MIRT Overzicht 2020

Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport

MIRT Overzicht 2020

Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
Ministerie van Economische Zaken en Klimaat

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

Colofon

Uitgave:
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, mede namens
het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties,
het ministerie van Economische Zaken en Klimaat.

Grafisch ontwerp, vormgeving en redactie:
Kris Kras context, content and design, Utrecht

Kaarten:
Carto, Utrecht

Fotografie:
Rob Acket
BCTN
Beeldbank Rijkswaterstaat (beeldbank.rws.nl)
Tineke Dijkstra
Terra Drone
John van Helvert
Investeringsprogramma corridor Rotterdam Antwerpen
Nico te Laak
Maastricht-Bereikbaar.nl
Mediatheek Rijksoverheid
Rob Poelenjee
ProRail
Hans Roggen
Spoorzone Ede
't Sticht fotobureau, Timo de Boer
Bart van Vliet

Het MIRT Overzicht 2020 is ook beschikbaar via
www.mirtoverzicht.nl

Minister Cora van Nieuwenhuizen en Staatssecretaris Stientje van Veldhoven

Voorwoord

Naar een veilig, bereikbaar en duurzaam Nederland

Nederland is een land van transport en logistiek. Een land van 17 miljoen inwoners, 8,4 miljoen auto's, 22,5 miljoen fietsen, 1011 treinen, 143.000 vrachtwagens en vele duizenden schepen. Dagelijks reizen we met z'n allen zo'n 13.000 keer de wereld rond. Voor studie, werk, ontspanning, ontmoetingen en om goederen op tijd af te leveren. Als handelsland zijn we goed verbonden met de belangrijkste economische centra in onze buurlanden en met de rest van de wereld. We hebben één van de drukst bereden wegennetten en het meest intensief gebruikte spoornet van Europa.

Onze infrastructuur is van wereldklasse, maar door de toenemende drukte raken de grenzen in zicht. Files, volle treinen en drukke fietspaden zijn aan de orde van de dag en belangrijke zaken als veiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid staan onder druk.

Dit alles maakt dat veiligheid, bereikbaarheid en duurzaamheid de belangrijkste speerpunten in ons beleid zijn. Verkeersveiligheid is absolute prioriteit; ons doel is nul verkeersdoden. Ook willen we met ons verkeer aanzienlijk minder CO_2 uitstoten om onze klimaatdoelen te halen.

Ook in steden zijn de uitdagingen groot, de opgaven complex en de financiële middelen schaars. De vele nieuwe woningen en werklocaties in en om steden moeten bijvoorbeeld wel bereikbaar blijven. Dit pakken we samen op met het ministerie van BZK, waar de verantwoordelijkheid ligt voor ruimtelijke ordening.

In dit MIRT Overzicht staan de 154 projecten waarmee we momenteel werken aan de toekomst van Nederland. Het is een overzicht van de investeringen vanuit het Infrastructuurfonds en het Deltafonds. Ondertussen werken we aan de omvorming van het Infrastructuurfonds naar een Mobiliteitsfonds, zonder schotten tussen de afzonderlijke vervoersmodaliteiten: wegen, vaarwegen en openbaar vervoer en spoor.

Voorwoord

Grote investeringen blijven nodig om onze hoofdnetwerken: wegen, spoorwegen, vaarwegen en primaire waterkeringen, veilig en beschikbaar te houden. In 2020 wordt bijvoorbeeld hard gewerkt aan de realisatie van de A12/A15 Ressen -Oudbroeken. Goed voor de doorstroming op dit traject. De verbredingen van de A20 Nieuwerkerk aan den IJssel en de A1 Apeldoorn-Azelo worden versneld gerealiseerd. Bij alle projecten – of het nu gaat om ontwerp, aanleg of onderhoud – staat verkeersveiligheid steeds centraal. Ook geven we ruim baan aan smart mobility bij nieuwe planuitwerkingen voor wegen.

Het afgelopen jaar keken we nadrukkelijk verder vooruit naar de toekomst. Met de Schets Mobiliteit naar 2040 brengen we samenhang aan in het mobiliteitsbeleid en beschrijven we wat er nodig is om te komen tot een veilig, bereikbaar en duurzaam mobiliteitssysteem. Daarbij staat niet meer de modaliteit centraal, maar de gebruiker en zijn reis van deur tot deur.

Ook het Toekomstbeeld Openbaar Vervoer geeft houvast voor de langere termijn. Momenteel werken we dat plan met medeoverheden en vervoerders verder uit.

Belangrijk hierbij is het programma ERTMS waarmee het spoor veiliger, betrouwbaarder en sneller wordt. Dit programma is de realisatiefase ingegaan. Ook breiden we de capaciteit van het spoor uit, zoals bij Zwolle – Herfte, waar we van twee naar vier sporen gaan. En naar verwachting wordt dit jaar in Utrecht de Uithoflijn in dienst gesteld. Ondertussen rijden er al test-trams.

Met investeren in grensoverschrijdend treinverkeer en in parkeervoorzieningen voor fietsers op de stations maken we de trein tot een aantrekkelijk alternatief. De veiligheid van overwegen krijgt hierin volop onze aandacht.

Als waterland blijven we daarnaast continu werken aan onze waterveiligheid, de bereikbaarheid op het water en onze waterkwaliteit. Het afgelopen jaar zijn forse stappen gezet. Zo hebben we de knoop doorgehakt voor de bouw van een grotere sluis bij Kornwerderzand, de derde sluiskolk van de Beatrixsluis is afgelopen jaar in bedrijf gegaan, en in het noorden is samen met de provincie hard gewerkt aan de aanleg van acht nieuwe bruggen op de vaarweg tussen Lemmer en Delfzijl.

Een mooi voorbeeld van waterkwaliteit zijn de Marker Wadden. Hiermee hebben we samen met medeoverheden en het bedrijfsleven in het Markermeer een uniek natuurgebied gerealiseerd.

Met waterschappen, provincies en gemeenten ondertekenden we het Bestuursakkoord Klimaatadaptatie; een ‘Aan de Slag’-akkoord waarmee we ons land tot op straatniveau toekomstbestendig willen inrichten.

Nederland is welvarend, veilig en mooi. Samen met onze medeoverheden, bedrijven en burgers werken we hard om dat zo te houden en stevige stappen te zetten naar een veilig, goed bereikbaar en duurzaam Nederland.

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

De minister van Infrastructuur en Waterstaat,
Cora van Nieuwenhuizen - Wijbenga

De staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
Stientje van Veldhoven – van der Meer

Leeswijzer

Voor u ligt het MIRT Overzicht 2020. Dit document is de jaarlijkse toelichting op de begroting van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Elk MIRT Overzicht is anders. Ten opzichte van het MIRT Overzicht 2019 is een aantal wijzigingen doorgevoerd om de informatievoorziening en leesbaarheid van het document te verbeteren.

Het hoofdstuk 'Het MIRT in ontwikkeling' geeft meer achtergrondinformatie over het MIRT en de recente beleidsinhoudelijke ontwikkelingen binnen het MIRT. Doorgevoerde wijzigingen staan beschreven in het onderdeel 'wijzigingen t.o.v. het MIRT Overzicht 2019'. Vervolgens wordt een toelichting gegeven op de indeling en opbouw van de project- en programmabladen. Dit hoofdstuk wordt afgesloten met een fotoreeks van de gerealiseerde projecten van 2019 en een overzicht van gerealiseerde projecten over de afgelopen vijf jaar.

Het hoofdstuk 'Nationaal' biedt inzicht in de opgavekaart, lopende MIRT Onderzoeken en een kaartenreeks van lopende projecten en programma's. De projecten en programma's 'Nationaal' worden gekenmerkt door een begrotingsartikel en worden over meerdere MIRT-regio's uitgerold en zijn daarom niet op kaart weergegeven. Naast de File Top 50 van de eerste helft van 2019 is in dit hoofdstuk ook een beschrijving van het internationale perspectief te lezen in het onderdeel 'Transport en investeringsbeleid van de EU in Nederland'. Dit hoofdstuk wordt afgesloten met een weergave van alle lopende project- en programmabladen die als 'Nationaal' gekenmerkt worden.

Vervolgens leest u de visie en opgavekaart voor de Noordzee. Daarna wordt voor elk van de vijf MIRT-regio's volgens een vaste opbouw de volgende informatie steeds als hoofdstuk weergegeven:

- Visie
- Hoofdopgaven
- Gebieden met concentratie van opgaven van nationaal belang
- Opgavenkaart
- Projectenkaart
- Projectenoverzicht
  Deze infographic maakt inzichtelijk hoeveel projecten er in een gebied zijn, onderverdeeld naar fase en modaliteit.
- Project- en programmabladen
  De project- en programmabladen beginnen per gebied met de bladen van de eventuele gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma's. Direct hierna volgen de verschillende MIRT-projecten die deel uitmaken van deze bereikbaarheidsprogramma's. Vervolgens komen de bladen van de MIRT Onderzoeken, gevolgd door de projecten in de Verkennings-, de Planuitwerkings- en de Realisatiefase aan de orde. De bladen zijn op modaliteit geordend conform de begrotingsartikelen t.w.: hoofdwegen, spoorwegen personen, spoorwegen goederen, regionaal/lokaal, hoofdvaarwegen, waterveiligheid, waterkwaliteit en zoetwater.

In het laatste hoofdstuk is een financiële toelichting opgenomen over de begroting van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en de voortgangsrapportage Tracéwetplichtige projecten over de periode 1 januari - 30 juni 2019.

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

Inhoud

← Over het MIRT

← Nationaal

← Noordzee

← Noordwest-Nederland

← Zuidwest-Nederland

← Zuid-Nederland

← Oost-Nederland

← Noord-Nederland

← Financiële uitwerking en voortgangsrapportage

Over het MIRT

- Het MIRT in ontwikkeling
- Wijzigingen ten opzichte van het MIRT Overzicht 2019
- Toelichting op de project- en programmabladen
- Gerealiseerde projecten 2019

Het MIRT in ontwikkeling

Wat is het MIRT?

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

De minister van BZK is verantwoordelijk voor de Ruimtelijke Ordening. Deze verantwoordelijkheid strekt zich ook uit tot het onderdeel Ruimte uit het MIRT. De samenhang binnen het MIRT blijft daarbij voorop staan. De ministers van BZK en IenW werken in dit kader nauw samen.

