hebben de gemeenten Arnhem en Nijmegen en de provincie Gelderland, in samenspraak met de regio en de Economic Board, begin 2017 een langjarig bestuursakkoord afgesloten en een gezamenlijke Investeringsagenda opgesteld. Focus in deze agenda ligt op (ruimtelijke) investeringen in Health & Energy, Slimme Duurzaamheid en Bruisende binnensteden aan de rivier, gekoppeld aan de genoemde bereikbaarheidsopgave en de wateropgave.

Het kennis- en innovatiecluster rondom Wageningen Universiteit en Researchcentrum (WUR) levert een cruciale bijdrage aan een toekomstbestendig voedselsysteem met voldoende, veilig, gezond, gevarieerd en duurzaam geproduceerd voedsel dat beschikbaar en betaalbaar is voor iedereen. Belangrijkste opgave is het uitbouwen van de (inter)nationale concurrentiepositie van dit cluster. Conform het advies uit het MIRT Onderzoek versterken overheden, onderwijs & onderzoek en ondernemers het innovatie-ecosysteem. Dit heeft zijn fysieke basis op de Wageningen Campus, waar de basisinfrastructuur voor valorisatie wordt versterkt (gedeelde onderzoeksfaciliteiten, faciliteiten voor starters, incubatie & acceleratie, innovatie-events). De (inter)nationale toegankelijkheid van deze faciliteiten worden ook fysiek verbeterd (station Ede-Wageningen, A1/A30, Valleilijn, brug Rhenen). Food Valley wordt internationaal gepositioneerd en de verbinding met de consument wordt gelegd (World Food Center). Dit alles in de context van een aantrekkelijk en veilig woon- en werkklimaat.

Oost-Nederland

Regio Twente

Het stedelijk netwerk Twente profileert zich als internationale kennisregio met een specialisme in technologie en innovatie. De aanwezigheid van de Universiteit Twente – toonaangevend op het gebied van ICT en nanotechnologie – speelt daarbij een belangrijke rol.

De opgave in Twente is versterking van het stedelijk en economisch kerngebied, met in het bijzonder de innovatiedriehoek (Hart van Zuid/WTC Business District in Hengelo – het Kennispark) met de Universiteit Twente in Enschede – Luchthaven Twente als Technology Base Twente – het High Tech Systems Park Hengelo (Thales Campus) – en de logistieke sector in Twente (met Goederenoverslag van en naar de Twentekanalen). Daarbij wordt gestreefd naar integrale ontwikkeling van ruimtelijke en infrastructurele opgaven, naar duurzaam en energiezuinig bouwen en naar ruimtelijke kwaliteit.

In Twente zijn in de afgelopen jaren belangrijke clusters ontstaan, zoals robotica, nanotechnologie, internet of things (IoT), smart materials en fotonica in de topsector High Tech Systemen & Materialen. Daarbij fungeert de Universiteit Twente (UT), in samenwerking met overheden en het bedrijfsleven, als incubator en innovator. Initiatieven als NOVEL-T, het WTC Business District in Hart van Zuid en het High Tech Systems Park in Hengelo, de capaciteits-uitbreiding en verbeteringen van de infrastructuur (A1, N35, N36, N18, Twentekanalen en binnenhavens, enzovoort) en de her-ontwikkeling van het gebied rondom de luchthaven ondersteunen deze strategie ruimtelijk en economisch. Aanvullende maatregelen voor Beter Benutten, zoals op de A1/A35 tussen de knooppunten Azelo en Buren, capaciteitsuitbreidingen op de A1, uitbreiding en verbetering van het Agglonet Twente, inclusief grensoverschrijdende verbindingen, dragen bij aan de goede bereikbaarheid van het gebied nu en in de toekomst. Om resterende opgaven te kunnen prioriteren, ontwikkelt de regio een bereikbaarheidsagenda Twente.

De uitvoering van de plannen rondom de (burger)luchthaven Twente zijn gestart. Inmiddels vult het gebied zich met alternatieve functies zoals een test- en ontwikkellocatie voor safety & security en drones. De nieuwe invulling van dit gebied geeft een positieve impuls aan de economische ontwikkeling van Twente. Daarnaast hebben de regionale overheden samen met maatschappelijke partners een ontwikkelingsperspectief voor de Netwerkstad Twente (Almelo, Borne, Hengelo, Enschede, Oldenzaal) ontwikkeld, waarin de economische speerpunten High Tech Systemen & Materialen en Logistiek en het toerisme een ruimtelijke vertaling hebben gekregen. Daarmee wordt de komende jaren gewerkt aan het verbeteren van het benodigde vestigingsklimaat. De focus op het technologisch cluster wordt verder uitgewerkt in een verkenning naar een nieuwe investeringsagenda voor Twente 2018-2022.

Overige gebiedsopgaven

Rivierengebied

De waterveiligheid is een randvoorwaardelijke opgave voor dit gebied. Belangrijke vervolgopgaven zijn een betere benutting van de totale capaciteit van de bestaande corridor A15 in het rivierengebied (water, spoor, weg) en onderzoek naar de mogelijkheden om het goederenvervoer via de weg om te buigen naar vervoer over water en spoor. Ten slotte heeft de regio de ambitie om de gunstige ligging van het gebied (langs het assenkruis A2/A15 en de verbindingen) beter te benutten (logistiek) om daarmee de regionale economie verder te stimuleren en te ontwikkelen. Aandachtspunt is het in stand houden van de bevaarbaarheid van de Waal, de Rijn en de IJssel, naast het bieden van betrouwbare doorstroming op de A2/A15. Uit recent onderzoek (onder meer de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse) blijkt dat de verkeersdrukte op deze rijkswegen steeds verder toeneemt en dat dit de economische (inter)nationale en regionale doorontwikkeling ernstig gaat belemmeren. Voor de A2 knooppunt Deil–'s-Hertogenbosch–knooppunt Vught is het MIRT-onderzoek hiernaar afgerond. De stuurgroep, die bestond uit rijk en regio samen, inclusief niet-overheden, heeft ingestemd met de resultatennota. Het benodigde integraal maatregelenpakket met quick wins en maatregelen voor de middellange en de lange termijn wordt via een gezamenlijke adaptieve agenda uitgewerkt. Voor de A15 wordt gewerkt aan een vergelijkbare aanpak met onderzoek en uiteindelijk een integraal maatregelenpakket via een gezamenlijke adaptieve agenda.

Regio Zwolle

Regio Zwolle is een samenwerkingsverband van twintig gemeenten in vier provincies (Overijssel, Gelderland, Drenthe en Flevoland). Zwolle is het kloppend hart van de regio en is het middelpunt van kennis, onderwijs en cultuur. Regio Zwolle is een van de sterkst groeiende economische regio's van Nederland. Door de prestaties af te zetten tegen het inwonertal is de regio landelijk gezien economisch de best presterende regio. In de jaarlijkse ranglijst van Toplocaties staat Zwolle bovendien op de tweede plaats, na de Haarlemmermeer (Schiphol). Het bedrijfsleven bestaat hoofdzakelijk uit mkb-bedrijven, waarbij de Topsectoren Agri & Food, Logistiek en Life Sciences & Health en de sectoren vrijetijdseconomie en kunst-stoffen sterk vertegenwoordigd zijn. In de twintig gemeenten binnen deze regio is in 2015 een productie (bruto toegevoegde waarde) van € 21,5 miljard gerealiseerd. De gunstige geografische ligging van de Regio Zwolle maakt dit gebied een van de belangrijkste knooppunten van Nederland. De regio is goed bereikbaar en heeft betaalbare bedrijventerreinen en kantoorlocaties. Deze combinatie maakt de Regio Zwolle voor veel bedrijven (multinationals, mkb-ondernemers en zelfstandige professionals) een aantrekkelijke vestigingsregio. Regio Zwolle heeft een gezonde internationale groeiambitie die met de komst van de Hanzelijn en havenbedrijf Port of Zwolle een extra boost heeft gekregen. Om dit vast te houden investeren rijk en regio de komende jaren in weg (N35, N50/N307, N340) en spoor. De ontwikkeling van de Spoorzone Zwolle, met de verplaatsing van het busstation naar de andere zijde van het station, is voor de regio een belangrijke opgave. In combinatie hiermee wordt het project Zwolle Spoort uitgevoerd. Belangrijk onderdelen hiervan zijn de aanpak van het knelpunt bij Herfte en de aanleg van een extra perronspoor voor de treindienst Zwolle-Enschede. Daarnaast komt de economische en demografische groeiopgave van de Regio Zwolle in een nieuw

Oost-Nederland

perspectief te staan door de water- en klimaatopgave in de IJssel-Vechtdelta. Nieuwe functiecombinaties zijn nodig om de gevolgen van flexibilisering van het IJsselmeerpeil en rivierverruiming op te vangen en tegelijkertijd ruimte te bieden voor de verstedelijkings- en bereikbaarheidsopgaven.

Cleantech Regio (Apeldoorn-Deventer-Zutphen)

In de Cleantech Regio werken overheid, ondernemers en onderwijs & onderzoek samen aan een goed vestigingsklimaat. De regio richt zich op een circulaire economie. Cleantech Regio staat voor een concentratiegebied van tal van innovatieve bedrijven, maar ook voor een aantrekkelijk woon- en leefklimaat. Ten opzichte van het landelijke gemiddelde heeft de Cleantech Regio een sterke maak-industrie en een bovengemiddelde exportpositie en zijn er veel internationale ondernemingen gevestigd. De kruisingen van weg- (A1/A50), water- (IJssel, Twentekanaal) en spoorverbindingen vormen de kern van de Cleantech Regio.

Er is partnerschap nodig met het oog op synergie in investeringen in (rijks)infrastructuur en de bestuurlijke context van de ligging in twee provincies.
De Cleantech Regio ligt op het kruispunt van het Nationaal Kernnet Logistiek. Dit kruispunt behoeft blijvende aandacht, zodat de doorstroming op de A1-corridor niet in gevaar komt. De komende periode is de eerste fase van de verbreding van de A1 aan de orde. Dit beïnvloedt de internationale bereikbaarheid en de bereikbaarheid van Randstad, Cleantech Regio en Twente. De A1 heeft ook voor regionaal verkeer een belangrijke functie.
Voor de langere termijn geeft de Nationale Markt- en Capaciteits-analyse (NMCA) inzicht in het functioneren van de corridor. Het wegverkeer en het personenvervoer per trein zijn aandachtspunten. De A50 vormt een belangrijke verbinding voor het vrachtverkeer tussen de Rhine-Alpine corridor en de North Sea-Baltic corridor.

Een recent onderzoek (de Kracht van Oost) laat de economische samenhang en de potentie zien van sterke economische regio's in dit landsdeel. Hierbij is eerder de noord-zuidcorridor benoemd: Regio Zwolle, Cleantech Regio, Arnhem Nijmegen, Eindhoven/Brabantse stedenrij. Deze corridor kent belangrijke weg- (A50) en spoorverbindingen. Snelheid en betrouwbaarheid van deze verbindingen zijn belangrijk voor de economische prestaties in deze regio's en voor de export. Hierbij bestaat samenhang tussen personenvervoer over weg en spoor, vrachtverkeer en vervoer over water. Wat betreft wegverkeer kunnen nieuwe inzichten in intelligente transportsystemen, gedrag en *first and last mile* bruikbaar zijn.

De genoemde wateropgaven bij steden zijn aan de orde bij Zutphen en Deventer. Bij Zutphen staat de doorgang voor scheepvaart onder de oude IJsselbrug onder druk (NMCA). Mogelijkheden voor havens om de groei van het goederenvervoer op te vangen bestaan in de havenfaciliteiten in Deventer, Zutphen en Lochem.

Regio Achterhoek

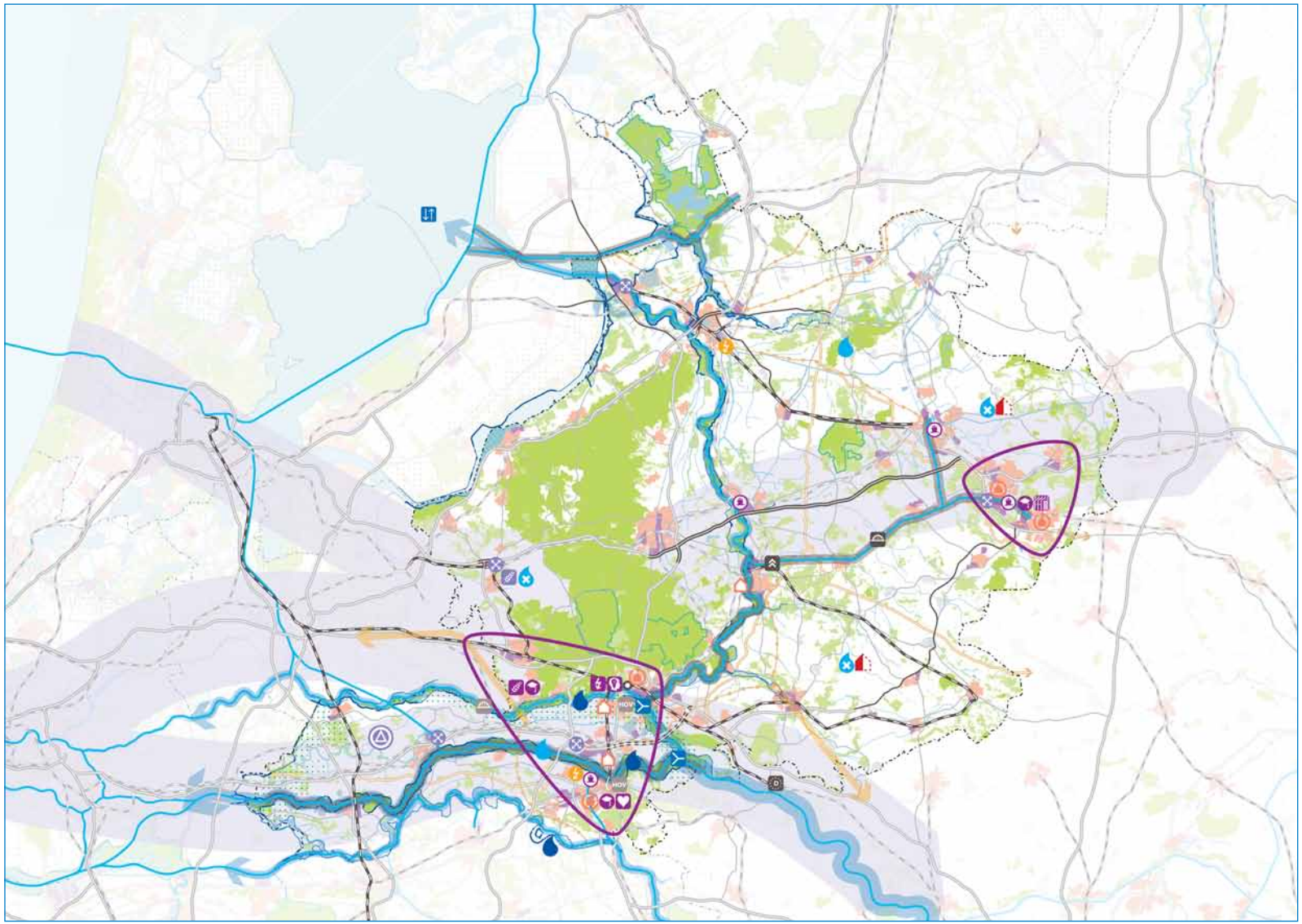
De Achterhoek wordt geconfronteerd met ingrijpende demografische ontwikkelingen (ontgroening, vergrijzing, huishoudensdaling en afname van omvang van de beroepsbevolking). Dat stelt de partners in het gebied voor lastige keuzes, die noodzaken tot bundeling van krachten en slimme verbindingen op (boven) regionale schaal. De ambitie van de Achterhoek is het op niveau houden van economie en leefbaarheid gezien de demografische ontwikkelingen en is vastgelegd in de Uitvoeringsagenda 2.0 Achterhoek 2020, die het resultaat is van samenwerking van de drie O's (overheid, ondernemers en maatschappelijke organisaties). Deze ambitie wordt uitgewerkt in drie doelen: werken, wonen en bereikbaarheid.

- Werken: de economie op peil houden door in te zetten op de sterke punten van de Achterhoek. Dit zijn de maakindustrie en de doorontwikkeling van Smart Industry, met aandacht voor de cross-overs naar andere sectoren en de bevordering van grensoverschrijdende samenwerking.
- Wonen: keuze waar wel en waar niet meer geïnvesteerd wordt in wonen en voorzieningen; herbestemmen, vrijgeven of slopen van bestaand vastgoed.
- Bereikbaarheid: organiseren van een goede bereikbaarheid als voorwaarde voor de economische ontwikkeling in de Achterhoek, en een veilige en betrouwbare bereikbaarheid van wonen, werken en voorzieningen binnen en buiten de Achterhoek, fysiek en digitaal.

Zie voor Gebiedsagenda Oost-Nederland:
http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/brieven/2013/11/18/bijlage-5c-gebiedsagenda-oost-nederland-2013.html

Oost-Nederland Opgavenkaart

< Ga naar legenda



Oost-Nederland Opgavenkaart

< Ga terug naar de kaart

Algemeen

- Stedelijke regio met een concentratie van topsectoren

Economie

Topsectoren

- High Tech Systemen & Materialen
- Energie
- Creatieve Industie
- Life Sciences & Health
- Agro & Food

- Binnenhaven van (inter)nationale betekenis
- Kennis

Regionaal

- Agro & Food

- Greenport
- Multimodaal knooppunt regionale betekenis (logistiek)

Verstedelijking

- Extensivering

Regionaal

- Uitleg
- Stedelijke vernieuwing / transformatie

Bereikbaarheid

- Hoofdwegennet
- Opgave hoofdwegennet
- (Mogelijk) nieuwe verbinding hoofdwegennet
- Hoofdspoorwegennet
- Opgave hoofdspoorwegennet
- Opgave grensoverschrijdend spoor-vervoer
- OV-knooppunt
- Hoofdvaarwegennet
- Opgave hoofdvaarwegennet
- Opgave brug
- Corridor achterlandverbinding

Regionaal

- (Belangrijke) regionale weg
- Opgave belangrijke regionale weg
- Opgave brug
- Samenhangend HOV-netwerk

Natuur, Landschap & Erfgoed

- EHS op land (herijkt)
- Natura 2000 - land
- Natura 2000 - water
- Nationaal Park
- Cultureel erfgoed op (voorlopige) lijst werelderfgoed
- Natuurlijk erfgoed op (voorlopige) lijst werelderfgoed
- Object of ensemble op de (voorlopige) lijst werelderfgoed

Water

- Primaire kering - voldoet niet (Derde Toets)
- Primaire kering - nader onderzoek (Derde Toets)
- Primaire kering - voldoet (Derde Toets)

- Piekafvoer / Afwatering
- Peilbeheer / Peilfluctuatie
- Afvoerverdeling

- Berging (zoekgebied)

- Coalitie Natuurlijke Klimaatbuffer

- Droogtegevoelig gebied: geen wateraanvoer uit hoofdwatersysteem mogelijk

Energie

- (Mogelijke) vestigingsplaats elektriciteitsproductie > 500MW
- Hoogspanningsleiding >220kV
- Nieuwe hoogspanningsverbinding 380kV
- Buisleidingenstrook

Oost-Nederland Projectenkaart

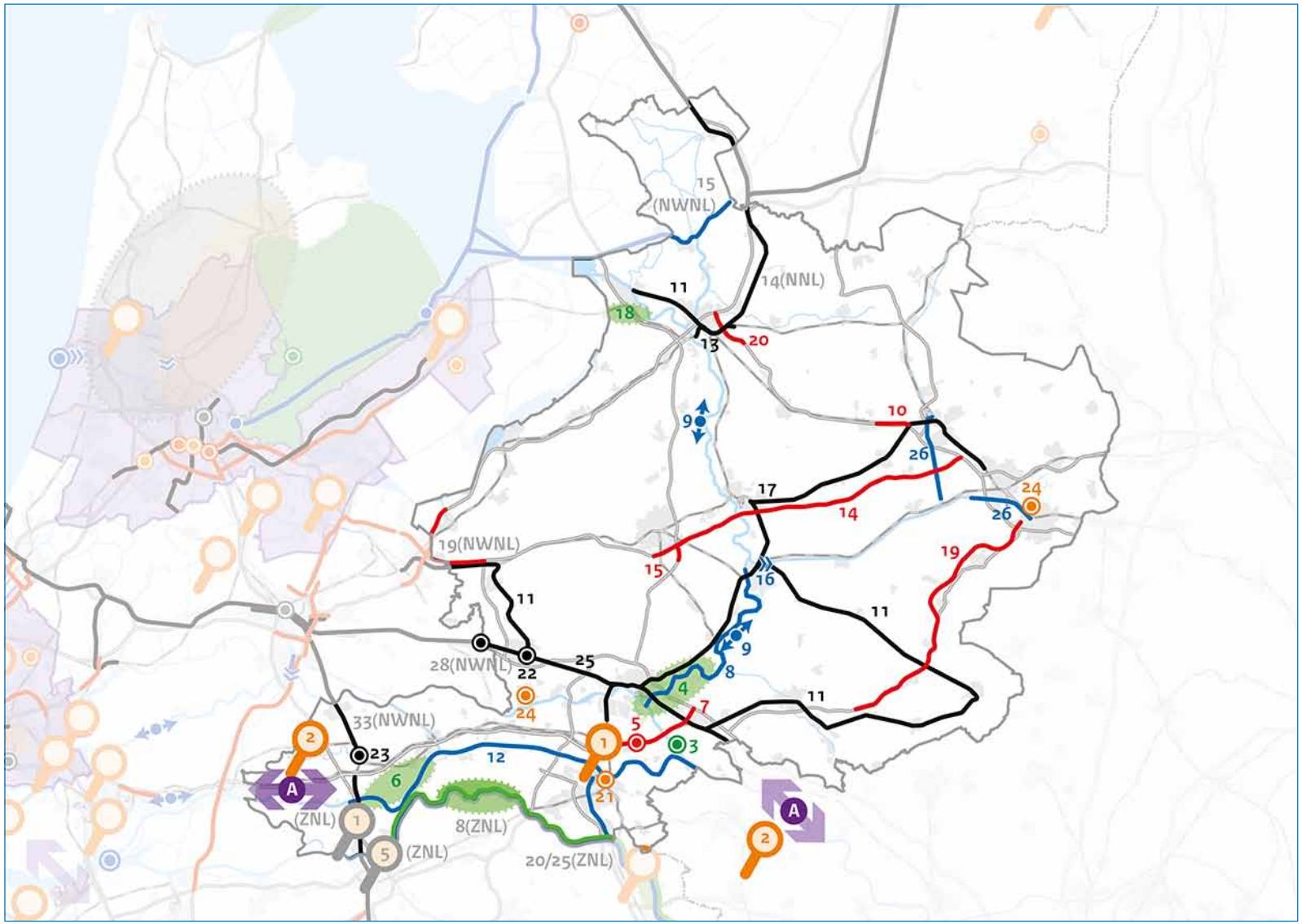
MIRT Onderzoek
1 Arnhem Nijmegen
2 Goederencorridor Oost

Verkenning
3 Kribverlaging Pannerdensch Kanaal
4 Rivierklimaatpark IJsselpoort
5 Tijdelijke tolheffing A24 Blankenburgverbinding en A12/A15 Ressen - Oudbroeken (ViA15)
6 Varik - Heesselt

Planuitwerking
7 A12/A15 Ressen - Oudbroeken (ViA15)
8 Bovenloop IJssel (IJsselkop tot Zutphen)
9 Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen IJssel
10 N35 Nijverdal - Wierden
11 Quickscan decentraal spoor Oost-Nederland
12 Toekomstvisie Waal
13 Zwolle - Herfte

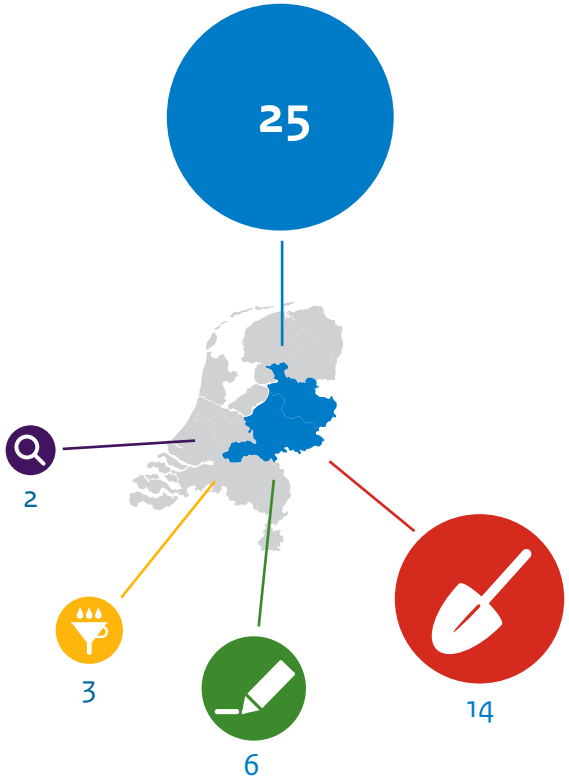
Realisatie
14 A1 Apeldoorn - Azelo
15 A1 Apeldoorn-Zuid - Beekbergen
16 Capaciteitsuitbreiding sluis Eefde
17 Goederenroute Elst - Deventer - Twente (NaNOV)
18 IJsseldelta fase 2
19 N18 Varsseveld - Enschede
20 N35 Zwolle - Wijthmen
21 Nijmegen omarmt de Waal (Waalfront)
22 PHS Ede
23 PHS Spooromgeving Geldermalsen
24 Sterke regio's: Oost-Nederland
25 Traject Oost
26 Twentekanalen, verruiming (fase 2)

Programma's
A Programma Goederencorridor Zuidoost



Oost-Nederland Infographic

Totaal aantal projecten



Hoofdwegen	Spoorwegen	Vaarwegen	Water	Overig
6	6	5	4	4
2 4	2 4	2 3	3 1	2 2

Onderzoek · Verkenning · Planuitwerking · Realisatie

Gebied **Oost-Nederland**
Fase **MIRT Onderzoek**

Arnhem Nijmegen

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18
Algemeen			•			
MIRT fase				•		
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Politiek/Bestuurlijk						

Toelichting op de wijzigingen

2015: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT
2016: Het MIRT-onderzoek is afgerond.

Aanleiding en doel

In het bestuurlijk overleg MIRT (BO MIRT) van 2012 hebben de regio Arnhem Nijmegen, de provincie Gelderland en het rijk afgesproken een gebiedsgericht MIRT Onderzoek uit te voeren naar de economische meerwaarde van het bereikbaar houden van de regio Arnhem Nijmegen op middellange en lange termijn. Ondanks capaciteitsuitbreidingen van het hoofdwegennet blijft de inter- en intraregionale bereikbaarheid van de regio Arnhem Nijmegen problematisch. Dit komt onder meer door de specifieke ligging, de toenemende druk op de toegang tot de steden en de pendel. Gezien de consequenties daarvan voor de verdere ontwikkeling van de economische potenties (waaronder topsectoren) in dit gebied en voor de doorstroming van het verkeer op de corridor naar Duitsland, is besloten tot een gezamenlijk gebiedsgericht MIRT Onderzoek. Doel van dit uitgevoerde onderzoek was om een (robuust) toekomstbeeld te schetsen van de economische en maatschappelijke meerwaarde van de regio. Belangrijke aandachtspunten waren de economische analyse en ontwikkeling (top-sectoren), de woningbouwopgave, de stedelijke bereikbaarheid en de doorstroming en betere benutting van de achterlandverbindingen.

Planning

In het voorjaar van 2015 hebben de colleges van burgemeester en wethouders van Arnhem en Nijmegen en van Gedeputeerde Staten op basis van de uitkomsten van het gebiedsgericht MIRT Onderzoek de Integrale MIRT Agenda stedelijk netwerk Arnhem Nijmegen vastgesteld. In dit proces zijn ook de regiogemeenten, vertegen-woordigers van onderwijs- en kennis-instellingen en ondernemers via de 'keygroup' van de Triple Helix betrokken. Het resultaat is een gedeelde integrale agenda van het stedelijk netwerk op de ruimtelijk-economische ontwikkeling en de bereikbaarheid van de regio Arnhem Nijmegen voor de middellange en lange termijn, die richting geeft aan beslissingen op het gebied van mobiliteit, ruimte en economie. In het najaar van 2015 is vanuit de integrale MIRT Agenda stedelijk netwerk Arnhem Nijmegen een concrete Uitnodigingsagenda MIRT opgesteld. De focus daarin is gelegd op het versterken van de campusontwikkeling Arnhem-Nijmegen en de cross-overs tussen de verschillende campussen/bedrijfsleven, het ontwikkelen van bruisende binnensteden aan de rivier en 'smart energy'. Bereikbaarheid en hoogwaterveiligheid zijn hierbij als rand-voorwaarden benoemd. In het BO MIRT Oost Nederland van 2015 hebben rijk en regio afgesproken dat het rijk actief aansluit. Regio en rijk werken samen waar het kan en van toegevoegde waarde is.
In 2016 is voor het Landsdeel Oost in opdracht van de provincies Overijssel en Gelderland het onderzoek Kracht van Oost uitgevoerd. Hierin zijn de potenties van onder meer de regio Arnhem Nijmegen nader onderzocht.
Op basis van de Uitnodigingsagenda MIRT hebben Arnhem, Nijmegen en de provincie, in samenspraak met de regio en de in 2016 opgerichte Economic Board, begin 2017 een

Arnhem Nijmegen
(vervolg)

langjarig bestuursakkoord afgesloten en een gezamenlijke, 'voortrollende' Investeringsagenda opgesteld. Daarmee hebben ze het initiatief genomen om concreet invulling én uitvoering te geven aan de opgaven en ambities uit de Uitnodigingsagenda MIRT.
De Investeringsagenda, die (minimaal) jaarlijks wordt geactualiseerd, vormt daarmee een belangrijk vehikel om vanuit de economische en maatschappelijke betekenis en meerwaarde van de regio voor de Nederlandse en West-Europese economie, de (inter)nationale concurrentiepositie en het vestigingsklimaat in de regio Arnhem Nijmegen als onderdeel van het economische kerngebied van Nederland verder te versterken.
Regio en rijk zijn in gesprek over de gezamenlijke ruimtelijk-economische en infrastructurele opgaven in het gebied en de concrete maatregelen.

Betrokken partijen
De gemeenten in de regio Arnhem Nijmegen (de gemeenten Arnhem en Nijmegen zijn trekker), de provincie Gelderland en de ministeries van Infrastructuur en Milieu en Economische Zaken.

Gebied **Oost-Nederland**
Fase **MIRT Onderzoek**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18
Algemeen			•			•
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Politiek/Bestuurlijk						

Toelichting op de wijzigingen

2015: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT
2018: MIRT onderzoek is afgerond en het eindrapport is op 7 juli 2017 naar de Tweede Kamer gezonden.

Corridor Oost (goederenvervoer)

Aanleiding en doel

In het BO MIRT van eind 2013 hebben rijk en regio afgesproken gezamenlijk te werken aan het projectplan voor het MIRT Onderzoek Goederencorridor Oost (Rotterdam – Arnhem/ Nijmegen – Duitsland).

In de Gebiedsagenda Oost is het versterken en benutten van corridors een van de drie hoofd-opgaven. Het MIRT Onderzoek geeft uitwerking aan de actie Kernnetwerk van de topsector Logistiek om te komen tot een gemeenschap-pelijke visie van bedrijfsleven, havenbedrijven en (regionale) overheden op een kernnetwerk van achterlandverbindingen en multimodale overslagpunten. Het onderzoeksgebied omvat de modaliteiten:

- de weg (A15)
- het spoor (Betuweroute)
- de binnenvaart (Waal)

Delen van de corridor liggen op de Rhine-Alpine, North Sea-Baltic en North Sea-Mediterranean corridors van het TEN-T-netwerk.

Het primaire doel van het onderzoek is om met stakeholders gezamenlijk een ontwikkel-strategie te maken voor de toekomst van de multimodale goederenvervoercorridor Oost. Die moet inspelen op de belangrijkste kansen en belemmeringen voor het optimaal functioneren van de corridor (in termen van People, Planet, Profit) en daarmee bijdragen aan de nationale bereikbaarheid en versterking van de (regionale) concurrentiekracht. Hiermee wordt tevens invulling gegeven aan het kernnetwerk.

Hierbij speelt het stimuleren van:

- optimaal en flexibel gebruik van het bestaande infrastructuurnetwerk (weg, spoor, water);
- efficiëntieverbetering van de logistieke sector en het achterlandnetwerk;
- benutting van kansen voor de (regionale) economie en duurzaamheid;
- nieuwe samenwerkingsvormen tussen overheden, bedrijven en kennisinstellingen.

Het MIRT Onderzoek zal zich richten op de korte termijn (2016), de middellange termijn (richting 2020) en de lange termijn (richting 2030).

Planning (globaal)

Januari 2015: plan van aanpak vastgesteld in bestuurlijke regiegroep.
Januari 2015: start MIRT Onderzoek.
2016: afronding MIRT Onderzoek.

Betrokken partijen

Het rijk, Strategisch Platform Logistiek (SPL), Transport en Logistiek Nederland (TLN), TNO en provincies, gemeenten, maatschappelijke organisaties en bedrijfsleven die geografisch gelegen zijn op de corridor Oost.

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Waterveiligheid**
Ministerie **IenM**
Fase **Verkenning**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18
Algemeen					●	●
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						●
Financiën						●
Politiek/Bestuurlijk						

Toelichting op de wijzigingen

2017: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.
2018: Openstelling is later vanwege besluitvorming over financiering vanuit het Deltafonds en door vertraging in de aanbesteding van de planuitwerking. De planning wordt grotendeels gestuurd door de hoogwaterseizoenen, waardoor van oktober tot en met maart niet mag worden gewerkt.

Krib- en oeververlaging Pannerdensch Kanaal

Opgave

Het project Oevergeul Bovenrijn, als onderdeel van de NURG-maatregel Uiterwaardvergraving Rijnwaardense uiterwaarden, had twee doelen: een bijdrage leveren aan het realiseren van de waterveiligheidsdoelstelling zoals geformuleerd in de Planologische Kern Beslissing (PKB) Ruimte voor de Rivier, en een bijdrage leveren aan de realisatie van doelen uit de Kaderrichtlijn Water (KRW). In verband met de complexiteit voor het behalen van de KRW-doelstelling op deze locatie is besloten om deze elders te realiseren. Daarom moet de beoogde waterstandsverlaging als bijdrage aan de PKB op een andere wijze gehaald worden.
Alternatieven voor de Oevergeul Boven-Rijn moeten benedenstrooms van het splitsingspunt worden gezocht. Gekozen is om het alternatief Kribverlaging Pannerdensch Kanaal te onderzoeken. Het project heeft de rivierkundige taakstelling van 5 cm op rivierkilometer 865 op de Boven-Rijn van het project Oevergeul Boven-Rijn overgenomen.