Het MIRT heeft de volgende functies:

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

Samenwerking
Het MIRT gaat uit van een intensieve samenwerking tussen het Rijk, decentrale overheden (provincies, gemeenten, vervoerregio's, waterschappen), maatschappelijke organisaties en het bedrijfsleven. Waar opgaven elkaar raken, worden deze gezamenlijk opgepakt. Om dit bestuurlijk te faciliteren is er elk najaar een bestuurlijk overleg MIRT (BO MIRT) in ieder van de vijf MIRT-regio's (Noord, Oost, Zuid, Zuidwest en Noordwest) en voor het programma goederenvervoer-corridors. In het voorjaar vinden strategische bestuurlijke overleggen en gesprekken op locatie plaats. De Tweede Kamer wordt per brief geïnformeerd over de uitkomsten van de (strategische) bestuurlijke overleggen MIRT. Met de Tweede Kamer vindt regulier halfjaarlijks overleg plaats over het MIRT.

Werkwijze
De spelregels van het MIRT (2016, TK 34550 A, nr. 19) beschrijven de werkwijze, rollen en taken van partijen en de besluitvormingsvereisten bij het Rijk om tot een beslissing te komen over een eventuele financiële rijksbijdrage aan een MIRT-opgave, -project of -programma. Ze schetsen het proces dat moet worden doorlopen van eventueel onderzoek, verkenning, planuitwerking tot en met realisatie, inclusief de bijbehorende beslisinformatie. In 2019 worden de Spelregels MIRT geëvalueerd.

Schets Mobiliteit naar 2040 veilig, robuust en duurzaam

De Schets Mobiliteit naar 2040 vat de beleidsambities op het gebied van mobiliteit samen en geeft in hoofdlijnen aan hoe we daar invulling aan geven. Het document is bedoeld als een startpunt voor nadere uitwerking in samenwerking met andere partijen. De Schets beschrijft de mobiliteits-ambities in samenhang, ze vervangt de afzonderlijke beleidsnota's niet. Het doel van de Schets Mobiliteit naar 2040 is om richting te geven aan het integrale mobiliteitsbeleid: een veilig, robuust en duurzaam mobiliteitssysteem, waarbij de gebruiker en diens deur-tot-deur-reis centraal staat en de impact op de leefomgeving minimaal is.

Mobiliteitsfonds

Dit kabinet heeft de omvorming van het Infrastructuurfonds naar een Mobiliteitsfonds aangekondigd, waarin niet langer de modaliteit, maar de mobiliteit centraal staat. Dit voorjaar bent u geïnformeerd over de voortgang van de vorming van het Mobiliteitsfonds (Kamerstuk 35 000 A, nr. 94). Over de totstandkoming van dit Mobiliteitsfonds en bijbehorende werkwijze vindt nauw overleg plaats met de regio's, onder andere bij de bestuurlijke overleggen MIRT. Het instellen van een begrotingsfonds geschiedt bij wet. Het doel is om het wetsvoorstel voor het Mobiliteitsfonds in het voorjaar van 2020 aan de Kamer aan te bieden, en het vervolgens op 12 januari 2021 te laten bekrachtigen. Deze planning maakt het mogelijk de eerste begroting van het Mobiliteitsfonds aan het Parlement aan te bieden op Prinsjesdag in 2021.

Gebiedsgerichte programma-aanpak bereikbaarheid

Opgaven op het gebied van economie, woningbouw, bereikbaarheid, veiligheid, leefbaarheid, klimaatadaptatie en energietransitie grijpen (met name in en rond stedelijke gebieden) sterk op elkaar in en raken zowel nationale als regionale belangen. Technologische en maatschappelijke ontwikkelingen zorgen ervoor dat opgaven en oplossingsrichtingen met de tijd kunnen veranderen waarbij zich nieuwe kansen kunnen voordoen. Dat vraagt om een samenhangende, adaptieve en gebiedsgerichte aanpak van deze opgaven, waarin Rijk en regionale partners met elkaar optrekken. De gebiedsgerichte programma-aanpak rond bereikbaarheid is een van de initiatieven om hier vorm aan te geven. In vier gebieden wordt gewerkt met een dergelijke programma-aanpak, te weten:

1. Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (metropoolregio Amsterdam);
2. MoVe (metropoolregio Rotterdam-Den Haag);
3. U NED (Metropoolregio Utrecht);
4. Goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost.

Ook loopt het programma SmartwayZ.NL in Zuid-Nederland. Dit programma heeft een smallere scope en is meer gericht op automobiliteit en Smart Mobility.

Binnen de programma's werken partijen samen vanuit een gemeenschappelijke focus en met een pragmatische insteek. Partijen werken integraal waar de verschillende opgaven elkaar raken en zijn slagvaardig. Dit vraagt om een juiste mix van maatregelen op de korte en lange termijn. Hierbij zetten de programma's in op een brede aanpak, met aandacht voor innovatie, duurzaamheid, smart mobility en nieuwe transportconcepten.

Relatie verstedelijking en bereikbaarheid

Opgaven en keuzes op het gebied van verstedelijking en bereikbaarheid zijn nauw met elkaar verbonden. Net zoals ze dat zijn met opgaven als leefbaarheid, klimaatadaptatie en energietransitie. De economische groei en de mede daarmee samenhangende demografische ontwikkeling leiden tot een toenemende woningbehoefte en de vraag naar extra en andere soorten werklocaties. Dat geldt vooral voor het stedelijk gebied. Dit is het meest zichtbaar op de woningmarkt, die vooral in en om de grote steden oververhit is. Dit ondanks de intenties om de bouwproductie en realisatie van nieuwbouwprojecten te versnellen. Tegelijkertijd spelen er in andere gebieden binnen Nederland andere problemen. Daar gaat het niet zozeer om het voorzien in groei, maar om het vitaal en leefbaar houden van het gebied.

Het accommoderen van de groei van wonen en werken in het stedelijk gebied vraagt om samenhangende keuzes tussen verstedelijking en bereikbaarheid. Daarbij gaat het zowel om inhoudelijke afstemming als om afstemming in de tijd. Zo kan door verdichting, met name rond knooppunten van openbaar vervoer, optimaal gebruik worden gemaakt van de bestaande infrastructurele netwerken, maar moet er tegelijkertijd voor worden gezorgd dat te ontwikkelen woon-werk locaties tijdig en goed worden ontsloten. Om te komen tot samenhangende keuzes is een goede samenwerking nodig tussen alle betrokken partijen, zowel tussen overheden als private partijen en vervoerders. Ook als het gaat om het zoeken naar mogelijkheden van (alternatieve) bekostiging. Dit gebeurt onder meer in de gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma's, die hiervóór zijn beschreven.

Naast gebieden met groei zijn er ook gebieden die te maken hebben met een afname van de bevolking. Daar zijn heel andere samenhangende keuzes tussen verstedelijking en bereikbaarheid aan de orde, die er op gericht zijn gebieden vitaal en leefbaar te houden. Zo kan de vitaliteit van deze zogenaamde krimpgebieden worden gewaarborgd door voorzieningen te concentreren in centrale steden en dorpen, die goed bereikbaar zijn. Bij dit laatste is dan een belangrijke rol weggelegd voor (individueel) vraaggestuurd vervoer. Technologische innovatie, speelt hierin een grote rol, zoals Mobility as a Service (MaaS). Alhoewel deze gebieden geen gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma's hebben, is ook hier een goede samenwerking nodig tussen alle betrokken partijen, waarbij onder meer afspraken moeten worden gemaakt over het al dan niet in stand houden van concurrerende voorzieningen in verschillende steden en dorpen.

Duurzaamheid in het MIRT

Duurzaamheid wordt vanaf het begin van MIRT-programma's en -projecten integraal meegenomen in zowel de scope als de afwegingen. In het licht van het regeerakkoord wordt met name ingezet op klimaat, circulaire economie en duurzame mobiliteit, en - conform de Nationale Klimaatadaptatiestrategie – klimaatadaptatie. In de Deltabeslissing Ruimtelijke Adaptatie is opgenomen dat klimaatbestendig en waterrobuust inrichten uiterlijk in 2020 onderdeel vormt van het beleid en het handelen van Rijk, provincies, gemeenten en waterschappen.
In november 2017 is de Handreiking Verduurzaming MIRT beschikbaar gesteld. De handreiking biedt – per MIRT-fase – handvatten hoe klimaatadaptatie en -mitigatie, circulaire economie, duurzame mobiliteit en een gezonde leefomgeving onderdeel te maken van een MIRT-project.

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).

Momenteel wordt gewerkt aan het opstellen van de NOVI. In oktober 2018 is het Kabinetsperspectief NOVI aan de Tweede Kamer gestuurd, waarin een eerste beeld is gegeven van wat de hoofdlijnen zijn voor de NOVI. De ontwerp-NOVI is in juni 2019 aan de Tweede Kamer gestuurd. Deze zal in augustus en september ter inzage worden gelegd. De verwachting is eind 2019 de NOVI te publiceren. Het streven is om over de uitvoeringsaspecten van de NOVI samenwerkingsafspraken te maken met de koepels van medeoverheden.

Van gebiedsagenda naar omgevingsagenda

De omgevingsagenda is een actualisatie en een verbreding van de huidige MIRT-gebiedsagenda's. Met de omgevingsagenda stellen Rijk en regio een bestuurlijke samenwerkingsagenda op voor de opgaven in de fysieke leefomgeving in de breedte van het domein van de NOVI. De gezamenlijke opgaven in de omgevingsagenda's worden op basis van nationale en regionale visies vastgesteld. In de komende twee jaar wordt in ieder landsdeel toegewerkt naar een eerste omgevingsagenda.

Programma Aanpak Stikstof in relatie tot het MIRT

De Raad van State heeft op 29 mei 2019 geoordeeld dat het Programma Aanpak Stikstof (PAS) niet kan worden gebruikt voor overheidstoestemming. Deze uitspraak heeft op lokaal, regionaal en landelijk niveau gevolgen voor de vergunningverlening van projecten op het gebied van ruimtelijke ordening, woningbouw, infrastructuur en landbouw in de buurt van natuurgebieden.

Duidelijk is dat de uitspraak van de Raad van State mogelijk gevolgen kan hebben voor zowel de planning als uitgaven voor specifieke MIRT-projecten.