Oplossing

Er wordt een oplossing uitgewerkt die bestaat uit een combinatie van kribverlaging en oeververlaging. Mogelijke oplossingen kunnen verschillen in:
1 de hoogte waarmee de kribben verlaagd worden;
2 het aantal kribben dat verlaagd wordt;
3 de vorm (lengte en breedte) van de te verlagen kribben;
4 de mate van verlaging van de gestrekte oevers.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het project draagt bij aan de hoogwaterveiligheid. Het is nodig voor het bereiken van de beoogde waterstandsdaling in het kader van het programma Ruimte voor de Rivier.

Planning

2017: voorkeursbeslissing
2019: projectbeslissing
2023: openstelling

Financiën

Het budget bedraagt € 18,5 mln.
Het project maakt geen deel uit van het PKB-basispakket en wordt apart gefinancierd uit het Deltafonds.

Jaar *	Budget	Oplevering
MIRT 2017	18	2019
MIRT 2018	18	2023
verschil	0	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	0	

* Gegevens over zes jaar, tenzij er een MIRT fasewisseling heeft plaatsgevonden

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Waterveiligheid**
Ministerie **IenM**
Fase **Verkenning**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18
Algemeen					●	
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						●
Financiën						
Politiek/Bestuurlijk					●	

Toelichting op de wijzigingen

2017: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.
2018: De verkenningsfase is met één jaar verlengd.

Rivierklimaatpark IJsselpoort

Opgave

Het Rivierklimaatpark IJsselpoort richt zich op een gezamenlijke en integrale aanpak van de problemen in dit gebied op het terrein van water, beleving, natuur en economie. Bij de hoofddoelstelling van klimaatadaptatie zijn vier opgaven geformuleerd:

- water: een veilige afvoer van rivierwater, ook in de toekomst;
- beleving: een park voor verkoeling en bewustwording, voor recreatie en als uitloopgebied;
- natuur: corridor voor plant en dier;
- economie: ruimte voor duurzame en passende economie en bedrijvigheid.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Een veilige afvoer van rivierwater beschermt de regio nu en in de toekomst tegen overstroming. De leefbaarheid bij klimaatverandering in de toekomst wordt verhoogd.

Planning

In november 2015 is op basis van het regionale voorstel voor rivierverruimende projecten langs de Rijntakken besloten tot de start van de MIRT-verkenning Rivierklimaatpark IJsselpoort. Eind 2016 is besloten de verkenningsfase met een jaar te verlengen. Dit was nodig om de breedte van de opgave voldoende uitwerking te kunnen geven met alle partners. Het besluit over het voorkeursalternatief is voorzien in 2019.

Betrokken partijen

De provincie Gelderland trekt de MIRT-verkenning en werkt nauw samen met de gemeenten Rheden, Westervoort, Arnhem en Zevenaar, waterschap Rijn en IJssel, het rijk, lokale bedrijven, terreinbeherende organisaties, burgers, agrariërs en belangenorganisaties.

Financiën

In het Deltafonds is voor de projecten Varik-Heesselt en Rivierklimaatpark IJsselpoort samen € 96 mln gereserveerd. De provincie Gelderland heeft voor deze beide projecten € 40 mln gereserveerd. Natuurmonumenten heeft € 6 mln beschikbaar voor de natuurontwikkeling in het Rivierklimaatpark. Daarnaast wordt de besparing op de dijkversterkingskosten vanuit het Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP) ingezet voor rivierverruimende maatregelen.

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Waterveiligheid**
Ministerie **IenM**
Fase **Verkenning**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18
Algemeen					●	
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Politiek/Bestuurlijk					●	

Toelichting op de wijzigingen

2017: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Varik-Heesselt

Opgave

Uit het Deltaprogramma blijkt dat de waterveiligheidsopgave langs de Waal groot is. De dijken tussen Tiel en Waardenburg zijn afgekeurd. De bocht bij de dorpskernen Varik en Heesselt vormt een flessenhals in de doorstroming van de Waal (zie kaart). De opgave is om hier de waterveiligheid voor de lange termijn op orde te brengen. De dijken moeten gaan voldoen aan de nieuwe normen en de waterstand bovenstrooms van Varik-Heesselt wordt bij hoogwater substantieel verlaagd. Daarbij wordt gezocht naar een pakket van samenhangende maatregelen voor dijkversterking en rivierverruiming en voor beperking van de overlast in het gebied. De waterveiligheidsopgave wordt gekoppeld aan gebiedsontwikkeling ter versterking van de leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Door dijkversterking en rivierverruiming wordt het gebied nu en in de toekomst beschermd tegen overstroming. De leefbaarheid en de ruimtelijke kwaliteit langs de Waal worden verhoogd.

Planning

In november 2015 is op basis van het regionale voorstel voor rivierverruimende projecten langs de Rijntakken besloten tot de start van de MIRT-verkenning Varik-Heesselt. In april 2016 hebben de provincie Gelderland, waterschap Rivierenland, gemeente Neerijnen en het ministerie van IenM het Startdocument voor de MIRT-verkenning vastgesteld. In mei 2017 is de Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen (NKO) vastgesteld. Naar verwachting wordt in april 2018 het besluit over het voorkeursalternatief genomen.

Betrokken partijen

De provincie Gelderland trekt de MIRT-verkenning en voert deze samen uit met waterschap Rivierenland, de gemeente Neerijnen en het rijk. Bewoners en bedrijven in het gebied worden hier intensief bij betrokken, met name bij de ontwikkeling van een gebiedsvisie voor Varik en Heesselt.

Financiën

In het Deltafonds is voor de projecten Varik-Heesselt en Rivierklimaatpark IJsselpoort samen € 96 mln gereserveerd. Provincie Gelderland heeft voor deze beide projecten € 40 mln gereserveerd. Daarnaast wordt de besparing op de dijkversterkingskosten uit het Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP) ingezet voor rivierverruimende maatregelen.

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenM**
Fase **Planuitwerking**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing	•	•				
Planning		•		•	•	
Financiën						
Politiek/Bestuurlijk	•	•				

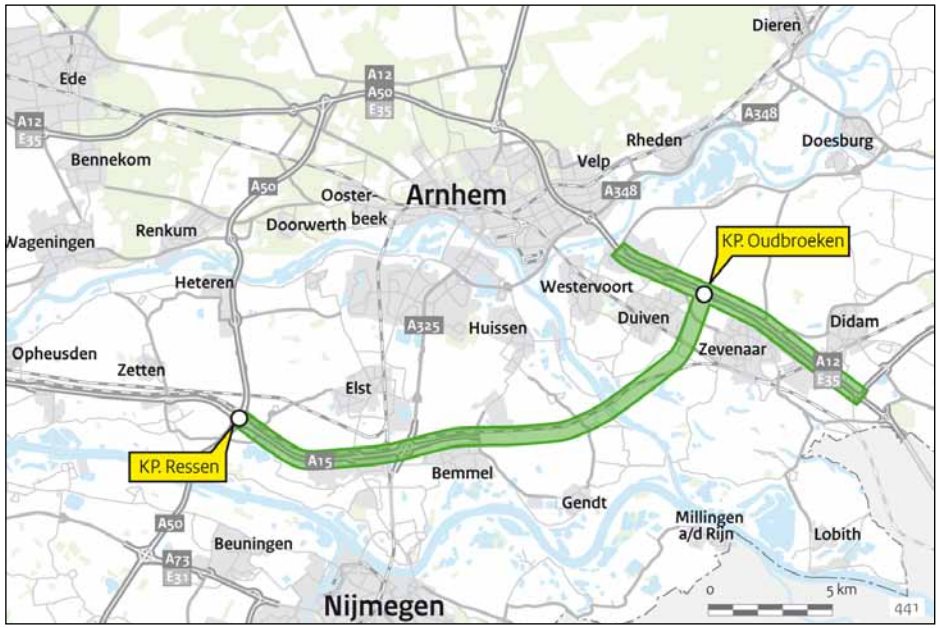
Toelichting op de wijzigingen

2013: De minister heeft in 2012 een standpunt inzake het doortrekkingsalternatief ingenomen. In juni 2012 is na overleg met Tweede Kamer het standpunt aangepast.
2014: De planning is herijkt na vaststelling van het gewijzigd standpunt en het aanhouden van besluitvorming ten tijde van de bezuinigingen uit het Lenteakkoord en het aanvullend Regeerakkoord van 2012.
2016: In mei 2015 heeft de minister de Tweede Kamer per brief aangegeven dat het Tracébesluit verschuift naar 2016.
2017: In het najaar van 2015 zijn aanvullende bestuurlijke afspraken gemaakt over de planning, de scope en het budget. Er is gekozen om het Tracébesluit vast te stellen nadat de provincie Gelderland de ontwerp provinciale inpassingsplannen voor maatregelen op het onderliggend wegennet heeft opgesteld. De planning van het Tracébesluit is hierop aangepast.

A12/A15 Ressen - Oudbroeken (ViA15)

Opgave

De groei van het autoverkeer belemmert op termijn een goede verkeersafwikkeling op de A12, A50 en de A15 in de regio Arnhem-Nijmegen. Het wegensysteem is daarbij onvoldoende robuust. Deze nieuwe verbinding is in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte aangemerkt als ontbrekende schakel in het wegennet op de (internationale) corridor Rotterdam-Duitsland.



Oplossing

De verkeersafwikkeling wordt verbeterd met de doortrekking van rijksweg 15 als autosnelweg, met 2x2 rijstroken tussen knooppunt Ressen en de A12, inclusief een volwaardige aantakking op de A12 met weefvakken tussen Duiven en Zevenaar (ViA15). Ook worden de A15 Valburg-Ressen en de A12 Duiven-Ouddijk verbreed met een rijstrook.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het project draagt bij aan de beleids-doelstellingen op het gebied van doorstroming, robuustheid van het netwerk, ontwikkeling van de regio Arnhem-Nijmegen en het realiseren van een ontbrekende schakel in een inter-nationale verbinding en waterveiligheid (ontsnappingsroute bij grootschalige overstroming).

Planning

2017: Tracébesluit
2019: start realisatie
2021-2023: openstelling

Politiek/bestuurlijk

In januari 2012 heeft de minister van IenM het standpunt voor het doortrekkingsalternatief A15 Noord met een brug over het Pannerdensch Kanaal en een halfverdiepte ligging van -3 m tussen Duiven en Zevenaar vastgesteld. In juni 2012 is in overleg met de Tweede Kamer besloten tot een aanpassing van het standpunt (TK 29385, 2011-2012, nr. 72): het tracé wordt verlegd bij Groessen. In de aanvullende bestuursovereenkomst van 5 november 2015 is een verdiepte ligging bij Groessen afgesproken. In juli 2013 hebben rijk en regio een bestuurs-overeenkomst ondertekend. De provincie Gelderland draagt aan dit project en het project A12 Ede-Grijsoord in totaal € 360 mln bij en de Stadsregio Arnhem Nijmegen € 12,5 mln (prijspeil 2011). Bij ondertekening van het Ontwerp-Tracébesluit (OTB) in het najaar van 2015 zijn aanvullende bestuurlijke afspraken gemaakt over de planning, de inpassing en de maatregelen voor het onderliggend wegennet. Op verzoek van de regio wordt in het ontwerp extra inpassing meegenomen. Zo wordt de weg volledig verdiept aangelegd bij Groessen met een deksel bij Helhoek. Dit betekent ook dat de markt niet verder hoeft te worden uitgedaagd om de weg op -6 meter onder maaiveld aan te leggen bij Groessen. Als onderdeel van de afspraken is de bijdrage van de provincie

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenM**
Fase **Planuitwerking**

A12/A15 Ressen - Oudbroeken (ViA15)
(vervolg)

Gelderland aan het project met € 35 mln verlaagd om maatregelen te nemen op het onderliggend wegennet nabij het project ViA15. Daarnaast wordt de meevaller van € 20 mln bij het project A12 Ede-Grijsoord conform de bestuurlijke afspraken uit 2013 ingezet voor dit project. Het tracébesluit is in maart 2017 vastgesteld. Met de vaststellen van het TB is de planuitwerking van dit project afgerond.
Met de Wet tijdelijke tolheffing Blankenburg-verbinding en ViA15, die op 15 maart 2016 in werking is getreden, is vastgelegd dat bij dit project tol geheven kan worden.

Uitvoering
In 2010 is een Publiek-Private Comparator (PPC) uitgevoerd, waaruit volgt dat Design, Build, Finance & Maintain (DBFM) geadviseerd wordt als contractvorm.

File Top 50
Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 10, 16 en 33 uit de File Top 50.

Financiën
Taakstellend budget: € 835 mln (inclusief bijdrage regio). Hiervan zal € 289 mln door tol worden opgebracht netto contant.
Artikel IF 12.03.02 en IF 12.04.01.

Jaar *	Budget	Openstelling
MIRT 2013	804	2018
MIRT 2014	822	2019
MIRT 2015	840	2019-2021
MIRT 2016	840	2019-2021
MIRT 2017	827	2021-2023
MIRT 2018	835	2021-2023
verschil	31	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	47	

* Gegevens over zes jaar, tenzij er een MIRT fasewisseling heeft plaatsgevonden

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenM**
Fase **Planuitwerking**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18
Algemeen						
MIRT fase				•		
Opgave						
Oplossing						
Planning					•	
Financiën					•	
Politiek/Bestuurlijk				•		

Toelichting op de wijzigingen

2016: Gezamenlijk met de regio is het voorkeursalternatief vastgesteld en het project is overgegaan naar de planuitwerkingsfase. In de bestuursovereenkomst zijn de financiële afspraken tussen rijk en regio voor het project vastgelegd.
2017: Het budget dat is opgenomen in de bestuursovereenkomst wijkt af van het taakstellend budget. Het taakstellend budget is gecorrigeerd (€ 18 mln) voor verschillende posten die geen onderdeel zijn van de aanleg van de N35 Nijverdal-Wierden.

N35 Nijverdal-Wierden

Opgave

Veel lokaal en regionaal verkeer is aangewezen op de N35. De doorstroming op het traject Nijverdal-Wierden is kwetsbaar. Ook ligt er een opgave om de verkeersveiligheid te verbeteren. De regio heeft de ambitie om op termijn de hele N35 op te waarderen naar een 2x2-autoweg geschikt voor 100 km/u. Deze regionale ambities zijn verwoord in de Marsroute N35.

Oplossing

De doorstroming en de verkeersveiligheid worden verhoogd door de aanpassing van de huidige N35 tussen Nijverdal en Wierden van een 2x1-weg met gelijkvloerse aansluitingen naar een 2x2-weg. In Nijverdal is daarbij een ongelijkvloerse kruising en een ongelijkvloerse aansluiting voorzien, en bij Wierden een ongelijkvloerse aansluiting.

Bijdrage oplossing aan beleidsoplossing

Het project draagt bij aan de doorstroming en de verkeersveiligheid.

Planning

2018: Tracébesluit
2020: start realisatie
2022-2024: openstelling

Politiek/bestuurlijk

In 2010 is gestart met een MIRT-verkenning. In de verkenning zijn verschillende alternatieven onderzocht, waaronder een variant op initiatief van een aantal omwonenden. Op 2 maart 2015 is het voorkeursalternatief vastgesteld (Noordvariant met ongelijkvloerse aansluiting en kruising in Nijverdal). De Noordvariant is opnieuw in beeld gekomen op initiatief van omwonenden en de regionale overheden.
De afspraken met de regio zijn vastgelegd in een bestuursovereenkomst van 2 maart 2015. De kosten voor de ongelijkvloerse kruising komen voor rekening van de regio.

Financiën

Taakstellend budget: € 105 mln (inclusief bijdrage van de regio: € 64 mln). Artikel IF 12.03.02. Het budget is exclusief reservering vanwege het Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPG) en het Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO).
Het budget dat is opgenomen in de bestuursovereenkomst van 2 maart 2015 bedraagt € 122 mln. In dit bedrag zitten verschillende posten die geen onderdeel zijn van het taakstellend budget, waaronder de kosten voor de verkenning en de bijdrage voor N35 Salland-Twentetunnel.

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenM**
Fase **Planuitwerking**

N35 Nijverdal-Wierden
(vervolg)

Jaar *	Budget	Openstelling
MIRT 2016	122	n.t.b.
MIRT 2017	104	2022-2024
MIRT 2018	105	2022-2024
verschil	-17	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	1	

* Gegevens over zes jaar, tenzij er een MIRT fasewisseling heeft plaatsgevonden

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenM**
Fase **Planuitwerking**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning		•			•	•
Financiën					•	
Politiek/Bestuurlijk						

Toelichting op de wijzigingen

2014: Diverse projecten kennen een langere doorlooptijd dan bij de start was aangenomen, onder andere veroorzaakt door benodigde grondverwerving en bijbehorende procedures.
2017: Het projectbudget is opgehoogd met € 2,2 mln als gevolg van de financiële bijdrage van de provincie Gelderland. Rekening wordt gehouden met realisatie tot in 2018 in verband met een langer benodigde planvorming over het tweede deel van de betrouwbaarheidsverhogende maatregelen aan de Valleilijn. Daardoor zal ook de realisatie later plaatsvinden.
2018: Er wordt rekening gehouden met realisatie tot in 2020 in verband met een langer benodigde planvorming over het tweede deel van de betrouwbaarheidsverhogende maatregelen aan de Valleilijn, het opheffen van enkele overwegen en de verwerving van gronden voor het aanpassen van de boog in de spoorlijn. Daardoor zal ook de realisatie later plaatsvinden.

Quickscan Decentraal Spoor: Oost-Nederland

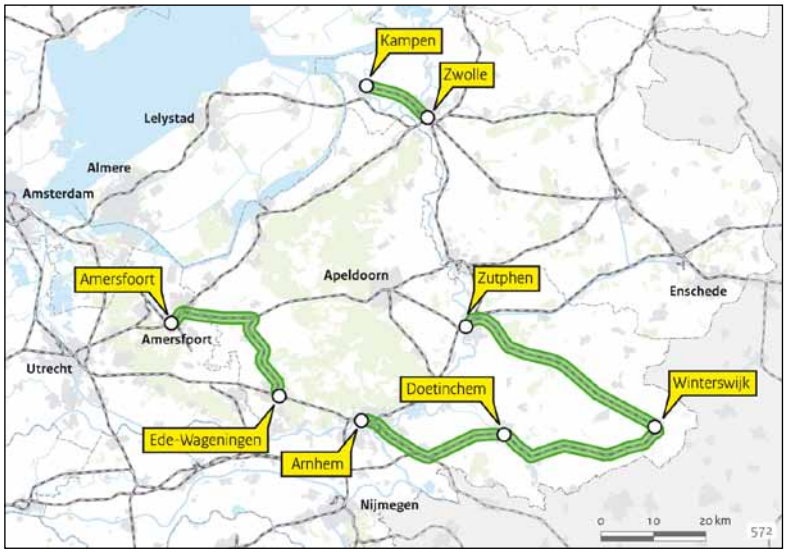
Opgave

Op een aantal gedecentraliseerde spoorlijnen is het vervoer sterk toegenomen. Ook hebben enkele decentrale overheden meer ambitie met het gedecentraliseerde spoorvervoer voor reizigers dan mogelijk is met de beschikbare capaciteit. Mede daarom is in 2008 een quickscan naar de marktontwikkelingen in het personenvervoer op gedecentraliseerde spoorlijnen uitgevoerd. Hieruit bleek dat vooral de punctualiteit op een aantal lijnen in Oost-Nederland onvoldoende was.

Oplossing

ProRail heeft op basis van een effectiviteitsanalyse in beeld gebracht welke maatregelen nodig zijn om de punctualiteit te verbeteren. Voor Oost-Nederland zijn dit maatregelen op vijf lijnen. De rijksbijdragen voor de maatregelen op de lijnen Zwolle-Kampen en Nijmegen-Roermond zijn al in 2011 en 2012 aan de decentrale overheden uitgekeerd. De cofinanciering door het ministerie van IenM en de provincie Gelderland is afgesproken in het Bestuurlijk overleg MIRT (BO MIRT) van 2009. De maatregelen op de lijn Arnhem-Doetinchem-Winterswijk, zoals de aanleg van dubbelspoor bij Wehl, de aanleg van een snelle wissel bij Didam en de verlenging van de perrons, zijn gerealiseerd en financieel afgewikkeld.
De financiële afwikkeling tussen ministerie en provincie Gelderland loopt nog voor:

- de lijn Amersfoort-Ede-Wageningen, Valleilijn: betrouwbaarheidsverhogende maatregelen op de Valleilijn (het eerste deel is gerealiseerd, het tweede deel is in planuitwerkingsfase);



- de lijn Zutphen-Winterswijk: verhogen van de aankomst- en vertreksnelheid bij Zutphen (gerealiseerd); snelheidsverhoging tussen Vorden en Zutphen (gerealiseerd). Onderzocht wordt of er een aanvullende maatregel gefinancierd kan worden uit het restbudget voor de verbetering van de transfercapaciteit op deze lijn.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Verbeteren van de betrouwbaarheid.

Planning

2011-2020: oplevering (divers)

Politiek/bestuurlijk

Moties: de Tweede Kamer heeft eind 2007 verzocht om een quickscan naar de markt en de capaciteit op de regionale spoorlijnen (motie-Anker/Koopmans, TK 31200 XII, nr. 55). In september 2008 is het eindrapport opgeleverd en aan de Kamer verstuurd (TK 31305 XII, nr. 80). Amendement-Cramer ter verbetering van het regionale ov (TK 31474 XII, nr. 10) strekte ertoe om vooruitlopend op een bredere afweging in het kader van mobiliteitsaanpak € 10 mln uit te trekken voor een generieke verbetering van de ov-kwaliteit. In de BO MIRT van voor- en najaar 2009 hebben rijk en regio afspraken gemaakt over de te nemen maatregelen en de gezamenlijke financiering (50/50) op basis van taakstellende budgetten.

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenM**
Fase **Planuitwerking**

Quickscan Decentraal Spoor: Oost-Nederland
(vervolg)

Financiën

Taakstellend budget is € 35 mln, inclusief de bijdragen van de provincie Gelderland en de Stadsregio Arnhem Nijmegen.
Artikel IF 13.03.04 en 13.03.01.

Jaar *	Budget	Oplevering
MIRT 2013	23	2011-2014
MIRT 2014	32	2011-2016
MIRT 2015	32	2011-2016
MIRT 2016	32	2011-2017
MIRT 2017	35	2011-2018
MIRT 2018	35	2011-2020
verschil	12	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	1	

* Gegevens over zes jaar, tenzij er een MIRT fasewisseling heeft plaatsgevonden

Zwolle-Herfte

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenM**
Fase **Planuitwerking**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18
Algemeen						
MIRT fase			•			
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën					•	•
Politiek/Bestuurlijk						

Toelichting op de wijzigingen

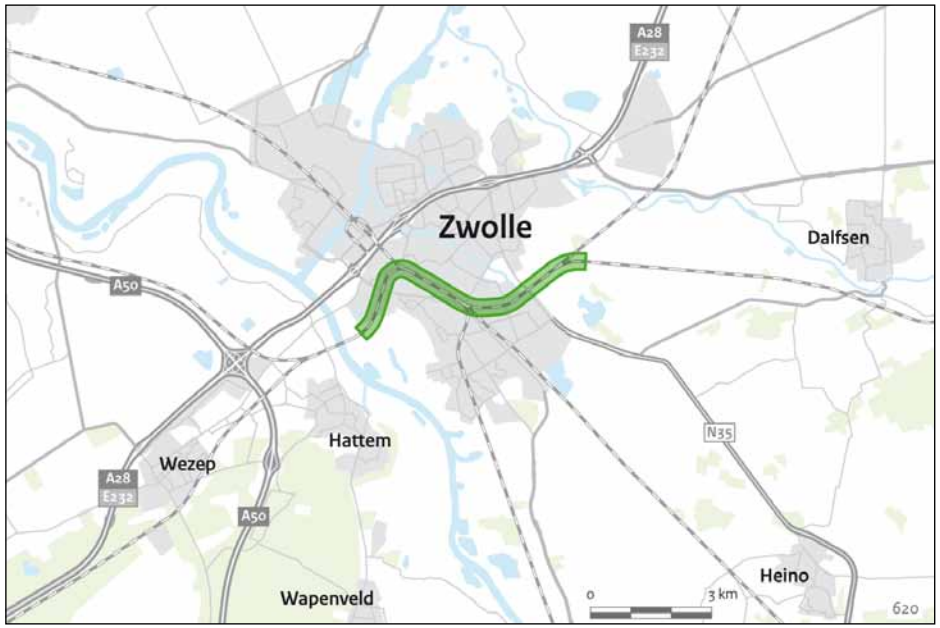
2015: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.
2017: Binnen het programma Beter Benutten Decentraal Spoor is rekening gehouden met € 3,2 mln voor de aanleg van een extra perronspoor op emplacement Zwolle. Gelet op de samenhang met het project Zwolle-Herfte is deze scope met het bijbehorende budget toegevoegd aan het projectbudget Zwolle-Herfte. Daarnaast is, in verband met 50% cofinanciering door de provincie Overijssel voor de aanleg van het extra perronspoor, ook de regionale bijdrage van € 3,2 mln toegevoegd.
2018: Binnen de scope van dit project wordt een aantal wissels gesaneerd. De hierdoor ontstane vrijval van € 4,2 mln op het programma Beheer, onderhoud en vervanging (artikelonderdeel 13.02) is toegevoegd aan het projectbudget Zwolle-Herfte ter dekking van de businesscase.
Als gevolg van een herziene aanbesteding is realisatie van het onderdeel gelijktijdigheden doorgeschoven naar 2018.
Eind 2016 is een bestuursovereenkomst opgesteld voor Zwolle-Herfte en het tweede perronspoor Zwolle-Enschede. Hierin is afgesproken dat de regionale bijdragen rechtstreeks aan ProRail worden voldaan. In de begroting was uitgegaan van verrekening via de Rijksbegroting. Er is hiervoor met het bedrag van € 3,2 mln gecorrigeerd.

Opgave

Als gevolg van extra treinen op het baanvak Zwolle-Herfte is dit baanvak in 2012 overbelast verklaard. Daarnaast bestaan ambities voor het laten rijden van meer treinen op de lijnen Zwolle-Groningen/Leeuwarden en Zwolle-Emmen.

Oplossing

Om dit capaciteitsknelpunt op te lossen heeft ProRail een alternatievenstudie uitgevoerd. Dit is gedaan in nauwe samenwerking met het ministerie van IenM, de noordelijke provincies, de provincie Overijssel en de vervoerders NS en Arriva. Op basis van deze studie heeft de staatssecretaris van IenM samen met de gedeputeerden van Noord-Nederland en Overijssel op 17 december 2013 gekozen voor een alternatief waarbij er twee extra sporen komen tussen Zwolle en de aansluiting bij Herfte, inclusief een ongelijkvloerse kruising. Het alternatief voorziet in een uitbreiding van het spoor tussen Zwolle en de aansluiting bij Herfte van twee naar vier sporen, inclusief de aanleg van een vrije kruising voor deze sporen. Hierdoor ondervinden de treinen van Zwolle richting Leeuwarden/Groningen en van Zwolle richting Emmen geen hinder meer van elkaar. Daarnaast bevat dit alternatief aanpassingen aan de oostzijde van het emplacement bij Zwolle, zodat ook de treinen richting Enschede en Deventer tegelijk met de trein naar Leeuwarden/ Groningen kunnen vertrekken (zogenoemde gelijktijdigheid).
Met deze maatregelen wordt de kwaliteit van de treindienst aanzienlijk vergroot. De wachttijd van de intercity van/naar Leeuwarden kan drie minuten korter worden. Als gevolg van reistijdverkorting op de trajecten Zwolle-Groningen/Leeuwarden ontstaat er een goede aansluiting op regionale treinen in Groningen en Leeuwarden. Er wordt een derde en een vierde trein per uur tussen Zwolle en Leeuwarden mogelijk. De overstaptijden en de snelheden worden verbeterd. En ook de robuustheid en betrouwbaarheid worden verbeterd.



Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Verbeteren deur-tot-deur reistijd, verbeteren van de betrouwbaarheid, ruimte bieden aan de groei van het reizigersvervoer.

Planning

2016: Ontwerp-Tracébesluit
2016: Tracébesluit
2017: start realisatie
Oplevering: 2018 (gelijktijdigheid) en 2021 (totale project)

Politiek/bestuurlijk

In het bestuurlijk overleg van 17 november 2013 heeft het Rijk met de provincies Groningen, Fryslân, Drenthe en Overijssel o.b.v. de uitkomsten van de alternatievenstudie ZwolleSpoort het voorkeursalternatief vastgesteld. In 2016 is hiervoor het Tracébesluit vastgesteld.

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenM**
Fase **Planuitwerking**

Zwolle-Herfte
(vervolg)

Financiën

Taakstellend budget: € 200 mln, exclusief een aanvullende regionale bijdrage van € 36 mln.
Artikel IF 13.03.04.

Jaar *	Budget	Oplevering
MIRT 2015	189	2017/2021
MIRT 2016	190	2017/2021
MIRT 2017	197	2017/2021
MIRT 2018	200	2017/2021
verschil	11	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	3	

* Gegevens over zes jaar, tenzij er een MIRT fasewisseling heeft plaatsgevonden

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
Ministerie **IenM**
Fase **Planuitwerking**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning		•				
Financiën						
Politiek/Bestuurlijk						

Toelichting op de wijzigingen

2014: De bezuinigingen uit het Lenteakkoord en het aanvullend Regeerakkoord van 2012 hebben, zoals besloten in de Voorjaarsnota 2013, tot gevolg dat de oplevering van dit project wordt vertraagd.

Bovenloop IJssel (IJsselkop tot Zutphen)

Opgave

Het traject van IJsselkop tot Zutphen in de IJssel is moeilijk bevaarbaar voor de beoogde scheepvaart in klasse Va. Dit bemoeilijkt ook de toegang tot het Twentekanaal, dat juist geschikt wordt gemaakt voor deze klasse schepen.

Oplossing

In de planuitwerking wordt met name gekeken naar de mogelijkheden om de vaarbreedte van de bochten in dit traject van de IJssel aan te passen, waardoor schepen uit klasse Va het traject IJsselkop-Zutphen veiliger en efficiënter kunnen bevaren.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

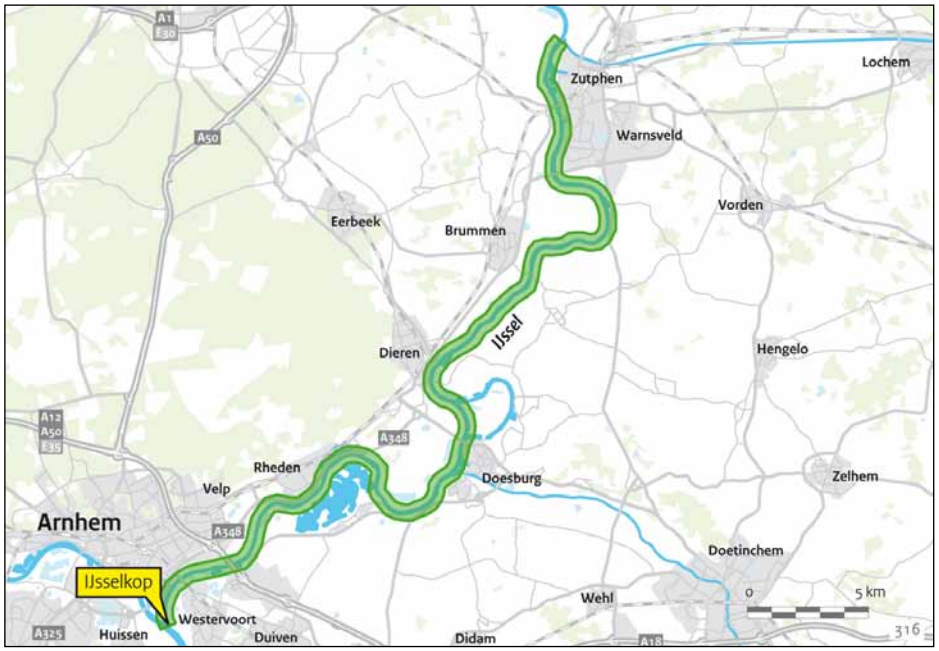
Het verruimen van de vaargeul voor klasse Va schepen draagt bij aan een vlotte, efficiënte en veilige scheepvaartafwikkeling.

Planning

2026-2028: openstelling

Financiën

Taakstellend budget: € 36 mln.
Artikel IF 15.03.02.



Jaar *	Budget	Openstelling
MIRT 2013	36	2023
MIRT 2014	36	2026-2028
MIRT 2015	36	2026-2028
MIRT 2016	36	2026-2028
MIRT 2017	36	2026-2028
MIRT 2018	36	2026-2028
verschil	0	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	0	

* Gegevens over zes jaar, tenzij er een MIRT fasewisseling heeft plaatsgevonden

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
Ministerie **IenM**
Fase **Planuitwerking**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						•
Planning		•		•		
Financiën						•
Politiek/Bestuurlijk			•			•

Toelichting op de wijzigingen

2014: De bezuinigingen uit het Lenteakkoord en het aanvullend Regeerakkoord van 2012 en autonome vertragingen hebben, zoals bij Voorjaarsnota 2013 is besloten, tot gevolg dat de oplevering van het project is getemporiseerd.
2015: Najaar 2013 is de voorkeursbeslissing genomen.
2016: De planuitwerking is later gestart, omdat het samenstellen van een team voor de planuitwerking extra tijd heeft gekost.
2018: De bijstelling van het aantal aan te leggen ligplaatsen leidt tot een latere openstelling vanwege de benodigde afstemming.

Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen IJssel

Opgave

Begin 2009 werd een verkenning opgeleverd waaruit bleek dat er tussen Lobith en Kampen een zeer beperkt aantal ligplaatsen geschikt is voor schepen in klasse IV/V. Het gebrek aan ligplaatsen voor grotere schepen op de IJssel bemoeilijkt een logistieke planning in verband met de regelgeving voor vaar- en rusttijden. Ook onstaan hierdoor extra pieken bij het passeren van de sluis bij Eefde. Het grootste knelpunt doet zich voor op de Boven-IJssel tussen Arnhem en Zutphen.

Oplossing

Het tekort aan ligplaatsen wordt gefaseerd aangepakt. Voor de korte termijn zijn als quick win enkele ligplaatsen gecreëerd op de Boven-IJssel, twee ligplaatsen bij Arnhem en vier bij Eefde. Deze quick wins zijn in 2010/2011 gerealiseerd. Daarnaast is de planuitwerking gestart voor de mogelijke realisatie van een overnachtingshaven aan de Boven-IJssel. In 2013 is de voorkeursbeslissing genomen om ligplaatsen in de Valeplas ten oosten van Arnhem te realiseren. Op basis van een actuele prognose is besloten om elf ligplaatsen te realiseren.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

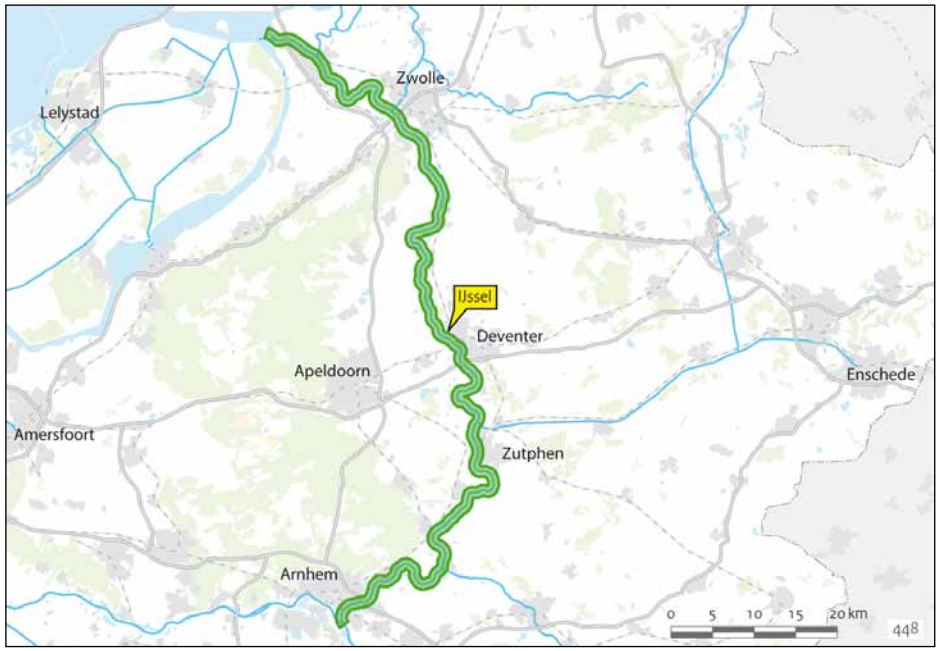
Het aanleggen van ligplaatsen op de IJssel draagt bij een veilige en efficiënte scheepvaart.

Planning

2018: projectbeslissing
2019: start realisatie
2021-2022: openstelling

Politiek/bestuurlijk

In het najaar van 2013 is de voorkeursbeslissing genomen. In 2015 is besloten het zoekgebied uit te breiden naar de zuid- en de westlob van de



Valeplas. Op basis van de actuele WLO-scenario's (Toekomstverkenning Welvaart en Leefomgeving) is medio 2017 besloten het aantal aan te leggen ligplaatsen terug te brengen van zeventien naar elf.

Financiën

Taakstellend budget: € 28 mln. Artikel IF 15.03.02.

Jaar *	Budget	Openstelling
MIRT 2013	27	2016
MIRT 2014	28	2018-2020
MIRT 2015	28	2018-2020
MIRT 2016	28	2019-2020
MIRT 2017	28	2019-2020
MIRT 2018	28	2021-2022
verschil	1	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	1	

* Gegevens over zes jaar, tenzij er een MIRT fasewisseling heeft plaatsgevonden

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Integrale gebiedsopgaven**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	18
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing		•				
Planning	•					
Financiën					•	•
Politiek/Bestuurlijk			•			

Toelichting op de wijzigingen

2013: De voltooiing is drie jaar opgeschoven door gewijzigde economische omstandigheden. In de periode waarin het bedrijventerrein wordt getransformeerd naar een woonomgeving dient in voldoende mate sprake te zijn van een levendige en leefbare situatie. In 2013 is het voormalige fabriekspand van Honig middels het instrument Tijdelijk Anders Bestemmen (TAB) ingezet voor tijdelijke initiatieven (met name kunst en cultuur) voor de duur van maximaal acht jaar. In november 2013 is de stadsbrug De Oversteek geopend.
2014: Het aantal te realiseren woningen in Waalfront is naar beneden bijgesteld om zodoende meer grondgebonden woningen te kunnen bouwen. De realisatie van een nieuw museum over de Tweede Wereldoorlog in industrieel erfgoed De Vasim maakt als gebiedstrekker deel uit van de stedelijke ontwikkeling Waalfront.
2015: De uitvoering van gebied Handelskade is begonnen. Voltooiing is zes jaar opgeschoven doordat organisatie van gebiedsontwikkeling in de plaats is gekomen van de blauwdruk. Hiertoe heeft de minister van IenM in april 2014 een goedkeurende wijzigingsbeschikking afgegeven. Het museum gaat niet door; plannen voor een herdenkingsplek zijn in ontwikkeling.

Nijmegen omarmt de Waal (Waalfront)

Opgave

De hoogwaterproblematiek leidt tot de roep om meer ruimte voor de rivier; de bereikbaarheid vraagt om de aanleg van een nieuwe stadsbrug. De stadsbrug en de rivier vormen het middelpunt van de toekomstige stedelijke opgave. Onderdeel van de stedelijke opgave is de herstructurering van het westelijk deel van Nijmegen, met mogelijkheden voor een nieuw waterfront. De herstructureringsopgave is gericht op een impuls voor stedelijke ontwikkeling, meer ruimte voor bedrijven en vermindering van de milieudruk. In dit gebied speelt een integrale gebiedsopgave, zodat een goede stedenbouwkundige samenhang ontstaat.

Oplossing

Vanuit de wateropgave is het plan voor de dijkverlegging bij Lent vastgesteld (basismaatregel uit de planologische kernbeslissing Ruimte voor de Rivier, zie desbetreffende projectblad). Op 3 december 2015 is het project Dijkteruglegging Lent opgeleverd. Het is een van de mijlpalen van Ruimte voor de Rivier, met een enorme impact voor Nijmegen en omgeving. De stad is niet alleen veiliger geworden, maar is ook een prachtig recreatiegebied rijker op het nieuwe eiland Veur Lent. De dijk is zo'n 350 m landinwaarts gelegd. Er is een nevengeul gegraven, waardoor een eiland is ontstaan.
Aan de noordoever van de Waal is een nieuwe kade aangelegd. Die is zo ontworpen – met een damwand erin – dat men altijd dicht bij het water kan komen, ongeacht hoe hoog of laag de rivier staat.
Aan de zuidzijde van de Waal is transformatie en herstructurering voorzien van een circa 33 ha. groot bedrijventerrein tot een gebied met circa 2.100 woningen en circa 20.000 m² schone bedrijvigheid.
Aan de noordzijde van de Waal worden in het kader van de Vinexopgave 12.000 woningen gerealiseerd met een centrumgebied op de noordelijke oever van de Waal. Tegenover de historische binnenstad wordt de capaciteit van de Waal verruimd. Daarbij ondergaat het rivierenlandschap een transformatie. Ook wordt de bestaande Waalkade opnieuw onder de loep genomen en werken verschillende partijen aan natuurontwikkeling in de uiterwaarden aan beide zijden van de rivier. De tweede stadsbrug Nijmegen is inmiddels gerealiseerd.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Vanuit Nota Ruimte geeft project Waalfront Nijmegen een extra impuls aan de versterking van de economische concurrentiepositie en aan de kracht van de stad.

Planning

2009: Start realisatie
Voltooiing van het totale plan was voorzien rond 2021; die is nu voorzien in 2027.

Nijmegen omarmt de Waal (Waalfront)
(vervolg)

2016: De woningbouw van gebied Koningsdaal wordt versneld doorgezet. De Handelskade was al bewoond, delen van Koningsdaal nu ook.
2017: De joint venture Ontwikkelingsbedrijf Waalfront stelt de actuele GREX 2017 vast. Deze laat een resultaatverbetering zien, hoewel het tekort nog aanzienlijk is. De provincie Gelderland zet een subsidiereservering van € 5 mln. om in een toekenning. De subsidie van € 4,5 mln. voor de verwerving van het slachthuis wordt naar verwachting voor € 2 mln. toegekend aan de gemeente Nijmegen ten behoeve van Waalfront. Met de provincie is het Bestuursakkoord stedelijk netwerk Arnhem-Nijmegen 2017-2026 gesloten. Onderzoek naar de herbestemming van het Nyma-kwartier, het gedeeltelijke behoud van het Honig-complex en de bestemming van de voormalige kolencentrale wordt gesubsidieerd.
2018: De gebieden Handelskade en Koningsdaal zijn naar verwachting in 2018 gerealiseerd en vrijwel volledig bewoond, met uitzondering van het deelgebied Fort (2021). In een gunstig scenario wordt een start gemaakt met de bouw in het gebied Dijk-Waterkwartier en komt de definitieve oplevering langzaam maar zeker in beeld.

Uitvoering

De minister van IenM stelt de beschikking volgens de nieuwe planning vast op 31 december 2027.
Gebiedsontwikkeling Handelskade: op 14 maart 2014 is de eerste paal geslagen en is de start van de bouw van 540 appartementen, 4.000 m² commerciële ruimten (restaurants en bedrijfsruimten) en 550 gebouwde parkeerplaatsen een feit. De eerste woningen zijn in 2016 opgeleverd (appartementengebouw De Lunet).
Deelgebied Koningsdaal: hier is in 2015 gestart met de bouw van circa 450-500 woningen.
Het deelgebied Koningsdaal Zuid is versneld gerealiseerd. Deels is al sprake van bewoning; het overige is in aanbouw. Deelgebied Koningsdaal Noord ontwikkelt zich eveneens op schema. Eind 2018 mag bewoning worden verwacht, behoudens het deelgebied Fort (2021).
De verdere gebiedsontwikkeling is geënt op de uitgangspunten uit businesscase Waalfront 1.2, waarmee organische groei is beoogd. Dat houdt ook in dat verwevenheid en stedelijke dynamiek, cultureel/industrieel erfgoed, gehele verbindingslijnen van de Waalkades, verbinding met het stadscentrum en functionele kwaliteiten en leefbaarheid centraal blijven staan.
Relevante duurzaamheidsaspecten zijn de robuuste aanleg van de waterkering, aansluiting op het warmtenet als onderdeel van de ambitie warmteringleiding en de start van het onderzoek voor toepassingen van 'smart energy' op terrein/gebouw ENGIE (de voormalige kolencentrale van SUEZ), een terrein direct grenzend aan Waalfront.
Alle ontwikkelingen vinden plaats in partnerschap met onder andere de provincie Gelderland en het Rijk.
In februari 2016 zijn de bedrijfsactiviteiten van het slachthuis beëindigd. Behoud van de werkgelegenheid middels verplaatsing van het bedrijf is hiermee in het geding gekomen. De juridische afwikkeling met de eigenaren is nog niet definitief.

Financiën

Taakstellend: € 25 mln. uit het budget voor Nota Ruimte. In het Provinciale Stad & Regiocontract 2012-2017 is de reservering van € 5 mln. omgezet in een toekenning. Daarmee komt de verleende subsidie van de provincie over de totale projectperiode op dit moment uit op ruim € 22 mln.

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Integrale gebiedsopgaven**
Ministerie **EZ**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	18
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing		•				
Planning				•		
Financiën						
Politiek/Bestuurlijk						

Toelichting op de wijzigingen

2014: *High Tech Factory:* op 16 mei 2013 is op de campus de productiefaciliteit met zo'n 5.000 m2 aan cleanrooms, laboratoria en kantoorruimtes geopend. Hiermee beschikken bedrijven die actief zijn in micro- en nanotechnologie over hoogwaardige faciliteiten om opschaling in productievolume te realiseren.
CAT-AgroFood: er is geïnvesteerd in nieuwe faciliteiten, en apparatuur van Wageningen UR is ingebracht. Via een extern te benaderen database is inzichtelijk welke apparatuur beschikbaar is.
2016: *CAT-AgroFood:* het direct toegankelijk maken van onderzoeksfaciliteiten van Wageningen UR blijkt een belangrijke factor in het verbeteren van het vestigingsklimaat en een duidelijke stimulans voor interactie tussen onderzoekers van verschillende organisaties die vaak leidt tot samenwerking en innovatie. De projectperiode loopt door tot en met 2017 met een nieuwe beschikking per 1 mei 2015. De omvang van de rijksbijdrage is gelijk gebleven.

Sterke regio's: Oost-Nederland

Opgave

Enkele regio's en sectoren zijn economisch sterk ontwikkeld, maar extra inspanningen zijn nodig om de (internationale) concurrentiekracht van deze sterke regio's te verstevigen. Met een gebundelde inzet van instrumenten worden knelpunten opgelost en gebiedsgerichte kansen benut om het Nederlandse vestigingsklimaat te versterken.

Oplossing

In vier toonaangevende Sterke Regio's is geïnvesteerd in ambitieuze projecten op het gebied van fysieke of kennisinfrastructuur, die het internationale vestigingsklimaat versterken. De vier regio's zijn de Randstad, Brainport Zuidoost-Nederland, het energieknooppunt Groningen en Oost-Nederland (Wageningen-Arnhem/Nijmegen-Twente).

Politiek/bestuurlijk

Met de geselecteerde regio's wordt bepaald welke fysieke of kennisinfrastructuur de regio ontbeert om de potentie waar te kunnen maken.

Uitvoering

In samenwerking met publieke en private partijen in de regio worden investeringsprojecten opgesteld, opgestart en uitgevoerd. Het ministerie van Economische Zaken (EZ) en de regionale partners zijn hiervoor verantwoordelijk. Zowel High Tech Factory als CAT-AgroFood ontwikkelt zich overeenkomstig de prognoses wat betreft bezettingsgraad van de apparatuur. Het belang van beschikbaarheid van onderzoeks- en productiefaciliteiten voor (jonge) bedrijven in de agrofood en hightech-sector is onverminderd groot. Aan High Tech Factory is in maart 2016, in overleg met regionale partners, vanuit het ministerie van EZ toestemming gegeven voor verbreding van het apparatuurfonds. Dit betekent dat het fonds wordt opengesteld voor hightech starters en groeiers die zich niet noodzakelijkerwijs in High Tech Factory, maar wel in de regio Twente vestigen.

Financiën

In de regio Oost-Nederland is aan twee projecten een rijksbijdrage toegekend uit het Sterke Regio-budget van het Fonds economische structuurversterking (Fes):

- High Tech Factory Twente (€ 8 mln). In Twente zijn ruim veertig spin-off-bedrijven op het gebied van microsysteem- en nanotechnologie toe aan het produceren van hun vindingen. Begin 2014 is het project voor de productiefaciliteit volledig afgerond. De periode van medefinanciering van het rijk in het apparatuurfonds High Tech Fund is door EZ verlengd van 2013 naar 2017. De omvang van de rijksbijdrage is gelijk gebleven.
- CAT-AgroFood Wageningen (€ 12 mln). Het bedrijfsleven in de voedingssector kan bij CAT-AgroFood geavanceerde apparatuur 'huren' voor onderzoek, zoals een MRI-scanner of een elektronenmicroscoop. *'Sharing research facilities'* is een belangrijke pijler van Wageningen Campus.

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	18
Algemeen						
MIRT fase			•			•
Opgave						
Oplossing			•			
Planning			•		•	•
Financiën			•		•	
Politiek/Bestuurlijk			•			

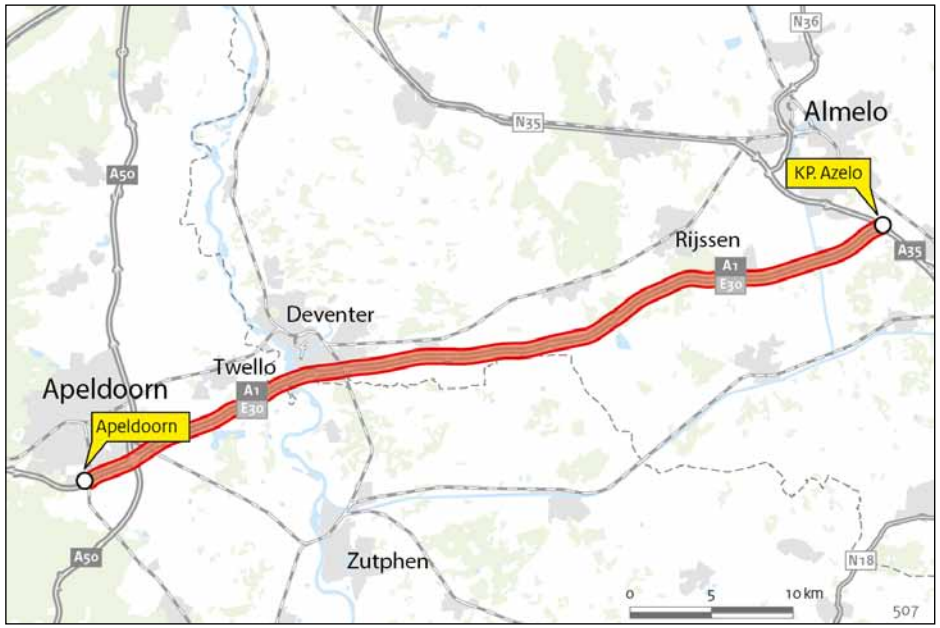
Toelichting op de wijzigingen

2015: De minister heeft in het najaar 2013 het voorkeursalternatief vastgesteld. Het project is daarmee overgegaan naar de planuitwerkingsfase. De bestuurlijk afspraken zijn vastgelegd in een bestuursovereenkomst en tevens is het taakstellend budget vastgesteld.
2017: Uit efficiencyoverwegingen is een klein deel van de scope van het project A1 Apeldoorn-Zuid–Beekbergen, met bijbehorend budget van € 2,4 mln overgeheveld naar het project A1 Apeldoorn-Azelo. De Tracéwetprocedure en daarmee de start van de realisatie is vertraagd door een juridische procedure rond de aanbesteding van ingenieursdiensten voor de planuitwerking.
2018: De planning is aangepast door de overstap naar een ander verkeersmodel (NRM 2016). Dit heeft geen gevolgen voor de openstelling van het project.

A1 Apeldoorn-Azelo

Opgave

De bereikbaarheid van de A1-zone (het wegennetwerk en de A1 tussen Apeldoorn en Azelo als onderdeel hiervan) is vanuit regionaal en (inter)nationaal perspectief van belang voor de economische ontwikkeling.
De bereikbaarheid voldoet op het traject A1 Apeldoorn-Azelo niet aan de streefwaarden in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR).



Oplossing

Het traject A1 Apeldoorn-Azelo wordt verbreed met één rijstrook. Bij Deventer wordt gebruikgemaakt van de bestaande brug. Het oostelijk deel van het traject wordt verbreed in de middenberm. Grofweg ontstaan in de nieuwe situatie 2x4 rijstroken op het westelijke deel en 2x3 rijstroken op het oostelijke deel. De regio stelt aanvullende middelen beschikbaar voor inpassing.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het project draagt bij aan de beleidsdoelstelling om de economische ontwikkeling te stimuleren en om de doorstroming en verkeersveiligheid te verbeteren op het hoofdwegennet.

Planning

Met het aanbod van de regio om een deel van het traject voor te financieren, wordt het project gefaseerd uitgevoerd.
2017: Ontwerp-Tracébesluit
2018: Tracébesluit
2018: start realisatie fase 1 (Twello-Deventer en Deventer-Oost-Rijssen)
2020-2022: openstelling fase 1
2024: start realisatie fase 2 (Apeldoorn-Twello, Deventer-Deventer-Oost en Rijssen-Azelo)
2026-2028: openstelling fase 2

Politiek/bestuurlijk

Vanuit de regio zijn de provincies Overijssel en Gelderland, de stedendriehoek Apeldoorn-Deventer-Zutphen, de regio Twente en de gemeenten die binnen de A1-zone liggen betrokken. Rijk en regio hebben gewerkt aan de verkenning A1-zone waarin een verkenning naar een capaciteitsuitbreiding van de A1 is geïntegreerd. Op basis van de uitkomsten van deze gezamenlijke MIRT-verkenning is er overeenstemming over het gewenste ruimtelijke concept en over de wijze waarop de capaciteitsuitbreiding van de A1 tussen Apeldoorn en Azelo op termijn kan plaatsvinden. In oktober 2013 is dit vastgelegd in de bestuursovereenkomst tussen het rijk en de regio (provincie Overijssel, provincie Gelderland, regio Twente en de Stedendriehoek).

* Gegevens over zes jaar, tenzij er een MIRT fasewisseling heeft plaatsgevonden

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

A1 Apeldoorn-Azelo
(vervolg)

Financiën

Taakstellend budget: € 429 mln
(inclusief bijdrage regio: € 115 mln).
Daarnaast financiert de regio een bedrag van
€ 29 mln voor. Artikel IF 12.03.02. Het budget
is exclusief reservering vanwege het
Meerjarenprogramma Geluidssanering (MJPG).

Jaar *	Budget	Openstelling
MIRT 2015	420	Fase 1 2019-2021 en Fase 2 2026-2028
MIRT 2016	421	Fase 1 2019-2021 en Fase 2 2026-2028
MIRT 2017	424	Fase 1 2020-2022 en Fase 2 2026-2028
MIRT 2018	429	Fase 1 2020-2022 en Fase 2 2026-2028
verschil	9	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	7	

* Gegevens over zes jaar, tenzij er een MIRT fasewisseling heeft plaatsgevonden

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	18
Algemeen						
MIRT fase				•		
Opgave						
Oplossing			•			
Planning	•		•			•
Financiën						•
Politiek/Bestuurlijk	•		•			

Toelichting op de wijzigingen

2013: Ondanks een versobering, zoals tijdens het BO MIRT eind 2011 besloten werd, is de rijksbijdrage met € 5 mln verhoogd. De realisatie is aangepast vanwege het toepassen van een andere contractvorm.
2015: Het budget is verhoogd in verband met de geplande vastgoedinkomsten (een gewijzigde administratieve methode) en een scopewijziging (de verdiepte ligging). De planning is gewijzigd ten gevolge van de latere vaststelling van het Tracébesluit en de consequenties van de aanbestedingswet 2012.
2016: Het project is overgegaan naar de realisatiefase.
2018: Budget is ten tijde van de gunning opgehoogd vanuit middelen voor beheer en onderhoud. Ook is in lijn met bestuurlijke afspraken € 4 mln aan de regionale partners terugbetaald vanwege een aanbestedingsmeevaller. Daarnaast zijn mee- en tegenvallers, ontstaan door verschillen in uitgekeerde indexering en per project contractueel ingepaste indexering, binnen de DBFM-projecten budgetneutraal verrekend. Gunstige uitvoeringsplanning van de aannemer leidt tot versnelde openstelling in 2018.

N18 Varsseveld-Enschede

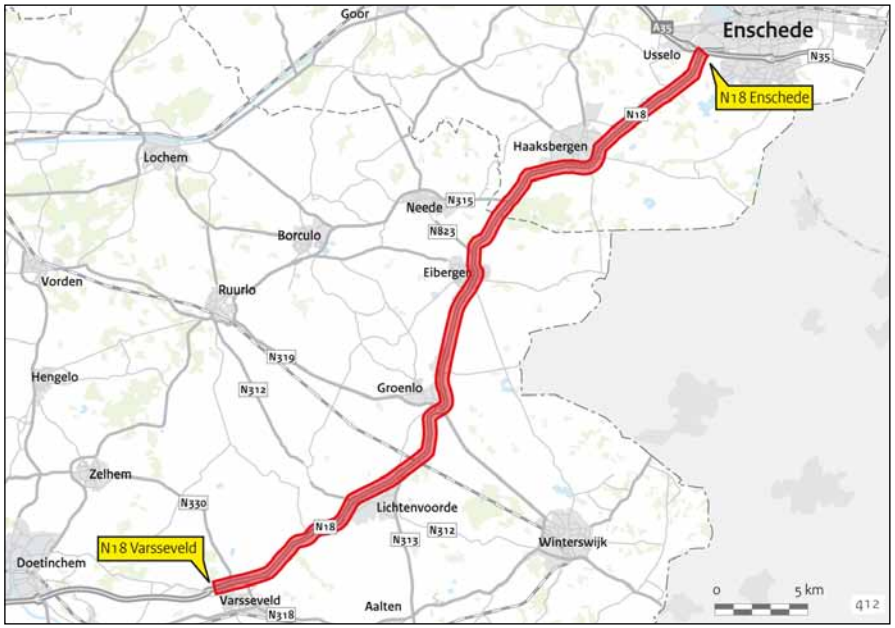
Opgave
De verkeersonveiligheid op het hele tracé N18 Varsseveld-Enschede moet worden aangepakt, evenals de leefbaarheid in de kernen, met name van Eibergen en Usselo.

Oplossing
In het Tracébesluit is vastgesteld dat op het gedeelte Varsseveld-Groenlo maatregelen worden getroffen voor de verkeersveiligheid met handhaving van de maximumsnelheid van 80 km/u. Tussen Groenlo en Enschede wordt een nieuwe N18 aangelegd met omleidingen rond Eibergen, Haaksbergen en Usselo. De maximumsnelheid wordt verhoogd naar 100 km/u. De afwaardering van de huidige N18 is onderdeel van de projectscope.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling
Project draagt bij aan het verbeteren van de veiligheid van de N18.

Planning
2013: Tracébesluit
2014: vaststelling wijzigingstracébesluit
2016: start realisatie
2018: openstelling

Politiek/bestuurlijk
Naar aanleiding van het Standpunt van oktober 2009 is extra dekking gevonden voor € 12 mln. Het convenant N18 is in december 2009 getekend. Tijdens het bestuurlijk overleg MIRT (BO MIRT) van het voorjaar 2010 zijn nadere afspraken gemaakt over scopeaanpassingen aan de aansluiting N18/A35 en verplaatsing van aansluitingen bij Eibergen en Groenlo. Het



Tracébesluit is op 20 augustus 2013 ondertekend. Begin 2014 is dit gewijzigd op verzoek van de regio in verband met een verdiepte ligging van de N18 ter hoogte van Haaksbergen. De regio draagt de meerkosten van € 4 mln. Met de regionale partijen is daarnaast in 2014 een realisatieovereenkomst gesloten waarin onder andere afspraken zijn gemaakt over de overdracht van de bestaande N18.

Uitvoering
In 2010 is op basis van de Publiek-Private Comparator (PPC) gekozen voor een Design, Build, Finance & Maintain-contract (DBFM). Eind 2012 is naar aanleiding van de Aanbestedingswet 2012 besloten tot een Design & Construct-contract (D&C) voor het deel Varsseveld-Lichtenvoorde en een DBFM-contract voor het deel Groenlo-Enschede. Voorafgaand aan het vaststellen van het Tracébesluit zijn al voorbereidende maatregelen uitgevoerd.

Financiën
Taakstellend budget: € 446 mln. (inclusief bijdrage van de regio en vastgoedopbrengsten van € 151 mln). Hierbij wordt rekening gehouden met een PPS-taakstelling van € 10 mln.
Artikel IF 12.04.

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

N18 Varsseveld-Enschede
(vervolg)

Jaar *	Budget	Openstelling
MIRT 2014	316	2017
MIRT 2015	336	2019-2021
MIRT 2016	337	2019-2021
MIRT 2017	337	2019-2021
MIRT 2018	446	2018
verschil	130	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	6	

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

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	18
Algemeen						
MIRT fase					•	
Opgave						
Oplossing						
Planning	•			•		
Financiën	•	•				
Politiek/Bestuurlijk		•				

Toelichting op de wijzigingen

2013: Ten gevolge van het oplossen van de spanning tussen budget en raming en de noodzaak van het doorvoeren van versoberingen is er vertraging ontstaan, waardoor vaststelling van het Tracébesluit is doorgeschoven naar 2013. De openstelling van de weg zal daardoor in 2015 plaatsvinden.
2014: De bezuinigingen uit het Lenteakkoord en het aanvullend Regeerakkoord van 2012 hebben tot gevolg gehad dat de bestuursovereenkomst is aangehouden en de planning van het project is herijkt. Anticiperend op het besluit van de regering over de bouwimpuls in 2014 is de planning voor openstelling aangepast.
2016: De grondverwerving (onteigening) en de voorbereiding van de aanbesteding kostten meer tijd dan eerder voorzien. De start van realisatie is nu in 2017 voorzien.
2017: Het project is overgegaan naar de realisatiefase.

N35 Zwolle-Wijthmen

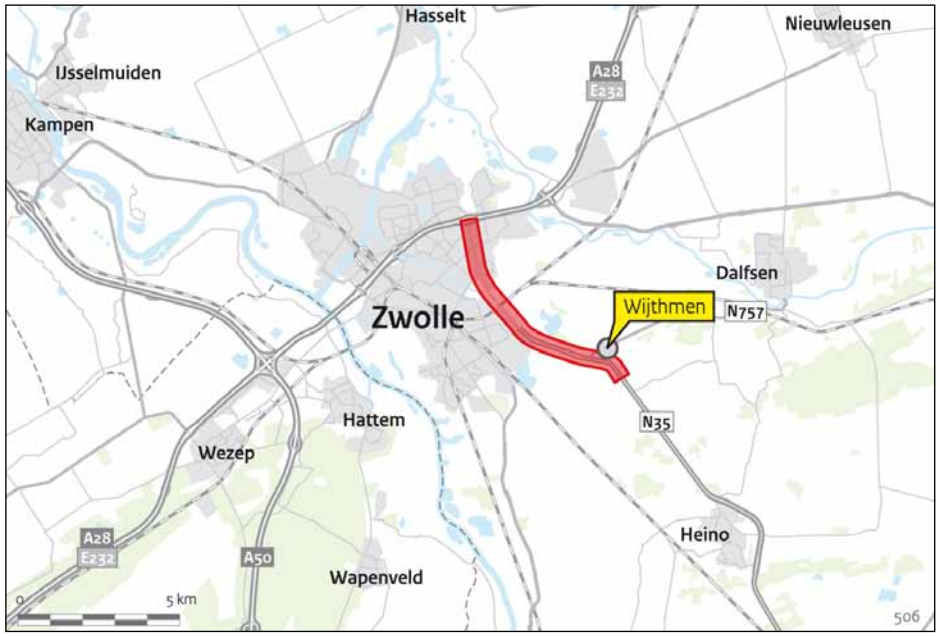
Opgave
Op de N35 Zwolle-Wijthmen ontstaat door de groei van autoverkeer met name in de spits vertraging. Daarnaast moeten de leefbaarheid en de verkeersveiligheid verbeterd worden.

Oplossing
Een uitbreiding van 2x1 naar 2x2 rijstroken, grotendeels op bestaand tracé, vormt de oplossing. Er is sprake van een beperkte omleiding bij Wijthmen. De snelheid wordt verhoogd naar 100 km/u. Bij aansluiting van de Kroesenallee wordt een ongelijkvloerse kruising aangelegd.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling
Het project draagt bij aan de beleidsdoelstelling om de doorstroming, de leefbaarheid en de verkeersveiligheid te verbeteren.

Planning
2015: Tracébesluit
2017: start realisatie
2018: openstelling

Politiek/bestuurlijk
In juni 2013 zijn afspraken vastgelegd in een bestuursovereenkomst. In 2014 is het Ontwerp-Tracébesluit (OTB) vastgesteld en op 15 juni 2015 is het Tracébesluit door de minister van IenM vastgesteld. Er wordt een realisatieovereenkomst afgesloten met de provincie Overijssel en de gemeente Zwolle. Ook wordt met de gemeente Zwolle een overeenkomst afgesloten voor de aanleg van een fietsbrug.



Uitvoering
Het project is in 2016 overgegaan naar de realisatiefase, de gunning was in juli 2016. Voorafgaand aan het vaststellen van het Tracébesluit zijn al voorbereidende maatregelen uitgevoerd.

Financiën
Taakstellend budget: € 48 mln
(inclusief € 29 mln bijdrage Provincie Overijssel).
Artikel IF 12.03.01.
Het budget is exclusief reservering vanwege het Meerjarenprogramma Geluidssanering (MJPG) en de extra garantstelling van de regio.

N35 Zwolle-Wijthmen
(vervolg)

Jaar *	Budget	Openstelling
MIRT 2017	48	2018
MIRT 2018	48	2018
verschil	0	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	0	

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2012	0	
2013	4	
2014	4	
2015	5	
2016	9	19%

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2016 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2016 was gerealiseerd.

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	18
Algemeen						
MIRT fase				•		
Opgave						
Oplossing						
Planning	•	•				
Financiën				•		
Politiek/Bestuurlijk						

Toelichting op de wijzigingen

2013: Vanwege de noodzaak tot actualiseren van de verkeersgegevens is het Tracébesluit vertraagd en daarmee verschuiven tevens de start van de realisatie en de openstelling met een jaar. Vanwege de doorwerking van het Begrotingsakkoord verschuift de start van de realisatie naar 2014 en de openstelling van 2015 naar 2016.
2014: De bezuinigingen uit het Lenteakkoord en het aanvullend Regeerakkoord van 2012 en herstel geluidsregister (i.h.k.v. SWUNG) hebben tot gevolg gehad dat de planning is herijkt.
2016: Het Tracébesluit is vastgesteld en het project is overgegaan naar de realisatiefase. Om aan te sluiten bij de huidige aanlegraming is het budget na verdere detaillering van het ontwerp met € 5 mln verlaagd.

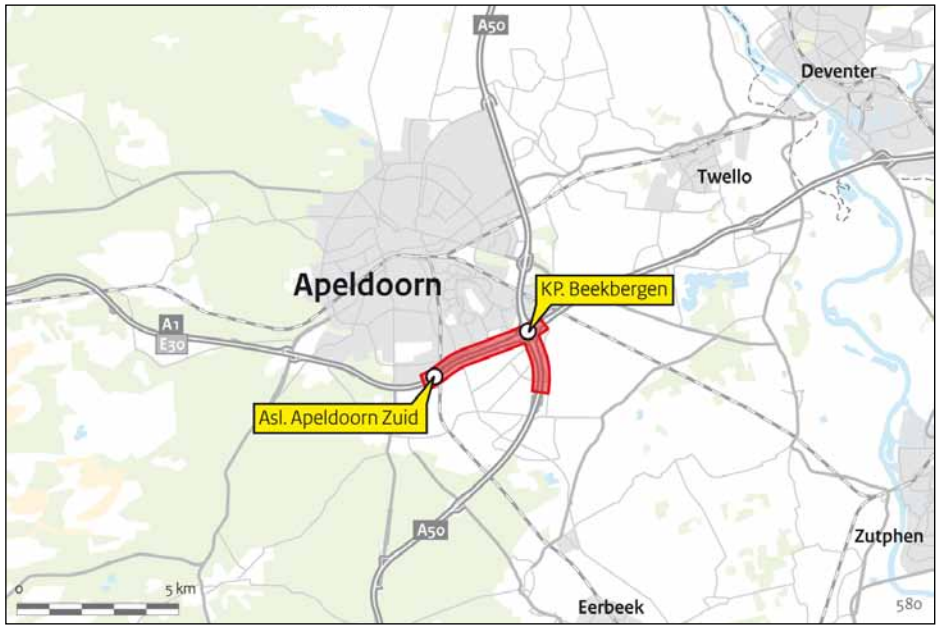
A1 Apeldoorn-Zuid - Beekbergen

Opgave
Als gevolg van weefbewegingen op het knooppunt Beekbergen ondervindt het doorgaande verkeer op de A1 en het verkeer op de verbinding Deventer-Arnhem hinder. Dit heeft een negatief effect op de goede en veilige doorstroming van het verkeer op de A1.