Momenteel wordt er gewerkt aan het inventariseren van de gevolgen van de PAS-uitspraak voor MIRT-projecten. Het streven is de Tweede Kamer hierover in het najaar nader te informeren. Voor een paar projecten is de facto een vertraging opgetreden omdat eerder gestelde mijlpalen niet gehaald zijn. Deze projecten met een gewijzigde planning zijn terug te vinden in de 'Voortgangsrapportage Tracéwetplichtige projecten' aan het eind van dit document.

Meer informatie

SVIR
www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2012/03/13/structuurvisie-infrastructuur-en-ruimte

Schets Mobiliteit naar 2040 veilig, robuust, duurzaam
www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2019/06/07/schets-mobiliteit-naar-2040

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

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

NOVI
https://denationaleomgevingsvisie.nl/default.aspx

Toelichting begroting IenW

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) 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 IenW – 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 IenW, 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 IenW zijn ook digitaal beschikbaar op *www.rijksbegroting.nl*.

Lijst van afkortingen MIRT Overzicht 2020

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

AGZR	Adaptieve Gebiedsagenda Zuidelijke Randstad
AKI	Automatische knipperlichtinstallatie
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
CEF	Connecting Europe Facility
CMBO	Centraal Monitorings- en Beslisorgaan
DB	Design and Build
DBFM	Design, Build, Finance and Maintain
DBM	Design, Build and Maintain
D&C	Design & Construct
DF	Deltafonds
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
HWBP	Hoogwaterbeschermingsprogramma
HWN	Hoofdwegennet
IBO	Interdepartementaal Beleidsonderzoek
ICZR	Internationale Connectiviteit Zuidelijke Randstad
IF	Infrastructuurfonds
ILG	Investeringsbudget Landelijk gebied
IoT	Internet of Things
ITS	Intelligente transportsystemen
KRW	Kaderrichtlijn Water
kt	korte termijn
LAT	Lowest Astronomical Tide
LMCA	Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse
LOI	Letter of Intent
LTSA	Lange Termijn Spooragenda
m.e.r.	milieueffectrapportage
MF	Mobiliteitsfonds
Ministerie van BZK	Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijks Relaties
Ministerie van EZ	het voormalige ministerie van Economische Zaken
Ministerie van EZK	Ministerie van Economische Zaken en Klimaat
Ministerie van IenM	het voormalige ministerie van Infrastructuur en Milieu
Ministerie van IenW	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Ministerie van VenW	het voormalig ministerie van Verkeer en Waterstaat
Ministerie van VROM	het voormalig ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu
Ministerie van VWS	Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport
Ministerie van LNV	Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit
MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport
MJPG	Meerjarenprogramma Geluidsanering
MJPO	Meerjarenprogramma Ontsnippering
MKBA	maatschappelijke kosten- en batenanalyse
MLT	middellange termijn
MoMaRo	Modernisering Maasroute
MoVe	Programma Mobiliteit en Verstedelijking
MRA	Metropoolregio Amsterdam
MRDH	Metropoolregio Rotterdam-Den Haag
NABO	niet-actief beveiligde overwegen
NAS	Nationale Klimaatadaptatiestrategie
nHWBP	nieuw Hoogwaterbeschermingsprogramma
NMCA	Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse
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-Tracébesluit
ov	openbaar vervoer
OV SAAL	OV Schiphol-Amsterdam-Almere
PAGE	Plan van Aanpak Goederen Emplacementen
PAS	Programma Aanpak Stikstof
P&C	Plan & Construct
PHS	Programma Hoogfrequent Spoorvervoer
PIP	provinciaal inpassingsplan
PKB	Planologische Kernbeslissing
PMR	Project Mainportontwikkeling Rotterdam
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
RSS	Randstadspoor
RSP	Regiospecifiek Pakket
RSP-ZZL	Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn
SDR	Smart Delta Resources
SSCS	spoorstaafconditioneringssysteem
SNIP	Spelregelkader Natte Infrastructuurprojecten
SVIR	Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte
TB	Tracébesluit
TBES	Toekomstbestendig Ecologisch Systeem
TEN-T	Trans-European Transport Network
TPN	Trade Port Noord
UPGE	Uitvoeringsprogramma Geluid Emplacementen
USP	Utrecht Science Park
VGR	Voortgangsrapportage
VNSC	Vlaams-Nederlandse Scheldecommissie
V&R	Vervanging en renovatie
VTM	Vessel Traffic Managementsysteem
WLO	Welvaart en Leefomgeving
zoab	zeer open asfalt beton
ZRG	Zuidelijke Ringweg Groningen
ZZL	Zuiderzeelijn
PPC	Publiek-Private Comparator

Wijzigingen ten opzichte van het MIRT Overzicht 2019

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

Omdat het MIRT Overzicht een bijstuk van de begroting is, wordt het elk jaar op Prinsjesdag gepresenteerd en vinden er tussentijds geen wijzigingen in het overzicht plaats, ook niet op de website. De inhoud van het overzicht heeft daarmee een statisch karakter. In dit MIRT Overzicht zijn de actuele ontwikkelingen opgenomen tot 23 juli 2019. In dit hoofdstuk lichten we de wijzigingen ten opzichte van het MIRT Overzicht 2019 toe.

Weergave projecthistorie

Om de projecthistorie inzichtelijker te presenteren, is de tabel projecthistorie vervangen door een tijdlijn. In deze tijdlijn is de informatie opgenomen zoals deze in het vorige MIRT Overzicht stond, aangevuld met nieuwe informatie over het afgelopen jaar. Daarnaast worden de meest recentste ontwikkelingen van het project nu bovenaan weergegeven in plaats van onderaan in de tekst.

Financiële tabellen

De titels van de kolommen en regels van de financiële tabellen zijn aangepast, zodat het voor de lezer duidelijker is welke informatie er in de tabellen wordt getoond. Ook hier zijn de meest recentste cijfers bovenaan in de tabel geplaatst in plaats van onderaan.

Opmaak programma- en projectbladen

Er is een aantal kleine veranderingen in de opmaak van de programma- en projectbladen doorgevoerd, zoals de weergave van de iconen en de kleur van de tussenkoppen. Dit om de leesbaarheid en consistentie te verbeteren.

Website

Daar waar voor een programma of project een seperate website bestaat wordt deze opgenomen in het betreffende blad.

Aanpassing van de MIRT Overzicht website

De website krijgt een nieuwe indeling. Het aanbieden van de digitale pdf-versie van het MIRT Overzicht via de website komt centraal te staan. Hiertoe is besloten op basis van bezoekerscijfers over het gebruik van de verschillende webpagina's en het statisch karakter van de informatie.

Wijzigingen ten opzichte van het MIRT Overzicht 2019

Toegankelijkheid

Sinds 1 juli 2018 geldt de wettelijk verplichting 'Tijdelijk besluit digitale toegankelijkheid overheid'. Overheidswebsites en alle documenten die hierop gedeeld worden, moeten toegankelijk zijn voor alle burgers. Ook voor mensen met een functiebeperking, zoals slechtzienden of slechthorenden. Om het MIRT Overzicht digitaal toegankelijk te maken, zijn verschillende onderdelen van het overzicht aangepast. In de eerste plaats is de leesbaarheid van de teksten vergroot. Zo is gekeken naar lettergrootte, kleurcontrast en tekststructuur. Daarnaast zijn ook de kaarten in het overzicht, zoveel als mogelijk toegankelijk gemaakt voor alle burgers.

Voortgangsrapportage Tracéwetplichtige projecten

De Voortgangsrapportage Tracéwetplichtige projecten over de eerste helft van 2019 is dit jaar weer opgenomen in het MIRT Overzicht.

Stand van zaken MIRT-projecten en -programma's

Ten opzichte van het MIRT Overzicht 2019 zijn er elf MIRT-projecten gerealiseerd. Van deze projecten zijn foto's opgenomen in het overzicht. Hiermee zijn de projecten afgerond. Ze komen niet meer terug in dit MIRT Overzicht. Het gaat om de volgende projecten:

- A4 Vlietland - N14
- A27/A1 Utrecht - knooppunt Eemnes - aansluiting Bunschoten – Spakenburg
- Aanleg ATBvv A2 corridor en Brabantroute
- Amsterdam CS, fietsenstalling
- Noord-Zuidlijn
- Optimalisering Goederencorridor Rotterdam - Genua
- Lekkanaal: derde kolk Beatrixsluis en verbreding kanaalzijde/ uitbreiding ligplaatsen
- Quick Wins Binnenhavens
- Vaarweg Lemmer Delfzijl, fase 1
- Wilhelminakanaal Tilburg
- Legger Vlieland en Terschelling

Ten opzichte van het MIRT Overzicht 2019 zijn er drie MIRT Onderzoeken afgerond, namelijk:

- Anders Benutten
- Holwerd aan Zee
- IJsselkop

Deze MIRT Onderzoeken komen niet meer terug in dit MIRT Overzicht.

De MIRT Verkenning 'Integrale verkenning Meer Maas Meer Venlo' is daarnaast geschrapt en komt niet meer terug in dit MIRT Overzicht.

De volgende zes MIRT-projecten hebben een fasewisseling ondergaan:

Van onderzoek naar verkenning:

- A1/A30 Barneveld
- Lob van Gennep

Van verkenning naar planuitwerking:

- A20 Nieuwerkerk aan den IJssel – Gouda

Van planuitwerking naar realisatie:

- A15 Papendrecht – Sliedrecht
- N35 Nijverdal – Wierden
- European Rail Traffic Management System (ERTMS)

In dit MIRT Overzicht zijn acht nieuwe MIRT-trajecten opgenomen:

- A9 Rottepolderplein (valt onder het MRA-programma)
- MIRT Onderzoek A1/A35 Azelo - Buren
- MIRT Onderzoek A50 Corridor Nijmegen - Eindhoven
- MIRT Onderzoek Metropoolregio Utrecht (valt onder programma UNED)
- Sluis Kornwerderzand
- Wilhelminakanaal Sluis II
- MIRT Verkenning Rotterdam derde oeververbinding (valt onder het programma MoVe)
- Programmatische Aanpak Grote Wateren

Samenvoegingen

Het blad 'Partiële Spooruitbreiding Groningen – Leeuwarden' is samengevoegd in het blad 'Regio Specifiek Pakket (RSP) Zuiderzeelijn'. Het opdrachtgeverschap van dit project is overgenomen door de regio. De voor de realisatie beschikbare gelden worden daarom via stortingen in het Provinciefonds beschikbaar gesteld aan de regio. Een deel van het beschikbare realisatiebudget is geraamd op IF 14 (RSP). Voor de transparantie zijn de budgetten nu samengevoegd en is € 23,7 mln. overgeboekt van IF 13.03.01 naar IF 14.03.01. Het resterende budget is nu onderdeel van MIRT-blad RSP Zuiderzeelijn.

Het blad 'OV Schiphol Amsterdam Almere Lelystad (SAAL)' is samengevoegd met het blad 'Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS)'.

Het blad 'Spoor Schiedam – Rotterdam' is samengevoegd met het blad 'PHS Rijkswijk – Rotterdam'.

Het projectblad 'Varik - Heeselt' is opgenomen in het blad 'Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP)' en heeft geen eigen projectblad in het Overzicht.

Naamswijzigingen

Het blad 'programma MRDH' heet voortaan 'Mobiliteit en Verstedelijking (MoVe)'.
Het blad 'Den Haag CS, perronsporen 11 en 12' heet voortaan 'Emplacement Den Haag Centraal'.
Het blad 'N15 Suurhoffbrug' heet voortaan 'A15 Suurhoffbrug'.
Het blad 'A4 Passage Den Haag N14' heet voortaan 'A4 Haaglanden - N14'.

Rectificatie

In het MIRT Overzicht 2019 stond 'Kribverlaging Pannerdensch Kanaal' aangegeven als een project in de realisatiefase. Dit hoort echter planuitwerking te zijn en is in dit MIRT Overzicht aangepast.
In het MIRT Overzicht 2019 stond 'Regio Specifiek Pakket Zuiderzeelijn' aangegeven als een project in de planuitwerking. Dit hoort echter realisatiefase te zijn en is in dit MIRT Overzicht aangepast.

Toelichting op de project- en programmabladen

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

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

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

Indeling van de bladen

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

Gebiedsgericht Bereikbaarheidsprogramma

- Tijdlijn projecthistorie
- Aanleiding en doel
- Opbouw van het programma
- Betrokken partijen
- MIRT-projecten onder dit programma
- Meer informatie (website)

MIRT Onderzoek

- Tijdlijn projecthistorie
- Aanleiding en doel
- Planning
- Betrokkenen
- Meer informatie (website)

MIRT Verkenning

- Tijdlijn projecthistorie
- Opgave
- Oplossing
- Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling
- Planning
- Betrokkenen
- Financien (*) , * betekent indien van toepassing vermeld.
- Meer informatie (website)

Planuitwerking
- Tijdlijn 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
- Meer informatie (website)

Realisatie
- Tijdlijn 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.
  - Vanaf het MIRT Overzicht 2018 is ook het percentage gerealiseerd in de tabel aangegeven. Het percentage gerealiseerd is alleen voor de jaren 2016 en 2017 aangegeven.
- Meer informatie (website)

Toelichting op de onderdelen op project- en programmabladen

Projecthistorie en toelichting op de wijzigingen
Toelichting op de wijzigingen met betrekking tot eerder genoemde punten die zich tussen het uitkomen van het vorige en het huidige MIRT Overzicht – dus in de periode september 2018 tot en met juli 2019 – hebben voorgedaan. Omdat het MIRT Overzicht als bijstuk bij de Rijksbegroting het jaartal van die begroting draagt, worden de wijzigingen in dit MIRT Overzicht 2020 ten opzichte van het MIRT Overzicht 2019 vermeld onder 2020. Wijzigingen in de planning worden in elk geval opgenomen als er sprake is van een versnelling of vertraging van het project met meer dan één jaar ten opzichte van het vorige MIRT Overzicht. Er worden alleen wijzigingen over de laatste acht jaar opgenomen.

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

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

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

Planning
De planning van het project of programma, met aandacht voor de start van de 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 projecten een bandbreedte wordt gehanteerd voor openstelling danwel oplevering. Het MIRT Overzicht 2020 neemt voor projecten in voorbereiding dan ook een bandbreedte op. Dit geldt in ieder geval tot het moment dat het werk is gegund aan een aannemer. Voor programma's bij spoor die diverse opleveringen kennen is de oplevering aangeduid als 'divers'.

Tabel ontwikkeling planning en budget
Met ingang van het MIRT Overzicht 2017 is er op de 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.
In de tabel wordt zeven jaar terug gekeken, tenzij er in de tussentijd een overgang van MIRT-fase heeft plaatsgevonden of het project een kortere looptijd kent. Dan is het eerste MIRT Overzicht na deze faseovergang het startpunt, aangegeven als MIRT(jaar). Onder de tabel is het totale verschil in budget weergegeven. Een deel hiervan kan worden verklaard door IBOI (prijsindexatie van bruto overheidsinvesteringen, zoals die door IenW wordt gehanteerd). Overige budgetmutaties (hoger dan € 10 mln of meer dan 10%) zijn toegelicht bij wijzigingen in het verleden. Kleine verschillen zijn te verklaren als gevolg van afronding op hele miljoenen euro's. Soms kunnen ook kleine wijzigingen zijn opgetreden.

Toelichting op de project- en programmabladen

Bij sommige projectbladen is er sprake van openstelling/indienststelling of oplevering van verschillende deelprojecten. In de tabel wordt bij 'Openstelling'/'indienststelling' of 'Oplevering' het jaar genoemd waarin het hele project is afgerond. Planning en afronding van deelprojecten komen onder het kopje 'Planning' op het MIRT-blad. Daarnaast wordt op de realisatiebladen informatie gegeven over de financiële voortgang van de projecten. De bedragen die genoemd zijn, zijn cumulatief, met uitzondering van de projecten waarbij gewerkt wordt met Design, Build, Finance and Maintain-contracten (DBFM) en subsidies. Daarnaast wordt sinds het MIRT Overzicht 2018 het percentage gerealiseerd budget ten opzichte van de laatste slotbepaling weergegeven. Deze percentages zijn alleen opgenomen voor 2018, 2019 en 2020.

Politiek/bestuurlijk

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

Uitvoering

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

Financiën

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

Meer informatie

Eventueel wordt er bij het MIRT-blad verwezen naar de specifieke project- of programmawebsite. Hierop is meer informatie te vinden over het betreffende project of programma.

Gerealiseerde projecten 2019

Lekkanaal: derde kolk Beatrixsluis en verbreding kanaalzijde/uitbreiding ligplaatsen

De capaciteit van de Beatrixsluis in vergroot om het groeiende goederenvervoer over het Lekkanaal te faciliteren. Dit is gedaan door het toevoegen van een nieuwe sluiskolk die geschikt is voor grotere schepen tot de CEMT-klasse VI. Hierdoor ontstaat er een vlottere, efficiënte en veilige afwikkeling van de scheepvaart. De aanleg van deze derde sluiskolk is gecombineerd met het verbreden van het kanaal voor de uitbreiding van de ligplaatsen. Ook is de aansluiting van het Lekkanaal op de Lek verbeterd zodat er minder gevaarlijke waterbewegingen zijn. Bij de realisatie van de derde sluiskolk is specifiek gekeken naar een goede inpassing in de omgeving.

Vaarweg Lemmer Delfzijl, fase 1

De eerste fase van de verbetering van de vaarweg Lemmer – Delfzijl is afgerond. Tijdens de eerste fase van dit project zijn acht bruggen vervangen tussen 2008 en 2019. Hierdoor kunnen grotere schepen met meerdere lagen containers de vaarweg passeren en kan er meer transport plaatsvinden richting Groningen en Friesland, en tussen Noord-Duitsland en Amsterdam en Rotterdam.

Wilhelminakanaal Tilburg

De afmetingen van het Wilhelminakanaal boden onvoldoende mogelijkheden voor vervoer over water van en naar Tilburg. Daarom is het kanaal verruimd tot klasse IV van de instroom van de Donge tot en met de Dongensebrug. Hierdoor is Brabant beter bereikbaar over het water en het biedt economische kansen voor Tilburg. Binnenvaartschepen kunnen veel meer vervoeren dan vrachtwagens waardoor er minder transport over de weg nodig is. In navolging van dit project is de plan-uitwerking Wilhelminasluis 2 gestart.

Gerealiseerde projecten 2019

Quick Wins Binnenhavens

De maatregel Quick Wins Binnenhavens is afgerond. Deze regeling richtte zich op het snel realiseren van infrastructurele voorzieningen van de binnenhavens in beheer of eigendom van gemeenten en provincies. Deze regeling is een van de maatregelen waarmee uitvoering gegeven wordt aan de ambitie om goederenvervoer over water en de innovatie van de binnenvaart te stimuleren. Er zijn in totaal drie tranches aan maatregelen gerealiseerd tussen 2008 en 2019, die samen met de gemeenten en provincies zijn uitgevoerd.

A27/A1 Utrecht - knooppunt Eemnes - aansluiting Bunschoten – Spakenburg

De verbreding van de A27 tussen Utrecht Noord en knooppunt Eemnes van 2x2 naar 2x3 rijstroken, en de verbreding van de A1 tussen knooppunt Eemnes en de aansluiting Bunschoten – Spakenburg van 2x2 naar 2x4 rijkstroken is afgerond. Hiermee hebben we ervoor gezorgd dat de bereikbaarheid van de regio Utrecht en Amersfoort is verbeterd en er minder file staat op het traject, met name in de ochtend- en avondspits. Ook zijn er aanpassingen gedaan op het onderliggend wegennet die bijdragen aan de doorstroming van het hoofdwegennet.

A4 Vlietland - N14

Op de A4 tussen de aansluiting Vlietland en de N14 is in beide richtingen een extra rijkstrook toegevoegd in de middenberm. Dit is gedaan om de doorstroming op de A4 te verbeteren en te voorkomen dat er een flessenhals ontstaat tussen de Rijnlandroute en de aansluiting met de N14. In dit project is ook op alle rijstroken geluidreducerend asfalt aangebracht.