Oplossing
De verkeershinder wordt opgeheven met de verbetering van het knooppunt Beekbergen door de aanleg van weefstroken op de A1, een directe verbindingsboog tussen de A1 en de A50 op het knooppunt, en een extra rijstrook op de A50 tussen het knooppunt en de verzorgingsplaats De Brink.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling
Het project draagt bij aan de verbetering van de doorstroming en de verkeersveiligheid.

Planning
2015: Tracébesluit
2016: start realisatie
2017: openstelling



Politiek/bestuurlijk
Dit project volgt uit het maatregelpakket Robuust Netwerk, gebiedsgerichte uitwerking Mobiliteitsaanpak, van november 2008. De regio heeft zich verbonden aan de uitvoering van enkele projecten op het onderliggend wegennet die een sterke relatie hebben met de genoemde maatregelen op het hoofdwegennet. De regio financiert deze aanpassingen voor een bedrag van € 5,1 mln (prijspeil 2008). In het vierde kwartaal van 2009 zijn de aanvangsbeslissing en de startnotitie vastgesteld.

Uitvoering
Het project is gegund aan de aannemer.
De werkzaamheden zijn gestart in 2016.
Openstelling is eind 2017.

Financiën
Taakstellend budget: € 32 mln. Artikel IF 12.03.01.

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

A1 Apeldoorn-Zuid - Beekbergen
(vervolg)

Jaar *	Budget	Openstelling
MIRT 2016	31	2016-2018
MIRT 2017	31	2017
MIRT 2018	32	2017
verschil	1	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	0	

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2013	0	
2014	1	
2015	1	
2016	8	26%

* Gegevens over zes jaar, tenzij er een MIRT fasewisseling heeft plaatsgevonden.
** De realisatiegegevens t/m 31-12-2016 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2016 was gerealiseerd.

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	18
Algemeen						
MIRT fase	•					
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën	•	•	•	•		
Politiek/Bestuurlijk						

Toelichting op de wijzigingen

2013: De stijging van het projectbudget met € 24 mln wordt verklaard door aanvullende veiligheidseisen aan het spoor (€ 13 mln) en prijsstijgingen ten opzichte van de basisraming sinds 2005 (€ 10 mln) alsmede hogere planuitwerkingskosten om te komen tot een breed gedragen ontwerp (€ 1 mln). Het project gaat over van de planuitwerkingsfase naar de realisatiefase.
2014: Bij de Voorjaarsnota 2013 is het projectbudget opgehoogd met € 6 mln.
2015: Bij de Slotwet 2013/Voorjaarsnota 2014 is het projectbudget opgehoogd met € 5,3 mln.
2016: Het projectbudget is verlaagd met € 6,8 mln naar aanleiding van een gerealiseerde aanbestedingsmeevaller bij het deelproject Bunnik.

Traject Oost

Opgave

Het probleem op Traject Oost is de vervoersspanning op het spoor tussen Amsterdam/ Schiphol en Frankfurt. Er is onderzocht wat de meest efficiënte manier is om die spanning op te lossen. Hierbij is rekening gehouden met de aansluiting op het Trans European Transport Network (TEN-T), de ontsluiting van Schiphol en de stimulans voor reizigers om vaker de trein te nemen in plaats van het vliegtuig of de auto.

Oplossing

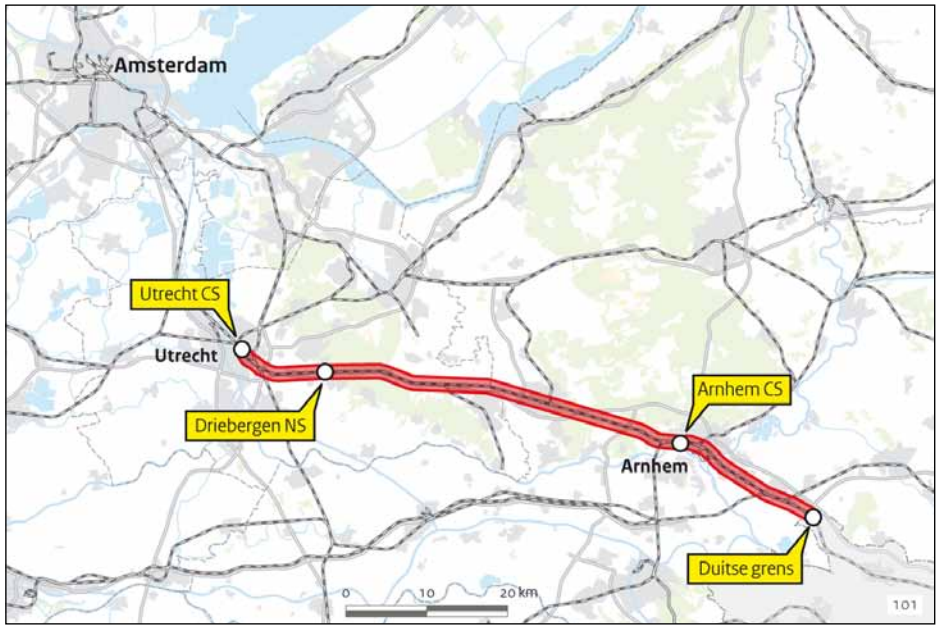
Het kabinet heeft besloten af te zien van de aanleg van een nieuwe hogesnelheidslijn langs bestaand spoor aan te leggen. In plaats daarvan is ervoor gekozen voor diverse maatregelen ter verbetering en (andere) benutting van de bestaande spoorlijn Utrecht-Arnhem-Duitse grens. Deze keuze is gemaakt na onderzoek naar de vervoerwaarde en de economische effecten van een nieuwe hogesnelheidslijn, de kosten van de aanleg daarvan en de nieuwe inzichten in de mogelijkheden van benutting van het bestaande spoor. Met het besluit van het kabinet is de Tracéwetprocedure beëindigd.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Verhogen van de veiligheid, verbeteren van de betrouwbaarheid, ruimte bieden aan de groei van het reizigersvervoer.

Planning

Oplevering: divers



Politiek/bestuurlijk

Toezeggingen: naar aanleiding van de motie-Haersma Buma heeft de minister per brief aan de Kamer (d.d. 16 mei 2003) toegezegd de beschikking in 2003 af te geven. Moties: Haersma Buma (TK 28600 XII en TK 28600 A, nr. 95) verzoekt de regering om € 25 mln in 2003 te beschikken gericht op de realisatie van het HSL-Oost-deelpakket (kopgroep). Convenant: met de regio zijn in juni 2006 nadere afspraken gemaakt voor drie planuitwerkingen voor Driebergen-Zeist, Maarsbergen en Bunnik.

Financiën

Een aantal kleine infrastructurele maatregelen om de capaciteit en de betrouwbaarheid te verhogen zijn uitgevoerd. Zo zijn een aantal perrons verlengd en is het huidige beveiligingssysteem aangepast. De kosten bedragen € 21 mln. In 2008 is begonnen met de planuitwerking van de projecten in Driebergen-Zeist, Maarsbergen en Bunnik, waarover in het convenant van juni 2006 afspraken zijn gemaakt (kosten planuitwerking € 8 mln). Voor de realisatie van deze projecten is € 235 mln beschikbaar. Artikel IF 13.03.01.

Traject Oost
(vervolg)

Jaar *	Budget	Oplevering
MIRT 2013	228	Divers
MIRT 2014	234	Divers
MIRT 2015	239	Divers
MIRT 2016	233	Divers
MIRT 2017	234	Divers
MIRT 2018	235	Divers
verschil	7	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	7	

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2012	3	
2013	11	
2014	28	
2015	50	
2016	65	28%

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2016 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2016 was gerealiseerd.

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen goederenvervoer**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	18
Algemeen				•		
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning		•			•	•
Financiën				•		
Politiek/Bestuurlijk						

Toelichting op de wijzigingen

2014: De oplevering is uitgesteld vanwege nog niet afgerond overleg met enkele gemeenten (Deventer, Rheden en Borne).
2016: De reservering in het NaNOV-budget voor voorzieningen voor het kopmaken te Deventer is niet meer nodig; de vrijvallende gelden zijn toegevoegd aan de investeringsruimte (IF 13.08).
2017: Uitwerking van de bestuurlijk gemaakte afspraken met de gemeente Borne heeft geleid tot de financiering van een ongelijkvloerse kruising met de nieuwe westelijke randweg in Borne vanuit het programma NaNOV. Dit is gemeld in de Kamerbrief (TK 29893, nr. 187) van 16 maart 2015. Oplevering van dit gemeentelijke project is voorzien in 2020. In de planning zoals opgenomen in het MIRT 2016 was nog geen rekening gehouden met dit project.
2018: ProRail heeft in overleg met de gemeente Rheden een voorkeursalternatief uitgewerkt voor een aantal overwegen. De gemeente Rheden heeft in 2017 echter afgezien van de maatregel in de tunnel overweg Kerkstraat in Velp. Van de overige maatregelen is realisatie voorzien in de periode 2020/2021.

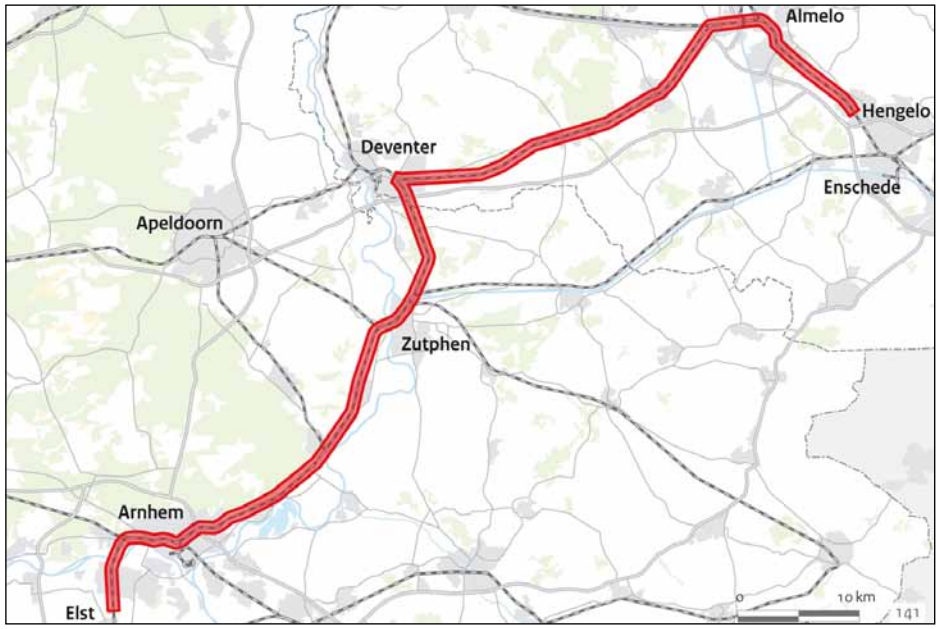
Goederenroute Elst-Deventer-Twente (NaNOV)

Opgave
In 1999 is besloten om geen nieuwe Noord-oostelijke Verbinding (NOV) aan te leggen. De stijgende intensiteit van het goederenvervoer over bestaand spoor (Elst-Arnhem -Deventer-Twente) veroorzaakt omgevingshinder.

Oplossing
Het programma NaNOV bevat maatregelen die de hinder voor de omgeving beperken. Overwegen worden aangepast of vervangen door tunnels en de sanering van geluidhinder wordt versneld. De Tweede Kamer is bij brief van 16 maart 2015 (TK 32404, nr. 187) geïnformeerd over de voortgang van het NaNOV-programma. Bij de besluitvorming over PHS-onderdelen in juni 2014 (TK 32404, nr. 74, 17 juni 2014) is besloten dat de Goederenroute Oost-Nederland (Elst-Oldenzaal/grens, inclusief kopmaken in Deventer) in ieder geval tot rond 2030 niet nodig is. De reservering in het NaNOV-budget voor voorzieningen voor het kopmaken in Deventer is daardoor niet meer nodig; de vrijvallende gelden zijn toegevoegd aan de investeringsruimte (IF 13.08).

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling
Verhogen van de veiligheid, verbeteren van de betrouwbaarheid, behalen van de geluidsnormen.

Planning
2009: start realisatie
2020/2021: oplevering



Politiek/bestuurlijk
Toezeggingen: brief van de minister aan de Tweede Kamer (TK 22589, nr. 157) over de gevolgen van het besluit geen nieuwe Noord-oostelijke verbinding (NOV) aan te leggen en het besluit tot uitvoering NaNOV-maatregelen.

Financiën
Taakstellend budget: € 139 mln.
Artikel IF 13.03.02.

Goederenroute Elst-Deventer-Twente (NaNOV)
(vervolg)

Jaar *	Budget	Oplevering
MIRT 2013	151	2010-2015
MIRT 2014	154	2018
MIRT 2015	154	2018
MIRT 2016	138	2018
MIRT 2017	138	2020
MIRT 2018	139	2020/2021
verschil	-12	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	3	

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2012	42	
2013	46	
2014	54	
2015	65	
2016	68	49%

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2016 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2016 was gerealiseerd.

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	18
Algemeen						•
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Politiek/Bestuurlijk						

Toelichting op de wijzigingen

2018: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

PHS Ede

Opgave

De vraag naar reizigersvervoer op de corridor Schiphol-Utrecht-Nijmegen groeit.

Oplossing

In het kader van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) wordt het spoor in en rond het nieuw te bouwen station Ede-Wageningen aangepast waardoor een keermogelijkheid ontstaat. Deze werkzaamheden vallen in de tijd samen met het project Spoorzone Ede van de gemeente Ede en maken daar integraal deel van uit.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Dit project maakt onderdeel uit van het Programma Hoogfrequent Spoor en draagt bij aan de economische en ruimtelijke ontwikkeling van Nederland.

Planning

2017: start uitvoering
2021: integrale project gereed

Politiek/bestuurlijk

De gemeente Ede stelt het bestemmingsplan vast. Medio 2017 stelt het bestuurlijk overleg (dat gezamenlijk opdrachtgever is voor het project) de uitvoeringsbeslissing vast.

Financiën

Taakstellend budget: € 43 mln.
Er heeft nog geen realisatie plaatsgevonden (0% gerealiseerd).

Jaar *	Budget	Oplevering
MIRT 2018	43	2021

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

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	18
Algemeen					•	
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						•
Politiek/Bestuurlijk						

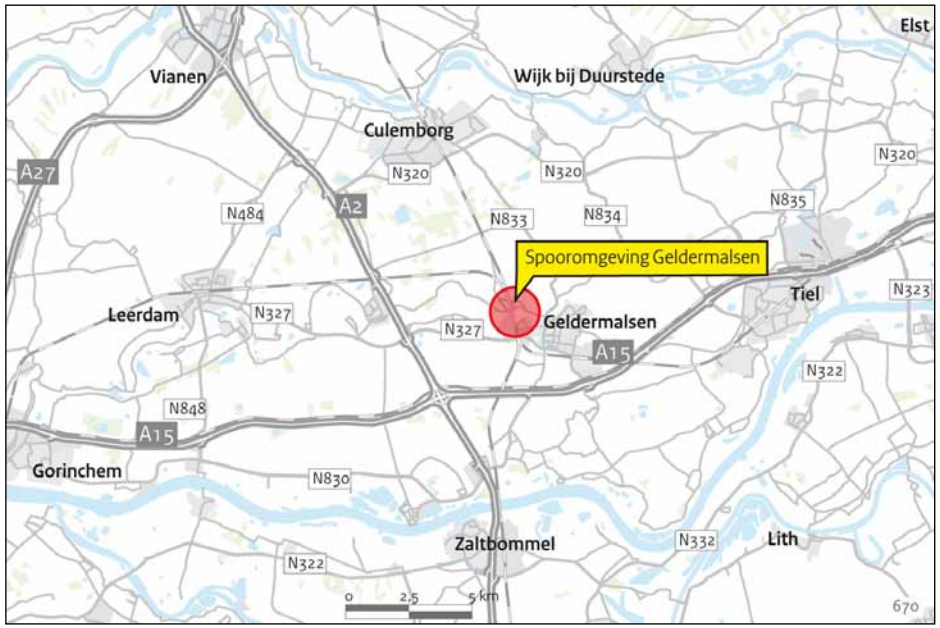
Toelichting op de wijzigingen

2017: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.
2018: In verband met het afgeven van de realisatiebeschikking voor het deelproject PHS spooromgeving Geldermalsen is € 76,3 mln vanuit het planuitwerkingsbudget PHS toegevoegd aan het realisatiebudget.

PHS Spooromgeving Geldermalsen

Opgave

De vraag naar spoorvervoer op de corridor Amsterdam-Eindhoven groeit. Afgesproken is dat deze groei mogelijk gemaakt wordt, terwijl er ook ruimte gehouden wordt voor het goederenvervoer tussen de regio Amsterdam/IJmond en de Betuweroute.
Het project Spooromgeving Geldermalsen is een samenvoeging van het eerder binnen het programma 'Punctualiteits- en capaciteits-knelpunten' opgenomen deelproject Vrijleggen MerwedeLingeLijn en het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS)-project Geldermalsen. Voor het Project Spooromgeving Geldermalsen wordt één Tracébesluit (TB) uitgebracht en ook de aanbesteding wordt gedaan voor het totale project. Om die reden is het deelproject Vrijleggen MerwedeLingeLijn ondergebracht bij PHS onder de naam Spooromgeving Geldermalsen.



Oplossing

In 2010 is de voorkeursbeslissing PHS vast-gesteld. Daarin is opgenomen dat de ambitie voor spoorboekloos reizen in de brede Randstad betekent dat er op de corridor Amsterdam-Eindhoven zes Intercity's per uur kunnen rijden en tussen Utrecht en Geldermalsen zes sprinters. Daarnaast moet er capaciteit beschikbaar blijven voor het goederenvervoer vanuit de regio Amsterdam/IJmond naar de Betuweroute vice versa en voor de stoptreinen van en naar Dordrecht en Tiel. Daartoe worden er in de knoop Geldermalsen diverse maatregelen uitgevoerd: onder meer een apart spoor voor de stoptreinen van en naar Dordrecht, twee extra perrons op station Geldermalsen, worden twee overwegen vervangen door drie onderdoorgangen, wordt een reizigerstunnel aangelegd ter vervanging van de loopbrug, en wordt het emplacement verbeterd.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Dit project maakt onderdeel uit van het Programma Hoogfrequent Spoor en draagt bij aan de economische en ruimtelijke ontwikkeling van Nederland.

Planning

2017: Tracébesluit
2021: Oplevering

Politiek/bestuurlijk

In februari 2016 hebben het rijk en de gemeente Geldermalsen afspraken over het maatregel-pakket rond het spoor in Geldermalsen vastgelegd in een Bestuursovereenkomst.

Financiën

Taakstellend budget: € 133 mln.
Artikel IF 13.03.01.

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

PHS Spooromgeving Geldermalsen
(vervolg)

Jaar *	Budget	Oplevering
MIRT 2017	56	2021
MIRT 2018	133	2021
verschil	77	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	2	

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2016	0	0%

* Gegevens over zes jaar, tenzij er een MIRT fasewisseling heeft plaatsgevonden.
** De realisatiegegevens t/m 31-12-2016 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2016 was gerealiseerd.

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	18
Algemeen	•	•				
MIRT fase					•	
Opgave						
Oplossing		•				
Planning		•		•		
Financiën		•			•	•
Politiek/Bestuurlijk						

Toelichting op de wijzigingen

2013: In 2012 heeft de minister van IenM de voorkeursbeslissing voor de sluis Eefde genomen.
2014: Als gevolg van autonome vertraging en de bezuinigingen is de realisatie vertraagd. De scope is ook gewijzigd, waardoor de voorsluis van de bestaande sluiskolk blijft behouden en de drempel van de nieuwe sluiskolk wordt verlaagd in verband met te verwachten waterstanden.
2016: Als gevolg van vertraging in de bestuurlijke besluitvorming in de bestemmingsplanprocedure is de projectbeslissing vertraagd, evenals de start van de realisatie.
2017: Het bestemmingsplan is onherroepelijk geworden. Door een nadere uitwerking van de raming zijn er hogere kosten voor de organisatie, voor inpassingmaatregelen, voor de afvoer van grond en voor vastgoedkosten. Hierdoor is het budget opgehoogd.
2018: Het budget voor de aanleg is aangevuld met het benodigde budget voor onderhoud en omgezet naar een DBFM-reeks.

Capaciteitsuitbreiding sluis Eefde

Opgave
Door capaciteitstekort ontstaan er te lange wachttijden bij Sluis Eefde.

Oplossing
Begin 2012 heeft de minister van IenM in afstemming met de decentrale overheden besloten dat de capaciteit van de sluis bij Eefde wordt uitgebreid door de aanleg van een tweede sluiskolk. De voorsluis van de bestaande sluiskolk blijft behouden en de drempel van de nieuwe sluiskolk zal lager worden aangelegd in verband met te verwachten toekomstige lagere waterstanden in de IJssel.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling
De nieuwe sluiskolk draagt bij aan een vlotte, efficiënte en veilige scheepvaartafwikkeling.

Planning
2015: projectbeslissing
2017: start realisatie
2020: openstelling

Politiek/bestuurlijk
De bezuinigingen uit het Lenteakkoord en het aanvullend Regeerakkoord van 2012 hebben, zoals besloten bij Voorjaarsnota 2013, tot gevolg dat de realisatie getemporiseerd is. Na beroeps-procedures is het bestemmingsplan in 2016 onherroepelijk geworden.

Uitvoering
Voor Sluis Eefde is besloten het project als Design, Build, Finance and Maintain-contract (DBFM) in de markt te zetten.

Financiën
Taakstellend budget: € 153 mln. Artikel IF 15.04.01.

Jaar *	Budget	Openstelling
MIRT 2016	75	2019-2020
MIRT 2017	83	2020
MIRT 2018	153	2020
verschil	78	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	5	

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2012	0	
2013	1	
2014	2	
2015	4	
2016	9	11%

* Gegevens over zes jaar, tenzij er een MIRT fasewisseling heeft plaatsgevonden.
** De realisatiegegevens t/m 31-12-2016 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2016 was gerealiseerd.

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

Twentekanalen, verruiming (fase 2)

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	18
Algemeen		•				
MIRT fase					•	
Opgave						
Oplossing		•				
Planning		•			•	
Financiën					•	•
Politiek/Bestuurlijk			•			

Toelichting op de wijzigingen

2014: Als gevolg van autonome vertraging en de bezuinigingen is de oplevering van de Twentekanalen vertraagd.
2015: Eind 2013 is de voorkeursbeslissing genomen.
2017: Voor de verruiming van de vaarwegen blijken meer damwanden vervangen te moeten worden. Ook zijn meer erosie-beschermende maatregelen nodig. Hiervoor is € 10 mln extra budget beschikbaar gesteld. De projectbeslissing is begin 2016 genomen, waarmee het project is overgegaan naar de realisatiefase.
2018: Het budget is opgehoogd door overheveling van het vervangingsbudget voor de damwanden, de verwachte CEF-TEN-subsidie en de bijdrage van de gemeente Delden voor onderhoud aan een kade.

Opgave
De bereikbaarheid van Twente voor klasse Va-schepen is ontoereikend.

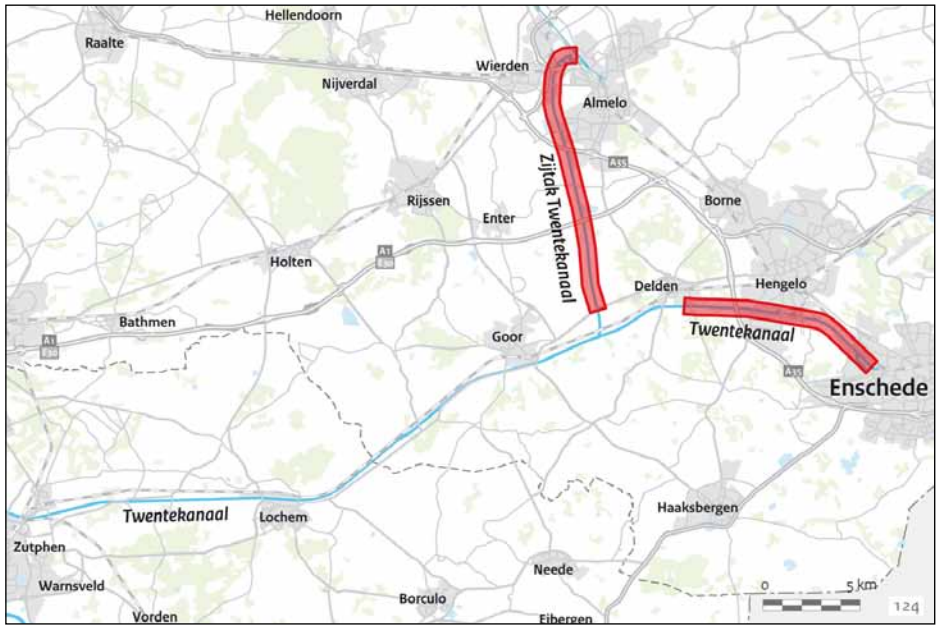
Oplossing
De kanaalgedeelten tussen de IJssel en Sluis Eefde en tussen sluis Delden tot de haven van Enschede en het Zijkanaal naar Almelo worden verruimd tot een vaarweg met een krap profiel voor klasse Va. Hierdoor wordt Twente bereikbaar voor schepen uit deze klasse. Onderzocht wordt in hoeverre de oevers natuurvriendelijk in te richten zijn.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling
Het verruimen van het kanaal voor klasse Va schepen draagt bij aan een vlotte, efficiënte en veilige scheepvaartafwikkeling.

Planning
2016: projectbeslissing
2017: start realisatie
2019: openstelling

Politiek/bestuurlijk
Bestuurlijk is afgesproken dat voor het project Europese subsidie wordt aangevraagd. Hiermee kan het budgettekort van € 6 mln worden opgelost. De regionale partijen staan voor € 4 mln garant in het geval dat deze aanvraag niet gehonoreerd wordt. De voorkeursbeslissing is eind 2013 genomen. De projectbeslissing is begin 2016 genomen.

Uitvoering
Tegelijkertijd met de voorkeursbeslissing is op basis van een Publiek-Private Comparator (PPC)-toets besloten dat het een Design & Construct-contract (D&C) wordt.



Financiën
Taakstellend budget: € 93 mln.
Artikel IF 15.03.01.

Jaar *	Budget	Openstelling
MIRT 2017	37	2019
MIRT 2018	93	2019
verschil	56	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	1	

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2013	0	
2014	1	
2015	1	
2016	2	5%

* Gegevens over zes jaar, tenzij er een MIRT fasewisseling heeft plaatsgevonden.
** De realisatiegegevens t/m 31-12-2016 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2016 was gerealiseerd.

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	18
Algemeen						
MIRT fase					●	●
Opgave						
Oplossing						
Planning		●		●		
Financiën	●					
Politiek/Bestuurlijk			●			

Toelichting op de wijzigingen

2013: De planuitwerking voor de overnachtingshaven Lobith is overgedragen aan de provincie Gelderland, die voor de inpassing van de haven een provinciaal inpassingplan opstelt. Ook is er een besluit genomen over de pilot Langsdammen Waal, waarvoor € 14 mln is overgeboekt naar het programma Ruimte voor de Rivier.
2014: De bezuinigingen uit het Lenteakkoord en het aanvullend Regeerakkoord hebben, zoals besloten bij Voorjaarsnota 2013, tot gevolg dat het deelproject Lobith wordt getemporiseerd.
2015: De voorkeursbeslissing voor een overnachtingshaven bij Lobith is genomen.
2016: De start van de realisatie van Haaften fase 1 is verschoven naar 2015 vanwege de mogelijkheid tot efficiënte koppeling met onderhoudswerkzaamheden.
2017: Deelprojecten Tuindorp en Haaften (fase 1 en 2) zijn overgegaan naar de realisatiefase.
2018: Het deelproject Lobith/Beijenwaard is naar realisatie gegaan, onder voorbehoud dat het Provinciaal Inpassingsplan onherroepelijk wordt. Daarna zal worden bezien of en wanneer extra overnachtingsplaatsen bij Weurt nodig zijn.

Toekomstvisie Waal

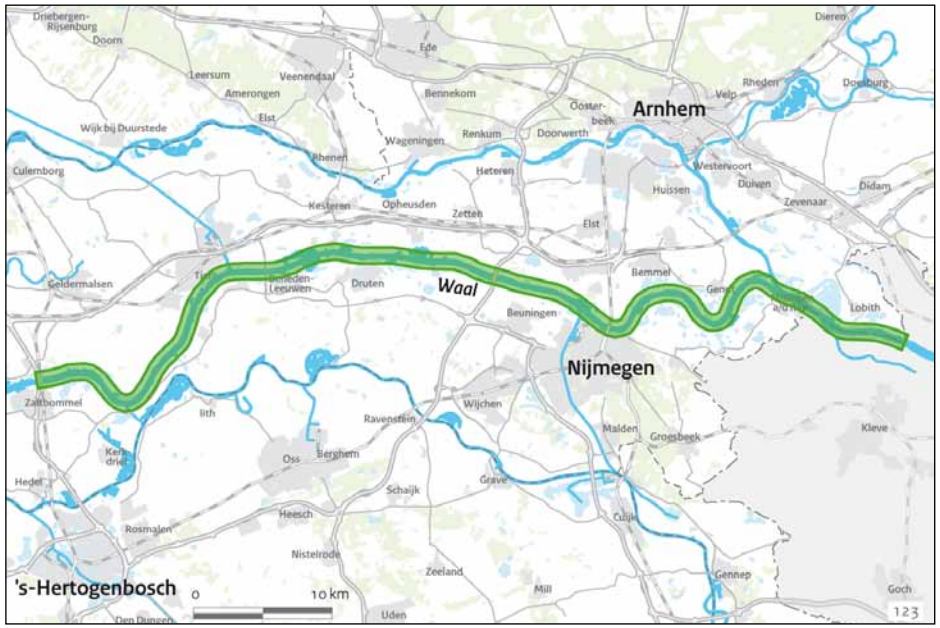
Opgave

Op de Waal zijn er problemen die te maken hebben met beperkingen in de afmetingen van de vaargeul. Maatgevend zijn de beschikbare breedte en diepte bij lage rivierafvoeren. Het vastgestelde referentieniveau daarbij is de internationaal Overeengekomen Lage Rivierstand. Daarnaast bestaat er een groot tekort aan veilige overnachtingsplaatsen langs de Waal.

Oplossing

Er is baggerwerk uitgevoerd in combinatie met maatregelen die de vaardiepte op de lange termijn in stand houden. Daardoor is een minimale diepte van 2,8 m bij Overeengekomen Lage Rivierstand gerealiseerd. De breedte van de vaargeul van de Waal blijft gehandhaafd op 150 m. In 2012 is besloten tot een pilot Langsdammen Waal, die onder andere meer inzicht moet geven in het beïnvloeden van sedimentatie en stabilisatie van de rivierbodem. Het doel hiervan is om het onderhoudsbaggerwerk tot een minimum terug te brengen en de bodemdaling op de Waal te stoppen.
Dit deelproject van het aanleggen van de Langsdammen wordt opgepakt binnen het programma Ruimte voor de Rivier. Na de realisatie volgt monitoring en evaluatie.

De aanleg van nieuwe overnachtinghavens bij Lobith/Weurt wordt onderzocht. De planuitwerking voor de overnachtingshaven Lobith is uitgevoerd door de provincie Gelderland. Rijkswaterstaat zorgt voor de realisatie. De voorkeursoplossing is het moderniseren van de bestaande haven Tuindorp en de aanleg van een nieuwe haven in de Beijenwaard bij Spijk.



De deelstudie voor verbetering van de havenmond van de bestaande overnachtingshaven Haaften is eind 2011 afgerond (fase 1). Verder wordt gekeken naar een gefaseerde aanpak voor opwaardering van de ligplaatsen in de haven (fase 2).

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

De maatregelen aan de vaarweg dragen bij aan een vlotte, efficiënte en veilige scheepvaartafwikkeling. De aanleg van overnachtingshaven draagt bij aan de veiligheid en bereikbaarheid va de scheepvaart.

Planning

2016: projectbeslissing Lobith (Beijenwaard)
2017: start realisatie Haaften (fase 1 en 2)
2017: openstelling gemoderniseerde haven Tuindorp
Vanaf 2017: openstelling Haaften (fase 1 en 2)
2019-2021: openstelling Lobith (Beijenwaard)
Na 2020: openstelling Weurt

Politiek/bestuurlijk

Medio 2014 is de voorkeursbeslissing voor de overnachtingshaven bij Lobith genomen. December 2015 is het partieel uitvoeringsbesluit modernisering overnachtingshaven Tuindorp genomen.

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

Toekomstvisie Waal
(vervolg)

Projectbesluit Lobith/Beijenwaard is medio 2016 voorzien, na de vaststelling van het Provinciaal Inpassingsplan (PIP) door de provincie Gelderland. Medio 2016 is de projectbeslissing genomen om de bestaande overnachtings-steigers bij Haaften (fase 2) te verlengen.

Uitvoering

Op basis van de PPC-toets voor Lobith is gebleken dat een Design, Build, Finance & Maintain-contract (DBFM) nauwelijks meer-waarde oplevert, maar wel extra risico's.

Financiën

Taakstellend budget: € 132 mln.
Artikel IF 15.03.02.

Jaar *	Budget	Openstelling
MIRT 2013	128	divers
MIRT 2014	131	2019-2021
MIRT 2015	131	2019-2021
MIRT 2016	131	2019-2021
MIRT 2017	131	2019-2021
MIRT 2018	132	2019-2021
verschil	4	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	4	

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2016	2	2%

* Gegevens over zes jaar, tenzij er een MIRT fasewisseling heeft plaatsgevonden.
** De realisatiegegevens t/m 31-12-2016 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2016 was gerealiseerd.

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Waterveiligheid**
Ministerie **IenM**
Fase **Planuitwerking en realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	18
Algemeen					•	
MIRT fase					•	
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën					•	•
Politiek/Bestuurlijk					•	•

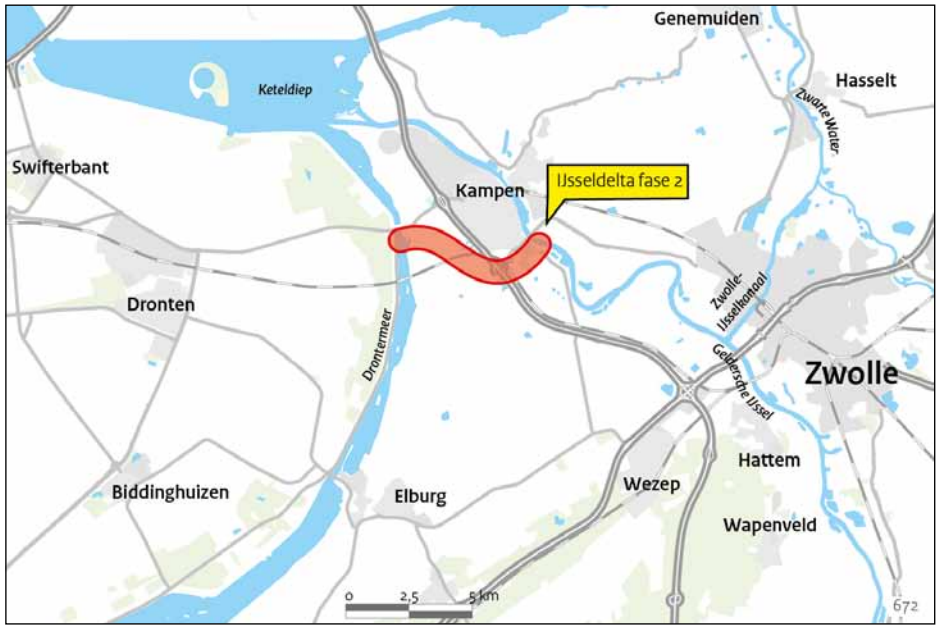
Toelichting op de wijzigingen

2017: Het project is het vervolg op het Ruimte voor de Rivier-project IJsseldelta fase 1. Fase 2 valt niet onder een van de uitvoeringprogramma's, maar is een apart MIRT-project. Het budget voor dit project dat gereserveerd is in het Deltafonds is vanwege het akkoord van de minister met de voorbereiding van de versnelling van fase 2 naar voren gehaald, van de jaren 2021-2023 naar de jaren 2017-2022.
2018: Eind 2016 is de voorkeursbeslissing genomen en hebben het ministerie van IenM en de betrokken regionale partijen de Bestuursovereenkomst Planuitwerking IJsseldelta Fase 2 getekend. Het taakstellend budget voor het perceel Reevesluis is aangepast vanwege overheveling van werkzaamheden uit fase 1, aanpassing van het globale ontwerp en reservering in verband met het energieneutraal maken van de Reevesluis.

IJsseldelta fase 2

Opgave

IJsseldelta Fase 2 is het vervolg op het Ruimte voor de Rivier-project IJsseldelta Fase 1. Het doel van het project is het behalen van een waterstanddaling van minimaal 41 cm bij Zwolle (bij km 979 van de IJssel) om te voldoen aan de doelstelling van de Planologische Kernbeslissing (PKB) Ruimte voor de Rivier. In de eerste fase van het project (periode 2010-2019) is het zomerbed van de IJssel bij Kampen verlaagd en wordt een hoogwatergeul aangelegd ten zuiden van Kampen. Om deze hoogwatergeul, het Reevediep, volwaardig te laten functioneren, is het nodig om een aantal kunstwerken aan te passen of aan te leggen. Dit gebeurt in fase 2. De versnelling van fase 2 heeft gevolgen voor de uitvoering: in fase 1 hoeven geen spuikokers aangelegd te worden (dit was voorzien als tijdelijke maatregel) en in fase 2 worden in één keer een spui- en een schutsluis gerealiseerd.



Oplossing

Om de volledige waterstanddaling van ten minste 41 cm te bereiken worden in fase 2 de volgende werkzaamheden uitgevoerd:

- versterking van de Drontermeerdijk;
- bouw van een schutsluis in de Reevedam (realisatie Reevesluis);
- bouw van een nieuwe oeververbinding N307 in combinatie met amoveren van Roggebotsluis en Roggebotkering;
- aanbrengen van hoogwatervoorzieningen in recreatiegebied Roggebot.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Met de verschillende maatregelen wordt een waterstanddaling van minimaal 41 cm bij Zwolle behaald. Hierdoor wordt het gebied rondom Zwolle beschermd tegen overstroming in de toekomst en wordt voldaan aan de doelstelling van de Planologische Kernbeslissing (PKB) Ruimte voor de Rivier.

Planning

2017: partiële projectbeslissing Reevesluis
2018: projectbeslissing
2022: oplevering

Politiek/bestuurlijk

De minister is begin 2016 op verzoek van de regio akkoord gegaan met de voorbereiding van de versnelling van IJsseldelta Fase 2, omdat besparingen gerealiseerd kunnen worden door direct aansluiten op fase 1. Eind 2016 is de voorkeursbeslissing genomen en is de Bestuursovereenkomst Planuitwerking IJsseldelta Fase 2 ondertekend door de minister van IenM en de betrokken regionale partijen.

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Waterveiligheid**
Ministerie **IenM**
Fase **Planuitwerking en realisatie**

IJsseldelta fase 2
(vervolg)

Financiën

Het rijk is 100% financier van de waterstaatskundige werken. Het taakstellend budget bedraagt € 160,7 mln (artikel DF 1.02). Hiervan is € 80,1 mln beschikbaar voor de drie regionale onderdelen.

- Voor de aanleg van de Reevesluis (Rijkswaterstaat-perceel) is € 80,6 mln beschikbaar. Daarnaast wordt € 12,1 mln overgeheveld van de maatregel Ruimte voor de Rivier IJsseldelta Fase 1 naar het perceel Reevesluis. Dit vanwege de versnelling van fase 2. Het totale taakstellend budget voor de Reevesluis komt daarmee op € 92,7 mln. Binnen dit budget is € 2 mln gereserveerd voor het energieneutraal maken van de Reevesluis.

In de Voorjaarsnota 2017 is € 4,5 mln aan Rijkswaterstaat ter beschikking gesteld voor de uitvoering van de planuitwerking van de Reevesluis en € 7,7 mln aan de provincie Overijssel voor de uitvoering van de planuitwerking van de andere drie percelen. Verder is voor het tekort op de Reevesluis € 48 mln toegevoegd. Vervolgens is het budget geïndexeerd naar prijspeil 2017.

Voor de regionale percelen is er sprake van mogelijke tegenvallers vanwege het aanpassen van het globale ontwerp uit de verkenningsfase aan de huidige gebruikseisen. De uitvoerende partijen hebben in de Bestuursovereenkomst Planuitwerking IJsseldelta Fase 2 afgesproken zich in te spannen om de geraamde realisatiekosten binnen het taakstellend budget te brengen.

Jaar *	Budget	Oplevering
MIRT 2017	121	2022
MIRT 2018	161	2022
verschil	40	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	2	

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2016	0	
2017	***	

* Gegevens over zes jaar, tenzij er een MIRT fasewisseling heeft plaatsgevonden.
** De realisatiegegevens t/m 31-12-2016 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2016 was gerealiseerd.
*** € 7,7 mln is overgeboekt naar de provincie Overijssel.

Noord-Nederland

Visie

Hoofdopgaven

Gebieden met concentratie van opgaven van nationaal belang

Overige gebiedsopgaven

Opgavenkaart

Projectenkaart

Infographic

Project- en programmabladen

Noord-Nederland

Noord-Nederland omvat de provincies Groningen, Fryslân en Drenthe. Noord-Nederland is een gebied met een grote landschappelijke diversiteit en relatief veel ruimte.

Visie

De steden spelen in Noord-Nederland een belangrijke rol. Meer dan de helft van de ruim 1,7 miljoen inwoners in dit gebied woont en werkt in een van de stedelijke gebieden Groningen-Assen, Leeuwarden en Emmen. De stedelijke gebieden zijn van groot belang voor het aanbieden en in stand houden van een hoog voorzieningenniveau, zoals onderwijs, gezondheidszorg en cultuur. Het havencomplex in de Eemsdelta fungeert als internationale toegangspoort voor Noord-Nederland. De economische kracht van Noord-Nederland ligt in de (inter)nationale positie van een aantal economische robuuste clusters: Energie, Chemie, Water(technologie), High Tech Systemen & Materialen (sensortechnologie), Agri & Food en Life Sciences & Health (healthy ageing). Het samenspel van en de samenhang tussen deze sectoren vormen een goede basis voor de transitie naar een circulaire economie.

Een goede bereikbaarheid is een belangrijke randvoorwaarde voor het versterken van de economische potentie van de regio en vergt de inzet van alle modaliteiten (weg, spoor, binnenvaart, zeevaart en luchtvaart). De belangrijkste transportassen zijn de A6/A7, de A28/A37, de spoordriehoek Zwolle-Groningen-Leeuwarden, de spoorlijn Zwolle-Emmen, de spoorlijn Groningen-Bremen, de vaarweg Lemmer-Delfzijl en de zeeverbinding Eemshaven-Noordzee. De focus ligt op het ontwikkelen van een robuust mobiliteitssysteem tussen de stedelijke regio's en economische kernzones in (Noord-)Nederland en de (inter)nationale kerngebieden in Noordoost-Europa.

Hoofdopgaven

De omslag maken naar een duurzame energievoorziening

De afname van de beschikbaarheid van fossiele brand- en grondstoffen vraagt om meer zelfvoorzienendheid, duurzame energieopwekking en hergebruik van (rest)producten en grondstoffen. Hiervoor zijn een energietransitie en een transitie naar een circulaire economie noodzakelijk. Dankzij een strategische ligging op een Europees knooppunt van gas- en elektriciteitsinfrastructuur, de aanwezige kennisinstellingen, economische sectoren en ruimtelijke mogelijkheden voor experimenten met innovatieve energietechniek is Noord-Nederland hiervoor bij uitstek geschikt. Noord-Nederland kent van oudsher sterke economische sectoren energie, landbouw, industrie en logistiek. De kansen voor de transitie naar een circulaire economie liggen in meer samenwerking en dwarsverbanden tussen deze sectoren.

De economische structuur versterken

De ruimtelijk economische strategie is gericht op het uitbouwen van de sterke clusters en het verbeteren van de internationale verbindingen en van de verbinding van de steden met het landelijke gebied. Door de concentratie van economische activiteiten in de stedelijke netwerken en de grootschalige bedrijvigheid buiten deze steden zoals de (zee)haven Eemshaven/Delfzijl, Harlingen en de logistieke hotspot Emmen-Coevorden wordt de agglomeratiekracht versterkt. Deze strategie wordt ondersteund door de uitvoering van het Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn (RSP-ZZL). In de meer perifere gebieden krijgt Noord-Nederland te maken met een verdere afname van het aantal inwoners en vergrijzing en ontgroening. Door deze demografische ontwikkelingen staat het voorzieningenniveau onder druk en is er in een aantal gebieden een overaanbod van (incourant) vastgoed. Daarnaast daalt door de veranderende bevolkingssamenstelling het potentiële arbeidsaanbod. Naast herstructurering van de woningvoorraad zijn herstructureringen op het gebied van voorzieningen, bereikbaarheid en arbeidsmarkt noodzakelijk.

Een duurzame zoetwatervoorziening met een veilig vestigings-, woon- en investeringsklimaat

Noord-Nederland zal tijdig moeten inspelen op de effecten die klimaatverandering heeft op de structuur en het gebruik van de ruimte. Het gaat hierbij met name om de ontwikkeling van een robuust kustlandschap en zoetwatersysteem ter vergroting van de waterveiligheid en de waterzelfvoorziening en ter voorkoming van verdroging. Met een integrale aanpak van wateropgaven worden

Noord-Nederland

verbindingen gelegd met innovaties in landbouw, kustverdediging en watertechnologie en met het versterken van de omgevingskwaliteit.
Rijk en regio werken samen aan een Agenda IJsselmeergebied 2050. Hiermee wordt gezamenlijk invulling gegeven aan een aantal samenhangende opgaven voor het 'blauwe hart' van Nederland: klimaatadaptatie, verbeteren van natuur- en waterkwaliteit, energietransitie, metropoolontwikkeling en verdere verbinding met economische potenties.

Gebieden met concentratie van opgaven van nationaal belang

Energyport

Energyport (Noord-)Nederland is het energieknooppunt van Noordwest-Europa. Dankzij de aanwezige energie-infrastructuur, de kennispositie en de ruimtelijke kenmerken kan Noord-Nederland deze rol vervullen. Een groot aantal kabels en (buis)leidingen van elektriciteit, gas, telecom en data landt aan in de Eemshaven en vertakt zich naar de rest van Nederland en Europa. De Eemshaven heeft een rol als logistiek knooppunt voor offshore windenergie. Energyport is goed op weg om samen met Niedersachsen het kenniscentrum voor energievoorziening en -transitie te vormen (European Region of Excellence in Energy). De ligging aan zee, de geologie en de aanwezige ruimte bieden (experimenteer)mogelijkheden voor energie-innovatie.

Het rijk draagt bij aan het versterken van Energyport door onder andere het robuust en compleet maken van het hoofdenergienetwerk (Noord-West 380 kV-verbinding).

Waddenzee

De Waddenzee is door UNESCO aangewezen als natuurlijk erfgoed en is onderdeel van het Europese Natura 2000-netwerk en het Nationaal Natuurnetwerk. Economisch is de Waddenzee van betekenis voor recreatie, scheepvaart, visserij en delfstoffenwinning. De hoofdopgave is het waarborgen van een duurzaam en veilig water- en ecosysteem, in samenhang met de ontwikkeling van economische functies. De waterkwaliteit in de Waddenzee heeft bijzondere aandacht via het project Economie en Ecologie Eems-Dollard in balans.

Gaswinningsgebied

De problematiek in Groningen als gevolg van de gaswinning is omvangrijk. Inwoners van het aardbevingsgebied kampen met veel schade aan huizen én immateriële schade (stress, onveilig gevoel, onzekere toekomst). Het gebied staat een zeer omvangrijke versterkingsoperatie te wachten. Huizen worden versterkt zodat mensen levend hun huis kunnen verlaten bij een grote aardbeving. Er heerst sterk wantrouwen. Veel inwoners proberen hun recht te halen bij de arbiter bodembeweging (voorheen arbiter Aardbevingsschade) en bij de rechter. De regionale overheden zetten zich hard in om te werken aan het herstel van vertrouwen van de inwoners. Op basis van het bestuursakkoord Vertrouwen in herstel en herstel van vertrouwen (17 januari 2014) zijn al veel acties in gang gezet, onder andere ter verbetering van de leefbaarheid. De bijzondere problematiek in het gebied, waarbij veiligheid en andere publieke belangen in het geding zijn en waarbij veel publieke en private partijen betrokken zijn, vraagt om een specifieke en integrale aanpak. Daarom is in aanvulling op het bestuursakkoord van 9 februari 2015 gekozen voor publieke regie door een Nationaal Coördinator Groningen.
Hans Alders is op 1 juni 2015 gestart als Nationaal Coördinator. Hij geeft vorm en inhoud aan de uitvoering van het Programma Aardbevingsbestendig en Kansrijk Groningen 2017-2021. Het betreft een langjarig programma dat bevat alle maatregelen en voorzieningen bevat om de opgaven in Groningen aan te pakken. Het aanpakken van de veiligheid in het gebied biedt kansen om de leefbaarheid, de economie en de duurzaamheid van het gebied te vergroten. Groningen moet een nieuw economisch perspectief worden geboden door voorloper te worden op de thema's energietransitie, slimme mobiliteit en het wonen van de toekomst. Hiervoor beschikken de partijen in Groningen over de benodigde kennis en kunde.

Noord-Nederland als *living lab*-regio: de achtertuin als proeftuin

In Noord-Nederland wordt de ruimte en kennis benut om de vertaalslag te maken van kennis naar oplossingen voor grote maatschappelijke uitdagingen. De Noorderruimte fungeert daarin letterlijk als proeftuin voor toepassing van nieuwe producten, concepten en diensten. In deze living lab-regio worden oplossingen niet alleen bedacht en ontwikkeld, maar worden ze ook door bedrijven toegepast en getest in een reële omgeving met gebruikers. Door deze manier van testen en verbeteren ontstaan producten en diensten die kunnen worden vermarkt en geëxporteerd naar de rest van Europa en verder. Zo dragen living labs bij aan de groei van de concurrentiekracht van Nederland. Noord-Nederland kent op dit moment een groot aantal proeftuinen waarin kennisinstellingen en het bedrijfsleven samenwerken aan oplossingen voor vraagstukken zoals energievoorziening, voedselproductie en een schone, veilige watervoorziening, biobased economie en groene chemie en bevolkingsdaling.

Overige gebiedsopgaven

Groningen-Assen

De regio Groningen-Assen behelst de belangrijkste bevolkings- en werkgelegenheidsconcentratie in Noord-Nederland en vervult een verzorgingsfunctie voor een omvangrijk gebied. Ruimtelijk wordt ingezet op bundeling en concentratie van het wonen en werken op de zogeheten T-structuur, gevormd door de A7, de A28 en het spoor. Daaromheen wordt het aantrekkelijke landschap behouden en versterkt. De in 2013 geactualiseerde Netwerkanalyse en de op basis daarvan opgestelde bereikbaarheidsstrategie bevestigen de sterke inzet op autoverkeer, openbaar vervoer en fiets en de verbindende schakels daartussen. Hoogwaardige ov-assen van bus en spoor vormen de ruggengraat van het openbaar vervoer en verbinden

Noord-Nederland

de regionale kernen met de P+R's en de economische toplocaties in de steden.
Een bijzondere opgave de komende jaren is het bereikbaar houden van de steden en de regio gedurende de uitvoering van vele projecten op weg en spoor. De aanpak Minder Hinder en het programma Beter Benutten bieden daarvoor goede handvatten. Binnen de regio Groningen-Assen spelen twee belangrijke gebiedsontwikkelingen, te weten Groningen Centrale Zone en Assen FlorijnAs.

Centrale Zone
De plannen voor de Centrale Zone zijn erop gericht verouderde bedrijventerreinen, het stationsgebied en het gebied rond het Universitair Medisch Centrum te transformeren en te verdichten tot toplocaties voor onder andere de kenniseconomie, met een landelijk bereik en gemengde, hoogwaardige woon-werkmilieus. De FlorijnAs is een noord-zuidgerichte ontwikkelingszone binnen Assen. Ingrepen in de infrastructuur vormen de drager voor de duurzame (her)ontwikkeling van deze zone, met onder meer het uitbreiden van ov-voorzieningen en het bouwen van meer woningen in de bestaande stad.

Leeuwarden
Dit stedelijk netwerk huisvest circa 330.000 inwoners. Met de huidige woon-werkrelaties worden de onderlinge verbanden tussen de steden steeds belangrijker. Door de hiermee gepaard gaande verkeer- en vervoerstromen goed te organiseren en de verstedelijking te concentreren in de stedenring, blijft het platteland van Fryslân ruim en open. Hierdoor worden de kernkwaliteiten van dit gebied gewaarborgd en kan het zijn functie voor landbouw, natuur en (water)recreatie behouden. Binnen dit stedelijk netwerk is Leeuwarden Nieuw Stroomland de belangrijkste gebiedsontwikkeling. Nieuw Stroomland is een duurzame gebiedsontwikkeling waar de ontwikkeling van wonen, werken en recreëren in een innovatieve omgeving plaatsvindt, met behoud van herkenbaarheid van het oude karakteristieke landschap. Belangrijke opgaven voor de komende jaren zijn onder andere de versterking van het universitair klimaat en de positie van het hoger onderwijs, de voorgenomen grootschalige gebiedsontwikkeling rond het WTC en de ontwikkeling van de Energiecampus.
Leeuwarden is uitgeroepen tot Europese Culturele Hoofdstad 2018. In dit kader wordt een veelheid aan evenementen georganiseerd en projecten ontwikkeld met de bedoeling om door te werken tot lang na 2018, in Leeuwarden, in de provincie Fryslân en in Noord-Nederland als geheel. De drie urgenties (werk, participatie en onderwijs) achter de kandidatuur van Leeuwarden als Culturele Hoofdstad zijn daarbij leidend.

Emmen
Dit stedelijk netwerk telt bijna 325.000 inwoners. Bevolking en werkgelegenheid zijn geconcentreerd in en om Emmen, Coevorden en Hoogeveen. Het beleid is primair gericht op versterking van de economische structuur door meer inzet op kansrijke sectoren als chemie/biobased economy, logistiek en energie, een goede bereikbaarheid, hoogwaardige achterlandverbindingen en versterking van de centrumfuncties van Emmen en Coevorden.
Dit beleid heeft een krachtige impuls gekregen met het op 1 juli 2016 verschenen economisch programma Voor een sterke en innovatieve regio Vierkant voor Werk van de commissie-Vollebregt-Alberda van Ekenstein. Het is een strategisch actieprogramma met zowel economische als ruimte-fysieke programmalijnen. De minister van Economische Zaken heeft samen met de regio zijn steun voor het programma uitgesproken. Daartoe ondertekenden partijen een samenwerkingsovereenkomst.
De belangrijkste gebiedsontwikkelingen in Zuid-Drenthe betreffen de centra van Emmen en Coevorden. De verplaatsing van het Dierenpark Emmen heeft de weg vrijgemaakt voor versterking en modernisering van het stadscentrum, met onder meer een nieuw Stadstheater en de nieuwbouw van het Dierenpark Emmen met een oppervlakte van 22 hectare. Deze zijn nu afgerond. Er wordt een tweede fase in de centrumvernieuwing van Emmen ingezet.

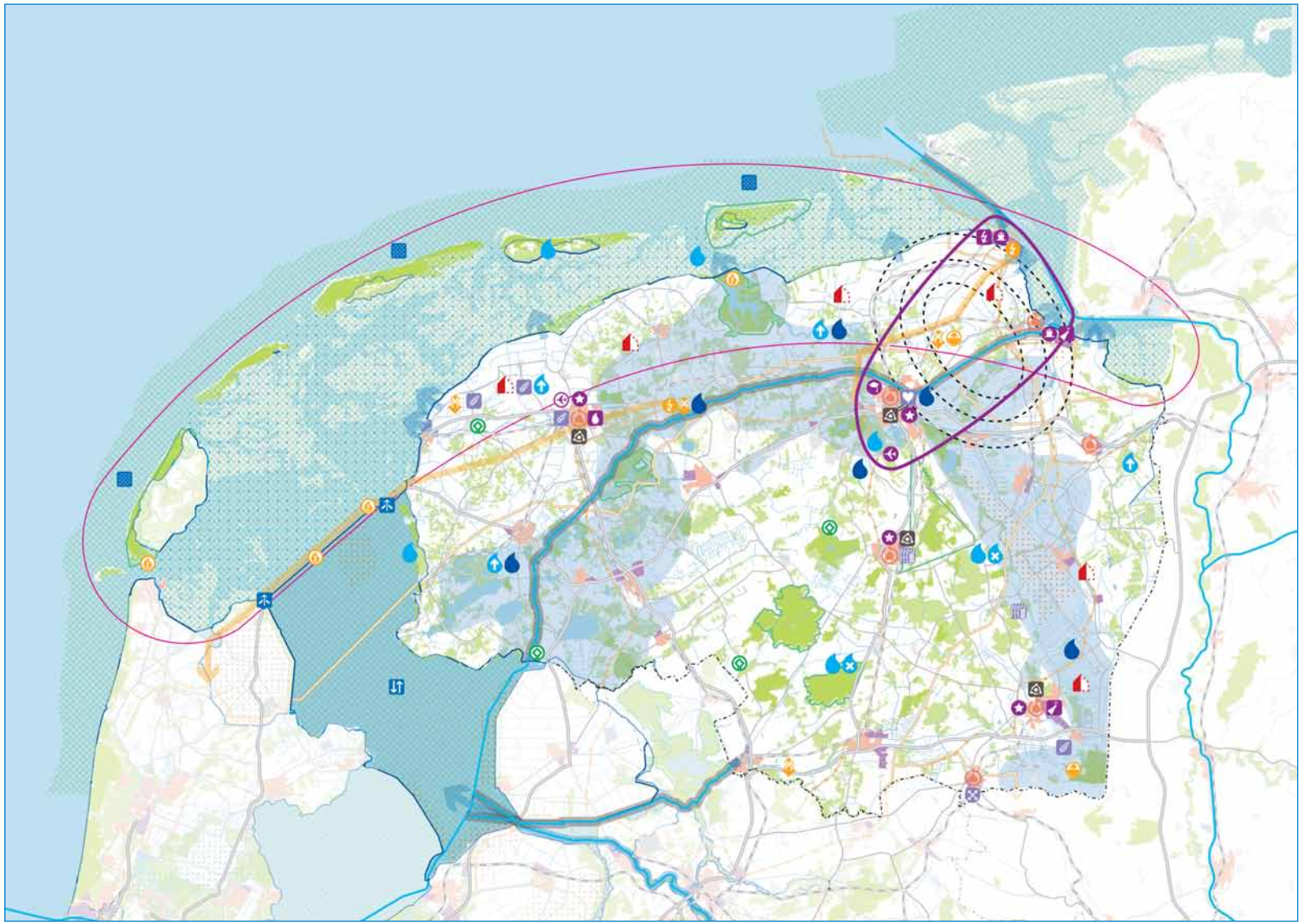
Eemsdelta
De Eemsdelta omvat het havencomplex in Delfzijl met een cluster van zware chemische bedrijvigheid, en de Eemshaven die aangelegd is voor de ontwikkeling van grootschalige industrie en die inmiddels als locatie voor energiegerelateerde bedrijvigheid zeer in trek is.
De ontwikkeling van de energie- en de chemiesector, in combinatie met de aardbevingsproblematiek, vergen mogelijk aanpassing van de (energie-)infrastructuur. De kustveiligheid, die onder andere door klimaatverandering afneemt, moet worden gegarandeerd.
Voor de periode 2010-2018 worden ingrijpende maatregelen genomen vanwege een sterke afname van het aantal huishoudens. Deze ontwikkelingen zijn aanleiding geweest om voor de Eemsdelta een integrale ontwikkelingsvisie op te stellen.

Noorderruimte: Friese Meren, Lauwersmeer, Veenkoloniën
Het landelijke gebied in Noord-Nederland wordt ook wel aangeduid als de Noorderruimte. Dit gebied bestaat uit een groot aantal unieke natuur- en cultuurlandschappen waar kansen liggen voor duurzame landbouw, toerisme en recreatie, kleinschalige bedrijvigheid en landelijk wonen. De Noorderruimte heeft ook te maken met klimaatverandering, demografische veranderingen, nieuwe vormen van energiewinning en agrarische schaalvergroting. De ontwerpopgave is de aanpassing van bestaande functies en de inpassing van nieuwe functies in de karakteristieke landschappen. De focus ligt op de laaggelegen blauwgroene gordel van (voormalige) veengebieden, met de Friese Meren, het Lauwersmeer en de Veenkoloniën. In het in 2013 afgeronde MIRT Onderzoek Economie van Water en Landschap zijn scenario's ontwikkeld waarin actuele en komende transities op het gebied van klimaat/water, energie, landbouw en demografie zo efficiënt mogelijk worden samengebracht. Op de korte en middellange termijn zijn technische maatregelen efficiënter dan maatregelen die leiden tot een ander gebruik van landbouwgronden, zoals waterberging.

Zie voor gebiedsagenda Noord-Nederland:
http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/rapporten/2014/11/17/bijlage-2-mirt-gebiedsagenda-noord-nederland-2040.html

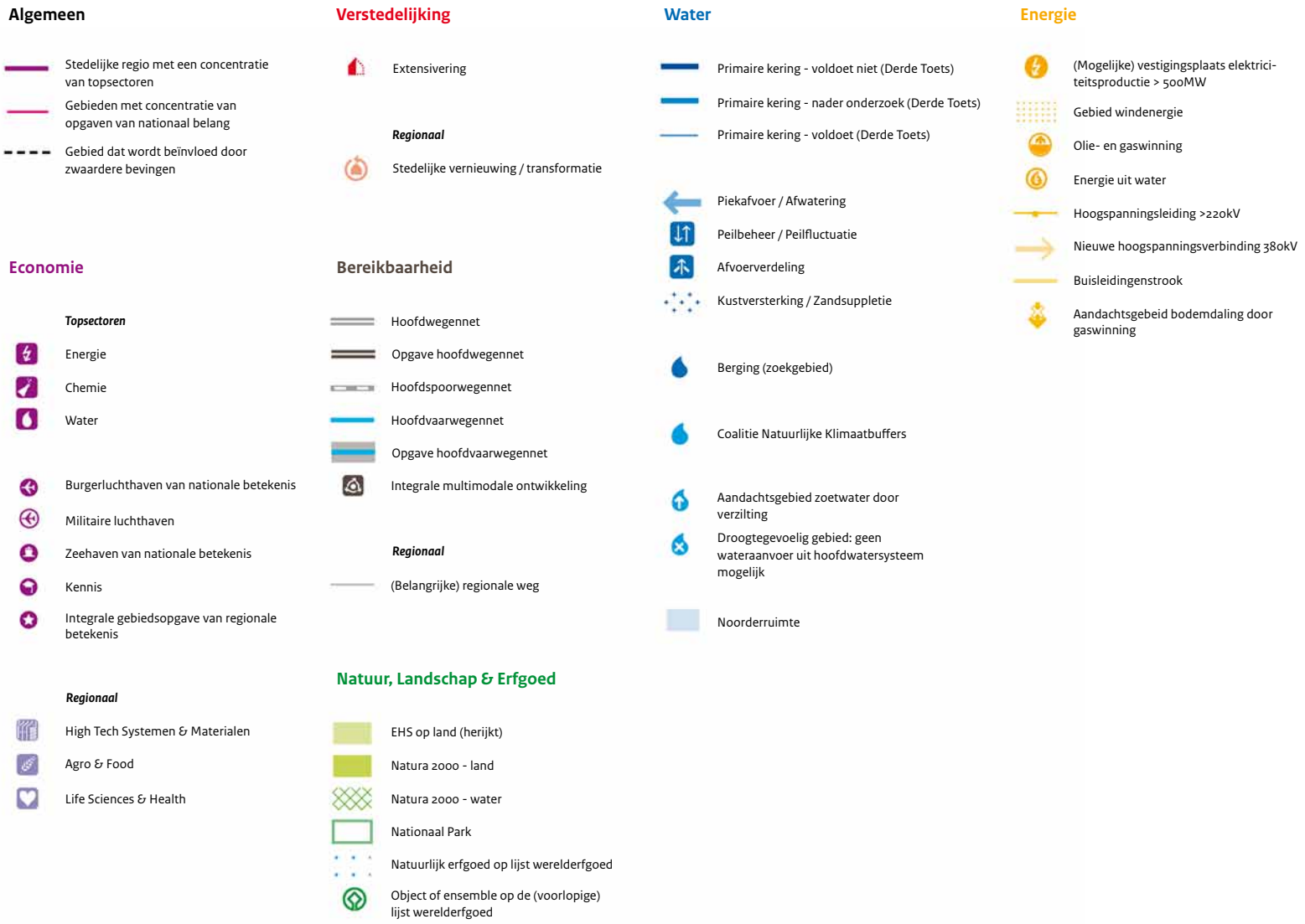
Noord-Nederland Opgavenkaart

< Ga naar legenda



Noord-Nederland Opgavenkaart

< Ga terug naar de kaart

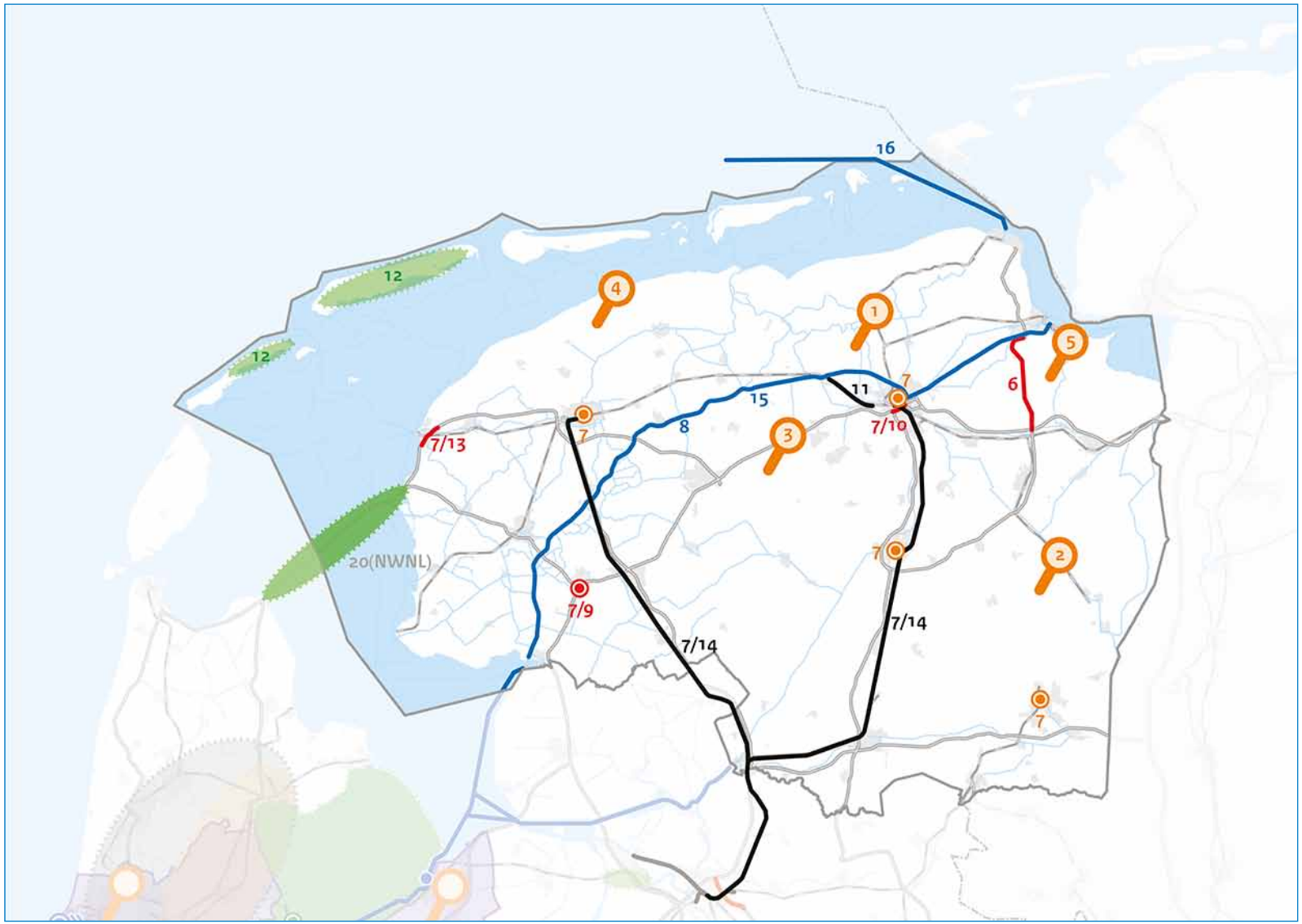


Noord-Nederland Projectenkaart

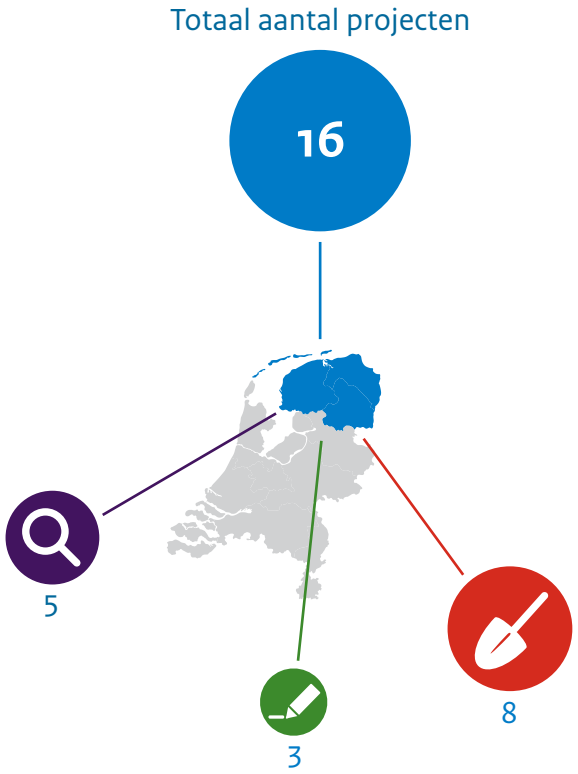
MIRT Onderzoek
1 Acceptatie en kansen ruimtelijke inpassing van nieuwe energiesystemen
2 Anders Benutten
3 Concurrentiekracht Noord-Nederland
4 Holwerd aan Zee
5 Meerjarig Adaptief Programma Eems-Dollard 2050

Planuitwerking
6 N33 Zuidbroek - Appingedam
7 Regiospecifiek pakket (RSP) Zuiderzeelijn
8 Vaarweg Lemmer - Delfzijl, fase 2

Realisatie
9 A6/A7 knooppunt Joure
10 A7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2
11 Groningen - Leeuwarden: partiële spooruitbreiding
12 Legger Vlieland en Terschelling
13 N31 Harlingen (traverse Harlingen)
14 Sporendriehoek Noord-Nederland
15 Vaarweg Lemmer - Delfzijl, fase 1
16 Verruiming vaarweg Eemshaven - Noordzee



Noord-Nederland Infographic



Onderzoek Verkenning Planuitwerking Realisatie

Gebied **Noord-Nederland**
Fase **MIRT Onderzoek**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18
Algemeen				•	•	
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Politiek/Bestuurlijk						

Toelichting op de wijzigingen

2016: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.
2017: Afronding van het MIRT Onderzoek is voorzien in het najaar.