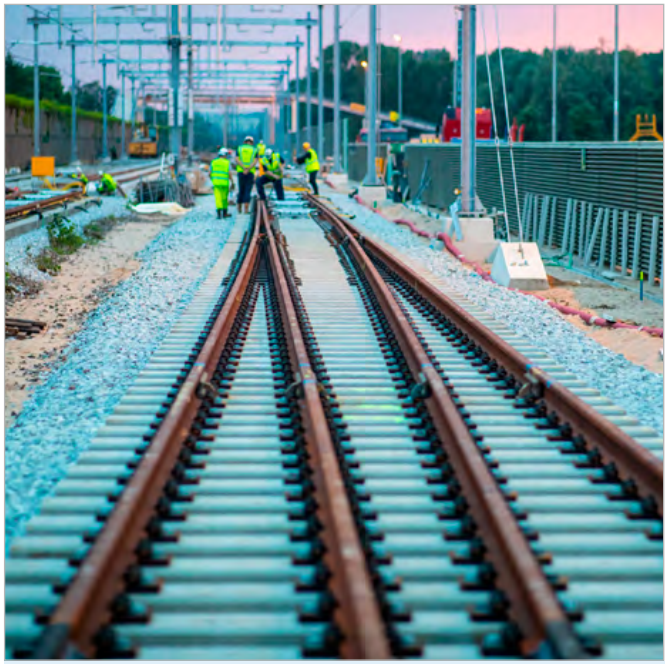
Gerealiseerde projecten 2019

Amsterdam CS, fietsenstalling

Om het groeiende aantal reizigers en fietsers te faciliteren, is de fietsenstalling op Amsterdam Centraal Station vergroot. Dit is gedaan in het kader van project De Entree waarin het hele voorplein van het station is vernieuwd door de gemeente Amsterdam. In totaal zijn er 10.000 nieuwe fietsparkeerplaatsen bijgekomen, zowel bewaakte als onbewaakte stallingen. De nieuwe fietsparkeerplaatsen zorgen ervoor dat reizigers gemakkelijker gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer, en stimuleren het fietsgebruik.

Noord-Zuidlijn

De laatste resterende kleine werkzaamheden aan de Noord-Zuidlijn in Amsterdam zijn definitief afgerond. Deze ondergrondse metroverbinding tussen Amsterdam Buikslotermeerplein en Amsterdam-Zuid zorgt ervoor dat de werkgelegenheidslocaties in en rond het centrum van de binnenstad goed bereikbaar blijven en onderling goed met elkaar verbonden zijn. Daarnaast geeft het ruimte aan het groeiende aantal inwoners en bezoekers van de hoofdstad.



Optimalisering Goederencorridor Rotterdam – Genua

Grensoverschrijdend goederenvervoer is belangrijk voor ons land. Daarom is het gewenst om de aansluiting met buitenlandse spoorsystemen zo goed mogelijk is maken. Dit is gedaan voor de corridor Rotterdam – Genua, waarbij de variëteit aan voltage- en treinbeïnvloedingssystemen zijn teruggebracht en geharmoniseerd met Europese technieken. Hierdoor hoeven vervoerders minder van locomotief te wisselen en hoeft er niet geïnvesteerd te worden in dure meersysteem locomotieven. De verbinding tussen de Rotterdamse haven en het achterland is op deze manier verbeterd en goederenvervoer over spoor blijft op deze manier een aantrekkelijke vervoersoptie.

Gerealiseerde projecten 2019

Aanleg ATBvv A2 corridor en Brabantroute

Om de veiligheid op het spoor te verbeteren zijn ongeveer 400 seinen uitgerust met het nieuwe systeem Automatische Trein Beïnvloeding Verbeterde Versie (ATB-Vv). Dit is gedaan op de A2 corridor tussen Alkmaar en Maastricht en op de Brabantroute tussen Kijfhoek en de Duitse grens bij Venlo. Dat zijn corridors waar in de komende jaren de intensiteit van het treinverkeer het sterkst zal toenemen. Door de verbetering van de seinen worden de kansen op het passeren van een rood sein verkleind. Ook de risico's bij het toch plaatsvinden van een roodseinpassage worden gereduceerd.

Legger Vlieland en Terschelling

Op Vlieland lag een deel van de bebouwing buitendijks. De afgelopen jaren is de primaire waterkering aangepast waardoor deze bebouwing binnendijks is komen te liggen. De bewoners worden daardoor adequater beschermd tegen overstromingen en hoogwater in het waddengebied en de Noordzee.

Gerealiseerde projecten 2019

Op deze kaart zijn alle projecten te zien die in 2019 zijn afgerond.

1. Aanleg ATBvv A2 corridor en Brabantroute (niet op kaart)
2. A27/A1 Utrecht - knooppunt Eemnes - aansluiting Bunschoten - Spakenburg
3. Amsterdam CS, fietsenstalling
4. Noord-Zuidlijn
5. Lekkanaal: derde kolk Beatrixsluis en verbreding kanaalzijde/uitbreiding ligplaatsen
6. A4 Vlietland - N14
7. Legger Vlieland en Terschelling
8. Vaarweg Lemmer - Delfzijl, fase 1
9. Wilhelminakanaal Tilburg
10. Quick wins binnenhavens (niet op kaart)
11. Optimalisering goederencorridor Rotterdam - Genua (niet op kaart)

Gerealiseerde projecten 2015-2019

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

Gerealiseerde projecten 2019

1. Aanleg ATBvv A2 corridor en Brabantroute (niet op kaart)
2. A27/A1 Utrecht - knooppunt Eemnes - aansluiting Bunschoten - Spakenburg
3. Amsterdam CS, fietsenstalling
4. Noord-Zuidlijn
5. Lekkanaal: derde kolk Beatrixsluis en verbreding kanaalzijde/uitbreiding ligplaatsen
6. A4 Vlietland - N14
7. Legger Vlieland en Terschelling
8. Vaarweg Lemmer - Delfzijl, fase 1
9. Wilhelminakanaal Tilburg
10. Quick wins binnenhavens (niet op kaart)
11. Optimalisering goederencorridor Rotterdam - Genua (niet op kaart)

Gerealiseerde projecten 2018

12. A1 Apeldoorn-Zuid - Beekbergen
13. A6/A7 knooppunt Joure
14. *Intensivering spoor in steden fase 1 en fase 2
15. N18 Varsseveld - Enschede
16. N31 Harlingen (traverse Harlingen)
17. N35 Zwolle - Wijthmen
18. Regionet, fase 1
19. *Ruimte voor de rivier
20. Sterke regio's: Zuid-Nederland
21. Sterke regio's: Zuidwest-Nederland
22. Utrecht Centraal (t.b.v. Nieuw Sleutelproject, VINEX)
23. Verruiming vaarweg Eemshaven - Noordzee
24. Venlo logistiek multimodaal knooppunt
25. Wielingen

Gerealiseerde projecten 2017

26. A2 passage Maastricht
27. A9 omlegging Badhoevedorp
28. A12/A20 parallelstructuur Gouweknoop
29. A50 Ewijk - Valburg
30. Breda Centraal (t.b.v. Nieuw Sleutelproject)
31. *Cameratoezicht op stations
32. Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen in de Rijn-Scheldeverbinding
33. N50 Ens - Emmeloord
34. PHS Doorstroomstation Utrecht
35. Vaarweg Meppel - Ramspol (keersluis Zwartsluis)

Gerealiseerde projecten 2016

36. A1 Bunschoten - Knooppunt Hoevelaken
37. A4 Delft - Schiedam
38. A7/A8 Purmerend - Zaandam - Coenplein
39. A12 Ede - Grijsoord
40. A15 Maasvlakte - Vaanplein
41. Amsterdam-Rijnkanaal (verwijderen keersluis Zeeburg)
42. Arnhem Centraal (t.b.v. Nieuw Sleutelproject)
43. Bijdrage containertransferium Alblasserdam
44. Bouw 4e sluiskolk Ternaaien
45. Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Amsterdam-Rijnkanaal Zuid
46. *ERTMS Pilot Amsterdam - Utrecht en ERMTS expertisecentrum
47. Natuurcompensatieproject Perkpolder
48. Randstadrail, fase 1
49. Utrecht Centraal (t.b.v. Nieuw Sleutelproject, VINEX)

Gerealiseerde projecten 2015

50. A4 Burgerveen-Leiden
51. A4 Dinteloord-Bergen op Zoom
52. Bilthoven, spoorwegovergang Soestdijkseweg
53. Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Lemmer-Delfzijl
54. Den Haag CS NSP
55. N11 Leiden/Zoeterwoude – Alphen aan den Rijn
56. N31 Leeuwarden (Haak)
57. N33 Assen-Zuidbroek
58. N35 Combiplan Nijverdal
59. N61 Hoek-Schoondijke
60. N62 Kanaalkruising Sluiskil
61. Rijswijk-Schiedam (Ingebruikname 2-sporige tunnel Delft)
62. Station Barneveld Zuid
63. Station Nijmegen Goffert
64. Zuid-Willemsvaart, aanleg Máximakanaal en opwaarderen tot Veghel

* niet op de kaart

Nationaal

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

Nationaal Opgavenkaart

Ga naar legenda op volgende pagina

Bron: Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte.

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

MIRT Onderzoeken

Op deze kaart zijn alle lopende MIRT Onderzoeken te zien.