Acceptatie en kansen ruimtelijke inpassing van nieuwe energiesystemen

Aanleiding en doel

Met het SER Energieakkoord uit 2014 zet Nederland in op een versnelling in de transitie naar een meer duurzame energiehuishouding. Een breed scala aan duurzame energiebronnen dient een groeiend aandeel in de energie-voorziening te krijgen. Net als bij conventionele energiebronnen neemt ook hernieuwbare energie ruimte in en is die van invloed op het landschap. De grootschalige invoering van hernieuwbare energie stuit op bezwaren. Geen of beperkte acceptatie leidt tot vertraging in de uitvoering van de energietransitie-agenda. Daarom is onderzoek nodig naar de vraag welke factoren van invloed zijn op de acceptatie van stakeholders in gebieden waarin (grootschalige) duurzame energieprojecten worden gepland. Als uitkomst van het onderzoek worden de do's-and-don'ts geformuleerd rond de totstand-koming van toekomstige projecten. Het onderzoek is opgebouwd uit vier fasen. In fase 2 is onderzoek uitgevoerd door de Rijksuniversiteit Groningen naar welke psychosociale factoren invloed hebben op de acceptatie van hernieuwbare energieprojecten. Op basis van de eindrapportage is geconstateerd dat herbezinning op het doel en de richting van het MIRT Onderzoek noodzakelijk is. Mogelijk wordt de aanpak en planning voor het vervolg tijdens het BO MIRT van het najaar 2017 besproken en gedefinieerd.

Planning

Het MIRT Onderzoek is opgebouwd uit vier fasen en mijlpalen:

2015: fase 1, kwartier maken (circa 3 tot 6 maanden)
2016: fase 2, probleem- en kansenanalyse (circa 6 maanden)
2017: fase 3, oplossingsrichtingen (circa 6 maanden)
2017: fase 4, besluitvorming (circa 3 maanden)

Betrokken partijen

De provincies Groningen, Fryslân en Drenthe en de ministeries van IenM en van Economische Zaken zijn gezamenlijk opdrachtgever. Het onderzoek wordt getrokken door de provincie Groningen en wordt, behalve door de overige provincies en de beide ministeries, ondersteund door de Energy Academy Europe.

Gebied **Noord-Nederland**
Fase **MIRT Onderzoek**

Anders Benutten

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18
Algemeen				•		
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Politiek/Bestuurlijk						

Toelichting op de wijzigingen

2016: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Aanleiding en doel

De afname van draagvlak voor voorzieningen in het landelijk gebied en de schaalvergroting van deze voorzieningen leiden tot een verdergaande concentratie van werken, onderwijs en zorg in de centrumdorpen en steden. Door deze verschuiving groeien de centrumdorpen en steden, maar krijgt het toch al ijle landelijk gebied te maken met een verdere afname van inwoners en voorzieningen. Dit leidt ook tot toenemende exploitatietekorten in het ov, terwijl de brede doeluitkering (BDU) daalt. Daarnaast hebben gemeenten sinds1 januari 2015 te maken met vergaande decentralisaties van het sociaal domein, wederom gepaard gaande met bezuinigingen.

Het doel van het MIRT Onderzoek Anders Benutten is om met de uitgangspunten van Beter Benutten vast te stellen welke mogelijkheden er zijn om te zorgen dat de inwoners van de krimpgebieden bij de bovenlokale voorzieningen kunnen blijven komen, rekening houdend met reistijd, draagvlak en haalbaarheid. De goede ervaringen uit Beter Benutten passen goed bij dit MIRT Onderzoek. In algemene zin gaat het om het direct betrekken van het bedrijfsleven en zorginstellingen en het aanspreken op hun eigen verantwoordelijkheden, en het zoeken naar niet-traditionele (infrastructurele) maatregelen zoals informatievoorziening en inrichting. Zo kunnen bijvoorbeeld ICT en instrumenten als apps, Facebook en Twitter deel van de oplossing vormen.
In het MIRT Onderzoek is ook aandacht voor eventuele juridische belemmeringen en de gevolgen voor de financiële lasten. Passend binnen het living lab-gedachtegoed wordt aan de hand van (lopende en in ontwikkeling zijnde) pilots en experimenten onderzocht welke oplossingen potentie bieden voor betaalbare, innovatieve en duurzaam inzetbare vormen van bereikbaarheid en beschikbaarheid van voorzieningen. Daarnaast wordt een digitaal informatieplatform en portaal opgeleverd waarmee optimalisatie in (het combineren van) vervoersstromen inzichtelijk gemaakt kan worden. Aan de hand van een pilot met gegevens over doelgroepenvervoer van veertien gemeenten in Noord-Nederland wordt het platform gevuld en opgebouwd. Ook wordt er geëxperimenteerd met en geleerd van de aanlevering van data, de opslag, de bewerking, de analyse en de weergave.

Planning

Het MIRT Onderzoek is opgebouwd uit vier fasen en mijlpalen:
2015: fase 1, kwartier maken
(circa 3 tot 6 maanden)
Juni 2016: fase 2, probleem- en kansenanalyse
(circa 9 tot 12 maanden)
December 2016: fase 3, oplossingsrichtingen
(circa 6 maanden)
Voorjaar 2017: fase 4, voorbereiding besluitvorming (circa 3 maanden)
Najaar 2017: besluitvorming

Betrokken partijen

De provincies Groningen, Fryslân en Drenthe en het ministerie van IenM zijn gezamenlijk opdrachtgever. Het onderzoek wordt namens het Samenwerkingsverband Noord-Nederland (SNN) getrokken door de provincie Drenthe.

Gebied **Noord-Nederland**
Fase **MIRT Onderzoek**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18
Algemeen				•	•	
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Politiek/Bestuurlijk						

Toelichting op de wijzigingen

2016: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.
2017: Afronding van het MIRT Onderzoek is voorzien in het najaar.

Concurrentiekracht Noord-Nederland

Aanleiding en doel

Noord-Nederland kent een ijle economische structuur met een relatief klein aantal economische clusters/knooppunten en een groot aandeel mkb-bedrijven. Voor het versterken van de economie in termen van innovatiekracht en het toevoegen van banen is de inzet van de overheden gericht op het vergroten van samenwerking tussen bedrijven en kennisinstellingen. Doordat fysieke afstanden groter zijn en urbanisatievoordelen achterwege blijven, is het voor bedrijven en kennisinstellingen complexer om van elkaars 'nabijheid' te profiteren.

In dit onderzoek ligt het accent op twee onderwerpen. Ten eerste het in kaart brengen van cross-sectorale verbindingen van belangrijke sectoren. Ten tweede het bekijken waar kansen liggen voor het versterken van agglomeratiekracht en borrowed size-effecten in termen van voordelen van samenwerking van meerdere bedrijven uit één sector en gerelateerde sectoren met clusters in andere krachtige economische regio's. Dit draagt bij aan het optimaliseren van netwerken tussen relevante economische clusters en regio's. Het MIRT Onderzoek moet de opgaven die hiermee gepaard gaan scherper in beeld brengen. De noordelijke campussen vervullen een sleutelrol, samen met universiteiten en hogescholen in de kennisinfrastructuur. De vraag in hoeverre de beschikbare kennisinfra adequaat kan inspelen op de vragen van het bedrijfsleven is een onderdeel van dit onderzoek.

Het onderzoek moet bijdragen aan het creëren van nieuwe ideeën over de ruimtelijk-economische structuur van Noord-Nederland, het stimuleren van samenwerking en ketenvorming, het concretiseren van living labs, het beter benutten en verbinden van bestaande campussen, hogescholen en universiteit(en), en het in

beeld brengen van belemmeringen in knellende wet- en regelgeving. Er wordt gebruikt gemaakt van de uitkomsten uit de Beleidsverkenning Versterking Vestigingsklimaat Nederland (BVNL) en het rapport Noord4Bio van de Wageningen Universiteit.

Planning

Het MIRT Onderzoek is opgebouwd uit vier fasen en mijlpalen:

2015: fase 1, kwartier maken (circa 3 tot 6 maanden)
2016: fase 2, probleem- en kansenanalyse (circa 9 tot 12 maanden): hoe kan de concurrentiekracht van Noord-Nederland en zijn subregio's structureel worden versterkt?
Zomer 2017: fase 3, oplossingsrichtingen (circa 6 maanden): analyse en verdieping van beleidsopties en strategieën vertaald in scenario's voor oplossingsrichtingen en interventies.
Najaar 2017: fase 4, besluitvorming (circa 3 maanden).

Betrokken partijen

De provincies Groningen, Fryslân en Drenthe, de gemeenten Assen, Emmen, Groningen en Leeuwarden, het ministerie van EZ en het ministerie van IenM zijn gezamenlijk opdrachtgever. Het onderzoek wordt namens het Samenwerkingsverband Noord-Nederland (SNN) getrokken door de provincie Drenthe. Hierbij wordt gedacht aan de RUG, Planbureau voor de Leefomgeving, een aantal grotere bedrijven/bedrijfsnetwerken/clusters en overheden.

Gebied **Noord-Nederland**
Fase **MIRT Onderzoek**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18
Algemeen					•	
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën						
Politiek/Bestuurlijk						

Toelichting op de wijzigingen

2017: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Holwerd aan Zee

Aanleiding en doel

In en om Holwerd lopen de bevolkingsaantallen terug en is de economische basis smal. Holwerd aan Zee is een burgerinitiatief om de economie en daarmee de leefbaarheid in de streek een positieve impuls te geven. Het is een plan om de oorspronkelijke relatie van het dorp Holwerd en de Waddenzee te herstellen. Het MIRT Onderzoek is gericht op de vraag of een combinatie van ingrepen kan leiden tot een betekenisvolle economische impuls voor Holwerd en daarmee voor Noordoost-Fryslân. Het onderzoek bouwt voort op de onderzoeken die de afgelopen twee jaar zijn uitgevoerd.
De achterliggende opgave is het versterken van de leefbaarheid en de sociaaleconomische betekenis van Holwerd. De belangrijkste drager daarvoor is het versterken van de recreatieve betekenis van Holwerd. De probleemanalyse richt zich op de volgende sporen: leefbaarheid, de sociaaleconomische betekenis en de recreatieve toeristische ontwikkeling. Daarnaast wordt onderzocht of er samenloop is met rijksbelangen in het gebied, zoals water-veiligheid en de vaarweg Holwerd-Ameland.

Op basis van de uitkomsten van het onderzoek naar de genoemde sporen worden de kosten en dekking van het plan in beeld gebracht en wordt een voorstel voor governance voor het vervolg uitgewerkt. De uitkomsten van het onderzoek moeten de basis leggen om in het bestuurlijk overleg MIRT Noord-Nederland te komen tot een go/nogo-beslissing voor het huidige plan of een go voor een alternatief voorstel.

Planning

Fase 1: scope bepalen (in het kader van het Plan van Aanpak) – voorjaar 2016
Fase 2: probleemanalyse maken – najaar 2016
Fase 3: oplossingsrichting(en) zoeken – voorjaar 2017
Fase 4: besluitvorming voorbereiden – najaar 2017
In het BO MIRT najaar 2016 is besloten meer tijd te nemen voor het zoeken en uitwerken van de oplossingsrichting(en) en het voorbereiden van de besluitvorming. De besluitvorming is nu voorzien in het najaar 2017, waarbij leefbaarheid en werkgelegenheid in en rondom Holwerd het uitgangspunt blijft.

Betrokken partijen

Het onderzoek wordt getrokken door de provincie Fryslân. De stuurgroep bestaat uit vertegenwoordigers van de Stichting Holwerd aan Zee, de provincie Fryslân, gemeente Dongeradeel, het Wetterskip Fryslân en de ministeries van Economische Zaken en van IenM/Rijkswaterstaat.

Gebied **Noord-Nederland**
Fase **(vervolg op) MIRT Onderzoek**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18
Algemeen			•			
MIRT fase						
Opgave						•
Oplossing					•	
Planning						
Financiën						•
Politiek/Bestuurlijk			•		•	

Toelichting op de wijzigingen

2015: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.
2017: Het MIRT Onderzoek is opgeleverd. Het Meerjarig adaptief programma Eems-Dollard 2050 is vastgesteld.
2018: Het meerjarig adaptief programma is in uitvoering. Deelprogramma's (vitale kust, nuttig toepassen van slib en hydromorfologische verbetering) worden opgepakt.

Meerjarig adaptief programma Eems-Dollard 2050

Aanleiding en doel

In een twee jaar durend MIRT Onderzoek Economie en Ecologie Eems-Dollard in balans hebben de ministeries van IenM en Economische Zaken en de provincie Groningen zich gebogen over de problematiek en de oplossingsrichtingen voor het Eems-Dollard estuarium. Als vervolg op het MIRT Onderzoek is in 2016 het Meerjarig adaptief programma Eems-Dollard 2050 vastgesteld.

Uit het MIRT Onderzoek blijkt dat de Eems-Dollard twee cruciale problemen heeft die een gezonde en veerkrachtige ecologie in de weg staan. Er is te veel slib in het water, waardoor de algenproductie die aan de basis staat van de voedselketen onvoldoende is. De troebelheid vormt daarnaast een obstakel voor de passeerbaarheid van trekvissen. Het tweede probleem is dat er te weinig geleidelijke overgangen zijn tussen zoet en zout water, maar ook tussen land en water. Daardoor is er weinig variatie in leefgebieden voor flora en fauna en komt ook weer de passeerbaarheid van trekvissen in het geding.

In het programma tot 2020 wordt de kustzone aangepakt. Er worden leefgebieden toegevoegd en hersteld op de overgangen van zoet naar zout water en van land en water. Tegelijk komt er een deelprogramma waarin innovaties worden uitgewerkt om jaarlijks ten minste 1 miljoen ton slib op een nuttige en economisch rendabele manier te verwerken. Ook ligt er een groot onderzoeks- en monitoringsprogramma klaar om na te gaan welke effecten deze maatregelen hebben op de ecologie en wat er nog meer mogelijk is om de ecologie te herstellen.

Eems-Dollard 2050 is de gezamenlijke ambitie van het rijk en de regio. Rijk en regio stellen gezamenlijk ruim € 60 mln beschikbaar voor de eerste uitvoeringsfase. Dit is inclusief subsidies uit bijvoorbeeld het Waddenfonds en het Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP). Ook het bedrijfsleven in en rond de Eemshaven draagt bij.

Planning

Het Meerjarig adaptief programma Eems-Dollard 2050 is op 5 juli 2016 vastgesteld. Het programma geeft een gedetailleerde invulling tot en met 2020 en biedt een doorkijk naar de periode tot 2050. Die lange periode is nodig om tot een ecologisch streefbeeld te komen van hoe de natuur er tegen die tijd uit moet zien. Gedurende die periode komt er meer kennis beschikbaar: leren door doen. Als het nodig is wordt het programma onderweg bijgesteld.

Betrokken partijen

De provincie Groningen, de ministeries van EZ en IenM en het platform Economie en Ecologie in balans.

Gebied **Noord-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenM**
Fase **Planuitwerking**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18
Algemeen					•	
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						•
Financiën						
Politiek/Bestuurlijk						

Toelichting op de wijzigingen

2017: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.
2018: Omdat de aanbesteding van de planuitwerking is vertraagd, wordt ook het Tracébesluit later vastgesteld.

N33 Zuidbroek - Appingedam

Opgave

De Eemsdelta/Energyport is in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) benoemd als stedelijke regio met een concentratie van top-sectoren. De Eemshaven en Delfzijl zijn havens van nationaal belang. De regionale ambitie is dat zich meer bedrijven in deze regio vestigen. Hierdoor is een goede bereikbaarheid voor deze bedrijvenlocaties van groot belang en daarom is een robuuste infrastructuur gewenst.

Oplossing

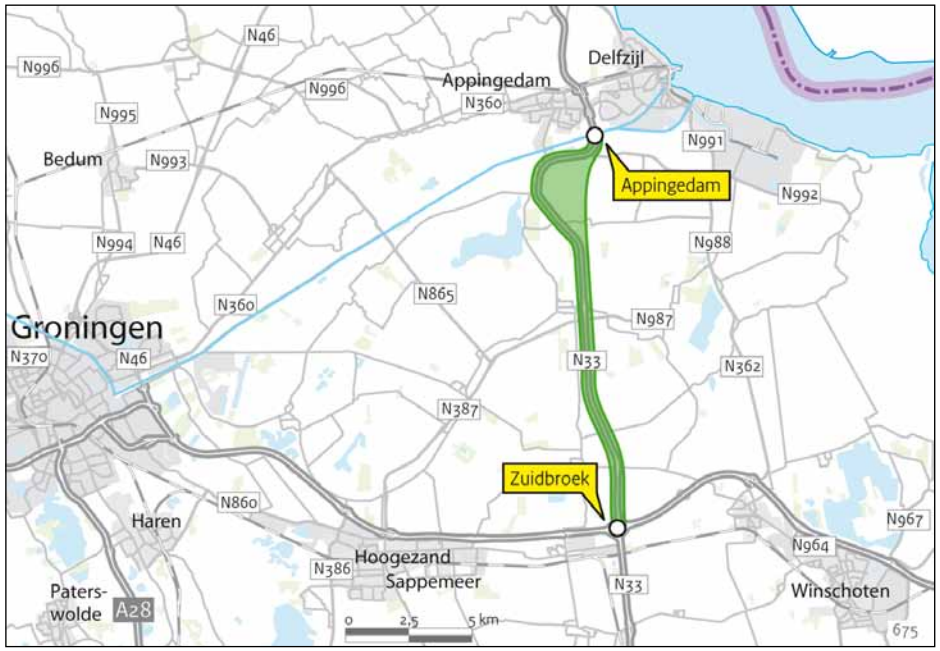
Eind 2014 is de verdubbeling van de N33 tussen Assen en Zuidbroek opengesteld, inclusief een klaverblad op de kruising met de A7. De bereik-baarheid van de Eemsdelta wordt verbeterd door ook de N33 tussen Zuidbroek en Appingedam te verdubbelen naar 2x2 rijstroken.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het project draagt bij aan verbetering van de regionale bereikbaarheid van en naar de Eemsdelta en levert een bijdrage aan de verbetering van de leefbaarheid in de regio. Daarnaast verbeteren van de verkeersveiligheid op de N33 tussen Assen en Appingedam.

Planning

2017: voorkeursalternatief
2018: Ontwerp-Tracébesluit
2019: Tracébesluit
2019: start realisatie
2021-2023: openstelling



Politiek/bestuurlijk

In februari 2015 is de bestuursovereenkomst tussen rijk en regio getekend. Vervolgens is in augustus 2015 de startbeslissing genomen. Begin 2016 is de notitie over reikwijdte en detailniveau gepubliceerd en besproken met het bestuurlijk duo in de regio. De ingediende zienswijzen zijn verwerkt in een nota van antwoord en gecommuniceerd met de betrokken indieners.

Financiën

Taakstellend budget: € 97 mln (inclusief bijdrage regio € 88 mln). Artikel IF 12.03.02.

Jaar *	Budget	Openstelling
MIRT 2017	96	2021-2023
MIRT 2018	97	2021-2023
verschil	1	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	1	

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

Regiospecifiek Pakket (RSP) Zuiderzeelijn

Gebied **Noord-Nederland**
Onderwerp **Regionale/lokale infrastructuur**
Ministerie **IenM**
Fase **Planuitwerking**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18
Algemeen					•	
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën				•	•	•
Politiek/Bestuurlijk						

Toelichting op de wijzigingen

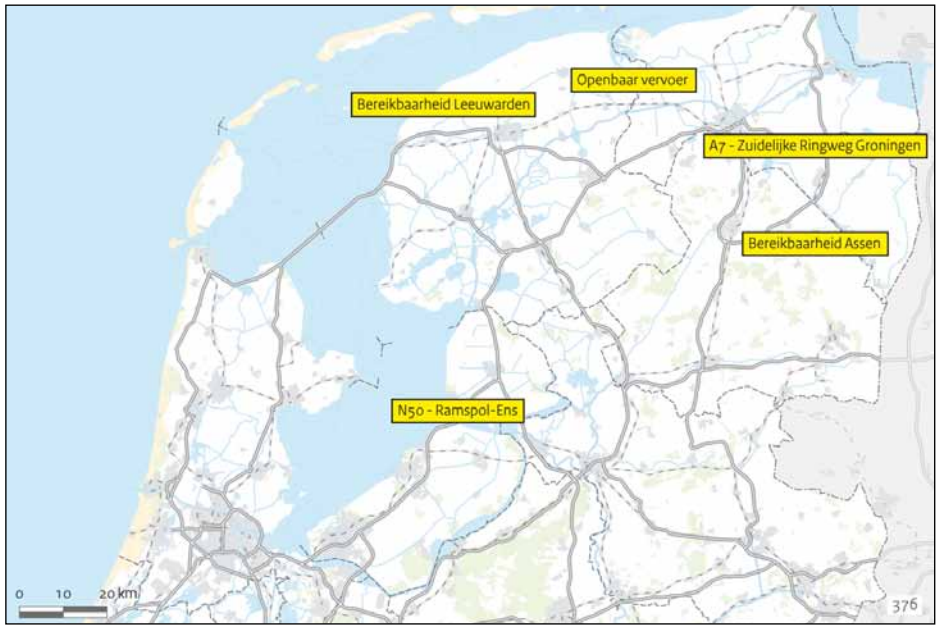
2016: Delen van het taakstellende budget zijn in het Provinciefonds en het Gemeentefonds gestort. Daarnaast is als uitvloeisel van het Convenant Verdubbeling N33 Assen-Zuidbroek € 14 mln overgeboekt naar IF 12.
2017: Delenvan het taakstellende budget zijn in het Provinciefonds, het Gemeentefonds en het BTW-compensatiefonds gestort. € 37,4 mln is overgeboekt naar IF 13.03.01 in verband met een aanvullende planstudieopdracht en het afgeven van de realisatiebeschikking voor het project Groningen-Leeuwarden partiële spooruitbreiding. Dit project wordt vanaf het MIRT 2017 op een separaat projectblad beschreven (Groningen-Leeuwarden: partiële spooruitbreiding).
2018: Delen van het taakstellende budget zijn in het Provinciefonds, het Gemeentefonds en het BTW-compensatiefonds gestort.

Opgave

De doelen van het project Zuiderzeelijn (ZZL) waren onder meer: verbeteren van de bereikbaarheid van het Noorden en de Noordvleugel van de Randstad en versterken van de regionaal-economische structuur van Noord-Nederland. Nut en noodzaak zijn onderzocht in een Structuurvisie en Aanvulling op de Structuurvisie ZZL. Op 16 november 2007 heeft het kabinet besloten dat een snelle verbinding onvoldoende structuurversterkend rendement oplevert en niet verantwoord is te exploiteren.

Oplossing

Het kabinet heeft conform het Coalitieakkoord 2007 gekozen voor een alternatief samenhangend pakket, dat voor een groot deel bestaat uit infrastructurele maatregelen. Dit Regiospecifiek Pakket (RSP) is bedoeld voor Noord-Nederland en de Noordoostpolder. Het RSP bestaat uit de volgende drie onderdelen: het ruimtelijk economische programma (REP), concrete bereikbaarheidsprojecten en het regionaal mobiliteitsfonds (RMf). Opzet, invulling en uitvoering van het RSP zijn vastgelegd in een convenant met Noord-Nederland en Flevoland (juni 2008). Conform de motie-Cramer/Roefs (TK 27658, nr. 40) ligt de regie voor het RSP zo veel mogelijk bij de regio.
De lijst met concrete projecten is limitatief en bestaat uit diverse projecten verdeeld over de verschillende modaliteiten. Conform de motie-Koopmans (TK 27658, nr. 41) is aanvullend geld beschikbaar gesteld voor maatregelen op het noordelijke kernnetspoor.



Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Verbeteren deur-tot-deur reistijd, bijdragen aan de economische en ruimtelijke ontwikkeling van Noord-Nederland.

Planning

Het RSP wordt uitgevoerd in de periode tot 2020. Er is met Noord-Nederland een uitvoeringsplan opgesteld, waarin per project een planning wordt opgenomen.

Politiek/bestuurlijk

Het kabinet heeft het besluit voor RSP genomen in november 2007. Het concept-convenant dateert van maart 2008. De Tweede Kamer heeft het besluit en het convenant onderschreven in het Algemeen Overleg in april 2008. Het convenant is ondertekend in juni 2008. In het Bestuurlijk overleg MIRT (BO MIRT) van voorjaar 2009 zijn voor de projecten A6/A7 Knooppunt Joure en N31 Harlingen (beide onderdeel van RMf) en in het BO MIRT van najaar 2009 voor het project A7-Zuidelijke Ringweg Groningen (ZRG) fase 2 planuitwerkingsbesluiten genomen (zie de desbetreffende projectbladen). Meer informatie is te vinden in de Voortgangsrapportage RSP. Deze vormt jaarlijks een bijlage bij de uitkomsten van het BO MIRT.

Gebied **Noord-Nederland**
Onderwerp **Regionale/lokale infrastructuur**
Ministerie **IenM**
Fase **Planuitwerking**

Regiospecifiek Pakket (RSP) Zuiderzeelijn
(vervolg)

Financiën

Rijksbijdrage: € 706 mln (exclusief € 140 mln voor de Sporendriehoek, zie het betreffende projectblad). Artikel IF 14.03.

Regionale bijdrage: € 670 mln (prijspeil 2007).

Conform afspraken met de regio wordt een deel van de beschikbare middelen vanuit het RSP uitgekeerd via het Provinciefonds, Gemeentefonds en BTW compensatiefonds.

Jaar *	Budget	Oplevering
MIRT 2013	1249	Divers
MIRT 2014	1213	Divers
MIRT 2015	1114	Divers
MIRT 2016	1049	Divers
MIRT 2017	930	Divers
MIRT 2018	706	Divers
verschil	-543	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	27	

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

Gebied **Noord-Nederland**
Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
Ministerie **IenM**
Fase **Planuitwerking**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	'18
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning		•	•	•	•	
Financiën						
Politiek/Bestuurlijk	•					

Toelichting op de wijzigingen

2013: In 2012 is het realisatiebesluit genomen voor brug Burgum en is dit project toegevoegd aan fase 1.
2014: De uitvoeringsplanning van de resterende deelprojecten is aangepast na faseovergang brug Burgum.
2015: De planuitwerking voor de bruggen Kootstertille en Schuilenburg is vertraagd tot eind 2014 en voor de Paddepoelsterbrug en Gerrit Krol autobrug tot medio 2015. De reden hiervoor is dat er nadere afstemming met de provincie en de gemeente nodig is.
2016: De planuitwerking voor de bruggen Kootstertille, Schuilenburg en Paddepoelsterbrug is binnen de looptijd van de beschikkingen eind 2014 afgerond. De planuitwerking voor de Gerrit Krol autobrug is medio 2015 gereed.
2017: Vanwege een bijdrage aan rijksbrede taakstellingen en het beheersbaar houden van de kasproblematiek is aanpassing van de kasreeks nodig, waardoor de openstelling is vertraagd.

Vaarweg Lemmer-Delfzijl, fase 2

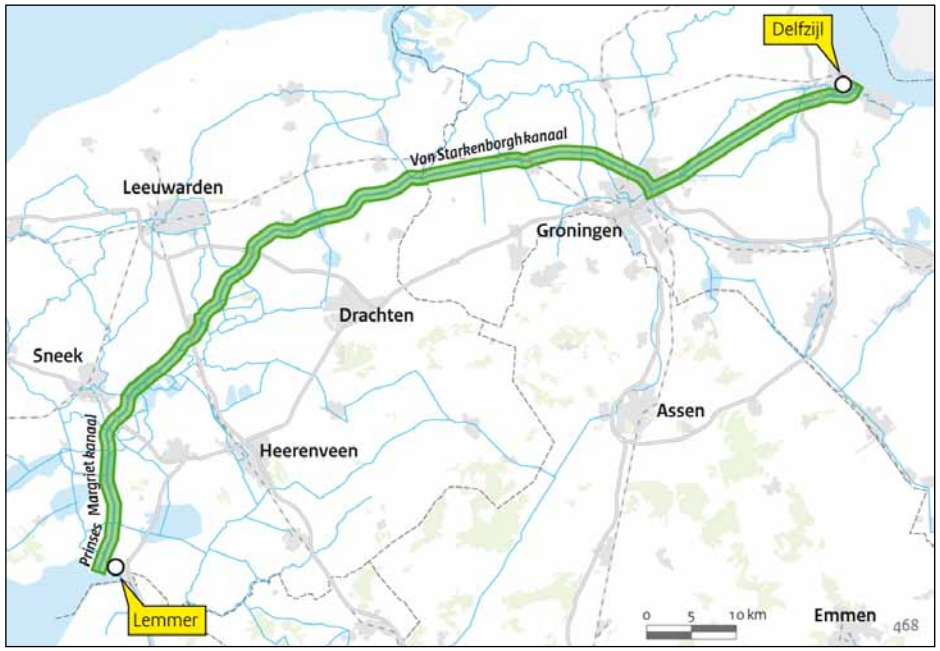
Opgave
Noord-Nederland is onvoldoende bereikbaar voor vierlaagscontainervaart. Daarom moeten de knelpunten in dit gebied worden opgelost.

Oplossing
In het lopende realisatieproject vaarweg Lemmer-Delfzijl, fase 1, worden de belangrijkste knelpunten op deze vaarweg in de periode tot en met 2017 aangepakt. In fase 2 worden de resterende knelpunten verder onderzocht. Het gaat dan om de vervanging en opwaardering van een aantal bruggen: de Paddepoelsterbrug, de Gerrit Krol autobrug, brug Schuilenburg en brug Kootstertille.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling
Het oplossen van de knelpunten draagt bij aan het realiseren van een efficiënt, veilig en vlotte doorvaart van de scheepvaart.

Planning
2017: projectbeslissing
2019: start realisatie
2023-2025: openstelling

Politiek/bestuurlijk
In het verleden zijn overeenkomsten met de provincies Groningen en Fryslân gesloten over onderhoud en verbetering van deze vaarweg. De afspraken uit het bestuurlijk overleg tussen het kabinet en het Samenwerkingsverband Noord-Nederland over deze verbeteringen zijn vastgelegd in 1998 (Langmanafspraken). In 2011 heeft de minister van IenM met beide provincies een akkoord bereikt over een nieuwe beheers-situatie van de hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl.



Sinds januari 2014 wordt het beheer door Rijkswaterstaat uitgevoerd. De planuitwerking voor fase 2 wordt voorlopig echter nog voortgezet door de provincies. Voor de projecten Spoorbrug Zuidhorn en brug Burgum zijn inmiddels realisatiebesluiten genomen. Deze projecten zijn aan de realisatieprojecten van fase 1 toegevoegd.

Financiën
Het taakstellend budget voor dit project is € 102 mln. Artikel IF 15.03.02.