1. Programmatische Aanpak Grote Wateren (verspreid over Nederland)
2. MIRT Onderzoek Metropoolregio Utrecht
3. Zuidwestkant Amsterdam / Schiphol
4. Rijksvastgoed Lelystad
5. Corridor Rotterdam - Antwerpen (CRA)
6. A50 Corridior Nijmegen - Eindhoven
7. Maasoeverpark
8. Ontwikkelvisie Zuidelijk Maasdal
9. A1/A35 Knooppunt Azelo - Buren
10. A28 Amersfoort - Hoogeveen
11. Meerjarig Adaptief Programma ‘Eems-Dollard 2050’

Nationaal Totaalkaart MIRT-projecten

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

Hoofdwegen

1. A1/A6/A9 Schiphol - Amsterdam - Almere
2. A10 Knooppunten Nieuwe Meer en Amstel
3. A27/A12 Ring Utrecht
4. A28/A1 Knooppunt Hoevelaken
5. A6 Almere Buiten-Oost - Lelystad
6. A9 Rottepolderplein
7. Corridor Amsterdam-Hoorn
8. Noordelijke Randweg Utrecht (NRU)
9. ZuidasDok
10. Zuidwestkant Amsterdam / Schiphol
11. A4 Haaglanden-N14
12. A4 Knooppunt Burgerveen-N14
13. A15 Papendrecht - Gorinchem
14. A15 Papendrecht – Sliedrecht
15. A16 Rotterdam
16. A20 Nieuwerkerk aan de IJssel - Gouda
17. A24 Blankenburgverbinding
18. MIRT Verkenning Rotterdam derde oeververbinding
19. A15 Suurhoffbrug
20. Rijnlandroute
21. Rotterdamsebaan
22. Tijdelijke tolheffing A24 Blankenburgverbinding
23. A2 Deil - 's Hertogenbosch - Vught
24. A2 Het Vonderen - Kerensheide
25. A27 Houten - Hooipolder
26. A50 Corridor Nijmegen - Eindhoven
27. A67 / A73 knooppunt Zaarderheiken
28. A76 Aansluiting Nuth
29. N65 Vught - Haaren
30. SmartwayZ.nl: A58 Tilburg - Breda
31. SmartwayZ.nl: A67 Leenderheide - Zaarderheiken
32. SmartwayZ.NL: InnoVA58
33. A1 Apeldoorn-Azelo
34. A1/A30 Barneveld
35. A1/A35 Knooppunt Azelo - Buren
36. A12/A15 Ressen - Oudbroeken (ViA15)
37. A28 Amersfoort - Hoogeveen
38. N35 Nijverdal - Wierden
39. N50 Kampen - Kampen-Zuid
40. Tijdelijke tolheffing A12/A15 Ressen Oudbroeken (ViA15)
41. A7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2
42. N33 Zuidbroek - Appingedam

Spoorwegen en Openbaar Vervoer

1. Amsterdam CS, Cuypershal
2. MIRT Onderzoek Metropoolregio Utrecht
3. Multimodale knoop Schiphol
4. Ombouw Amstelveenlijn (hoogwaardige tramverbinding)
5. PHS Overweg Veenendaal Klompersteeg
6. Utrecht, tram naar de Uithof
7. Vleuten - Geldermalsen (incl. Randstadspoor, fase 1)
8. Zuidwestkant Amsterdam / Schiphol
9. Calandbrug (Theemswegtrace)
10. Emplacement Den Haag Centraal
11. HOV-Net Zuid-Holland Noord
12. PHS Rijswijk Rotterdam
13. Sloelijn + Geluidsmaatregelen Zeeuwse Lijn
14. Spooraansluitingen Tweede Maasvlakte
15. Breda Centraal (t.b.v. Nieuw Sleutelproject)
16. PHS Meteren Boxtel
17. Goederenroute Elst - Deventer - Twente (NaNOV)
18. PHS Ede
19. PHS Spooromgeving Geldermalsen
20. Quickscan Decentraal Spoor: Oost-Nederland
21. Traject Oost
22. Zwolle - Herfte
23. Regiospecifiek Pakket (RSP) Zuiderzeelijn
24. Sporendriehoek Noord-Nederland

Vaarwegen

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

Water

1. Afsluitdijk
2. Dijkversterking Marken
3. Markermeer - IJmeer
4. Reevesluis
5. Besluit beheer Haringvlietsluizen
6. Rijksstructuurvisie Grevelingen en Volkerak-Zoommeer
7. Vooroeververdediging en Herstel Steenbekledingen Oosterschelde en Westerschelde
8. Gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum
9. Grensmaas
10. Integrale Verkenning Ravenstein-Lith
11. Lob van Gennep
12. Maasoeverpark
13. MIRT Verkenning Oeffelt
14. Ontwikkelvisie Zuidelijk Maasdal
15. Zandmaas
16. IJsseldelta fase 2
17. Kribverlaging Pannerdensch Kanaal
18. Rivierklimaatpart IJsselpoort
19. Meerjarig Adaptief Programma 'Eems-Dollard 2050'

Nationaal Projectenkaart Hoofdwegen

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

1. A1/A6/A9 Schiphol - Amsterdam - Almere
2. A10 Knooppunten Nieuwe Meer en Amstel
3. A27/A12 Ring Utrecht
4. A28/A1 Knooppunt Hoevelaken
5. A6 Almere Buiten-Oost - Lelystad
6. A9 Rottepolderplein
7. Corridor Amsterdam-Hoorn
8. Noordelijke Randweg Utrecht (NRU)
9. ZuidasDok
10. Zuidwestkant Amsterdam / Schiphol
11. A4 Haaglanden-N14
12. A4 Knooppunt Burgerveen-N14
13. A15 Papendrecht - Gorinchem
14. A15 Papendrecht – Sliedrecht
15. A16 Rotterdam
16. A20 Nieuwerkerk aan de IJssel - Gouda
17. A24 Blankenburgverbinding
18. MIRT Verkenning Rotterdam derde oeververbinding
19. A15 Suurhoffbrug
20. Rijnlandroute
21. Rotterdamsebaan
22. Tijdelijke tolheffing A24 Blankenburgverbinding
23. A2 Deil - 's Hertogenbosch - Vught
24. A2 Het Vonderen - Kerensheide
25. A27 Houten - Hooipolder
26. A50 Corridior Nijmegen - Eindhoven
27. A67 / A73 knooppunt Zaarderheiken
28. A76 Aansluiting Nuth
29. N65 Vught - Haaren
30. SmartwayZ.nl: A58 Tilburg - Breda
31. SmartwayZ.nl: A67 Leenderheide - Zaarderheiken
32. SmartwayZ.NL: InnoVA58
33. A1 Apeldoorn-Azelo
34. A1/A30 Barneveld
35. A1/A35 Knooppunt Azelo - Buren
36. A12/A15 Ressen - Oudbroeken (ViA15)
37. A28 Amersfoort - Hoogeveen
38. N35 Nijverdal - Wierden
39. N50 Kampen - Kampen-Zuid
40. Tijdelijke tolheffing A12/A15 Ressen Oudbroeken (ViA15)
41. A7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2
42. N33 Zuidbroek - Appingedam

Nationaal Projectenkaart Spoorwegen en Openbaar Vervoer

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

1. Amsterdam CS, Cuypershal
2. MIRT Onderzoek Metropoolregio Utrecht
3. Multimodale knoop Schiphol
4. Ombouw Amstelveenlijn (hoogwaardige tramverbinding)
5. PHS Overweg Veenendaal Klompersteeg
6. Utrecht, tram naar de Uithof
7. Vleuten - Geldermalsen (incl. Randstadspoor, fase 1)
8. Zuidwestkant Amsterdam / Schiphol
9. Calandbrug (Theemswegtrace)
10. Emplacement Den Haag Centraal
11. HOV-Net Zuid-Holland Noord
12. PHS Rijswijk Rotterdam
13. Sloelijn + Geluidsmaatregelen Zeeuwse Lijn
14. Spooraansluitingen Tweede Maasvlakte
15. Breda Centraal (t.b.v. Nieuw Sleutelproject)
16. PHS Meteren Boxtel
17. Goederenroute Elst - Deventer - Twente (NaNOV)
18. PHS Ede
19. PHS Spooromgeving Geldermalsen
20. Quickscan Decentraal Spoor: Oost-Nederland
21. Traject Oost
22. Zwolle - Herfte
23. Regiospecifiek Pakket (RSP) Zuiderzeelijn
24. Sporendriehoek Noord-Nederland

Nationaal Projectenkaart Vaarwegen

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

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

Nationaal Projectenkaart Water

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

1. Afsluitdijk
2. Dijkversterking Marken
3. Markermeer - IJmeer
4. Reevesluis
5. Besluit beheer Haringvlietsluizen
6. Rijksstructuurvisie Grevelingen en Volkerak-Zoommeer
7. Vooroeververdediging en Herstel Steenbekledingen Oosterschelde en Westerschelde
8. Gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum
9. Grensmaas
10. Integrale Verkenning Ravenstein-Lith
11. Lob van Gennep
12. Maasoeverpark
13. MIRT Verkenning Oeffelt
14. Ontwikkelvisie Zuidelijk Maasdal
15. Zandmaas
16. IJsseldelta fase 2
17. Kribverlaging Pannerdensch Kanaal
18. Rivierklimaatpart IJsselpoort
19. Meerjarig Adaptief Programma 'Eems-Dollard 2050'

Nationaal File top 50

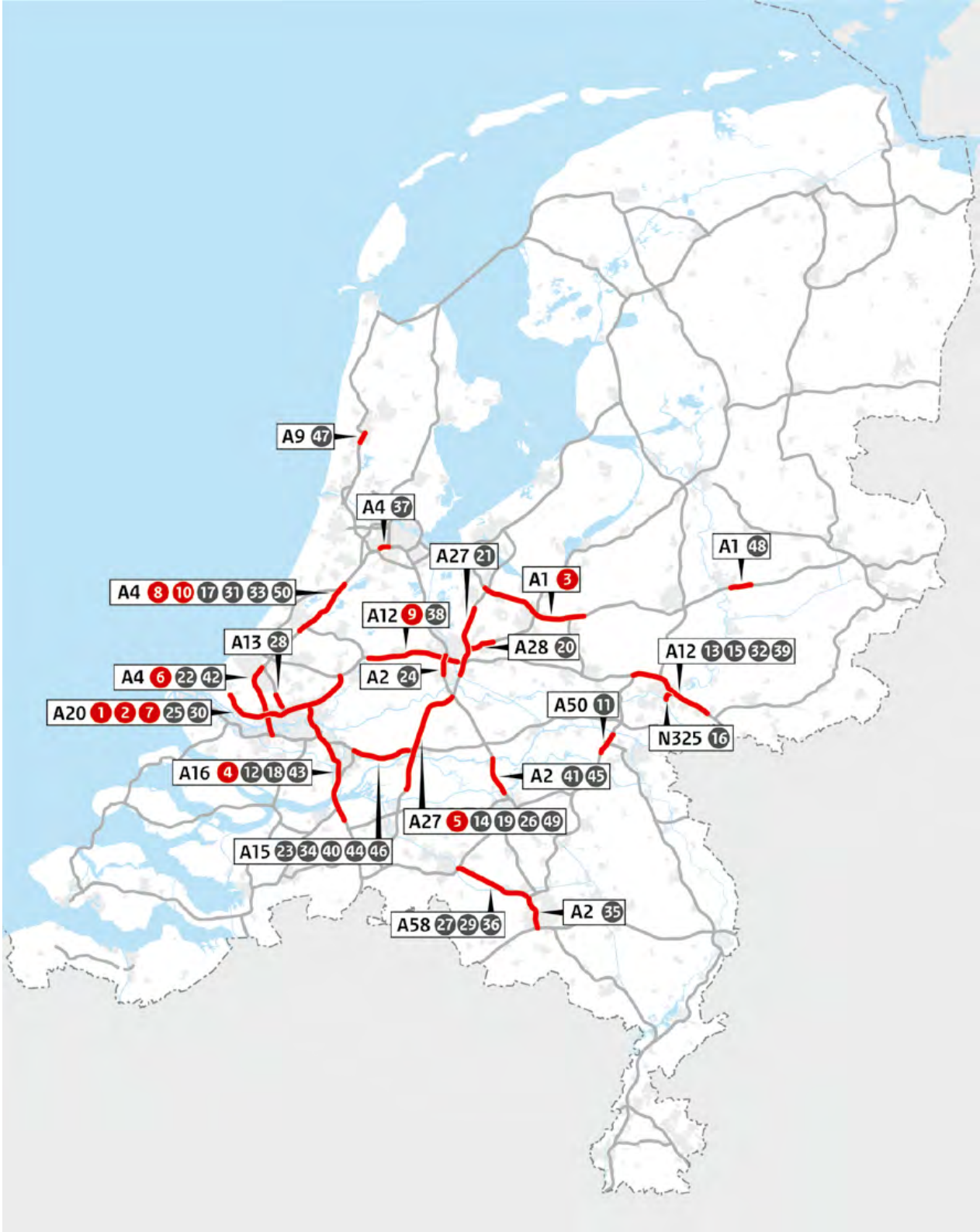
Op verzoek van de Tweede Kamer (TK 31305, nr. 115) wordt sinds 2009 in het MIRT Overzicht de meest recente File Top 50 weergegeven. Het ministerie van IenW werkt aan het oplossen van deze en fileknelpunten uit de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA). Hiermee wordt prioriteit gegeven aan de grootste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

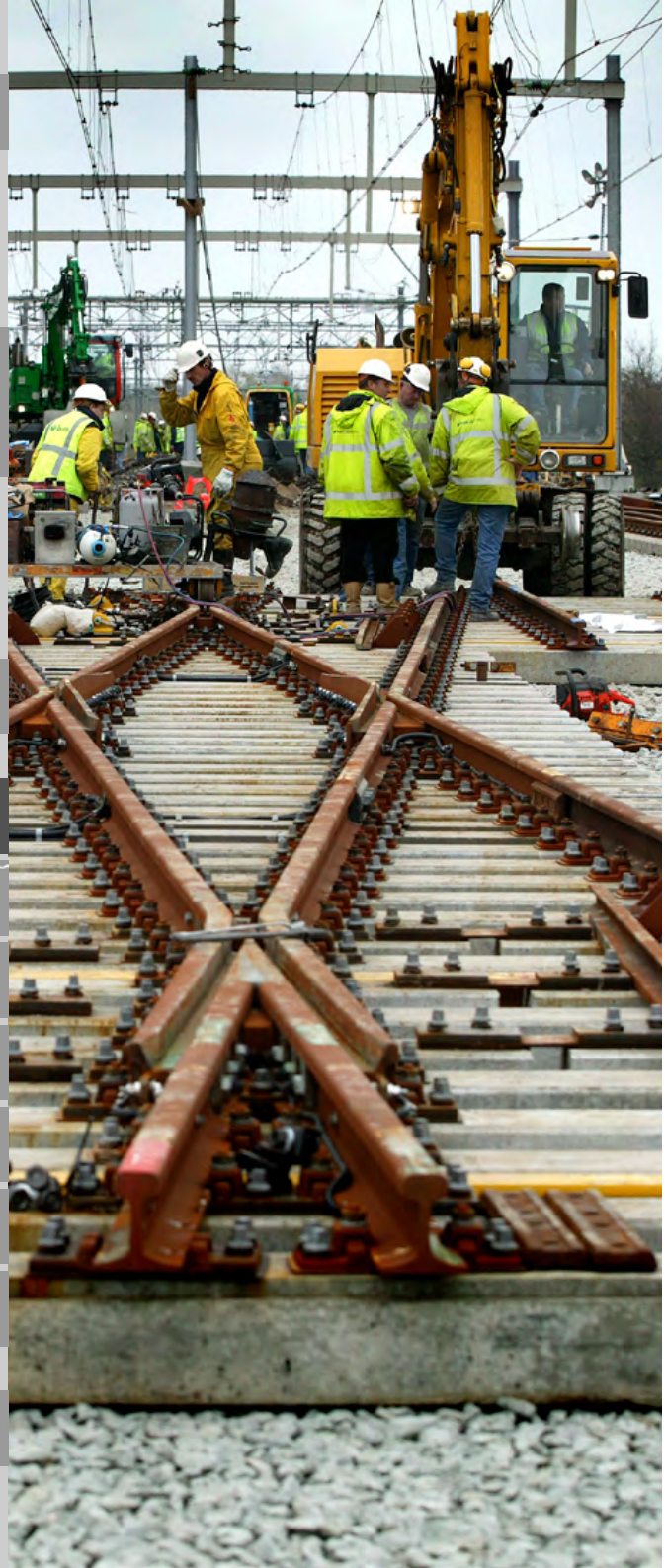
Als een wegenproject een bijdrage levert aan het oplossen of verminderen van één of meer knelpunten uit de File Top 50, staat dit op het betreffende projectblad aangegeven. Behalve in de wegenprojecten die in dit MIRT Overzicht zijn opgenomen, investeert het ministerie van IenW in korte termijnmaatregelen en innovatieve verkeersmaatregelen.

De File Top 50 heeft Rijkswaterstaat samengesteld op basis van filegegevens van mei 2018 tot en met april 2019. 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.

Nationaal File top 50

1. **A20 Hoek van Holland - Gouda**
   tussen Rotterdam-Crooswijk en Terbregseplein
2. **A20 Hoek van Holland - Gouda**
   tussen Nieuwerkerk Aan Den Ijssel en Moordrecht
3. **A1 Amsterdam - Apeldoorn**
   tussen Hoevelaken en Barneveld
4. **A16 Rotterdam - Breda**
   tussen Rotterdam-Feijenoord en Ridderkerk-Noord
5. **A27 Utrecht - Gorinchem**
   tussen Lexmond en Noordeloos
6. **A4 Den Haag - Rotterdam**
   tussen Ketheltunnel en Kethelplein
7. **A20 Gouda - Hoek van Holland**
   tussen Moordrecht en Nieuwerkerk Aan Den Ijssel
8. **A4 Den Haag - Amsterdam**
   tussen Leidschendam en Zoeterwoude-Dorp
9. **A12 Arnhem - Den Haag**
   tussen Nieuwegein en Oudenrijn
10. **A4 Amsterdam - Den Haag**
    tussen Zoeterwoude-Rijndijk en Zoeterwoude-Dorp
11. **A50 Arnhem - Oss**
    tussen Ewijk en Bankhoef
12. **A16 Breda - Rotterdam**
    tussen Moerdijkbrug en 's-Gravendeel
13. **A12 Arnhem - Oberhausen**
    tussen Westervoort en Duiven
14. **A27 Almere - Breda**
    tussen Industrieterrein Avelingen en Merwedebrug
15. **A12 Oberhausen - Arnhem**
    tussen Zevenaar en Duiven
16. **N325 Arnhem - Arnhem Velperbroek**
    tussen Westervoort en Presikhaaf
17. **A4 Amsterdam - Den Haag**
    tussen Limesaquaduct en Zoeterwoude-Rijndijk
18. **A16 Breda - Rotterdam**
    tussen Rotterdam-Prins Alexander en Terbregseplein
19. **A27 Gorinchem - Utrecht**
    tussen Noordeloos en Lexmond
20. **A28 Amersfoort - Utrecht**
    tussen Utrecht-De Uithof en Rijnsweerd
21. **A27 Utrecht - Gorinchem**
    tussen Utrecht-De Uithof en Lunetten
22. **A4 Den Haag - Rotterdam**
    tussen Pernis en Benelux
23. **A15 Gorinchem - Ridderkerk**
    tussen Sliedrecht-Oost en Sliedrecht-West
24. **A2 Amsterdam - 's-Hertogenbosch**
    tussen Utrecht Papendorp en Oudenrijn
25. **A20 Gouda - Hoek van Holland**
    tussen Prins Alexander en Terbregseplein
26. **A27 Breda - Gorinchem**
    tussen Nieuwendijk en Werkendam
27. **A58 Breda - Eindhoven**
    tussen Brug Over Het Wilhelminakanaal Hm 20.7 en Oirschot
28. **A13 Rijswijk - Rotterdam**
    tussen Overschie en Kleinpolderplein
29. **A58 Tilburg - Eindhoven**
    tussen Oirschot en Best
30. **A20 Gouda - Hoek van Holland**
    tussen Rotterdam-Crooswijk en Rotterdam-Centrum
31. **A4 Amsterdam - Den Haag**
    tussen Roelofarendsveen en Hoogmade
32. **A12 Arnhem - Utrecht**
    tussen Waterberg en Grijsoord
33. **A4 Amsterdam - Den Haag**
    tussen Zoeterwoude-Dorp en Leidschendam
34. **A15 Ridderkerk - Gorinchem**
    tussen Sliedrecht-West en Sliedrecht-Oost
35. **A2 Eindhoven - Maastricht-Noord**
    tussen Batadorp en De Hogt
36. **A58 Eindhoven - Tilburg**
    tussen Brug Over Het Wilhelminakanaal Hm 20.7 en Moergestel
37. **A4 Den Haag - Amsterdam**
    tussen Amsterdam-Sloten en De Nieuwe Meer
38. **A12 Den Haag - Utrecht**
    tussen Nieuwerbrug en Woerden
39. **A12 Utrecht - Arnhem**
    tussen Grijsoord en Waterberg
40. **A15 Ridderkerk - Gorinchem**
    tussen Gorinchem en Gorinchem
41. **A2 Luik - Amsterdam**
    tussen Empelbrug en Kerkdriel
42. **A4 Rotterdam - Den Haag**
    tussen Rijswijk-Centrum en Ypenburg
43. **A16 Rotterdam - Breda**
    tussen Moerdijkbrug en Klaverpolder
44. **A15 Gorinchem - Ridderkerk**
    tussen Gorinchem en Hardinxveld-Giessendam
45. **A2 Utrecht - 's-Hertogenbosch**
    tussen Martinus Nijhoffbrug en Zaltbommel
46. **A15 Ridderkerk - Gorinchem**
    tussen Papendrecht en Sliedrecht-West
47. **A9 Amstelveen - Alkmaar**
    tussen Heerhugowaard en Kooimeerplein
48. **A1 Apeldoorn - Hengelo**
    tussen Deventer-Oost en Bathmen
49. **A27 Utrecht - Gorinchem**
    tussen Everdingen en Lexmond
50. **A4 Amsterdam - Den Haag**
    tussen Ringvaart-Aquaduct en Roelofarendsveen