Gebied **Noord-Nederland**
Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
Ministerie **IenM**
Fase **Planuitwerking**

Vaarweg Lemmer-Delfzijl, fase 2
(vervolg)

Jaar *	Budget	Openstelling
MIRT 2013	N.t.b.	2023
MIRT 2014	102	2023
MIRT 2015	102	2023
MIRT 2016	102	2023
MIRT 2017	102	2023-2025
MIRT 2018	102	2023-2025
verschil	0	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	0	

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

Gebied **Noord-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	18
Algemeen						
MIRT fase				•		
Opgave						
Oplossing						
Planning		•				
Financiën		•	•		•	•
Politiek/Bestuurlijk						

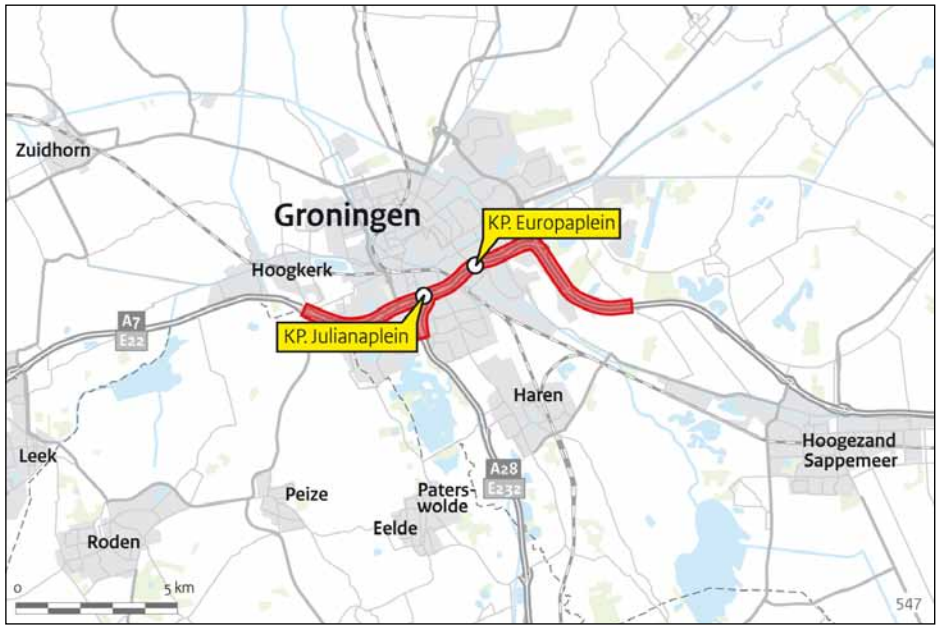
Toelichting op de wijzigingen

2014: De bezuinigingen uit het Lenteakkoord en het aanvullende Regeerakkoord van 2012 en herstel geluidsregister (i.h.k.v. SWUNG) hebben tot gevolg gehad dat de planning is herijkt.
2015: Het taakstellend budget is opgehoogd met interne en externe kosten voor de voorbereiding van de realisatie en de realisatie.
2016: Het project is overgegaan naar de realisatiefase. De aanbesteding is gestart in 2015, de schop in de grond wordt in 2016 verwacht.
2017: Boven op het taakstellend budget heeft de gemeente Groningen een aanvullende en kostendekkende bijdrage toegezegd (€ 3,5 mln) voor de busbaan bij Hoogkerk.
2018: Budget opgehoogd vanuit middelen voor beheer en onderhoud.

A7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2

Opgave

De bereikbaarheid en de verkeersveiligheid van het nationaal stedelijk netwerk Groningen-Assen staan onder druk. De belangrijkste oorzaak hiervan is de verkeersdrukte op de Zuidelijke Ringweg Groningen (ZRG) met de gelijkvloerse kruising van de A7 met de A28 op het door verkeerslichten geregelde Julianaplein.



Oplossing

De oplossing ligt in een capaciteitsvergroting op het bestaande tracé tussen Hoogkerk en de aansluiting Westerbroek op de A7 ten oosten van Groningen met onder meer een verdiepte ligging met overkluizingen. Het Julianaplein wordt ongelijkvloers voor de verbindingen A7 en A28. De aanpak zorgt voor een bereikbare stad en regio, met een goede doorstroming op de A7/N7 en een verbetering van de verkeersveiligheid.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het project draagt bij aan het verbeteren van de bereikbaarheid, doorstroming en verkeersveiligheid op de A7 en A28 en een betere inpassing in het stedelijke gebied van Groningen.

Planning

2014: Tracébesluit
2016: start realisatie
2019-2021: openstelling

Politiek/bestuurlijk

Het bestuurlijk voorkeursalternatief is vastgelegd in een getekende bestuursovereenkomst tussen het rijk, de provincie Groningen en de gemeente Groningen (november 2009). In december 2009 is de aanvangsbeslissing genomen. In het bestuurlijk overleg MIRT (BO MIRT) van voorjaar 2010 is voorts een aantal aanvullende financiële afspraken gemaakt. In 2012 is de scope verder geconcretiseerd. Het Ontwerp-Tracébesluit is in 2013 genomen. Op basis van onder andere de ingediende zienswijzen is het ontwerp voor het Tracébesluit geoptimaliseerd. Het Tracébesluit is in september 2014 vastgesteld. De Raad van State heeft in september 2015 gevraagd het Tracébesluit aan te vullen. In februari 2016 is daarom het Wijzigingstracébesluit vastgesteld.

Uitvoering

Het project is medio 2016 gegund.

Financiën

Taakstellend budget: € 681 mln.
Artikel IF 12.03.01.
In de uitvoering van het project wordt ook een aantal werkzaamheden voor externe opdrachtgevers meegenomen. De financiering van die kosten wordt apart geregeld.

Gebied **Noord-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

A7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2
(vervolg)

Jaar *	Budget	Openstelling
MIRT 2016	666	2019-2021
MIRT 2017	670	2019-2021
MIRT 2018	681	2019-2021
verschil	15	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	7	

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2012	2	
2013	4	
2014	8	
2015	17	
2016	52	8%

* Gegevens over zes jaar, tenzij er een MIRT fasewisseling heeft plaatsgevonden.
** De realisatiegegevens t/m 31-12-2016 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2016 was gerealiseerd.

Gebied **Noord-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	18
Algemeen						
MIRT fase		•				
Opgave						
Oplossing						
Planning		•				
Financiën						
Politiek/Bestuurlijk						

Toelichting op de wijzigingen

2013: Werkzaamheden voor de gebiedsontwikkeling starten in 2013. Hierover zijn met de regiopartners afspraken gemaakt. Openstelling blijft gepland in 2017.
2014: Het project is overgegaan naar de realisatiefase.

N31 Harlingen (Traverse Harlingen)

Opgave

De bestaande N31 door Harlingen is een 2x1-autoweg. Sinds het gedeelte Zurich-Harlingen 2x2 rijstroken heeft gekregen, is de weg nog meer een flessenhals geworden in de route Amsterdam-Leeuwarden. Op basis van een verkenning is geconcludeerd dat door de toename van het verkeer op dit deel van de N31, de capaciteit beperkend is voor de doorstroming. Daarnaast staat de verkeersveiligheid onder druk, vormt de doorsnijding van de stad Harlingen door de hooggelegen N31 een steeds grotere barrière voor het leefmilieu en heeft de flessenhals een negatief effect op de economische bereikbaarheid van Fryslân, de economische kernzone (Westergozone) en de stad Harlingen.

Oplossing

De oplossing bestaat uit een verdubbeling van het aantal stroken naar 2x2, een verdiepte ligging van de rijksweg en een betere inpassing van de weg in de omgeving. In het tracé is bovendien een aquaduct opgenomen onder het Van Harinxmakanaal. De aanpassing van de rijksweg maakt deel uit van de integrale gebiedsontwikkeling binnen de gemeente Harlingen.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het project draagt bij aan het verbeteren van de bereikbaarheid, de doorstroming en de verkeersveiligheid op de N31 in Harlingen en een betere inpassing in het stedelijke gebied van Harlingen.

Planning

2012: Tracébesluit
2014: start realisatie
2017: openstelling

Politiek/bestuurlijk

In het bestuurlijk overleg MIRT van voorjaar 2010 en in de realisatieovereenkomst van 2013 zijn nadere afspraken gemaakt over het project. Afgesproken is dat de gemeente Harlingen, de provincie Fryslân en Rijkswaterstaat gezamenlijk een bestuurlijke alliantie vormen. In de overeenkomst zijn financiële afspraken vastgelegd, is afgesproken dat de drie partijen gezamenlijk de opdrachtgever naar de alliantie zijn en staat dat Rijkswaterstaat de aanbestedende dienst is. In februari 2013 is het Tracébesluit onherroepelijk geworden. In 2013 is de Realisatieovereenkomst getekend.

Uitvoering

Het project is in augustus 2014 gegund

Financiën

Taakstellend budget: € 149 mln (waaronder € 15 mln kosten van voorbereiding, apparaat en toezicht). Het project wordt overwegend gefinancierd uit het Regionaal Mobiliteitsfonds Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn. De risico's bij overschrijding van het taakstellend budget liggen bij de regio. Artikel IF 14.03.02.

Gebied **Noord-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

N31 Harlingen (Traverse Harlingen)
(vervolg)

Jaar *	Budget	Openstelling
MIRT 2014	147	2017
MIRT 2015	149	2017
MIRT 2016	149	2017
MIRT 2017	149	2017
MIRT 2018	149	2017
verschil	2	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	2	

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

Gebied **Noord-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	18
Algemeen						
MIRT fase			•			
Opgave						
Oplossing						
Planning	•	•				
Financiën						
Politiek/Bestuurlijk			•			

Toelichting op de wijzigingen

2013: Besloten is om het knooppunt Joure te laten ontwerpen op een maximum snelheid van 130 km/u. De noodzakelijke aanpassing van het ontwerp brengt extra werk met zich mee. Dat leidt ertoe dat de start van de realisatie niet in 2012, maar in 2013 plaatsvindt.
2014: De bezuinigingen uit het Lenteakkoord en het aanvullend Regeerakkoord van 2012 hebben tot gevolg gehad dat de werkzaamheden aan het Tracébesluit zijn aangehouden tot april 2013 vanwege het al dan niet toevoegen van een aquaduct aan de scope van de planuitwerking. Conform de in 2013 gesloten realisatieovereenkomst met de regio is de planning hierop geactualiseerd.
2015: De realisatieovereenkomst is ondertekend en daarmee is het project overgegaan naar de realisatiefase.

A6/A7 Knooppunt Joure

Opgave

De rotonde bij Joure is een kwetsbare schakel voor doorgaande verbindingen. Er worden gelijkvloerse kruisende bewegingen gemaakt die de doorstroming beperken en de verkeers-veiligheid verminderen. Omdat de capaciteit van de rotonde beperkt is, is naar een oplossing gezocht.

Oplossing

De oplossing gaat uit van een doorgaande verbinding A6/A7 Lemmer-Joure-Heerenveen, met haaks daarop de A7 Bolsward-Sneek via ongelijkvloerse aansluitingen. Ook de Entree Joure, het verdiepen van de Langwarder Wielen, het verwijderen en hergebruiken van de geluidswal en het opruimen van de bestaande tunnel Hollandiastraat worden meegenomen. Dit is verwoord in de voorkeursbeslissing die in het voorjaar van 2010 aan de Tweede Kamer is aangeboden.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het project draagt bij aan het verbeteren van de doorstroming en de verkeersveiligheid door de bestaande rotonde bij Joure te vervangen door een ongelijkvloerse aansluiting van de A6 op de A7.

Planning

2013: Tracébesluit
2015: start realisatie
2017: openstelling

Politiek/bestuurlijk

In mei 2010 hebben rijk en regio een samen-werkingsovereenkomst gesloten. De plan-uitwerking vindt – in nauwe samenwerking met de provincie en gemeente Friese Meren – plaats onder leiding van Rijkswaterstaat.
Het Tracébesluit is eind 2013 vastgesteld.
In de realisatieovereenkomst van 2013 hebben de gemeente De Friese Meren, de provincie Fryslân en Rijkswaterstaat afgesproken dat ze gezamenlijk een bestuurlijke alliantie vormen, dat ze de financiële afspraken vastleggen en gezamenlijk de opdrachtgever naar de alliantie zijn en dat Rijkswaterstaat de aanbestedende dienst is.

Uitvoering

In 2014 is het project met een Design & Construct-contract (D&C) in de markt gezet.
In 2015 is een aannemer geselecteerd.

Gebied **Noord-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

A6/A7 Knooppunt Joure
(vervolg)

Financiën

Taakstellend budget: € 77 mln. Het project wordt als volgt gefinancierd:

- uit het Regionaal Mobiliteitsfonds van het Regiospecifiek Pakket (RSP): € 53 mln, artikel IF 14.03.02;
- uit het restant van de niet uit te voeren maatregelen als genoemd in de Intentieovereenkomst Joure van februari 2006: een rijksbijdrage van € 9 mln en een regiobijdrage van € 6 mln;
- door de regio die garant staat voor de resterende bijdrage van € 5 mln en die ernaar streeft om deze te realiseren door besparingen;
- met een extra budget van € 4 mln dat het rijk beschikbaar heeft gesteld om het knooppunt geschikt te maken voor 130 km/u.

Mocht het project niet binnen het taakstellend budget kunnen worden gerealiseerd, dan liggen de risico's daarvan bij de provincie.

Jaar *	Budget	Openstelling
MIRT 2015	77	2017
MIRT 2016	77	2017
MIRT 2017	77	2017
MIRT 2018	77	2017
verschil	0	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	0	

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

Gebied **Noord-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	18
Algemeen	•					
MIRT fase	•					
Opgave						
Oplossing						
Planning						
Financiën		•	•			•
Politiek/Bestuurlijk						

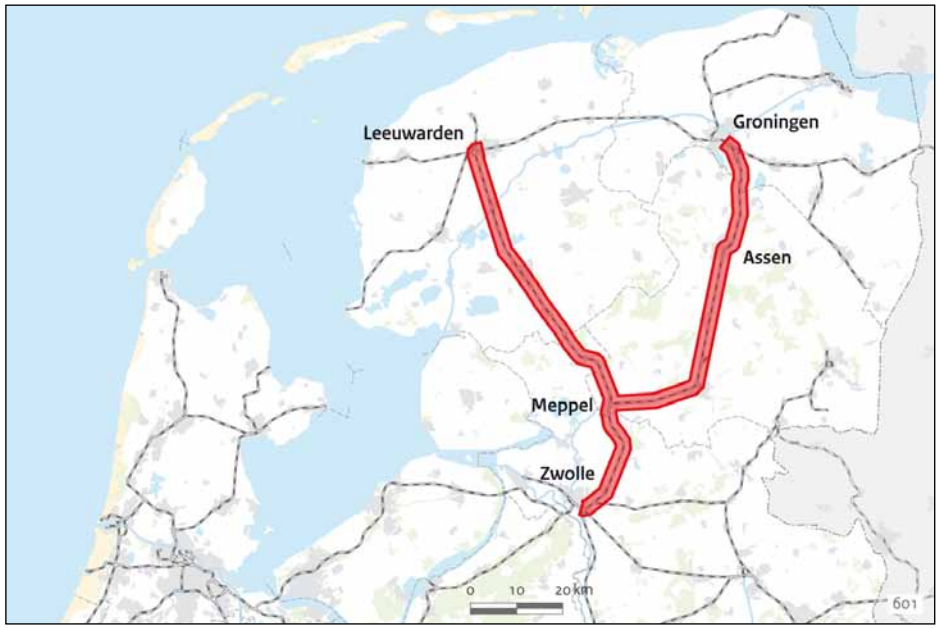
Toelichting op de wijzigingen

2013: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.
2014: Bij Voorjaarsnota 2013 is het projectbudget opgehoogd met € 3 mln. Het projectbudget is tevens opgehoogd met € 19 mln door een andere verdeling van de gerealiseerde uitgaven voor de deelprojecten behorende tot Zwolle Spoort. Zie voor toelichting het projectblad Punctualiteits- en capaciteitsknelpunten.
2015: Bij Voorjaarsnota 2014 is het projectbudget opgehoogd met € 10,4 mln vanuit Aslastencluster III. Daarnaast is € 70 mln overgeboekt als dekking van het nieuw opgenomen project Zwolle-Herfte.
2018: De sanering van de vervuilde grond op en rond het station Groningen is onderdeel van het project Groningen Spoorzone (onderdeel Sporendriehoek Noord Nederland). Het ministerie van IenM heeft begin 2015 ingestemd met het dragen van de saneringskosten van € 4,2 mln in de veronderstelling dat hiervoor gelden beschikbaar zouden zijn via de Stichting Bodemsanering NS (SBNS). Dit bleek niet het geval te zijn, aangezien Groningen niet op de 'afrondingslijst' van SBNS staat, die eind 2014 is opgesteld. Om die reden is € 4,2 mln toegevoegd aan dit programmabudget vanuit de investeringsruimte (artikelonderdeel 13.08).

Sporendriehoek Noord-Nederland

Opgave

Volgens de motie-Koopmans (TK 27658, nr. 41) is de regering verzocht € 160 mln (prijspeil 2008) te reserveren voor de sporendriehoek in Noord-Nederland, binnen het pakket van € 4.500 mln voor de periode tot 2020 dat voor de Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse (LMCA) Spoor is aangekondigd. Daarbij wordt gedacht aan maatregelen om intensivering van de treindienst mogelijk te maken, zoals de aansluiting bij Herfte, en aan kosteneffectieve maatregelen om de rijtijden van en naar de Randstad te verkorten.



Oplossing

Een aantal maatregelen zijn uitgevoerd of worden momenteel uitgevoerd. Dat zijn:
- voorbereiding van een viersporige halte Groningen Europapark;
- vervanging van een overweg door een tunnel in Wolvega (om den Noort);
- versnelling van de bedientijd van de beweegbare spoorbrug over het van Harinxmakanaal (HRMK);
- aanpassing sporen in Assen (bijdrage vanuit motie-Koopmans);
- aanpassing van de overweg in Heerenveen (Rotstergaastweg nabij Thialf);
- tractiemaatregelen Meppel-Leeuwarden (bijdrage motie-Koopmans);

De volgende maatregelen worden nu verder uitgewerkt ter voorbereiding op realisatie:
- aanpassing van boog Hoogeveen;
- viersporigheid van de Groningen-Groningen losplaats (onderdeel van Spoorzone Groningen);
- emplacement Zwolle en vrije kruising Herfte (bijdrage aan het nu apart benoemde MIRT-project Zwolle-Herfte).

De resterende gelden zijn gereserveerd voor diverse maatregelen tussen Zwolle en Meppel. Besluitvorming over dit budget is weliswaar voorbehouden aan de minister, maar in lijn met de motie-Cramer/Roefs (TK 27658, nr. 40) is het aan de regio om aan de hand van de gekozen dienstregeling hierin te prioriteren of voor aanvullende financiering te zorgen. ProRail en het ministerie van IenM zijn hierbij ondersteunend en adviserend. Eind 2016 is de bestuursovereenkomst Zwolle-Herfte afgesloten. Daarin zijn ook afspraken gemaakt over rijtijdverkorting.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Verbeteren deur-tot-deur reistijd, verhogen van de veiligheid, verbeteren van de betrouwbaarheid, bijdragen aan de econmische en ruimtelijke ontwikkeling van Nederland.

Planning

Vanaf 2010: start realisatie
2020: verwachte oplevering laatste maatregel

Politiek/bestuurlijk

Convenanten: de middelen zijn onderdeel van het convenant Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn van juni 2008. Zie voor meer info over dit onderwerp het projectblad Regiospecifiek Pakket (RSP) Zuiderzeelijn.

Sporendriehoek Noord-Nederland
(vervolg)

Financiën

Taakstellend budget: € 140 mln.
Artikel IF 13.03.01.

Jaar *	Budget	Oplevering
MIRT 2013	172	Divers
MIRT 2014	194	2020
MIRT 2015	134	2020
MIRT 2016	135	2020
MIRT 2017	135	2020
MIRT 2018	140	2020
verschil	-32	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	5	

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2012	26	
2013	29	
2014	35	
2015	44	
2016	49	36%

* Gegevens over zes jaar, tenzij er een MIRT fasewisseling heeft plaatsgevonden.
** De realisatiegegevens t/m 31-12-2016 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2016 was gerealiseerd.

Gebied **Noord-Nederland, Regionaal**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	18
Algemeen					•	
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing						
Planning						•
Financiën						
Politiek/Bestuurlijk						•

Toelichting op de wijzigingen

2017: Het project is nieuw opgenomen in het MIRT als afzonderlijk project vanuit het Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn, RSP ZZL.
2018: Op verzoek van de regio draagt het ministerie van IenM het opdrachtgeverschap van het project over aan de provincies Groningen en Fryslân op het moment dat de projectbeslissing en het Tracébesluit worden vastgesteld. De planning van het project is aangepast aan vigerende projectplanning conform de voortgangsrapportage van tracéwetplichtige projecten.

Groningen – Leeuwarden Partiële Spooruitbreiding

Opgave
Vanuit het Regionaal Specifiek Pakket Zuiderzeelijn (RSP-ZZL, zie ook projectblad Regionaal Specifiek Pakket Zuiderzeelijn) hebben de regionale overheden besloten een extra sneltrein te realiseren tussen Groningen en Leeuwarden.

Oplossing
In opdracht van de provincies Fryslân en Groningen neemt ProRail infrastructurele maatregelen om de extra sneltrein te kunnen laten rijden. De maatregelen betreffen onder andere een spoorverdubbeling tussen Zuidhorn en Hoogkerk en de aanleg van een keerspoor bij Zuidhorn (8 km).

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling
Verbeteren deur-tot-deur reistijd, verbeteren van de betrouwbaarheid, verbeteren van het reisgemak.

Planning
2015: uitvoeringsovereenkomst getekend
2016: ondertekening Ontwerp-Tracébesluit
2017: ondertekening Tracébesluit
2018: start realisatie
2020: oplevering

Politiek/bestuurlijk
In de tweede helft van 2017 wordt het Tracébesluit vastgesteld. Op dat moment gaat het formele opdrachtgeverschap van het project over van het rijk naar de regio.

Financiën
Taakstellend Budget: €49 mln.
Artikel IF 13.03.01.

Jaar *	Budget	Oplevering
MIRT 2017	49	2018
MIRT 2018	49	2020
verschil	0	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	0	

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2012	2	
2013	5	
2014	10	
2015	12	
2016	18	37%

* Gegevens over zes jaar, tenzij er een MIRT fasewisseling heeft plaatsgevonden.
** De realisatiegegevens t/m 31-12-2016 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2016 was gerealiseerd.

Gebied **Noord-Nederland**
Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	18
Algemeen						
MIRT fase						
Opgave						
Oplossing		•				
Planning	•	•				
Financiën						
Politiek/Bestuurlijk	•					

Toelichting op de wijzigingen

2013: Het jaar van oplevering is aangepast aan de planning van de bij de provincies in voorbereiding of uitvoering zijnde deelprojecten (bruggen Zuidhorn, Aduard, Dorkwerd en Noordzeebrug, spoorbrug Zuidhorn en verruiming Van Starkenborgh Kanaal). In 2012 is het realisatiebesluit genomen voor brug Burgum.
2014: Het deelproject brug Burgum is aan fase 1 toegevoegd. In de planning is het jaar van oplevering hieraan aangepast.

Vaarweg Lemmer-Delfzijl, fase 1

Opgave
De bereikbaarheid van Noord-Nederland voor schepen van klasse Va en vierlaags containervaart is onvoldoende.

Oplossing
Het eerste deel van de verbetering van het vaarwegprofiel en de verbetering van de brug bij Lemmer en de spoorbrug in de lijn Groningen-Sauwerd zijn in 2002 opgeleverd. De hierna beschreven verbeteringen zijn vooral de nieuwe maatregelen (tweede deel) die volgen uit de planuitwerking die in 2004 is afgerond:
- het verbreden en verdiepen van het Van Starkenborghkanaal en het Prinses Margrietkanaal tot vaarwegklasse Va;
- het voor vierlaags containervaart geschikt maken van de wegbruggen bij Stroobos, Eibersburen, Zuidhorn, Aduard en Dorkwerd en de spoorbrug Zuidhorn, de brug Burgum en de Noordzeebrug te Groningen.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling
Het oplossen van de knelpunten draagt bij aan het realiseren van een efficiënt, veilig en vlotte doorvaart van de scheepvaart.

Planning
2002: start tweede deel
2017: openstelling

Politiek/bestuurlijk
In het verleden zijn overeenkomsten met de provincies Fryslân en Groningen gesloten over onderhoud en verbetering van deze vaarweg. De afspraken uit het bestuurlijk overleg tussen het kabinet en het Samenwerkingsverband Noord-Nederland over deze verbeteringen zijn in 1998 vastgelegd in de Langman-afspraken. In 2011 heeft de minister van IenM met beide provincies een akkoord bereikt over een nieuwe beheersituatie van de hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl. Sinds 1 januari 2014 voert Rijkswaterstaat het beheer van deze hoofdvaarweg uit.
De regio financiert regionale meekoppelkansen zelf.

Financiën
Taakstellend budget: € 284 mln.
Artikel IF 15.03.01. Daarnaast is er een bijdrage van derden van € 39 mln (provincies Fryslân en Groningen).

Gebied **Noord-Nederland**
Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

Vaarweg Lemmer-Delfzijl, fase 1
(vervolg)

Jaar *	Budget	Openstelling
MIRT 2013	279	2015
MIRT 2014	282	2017
MIRT 2015	283	2017
MIRT 2016	284	2017
MIRT 2017	284	2017
MIRT 2018	284	2017

verschil	5
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	5

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2012	158	
2013	184	
2014	218	
2015	251	
2016	253	89%

* Gegevens over zes jaar, tenzij er een MIRT fasewisseling heeft plaatsgevonden.
** De realisatiegegevens t/m 31-12-2016 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2016 was gerealiseerd.

Gebied **Noord-Nederland**
Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	18
Algemeen						
MIRT fase	•			•		
Opgave						
Oplossing						
Planning	•					
Financiën	•			•		
Politiek/Bestuurlijk						

Toelichting op de wijzigingen

2013: In 2012 is opdracht gegeven om de planuitwerkingsfase te herstarten vanaf de OTB. Ook is de bouw van een Vessel Trafic Managementsysteem aan de scope toegevoegd, waardoor het budget met € 7 mln is verhoogd.
2016: Het project is overgegaan van planuitwerking naar de realisatiefase. Volgens de afspraken met Duitsland voert Nederland zowel tijdens de realisatie als drie jaar erna het onderhoud uit. Daarom is het daarvoor bestemde budget overgeheveld naar het begrotingsartikel voor Beheer en Onderhoud.

Verruiming vaarweg Eemshaven-Noordzee

Opgave

Een aantal energiegerelateerde bedrijven heeft zich gemeld bij Groningen Seaports met het doel zich te vestigen in de Eemshaven. De bedrijven hebben aangegeven dat ze graag naar de Eemshaven komen, maar dat dan wel de vaarweg naar de Eemshaven toe geschikt moet zijn voor schepen met een diepgang tot 14 m. Momenteel voldoet de vaarweg hier op een aantal plaatsen niet aan. In de Nota Zeehavens Ankers van de economie geeft het rijk aan bereid te zijn om te investeren in de maritieme toegang tot de Groninger zeehavens als er bedrijven komen die concrete belangstelling hebben voor vestiging in de Eemshaven.

Oplossing

De oplossing ligt in een vaarweg naar de Eemshaven, waar Panamax schepen tot een diepgang van 14 m de haven veilig en vlot kunnen bereiken. Het project levert een belangrijke bijdrage aan het ontstaan van een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor energie-gerelateerde bedrijvigheid. Door vestiging van energiebedrijven in de regio mogelijk te maken, kan het energieaanbod van Nederland toe-nemen en worden productie, opslag en aanvoer gespreid. De bedrijvigheid richt zich op energie-centrales, een olieterminal voor opslag van strategische voorraden en windenergie. Hiermee verstevigt Nederland zijn positie als exportland van elektriciteit in de toekomst. Om het vervoer veilig te kunnen laten verlopen, is ook besloten om verkeersbegeleiding via het zogenoemde Vessel Traffic Management-systeem (VTM) aan het project toe te voegen.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Dit project draagt bij aan een veilige, vlotte en efficiënte afwikkeling van de scheepvaart.

Planning

2014: Tracébesluit
2016: start realisatie
2017: openstelling

Politiek/bestuurlijk

Toezeggingen: de minister heeft aan een aantal bedrijven toegezegd alle medewerking te verlenen om de vestiging van de bedrijven in de Eemshaven mogelijk te maken. Het gaat om een multifuel centrale, een kolencentrale en een olieterminal voor de opslag van een strategische voorraad. In januari 2014 is het Ontwerp-Tracébesluit (OTB) getekend. Medio 2015 is het Tracébesluit onherroepelijk geworden.

Uitvoering

in mei 2016 is het werk gegund. Het contract van het project is uitgebreid met de realisatie van het project kwelderlandschap Marconi Delfzijl en het Vogelbroedeiland Eemshaven. De regio (de gemeente Delfzijl en de provincie Groningen) financiert deze projecten.

Gebied **Noord-Nederland**
Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

Verruiming vaarweg Eemshaven-Noordzee
(vervolg)

Financiën

Taakstellend budget € 30 mln.
Artikel IF 15.03.01.

Jaar *	Budget	Openstelling
MIRT 2016	30	2017
MIRT 2017	30	2017
MIRT 2018	30	2017
verschil	0	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	0	

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2012	4	
2013	4	
2014	6	
2015	7	
2016	12	40%

* Gegevens over zes jaar, tenzij er een MIRT fasewisseling heeft plaatsgevonden.
** De realisatiegegevens t/m 31-12-2016 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2016 was gerealiseerd.

Gebied **Noord-Nederland**
Onderwerp **Waterveiligheid**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie	'13	'14	'15	'16	'17	18
Algemeen						
MIRT fase		•				•
Opgave						
Oplossing						
Planning			•	•	•	•
Financiën						•
Politiek/Bestuurlijk						

Toelichting op de wijzigingen

2014: Het project is overgegaan naar de planuitwerkingsfase.
2015: De datum van het geplande projectbesluit is verschoven van eind 2014 naar voorjaar 2015.
2016: Het projectbesluit is voorzien in najaar 2015.
2017: Als gevolg van de complexiteit van technische berekeningen die nodig zijn voor de gebieden met een brede kering (waarbij de primaire kering landinwaarts ligt) en de zorgvuldige communicatie hierover met de omgeving, is de projectbeslissing voorzien in het najaar van 2016.
2018: Het project is overgegaan in de realisatiefase. Als gevolg van de natuurbescherming en het stormseizoen is er sprake van een korte periode waarin de uitvoering kan plaatsvinden. Afronding van de werkzaamheden op Vlieland is nu voorzien eind 2018 en op Terschelling eind 2019. Het taakstellend budget is gewijzigd na een herijking van de raming.

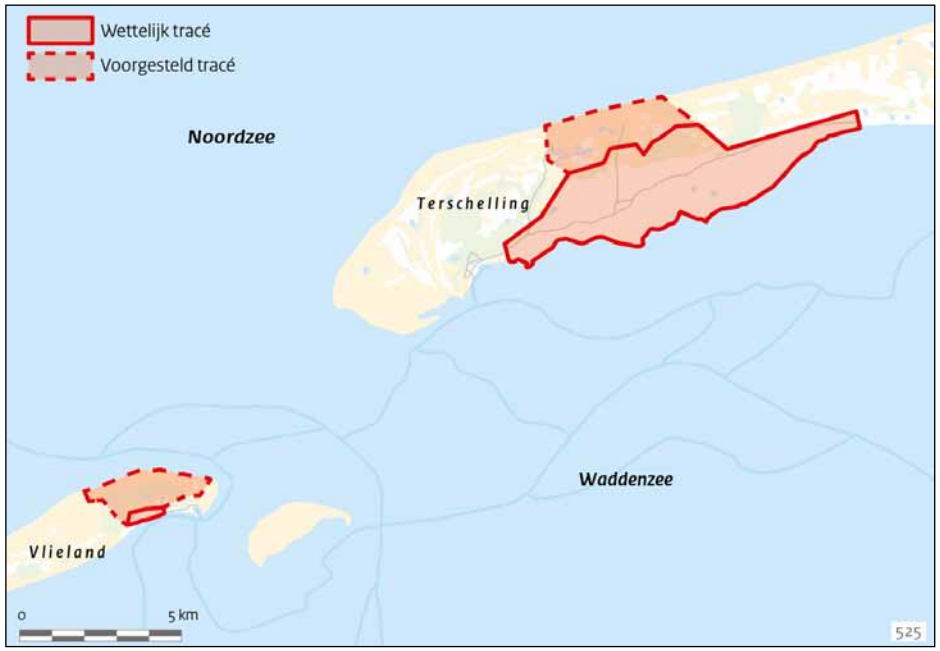
Legger Vlieland en Terschelling

Opgave

Op Vlieland ligt een deel van de bebouwing buitendijks, waaronder de uitbreiding van Oost-Vlieland uit de jaren 70 van de vorige eeuw. Door het toenmalige ministerie van Verkeer en Waterstaat is toegezegd deze woonwijk binnendijks te brengen door de primaire waterkering te verleggen. In het Spelregelkader Natte Infrastructuurprojecten (SNIP) was sprake van een opdracht tot uitwerking van één tracé in een planuitwerking. Bij de gemeente en de provincie Fryslân leefde echter de wens om nog meer bebouwing binnendijks te brengen en daarvoor ook andere tracés te onderzoeken. Ook de gemeente Terschelling had een voorkeur voor een ruimere ligging van de primaire waterkering.

Oplossing

Om aan de wens van provincie en gemeenten tegemoet te komen, heeft Rijkswaterstaat samen met betrokken partijen de mogelijke oplossingen voor de ligging van de primaire waterkering verkend. In de zomer van 2012 zijn de bevindingen aan het ministerie van IenM voorgelegd. Op basis hiervan heeft de staatssecretaris in 2012 een besluit genomen over de voorkeursligging van de primaire keringen. In oktober 2012 heeft de staatssecretaris samen met de gemeenten Vlieland en Terschelling en de provincie Fryslân een intentieverklaring over de waterveiligheid op de eilanden gesloten. In 2013 is gestart met de planuitwerking. In samenspraak met de betrokken partijen zijn de voorkeurtracés in detail uitgewerkt. Op basis van de definitieve ligging is de bijlage van de Waterwet aangepast en kan de realisatie starten.



Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Dit project draagt bij aan een adequate bescherming tegen overstromingen voor iedereen.

Planning

2012: voorkeursbeslissing
2016: projectbeslissing
2018-2019: oplevering

Uitvoering

Rijkswaterstaat voert de realisatie uit. Betrokken zijn: gemeenten Vlieland en Terschelling, provincie Fryslân, Staatsbosbeheer en Wetterskip Fryslân.

Financiën

Taakstellend budget €1,5 mln. Artikel DF 1.02.01.

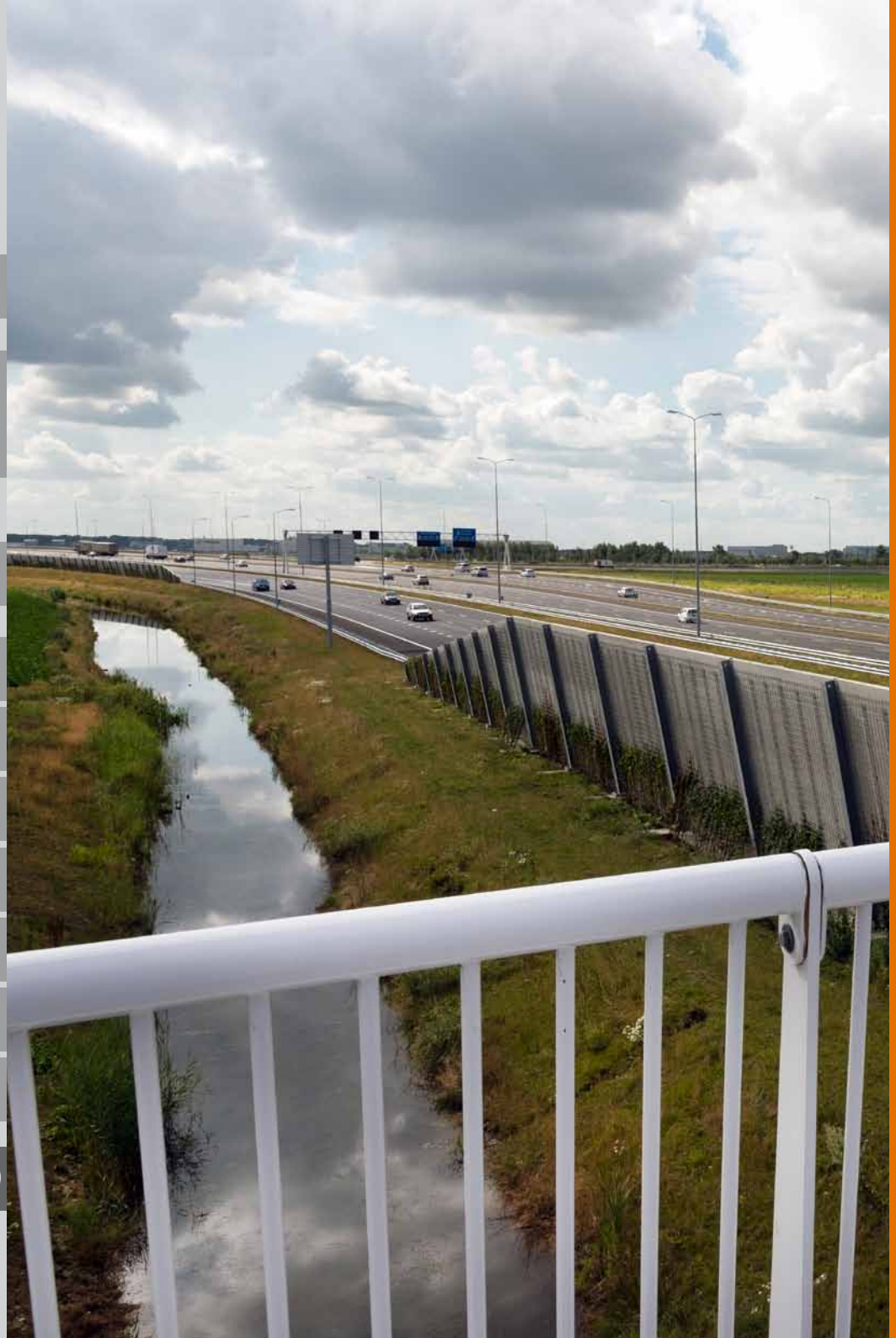
Gebied **Noord-Nederland**
Onderwerp **Waterveiligheid**
Ministerie **IenM**
Fase **Realisatie**

Legger Vlieland en Terschelling
(vervolg)

Jaar *	Budget	Oplevering
MIRT 2017	3	2017
MIRT 2018	1,5	2018 -2019
verschil	-1,5	
waarvan uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI)	0	

Jaar**	Budget gerealiseerd	Percentage gerealiseerd
2016	0	0

* Gegevens over zes jaar, tenzij er een MIRT fasewisseling heeft plaatsgevonden.
** De realisatiegegevens t/m 31-12-2016 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2016 was gerealiseerd.



Financiën en VGR

Financiële uitwerking

Dekkingsbronnen

Reguliere begrotingsmiddelen

Bijdragen van derden

Inzet van de middelen

Doeluitkeringen

Overige Financiële Onderwerpen

Voortgangsrapportage

Financiële uitwerking

Voor uitgaven in het ruimtelijk domein zijn diverse dekkingsbronnen. Al deze bronnen worden hierna toegelicht.

Dekkingsbronnen

Om te beginnen zijn er de reguliere begrotingsmiddelen, die gevoed worden door de belastingontvangsten. Daarnaast zijn er middelen beschikbaar uit bijdragen van derden en de Europese Fondsen. Ook kunnen maatregelen worden genomen waarbij (extra) middelen worden gegenereerd. De diverse middelen worden op basis van politieke keuzes verdeeld over de diverse begrotingen.

Reguliere begrotingsmiddelen

Het grootste deel van de middelen voor de uitvoering van het MIRT komt uit algemene middelen. Het Infrastructuurfonds en het Deltafonds worden gevoed vanuit Hoofdstuk XII van de Rijksbegroting.

Bijdragen van derden

Mede- en cofinanciering

De grootste bijdragen van derden betreffen de bijdragen van decentrale overheden aan ruimtelijke projecten. Het is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van overheden om te zorgen voor een goede ruimtelijke inpassing van MIRT-projecten. Bij hoofdinfrastructuur die volledig door het rijk wordt bekostigd, betaalt het rijk in beginsel enkel de kosten van inpassingen die rechtstreeks voortvloeien uit de wettelijke eisen. Cofinanciering door het rijk voor additionele inpassingmaatregelen kan aan de orde zijn indien een dergelijke aanvullende investering maatschappelijk rendabel is. Tevens moet er voldaan worden aan de beslismomenten zoals opgenomen in de Spelregels van het MIRT. Op de projectbladen is bij de relevante projecten aangegeven wat de bijdrage van decentrale overheden (en/of bedrijven) is of wordt.

Europese fondsen

Nederland doet in de periode 2014-2020 een beroep op de Connecting Europe Facility (CEF) van de Europese Unie (EU) met daarin middelen voor de cofinanciering van de realisatie van het Trans-European Transport Network (TEN-T). Dit programma heeft als doel binnen de EU tot een hoogwaardig, multimodaal en geïntegreerd vervoersnetwerk te komen, met het oog op de doelstellingen op het gebied van de Interne Markt, concurrentiekracht en duurzaamheid die volgen uit de EU 2020 Strategie. Als transportland heeft Nederland belang bij het TEN-T en CEF beleid van de Europese Commissie. De Nederlandse transportsector maakt gebruik van het Europese transportnetwerk waar CEF-middelen voor worden ingezet. In de TEN-T verordening worden bovendien technische eisen gesteld aan het netwerk en aan de gesubsidieerde projecten. Het netwerk wordt daardoor inter-operabel, veilig en duurzaam ontwikkeld.

Tol

Om de aanleg van de projecten Blankenburgverbinding en ViA15 mogelijk te maken is tolheffing noodzakelijk. Om de tolheffing juridisch mogelijk is de Wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15 opgesteld en op 15 maart 2016 in werking getreden.

De tolopbrengsten worden gerealiseerd na openstelling van de betreffende wegen. Voor de Blankenburgverbinding en de ViA15 is het uitgangspunt dat de projecten worden gerealiseerd door middel van publiek-private samenwerking (PPS). Dit betekent dat deze wegen als DBFM-contracten (Design, Build, Finance and Maintain) worden aanbesteed.

Financiële uitwerking

Inzet van de middelen

De beschikbare middelen worden ingezet voor rijksprojecten (aanleg, beheer en onderhoud), rijksprogramma's (bestaande uit diverse projecten met dezelfde doelstelling) en voor het verstrekken van (project)subsidies aan decentrale overheden en/of markt-partijen. Om een indruk te geven van de beschikbare rijksmiddelen is in hierna volgende tabel een overzicht opgenomen van de relevante begrotingsreeksen van IenM, EZ en BZK. De cijfers zijn gebaseerd op de begroting van 2018.

Artikel	Omschrijving	2017	2018	2019	2020	2021	2022
IenM (XII)							
13.03	Projecten BIRK	2.941	4.950	691	0	0	0
13.03	Nota Ruimte	0	4.850	379	971	0	0
13.04	Meerjarenprogramma Bodem	11.862	25.880	19.901	27.544	115.831	118.146
20.01	Uitvoering Geluidsanering	9.713	17.480	22.552	23.039	23.742	23.812
25.01	Bijdrage BDU	930.277	881.588	881.547	880.078	869.277	869.279
Totaal		954.793	934.748	925.070	931.632	1.008.850	1.011.237
IenM (A)							
12.01	Verkeersmanagement HWN	3.680	3.680	3.681	3.680	3.677	3.674
12.02	Beheer, onderhoud en vervanging HWN	614.375	645.593	637.675	529.783	629.827	587.072
12.03	Aanleg HWN	493.322	781.590	905.105	1.160.531	1.215.916	1.472.204
12.04	Geïntegreerde contractvormen/PPS HWN	618.921	581.030	455.632	460.687	410.514	397.500
12.06	Netwerkgebonden kosten HWN	561.285	564.089	552.488	552.704	546.112	513.419
12.07	Investeringsruimte HWN	0	0	0	0	0	0
13.02	Beheer, onderhoud en vervanging Spoor	1.303.198	1.245.258	1.238.568	1.293.225	1.305.578	1.274.758
13.03	Aanleg Spoor	651.060	766.273	635.907	593.477	719.958	684.418
13.04	Geïntegreerde contractvormen/PPS Spoor	175.788	162.258	147.583	156.570	160.882	161.053
13.07	Rente en aflossing Spoor	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597	16.597
13.08	Investeringsruimte Spoor	0	0	15.500	35.162	29.000	49.000
14.01	Grote regionale projecten	163.093	194.764	109.215	102.607	84.529	1.605
14.02	Regionale Mobiliteitsfondsen	0	0	0	9.233	0	0
14.03	RSP-ZZL: Pakket Bereikbaarheid	38.957	51.836	91.896	58.774	12.100	3.493
15.01	Verkeersmanagement HVWN	8.525	8.525	8.525	8.525	8.525	8.525
15.02	Beheer, onderhoud en vervanging HVWN	337.708	376.866	386.647	294.409	214.636	298.197
15.03	Aanleg HVWN	205.758	227.570	323.205	286.411	233.580	203.242
15.04	Geïntegreerde contractvormen/PPS HVWN	34.716	44.839	232.771	166.789	46.912	53.284
15.06	Netwerkgebonden kosten HVWN	309.098	306.946	303.130	302.108	300.596	295.118
15.07	Investeringsruimte HVWN	0	0	0	0	0	0
17.02	Betuweroute	3.095	4.942	4.807	0	0	0
17.03	Hogesnelheidslijn-Zuid	5.731	8.894	22.750	17.200	16.600	16.700
17.06	Project Mainportontwikkeling Rotterdam	8.996	34.940	3.872	1.724	2.993	2.993
17.07	ERTMS	43.282	98.823	147.261	208.772	283.829	299.771
17.08	ZuidasDok	115.536	114.898	164.812	192.195	179.382	157.536
18.01	Saldo afgesloten rekeningen	0	0	0	0	0	0
18.02	Beter Benutten	0	0	0	0	0	0
18.03	Intermodaal vervoer	3	0	0	0	0	0

Financiële uitwerking

Artikel	Omschrijving	2016	2017	2018	2019	2020	2021
IenM (A) - vervolg							
18.04	Gebiedsgerichte aanpak (UPR)	0	0	0	0	0	0
18.06	Externe veiligheid	6.740	1.016	879	775	0	0
18.07	Mobiliteitsonafhankelijke kennis en expertise	0	0	0	0	0	0
18.08	Netwerkoverstijgende kosten	32.507	0	0	0	0	0
18.11	Investeringsruimte	0	0	0	0	0	0
18.12	Nader toe te wijzen BenO en vervanging	0	0	0	0	0	0
18.13	Tol gefinancierde uitgaven	0	0	0	0	0	0
18.14	Minregel: rentevrijval	0	0	0	0	0	0
18.15	Ramingsbijstelling en kasschuif	0	0	0	0	0	0
18.16	Reservering Omgevingswet	27.244	1.950	1.299	255	0	0
18.17	Verkenningen Nieuwe Stijl	0	0	0	0	0	0
Totaal		5.779.215	6.243.177	6.409.805	6.452.193	6.421.743	6.500.159
IenM (J)							
1.01	Grote projecten waterveiligheid	311.471	352.422	233.226	266.319	58.991	134.702
1.02	Overige aanlegproj. Waterveiligheid	114.879	169.799	147.008	155.556	563.972	520.621
1.03	Studiekosten waterveiligheid	10.571	4.492	2.520	2.390	3.000	2.500
2.01	Aanleg waterkwantiteit	0	0	0	0	0	0
2.02	Overige invest. Zoetwatervoorziening	24.777	18.913	30.963	46.122	41.471	458
2.03	Studiekosten Zoetwatervoorziening	2.655	2.950	2.950	3.550	115	0
3.01	Watermanagement	7.112	7.111	7.083	7.083	7.083	7.083
3.02	Beheer en Onderhoud	182.541	181.654	171.065	104.492	115.738	183.450
4.01	Experimenteerprojecten	3.000	0	0	0	0	0
4.02	Geïntegreerde contractvormen/PPS	4.900	47.730	217.358	233.980	216.936	44.729
5.01	Apparaat	226.673	230.529	225.771	223.015	219.791	210.625
5.02	Overige uitgaven	62.911	64.200	63.841	63.835	62.198	62.381
5.03	Investeringsruimte	9.077	9.880	9.880	9.380	5.810	0
5.04	Reserveringen	0	0	0	0	0	0
7.01	Investeringen waterkwaliteit	19.917	25.676	46.975	67.391	63.682	72.861
7.02	Overige Invest.waterkwaliteit	282	777	777	21.170	0	0
7.03	Studiekosten waterkwaliteit	2.280	3.195	4.645	5.545	9.950	8.450
Totaal		983.046	1.119.328	1.164.062	1.209.828	1.368.737	1.247.860
EZ (XIII)							
18	NURG/Maaswerken	17.109	1.630	0	0	0	0
18	Mainport Rotterdam	7.724	7.868	8.029	8.190	640	640
18	Nationale parken	4.308	4.192	5.870	5.749	4.540	4.540
18	Uitfinanciering Sterke Regio's en Nota Ruimte	0		0	0	0	0
18	Westerschelde	1.000	300	300	300	0	0
Totaal		30.141	13.990	14.199	14.239	5.180	5.180

Financiële uitwerking

Doeluitkeringen

Dit MIRT Overzicht gaat niet in op projecten die door decentrale overheden worden gefinancierd uit (doel)uitkeringen. De decentrale overheden zijn zelf verantwoordelijk voor de uitvoering en programmering van deze projecten.

Brede doeluitkering verkeer en vervoer (BDU)

Met ingang van 2016 maken de voor de provincies bestemde middelen uit de brede doeluitkering (BDU) Verkeer en vervoer deel uit van het provinciefonds. Dit is reeds voorzien bij de op 1 januari 2015 in werking getreden Wet afschaffing plusregio's. De BDU-middelen van de voormalige plusregio's zijn eveneens naar het provinciefonds overgeheveld en toegekend aan de betreffende provincies, met uitzondering van de middelen voor de regio's Amsterdam, Haaglanden en Rotterdam. Deze financiële middelen voor verkeer en vervoer worden via een aangepaste Wet BDU toegekend aan twee door de betrokken overheden in het leven geroepen openbare lichamen, die optreden als vervoersautoriteit in Noord- en Zuidwest Nederland van de Randstad.

Overige Financiële Onderwerpen

Wet Houdbare Overheidsfinanciën

Op 15 december 2013 is de Wet houdbare overheidsfinanciën (Wet HOF) van kracht geworden. De Wet HOF verankert de Europese begrotingsafspraken omtrent het feitelijke EMU-saldo, de EMU-schuld en het structurele EMU-saldo in de Nederlandse wetgeving. Deze wet benadrukt de gezamenlijke verantwoordelijkheid van de rijksoverheid en de decentrale overheden met betrekking tot de beheersing van het EMU-saldo. Het doel van de Wet HOF is om in een procedure te voorzien die zorg draagt voor een gelijkwaardige inspanning van decentrale overheden bij het nakomen van de Europese begrotingsafspraken. Voor de periode 2013 tot en met 2017 zijn bestuurlijke afspraken gemaakt over de tekortnorm voor decentrale overheden; tevens zijn er afspraken gemaakt over het ambitieniveau voor het EMU-saldo van decentrale overheden. Voor 2015 is een tekortnorm van 0,5% van het bbp afgesproken, daarnaast is een ambitieniveau van 0,3% van het bbp overeengekomen voor het EMU-tekort. Bij (meerjarige) overschrijding zal in bestuurlijk overleg tussen rijk en decentrale overheden bezien worden hoe de overschrijding aangepakt kan worden.

Wet Verplicht Schatkistbankieren

Gelijktijdig met de Wet HOF is de Wijzigingswet Wet financiering decentrale overheden (verplicht schatkistbankieren) van kracht geworden. Deze wet verplicht alle decentrale overheden om hun overtollige (liquide) middelen en beleggingen aan te houden in de schatkist. Het woord 'overtollig' verwijst hier naar alle middelen die een decentrale overheid niet onmiddellijk nodig heeft voor de uitvoering van de publieke taak. De middelen die een decentrale overheid in de schatkist aanhoudt, blijven beschikbaar voor de uitoefening van hun publieke taak.

Wet op het BTW-compensatiefonds

Conform de Wet op het BTW-compensatiefonds (BCF) kunnen decentrale overheden betaalde btw terugvragen bij het BCF. De btw-betaling moet daarvoor wel aan een aantal voorwaarden voldoen. Zo moet de btw betaald zijn over een niet-ondernemerstaak en er mag geen sprake zijn van verstrekking aan een individuele derde.
Conform afspraken in het financieel akkoord uit 2013 tussen het rijk en decentrale overheden (TK, 33400 B, nr. 7) is het BCF vanaf 2015 geplafonneerd. Dit komt in de plaats van het eerdere voornemen van het kabinet om het BCF per 2015 af te schaffen. Het plafond wordt gekoppeld aan de accrespercentages zoals deze volgen uit de normeringssystematiek voor het gemeente- en provinciefonds. Het plafond wordt aangepast voor taakmutaties (zoals decentralisaties) die gepaard gaan met onttrekkingen of toevoegingen aan het BCF. Als het plafond overschreden wordt, komt het verschil ten laste van het gemeente- en provinciefonds. Bij een realisatie lager dan het plafond komt het verschil ten gunste aan het gemeente- en provinciefonds. De toevoeging of uitname wordt over het gemeente- en provinciefonds verdeeld conform de aandelen van de gezamenlijke gemeenten en gezamenlijke provincies in het BCF in het gerealiseerde jaar.

Voortgangsrapportage over tracéwetplichtige projecten (periode 1 januari – 30 juni 2017)

Deze rapportage bevat de voortgang van de projecten die onder de Tracéwet worden uitgevoerd tot en met het moment dat het Tracébesluit is vastgesteld en onherroepelijk is geworden. De wet stelt dat twee keer per jaar de voortgang van projecten wordt gemeld (Staatsblad 2011, 595).
Deze rapportage geeft voor de projecten eveneens inzicht in de mijlpalen voor realisatie.

Deze rapportage beslaat de periode van 1 januari tot en met 30 juni 2017 met als referentie de voorgaande voortgangsrapportage die als bijlage van de brief van 7 juli 2017, met kenmerk IENM/BSK-2017/151091 met als onderwerp Voortgang infrastructurele planning aan de Tweede Kamer is gezonden. In dat overzicht rapporteerde de minister van Infrastructuur en Milieu mede namens de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over de projecten in de periode van 1 juli tot en met 31 december 2016. Een nadere toelichting op de projecten staat in de afzonderlijke project-beschrijvingen van het MIRT-Overzicht 2018.

Ontwikkelingen

Over de ontwikkelingen in het hoofdwegennet informeert de minister van Infrastructuur en Milieu de Tweede Kamer iedere vier maanden via de Publieksrapportage Rijkswegennet. Deze rapportage gaat in op de ontwikkeling en aanpak van de doorstroming en van de verkeershinder door werkzaamheden in Nederland. De jongste rapportage die de Tweede Kamer is aangeboden behandelt de periode van 1 januari tot 1 mei en is toegezonden bij brief van 28 juni 2017 met kenmerk RWS-2017/23461/160601.

Resultaten van de afgelopen periode

In de periode van 1 januari tot en met 30 juni 2017 is voor een aantal projecten een mijlpaal bereikt. Het gaat om de volgende mijlpalen:

- Er zijn *Startbeslissingen* genomen voor de hoofdwegenprojecten:
  - A67/A73 knooppunt Zaarderheiken
  - A20 Nieuwerkerk a/d IJssel - Gouda

  Daarnaast is de planuitwerking A4 Passage Den Haag (inclusief de werkzaamheden aan de N14) gestart en daarmee nieuw opgenomen in deze rapportage.
- Er is het *Ontwerp-tracébesluit* vastgesteld voor het hoofdwegenproject:
  - A1 Apeldoorn – Azelo

  Dit OTB is conform de planning genomen.
- Er is het *Ontwerp-tracébesluit* vastgesteld voor het volgende hoofdspoorwegproject:
  - PHS Geldermalsen en vrijleggen Merwede-Lingelijn

  Dit OTB is conform de planning genomen.
- Er zijn *Tracébesluiten* vastgesteld voor de hoofdwegenprojecten:
  - A12/A15 Ressen – Oudbroeken (ViA15)
  - A1/A6/A9 Schiphol – Amsterdam – Almere (deeltraject A9 Amstelveen)

  en voor het hoofdspoorwegproject:
  - Theemswegtracé

  Deze besluiten zijn conform de planning genomen.
- In deze periode het Tracébesluit *onherroepelijk* geworden van het Spoorwegproject:
  - Zwolle - Herfte

Aangepaste planning

Voor een aantal projecten is de planning aangepast. Het gaat om:

- De Hoofdwegenprojecten:
  - A1 Apeldoorn – Azelo: De planning is aangepast door de overstap naar NRM 2016.
  - A27/A12 Ring Utrecht: De planning is herijkt waardoor de start van de realisatie later is dan voorzien.
  - Innova58: De planning is herijkt.

  Deze aanpassingen hebben geen gevolgen voor de openstelling van het project.
- Van het Spoorwegproject:
  - 4-sporigheid Rijswijk – Delft-Zuid zijn de realisatiemijlpalen herijkt.

Toelichting op de tabellen met projecten

Deze rapportage heeft als peildatum 30 juni 2017.
In de tabellen zijn de projecten met de nieuwe planning voor de mijlpalen aangegeven.
De voortgang ten opzichte van de peildatum 31 december 2016 is hierin zichtbaar gemaakt.

De rapportage kent een aparte tabel voor de verkenningen. Daarvan zijn er drie: één in Noordwest-Nederland, één in Zuid-Nederland en één in Zuidwest-Nederland.

In totaal zijn er 25 projecten in de planuitwerkingsfase. Dit waren er in de vorige rapportage 24.
Eén planuitwerking (Zuidasdok) is een gezamenlijk project voor spoorwegen en hoofdwegen, 17 zijn hoofdwegenprojecten en 7 zijn spoorwegenprojecten. Er zijn geen vaarwegprojecten.

De planuitwerkingen kennen de volgende landsdelige spreiding: Nationaal (1, was in de vorige rapportage 1), Noordwest-Nederland (7, was 7), Zuidwest-Nederland (6, was 5), Zuid-Nederland (5, was 5), Oost-Nederland (4, was 4) en Noord-Nederland (2, was 2).

Is eenmaal een Tracébesluit onherroepelijk, dan wordt het project in de volgende rapportage niet meer opgenomen in het overzicht en gaat het project doorgaans over naar de realisatiefase.

Voortgangsoverzicht tracéwetplichtige projecten (peildatum 30 juni 2017)

Toelichting gebruikte afkortingen:

- AV Aanvangsbeslissing
- RL Richtlijnen
- TN/MER Trajectnota/Milieueffectrapportage
- (O)TB (Ontwerp) Tracébesluit

- SB Startbeslissing
- VK Voorkeursbeslissing
- (O)RSV (Ontwerp) Rijksstructuurvisie

- R Realisatie
- Asw autosnelweg
- Aw autoweg
- PHS Programma Hoogfrequent Spoor

Verkenningen

Projectnaam	Laatste mijlpaal	Geplande mijlpalen	Procedure
Corridor Amsterdam – Hoorn	SB Q1 2015	ORSV + VK 2018	Tracéwet met structuurvisie
A67 Leenderheide -Zaarderheiken	SB Q4 2016	VK Q4 2018	Tracéwet met structuurvisie
A20 Nieuwerkerk a/d IJssel - Gouda	SB Q1 2017	VK 2018 OTB 2019 TB 2020	Tracéwet zonder structuurvisie

Voortgangsoverzicht tracéwetplichtige projecten (peildatum 30 juni 2017)

Planuitwerkingen

In onderstaande is per landsdeel per project in kolommen aangegeven:
- *de naam van het project,*
- *de laatst bereikte mijlpaal,*
- *mijlpalen volgens de planning van de Voortgangsrapportage over de tracéwetplichtige projecten 2de helft 2016,*
- *mijlpalen volgens de nieuwe planning,*
- *toelichting op bijstelling van de planning,*
- *maatregel en rijstrooklengte in km.*

Projectnaam	Laatst bereikte mijlpaal	Mijlpalen volgens VGR 2de helft 2016	Mijlpalen volgens nieuwe planning	Toelichting	Maatregel Aantal km
Nationaal					
Spoorwegen					
Reactivering IJzeren Rijn (Goederenverbinding Antwerpen – Roergebied)	TN/MER Q2 2001				Reactivering bestaande verbinding en deels nieuw spoor op Nederlands grondgebied 48 km (in geval historisch tracé)
Noordwest-Nederland (Noord-Holland, Flevoland en Utrecht)					
Hoofd- en Spoorwegen					
Zuidasdok (spoor en weg)	TB Q1 2016	R 2013 – 2028	R 2013 – 2028		Weg (A10): verbreding Asw van 3+spits/weefstrook naar 2 x (4+1+weefstrook): 39 km met een tunnel van 1100 m Spoor: Verbreding perrons met 3 m
Hoofdwegen					
A1/A6/A9 Schiphol – Amsterdam – Almere (deeltraject A9 Amstelveen)	TB Q1 2017	TB Q1 2017 R 2020 – 2024/26	R 2020 – 2024/26		Verdiepte ligging tracé bij Amstelveen 25 km
A10 Knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel	TB Q1 2016	R 2017 – 2028	R 2017 – 2028		Aanpassing knooppunten in samenhang met Zuidasdok
A27/A12 Ring Utrecht	TB Q4 2016	R 2018 – 2024/26	R 2020 – 2024/26	De planning is herijkt waardoor de start van de realisatie later is dan voorzien. Dit heeft geen gevolgen voor de openstelling van het project.	Asw 4-6 wordt asw 7-7 en asw 2-3-3-2 wordt asw 3-3-3-3 63 km
A28/A1 Knooppunt Hoevelaken	RL Q2 2009	OTB/MER Q4 2018 TB 2019 R 2021 – 2023/25	OTB/MER Q4 2018 TB 2019 R 2021 – 2023/25		Asw 2x2/deels met spits- en plusstrook wordt asw 2x4/deels 2x3 116 km
A6 Almere Buiten-Oost - Lelystad	SB Q4 2016	OTB 2019 TB 2020 R 2021 - 2023	OTB 2019 TB 2020 R 2021 - 2023		Asw 2x2 wordt 2x3

Voortgangsoverzicht tracéwetplichtige projecten (peildatum 30 juni 2017)

Planuitwerkingen

Projectnaam	Laatst bereikte mijlpaal	Mijlpalen volgens VGR 2de helft 2016	Mijlpalen volgens nieuwe planning	Toelichting	Maatregel Aantal km
Noordwest-Nederland (Noord-Holland, Flevoland en Utrecht) (vervolg)					
Spoorwegen					
Amsterdam CS	VK Q2 2010 (PHS)	OTB 2019 TB 2019 R 2020-2026	OTB 2019 TB 2019 R 2020-2026		Spoorvernieuwing aan beide zijden station Amsterdam Centraal: verlenging en verbreding van de perrons, aanleg van een nieuwe verbrede Oosttunnel en aanleg van een “vrije kruising” nabij de Dijksgracht.
Zuidwest-Nederland (Zuid-Holland en Zeeland)					
Hoofdwegen					
A4 Passage Den Haag	RSV Q4 2012		TB 2019 R 2023 – 2026/2028	Nieuw opgenomen in de voortgangsrapportage.	
A15 Papendrecht – Sliedrecht-Oost	SB Q4 2015	OTB Q4 2017 TB 2018 R 2018 – 2018/20	OTB Q4 2017 TB 2018 R 2018 – 2018/2020		Aanleg van een weefvak met vluchtstrook op de noordbaan en het doortrekken van de huidige spitsstrook op de zuidbaan 2 km
A16 Rotterdam	TB Q2 2016	R 2019 – 2022/2024	R 2019 – 2022/2024		Aanleg asw 2x2 52 km
A24 Blankenburgverbinding	TB Q1 2016	R 2017 – 2022/24	R 2017 – 2022/2024		Nieuwe asw met 6 rijstroken en uitbreiding asw A20 met 1 rijstrook 34 km
Spoorwegen					
4-sporigheid Rijswijk – Delft-Zuid	TB Q4 2016	R 2017-2023	R 2017-2024	De realisatiemijlpalen zijn herijkt.	Uitbreiding van 2 naar 4 sporen (inclusief seinoptimalisatie bij Delft-Zuid) over 6 km en spooraanpassing Schiedam – Rotterdam over 4 km
Theemswegtracé	TB Q2 2017	TB Q2 2017 R 2017-2020	R 2017-2020		5 km

Voortgangsoverzicht tracéwetplichtige projecten (peildatum 30 juni 2017)

Planuitwerkingen

Projectnaam	Laatst bereikte mijlpaal	Mijlpalen volgens VGR 2de helft 2016	Mijlpalen volgens nieuwe planning	Toelichting	Maatregel Aantal km
Zuid-Nederland (Noord-Brabant en Limburg)					
Hoofdwegen					
A27 Houten – Hooipolder	OTB/MER Q2 2016	TB Q4 2017 R 2019 – 2023/25	TB Q4 2017 R 2019 – 2023/25		Richting Hooipolder (zuid): Asw van 2 en 3 rijstroken naar 2+ spitsstrook en 4 rijstroken; Richting Houten (noord): Asw van 2 rijstroken naar 2 + spitsstrook en 3 rijstroken. 2de brug over de Merwede bij Gorinchem 110 km
A2 't Vonderen – Kerensheide	SB Q2 2013	OTB Q3 2017 TB 2018 R 2022 – 2025/27	OTB Q3 2017 TB 2018 R 2022 – 2025/27		Verbreding asw van 2x2 met spitsstrook naar 2x3 met vluchtstrook Traject 20 km
SmartwayZ.NL: InnovA58	Q4 2015 Bestuurlijk Voorkeursalternatief	OTB 2017 R 2020 – 2022/24	OTB Q4 2018 TB 2020 R 2021 – 2022/24	De planning is herijkt. Dit heeft geen gevolgen voor de openstelling van het project.	Verbreding asw van 2x2 naar 2x3
A67/A73 knooppunt Zaarderheiken	SB Q1 2017		OTB Q3 2018 TB 2019	Nieuw opgenomen in de voortgangsrapportage.	
Spoorwegen					
Meteren - Boxtel	VK Q2 2010 (PHS)	OTB Q4 2017 TB 2018 R 2019-2025	OTB Q4 2017 TB 2018 R 2019-2025		Aanleg Meterenboog tussen de Betuweroute en de spoorlijn Utrecht - Den Bosch, verdiepte ligging spoor in Vught, extra spoor Den Bosch - Vught en maatregelen aan geluid, trillingen en overwegen (te Boxtel, Haaren en Vught)
Oost-Nederland (Gelderland en Overijssel)					
Hoofdwegen					
A1 Apeldoorn – Azelo	OTB Q2 2017	OTB Q2 2017 TB 2017 R (fase 1) 2018 – 2020/22 R (fase 2) 2024 – 2026/28	TB Q1 2018 R (fase 1)2018 – 2020/22 R (fase 2) 2024 – 2026/28	De planning is aangepast door de overstap naar NRM2016. Dit heeft geen gevolgen voor de openstelling van het project.	Apeldoorn – Deventer-Oost: asw van 2x3 naar 2x4 Deventer-Oost – Azelo: asw van 2x2 naar 2x3 109 km
A12/A15 Ressen – Oudbroeken (ViA15)	TB Q1 2017	TB Q1 2017 R 2019 – 2021/23	R 2019 – 2021/23		Nieuwe A15 asw 2x2 rijstroken (12 km) én verbreding bestaande A15 asw van 2x1 naar 2x2 rijstroken (7 km) én verbreding bestaande A12 asw van 2x2 naar 2x3 rijstroken (12 km) 33 km
N35 Nijverdal – Wierden	SB Q1 2011	OTB/MER Q1 2018 TB 2018 R 2020 – 2022/24	OTB/MER Q1 2018 TB 2018 R 2020 – 2022/24		Aw 2x1 wordt aw 2x2 21 km

Voortgangsoverzicht tracéwetplichtige projecten (peildatum 30 juni 2017)

Planuitwerkingen

Projectnaam	Laatst bereikte mijlpaal	Mijlpalen volgens VGR 2de helft 2016	Mijlpalen volgens nieuwe planning	Toelichting	Maatregel Aantal km
Oost-Nederland (Gelderland en Overijssel) (vervolg)					
Spoorwegen					
PHS Geldermalsen en vrijleggen MerwedeLingelijn	OTB Q1 2017	OTB Q1 2017 TB 2017 R 2019-2021	TB 2017 R 2019-2021		Diverse maatregelen binnen de gemeente Geldermalsen, waaronder: opheffen overwegen, aanpak van transfer op station Geldermalsen en maatregelen tegen trillinghinder
Noord-Nederland (Drenthe, Friesland en Groningen)					
Hoofdwegen					
N33 Zuidbroek – Appingedam	SB Q3 2015	OTB Q2 2018 TB 2019 R 2019-2021/23	OTB Q2 2018 TB 2019 R 2019-2021/23		Aw 2x1 wordt aw 2x2 28 km
Spoorwegen					
Extra Sneltrein Groningen Leeuwarden (ESGL)	OTB Q4 2016	TB 2017 R 2017 – 2019	TB 2017 R 2017 – 2019		Spoorverdubbeling tussen Zuidhorn en Hoogkerk Bij station Zuidhorn komt een keerspoor 8 km