Nationaal Transport- en investeringsbeleid van de EU in Nederland

Sinds januari 2014 heeft de Europese Unie een nieuw beleid voor het Trans-European Transport Networks (TEN-T). Doelstellingen van het beleid zijn: de van oorsprong nationale infrastructuurnetwerken aaneensluiten, knelpunten verwijderen en technische barrières wegnemen. In het nieuwe beleid is een kernnetwerk vastgesteld, met negen multimodale TEN-T-corridors als belangrijkste vervoersaders. Het nieuwe kernnetwerk wordt ondersteund door een uitgebreid netwerk van verbindingen. Nederland ligt aan drie van de negen kerncorridors:

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

Het Nederlandse transportnetwerk (weg, spoor, zee- en binnenvaart) maakt deel uit van het Europese netwerk van transportverbindingen. Nederland hecht grote waarde aan de ontwikkeling van dit Europese netwerk, omdat het de verbindingen zijn waarlangs grote hoeveelheden goederen uit onze zeehavens hun weg vinden naar de afzetgebieden in Europa. Het TEN-T netwerk beslaat de hoofdverbindingen in Nederland, veel grensoverschrijdende spoorverbindingen en ook veel MIRT-projecten. Het ministerie van IenW, belangrijke stakeholders en meerdere Nederlandse provincies werken intensief samen met de Europese Commissie (EC) bij de ontwikkeling van dit TEN-T.

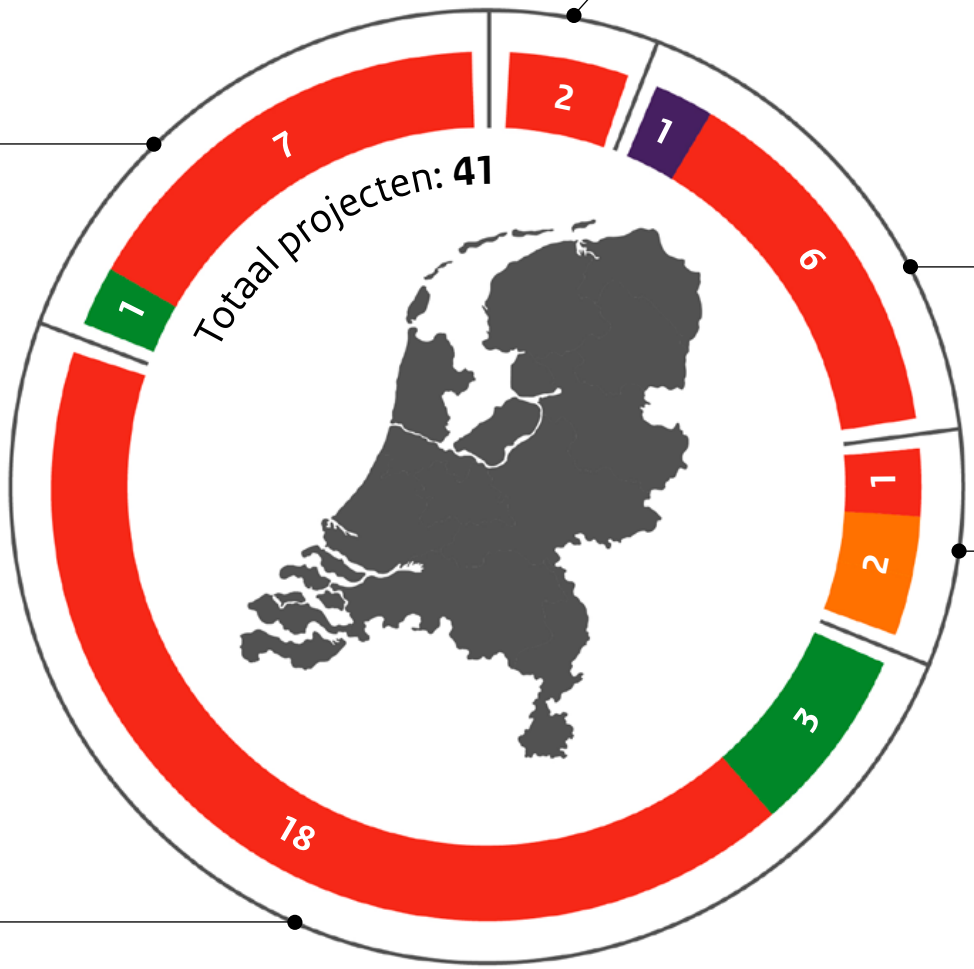
De EC heeft een aantal instrumenten om het netwerk tot ontwikkeling te brengen:

- In de TEN-T verordening is het netwerk op kaarten vastgelegd.
- In de verordening is een brede waaier aan vereisten opgenomen voor infrastructuur, interoperabiliteit, digitalisering en alternatieve brandstoffen. Het kernnetwerk moet daar in 2030 aan voldoen en het uitgebreide netwerk in 2050.
- De Eurpese Commissie (EC) treedt coördinerend op en maakt daarbij gebruik van werkplannen voor de corridors. Deze worden opgesteld door corridorcoördinatoren in samenwerking met de betrokken lidstaten, regionale overheden en stakeholders.
- De Connecting Europe Facility (CEF) is de financieringsfaciliteit voor de netwerken van transport, militaire mobiliteit, telecom en energie. Voor de periode 2014-2020 is daar een bedrag van € 30 mld in opgenomen waarvan € 25 mld voor de realisatie van het TEN-T. De CEF is een populaire financieringsfaciliteit bij Nederlandse provincies, stakeholders (waaronder de zeehavens, binnenvaartsector en ProRail) en de nationale overheid. In de periode 2014-2019 vroegen meer dan 160 Nederlandse projecteigenaren subsidie aan.

Aan 82 projecten werd een subsidie toegewezen, met een totaal van € 560 mln. Enkele van de projecten die de grootste financiële bijdrage kregen zijn de Calandspoorbrug/Theemswegtrace in Rotterdam (€ 59 mln), Nederlandse investeringen in het systeem SESAR (Single European Sky ATM Research) voor het gezamenlijk Europese luchtruim (€ 135 mln), investeringen in de Maasroute (€ 14 mln), opwaardering vaarwegen d.m.v. verhogen sluiscapaciteit (Gent- Terneuzen, Twentekanaal, IJmuiden in totaal € 70 mln). implementatie van ERTMS op treinen (€ 17mln) en investeringen in Liquefied Natural Gas voor de scheepvaart (€ 12,7 mln), verbetering multimodale aansluitingen (Rotterdam en Moerdijk voor totaal € 10 mln) en elektrische bussen en laadinfrastructuur (Rotterdam, Amstelland, Haarlem - IJmond voor in totaal € 17 mln).

Nationaal Transport- en investeringsbeleid van de EU in Nederland

Nationaal Projectenoverzicht



Hoofdwegen
Projecten: **8**

Vaarwegen
Projecten: **2**

Water
Projecten: **7**

Aanvullende projecten
Projecten: **3**

Spoorwegen
Projecten: **21**

Onderzoek | Verkenning | Planuitwerking | Realisatie | Programma's

Gebied **Nationaal**
Fase **Programma**

Programma Goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2019 Programma is nieuw opgenomen in het MIRT.

2017 Het programma Goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost is gestart.
Het MIRT Onderzoek Goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost is opgeleverd.

2015 Het MIRT Onderzoek Goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost is gestart.

Aanleiding en doel

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

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

De ambitie voor de Goederenvervoercorridors is om in 2030 topcorridors te hebben, die de basis vormen voor de logistieke toppositie van Nederland. Deze topcorridors faciliteren een vlot, betrouwbaar, robuust, veilig en duurzaam transportsysteem. Zo dragen ze bij aan duurzame economische groei met tevreden gebruikers en een optimale leefkwaliteit en woonomgeving. Centraal in de goederenvervoercorridors staan de ruimtelijk-economische ambities van overheden en bedrijven. De infrastructuur is ondersteunend om deze ambities mogelijk te maken.

Opbouw van het programma

In het Programma Goederenvervoercorridors werken Rijk, regionale overheden, marktpartijen en kennisinstellingen samen. Het programma is georganiseerd rond vijf thema's:

- bovengemiddelde knooppunten
- doorstroming
- service voor gebruikers
- duurzaamheid
- innovatie

Binnen ieder thema zijn diverse deelprojecten benoemd die bijdragen aan de opgaven en ambities rondom de topcorridors. Iedere corridorpartij voert een of meerdere acties uit namens alle corridorpartijen, vanuit een integrale, multimodale en gezamenlijke goederencorridorbenadering. Daarbij wordt vanuit ieder deelproject benoemd hoe bijgedragen wordt aan de gezamenlijke corridordoelen.

Planning

Het betreft een doorlopend programma. Planningen voor de geprioriteerde deelprojecten die onderdeel vormen van het programma zijn in de tabel in dit blad opgenomen. De geprioriteerde deelprojecten die momenteel worden opgepakt, zijn in de tabel van dit blad weergegeven.

Gebied **Nationaal**
Fase **Programma**

Programma Goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost

(vervolg)

MIRT-projecten onder dit programma

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

Betrokken partijen

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

Financiën

Vanuit het ministerie IenW, de vier provincies en het Havenbedrijf Rotterdam wordt ieder jaar budget beschikbaar gesteld voor generieke programma-activiteiten. Voor ieder deelproject maken corridorpartijen afspraken rondom doelstellingen voor onder andere onderzoeken, het uitwerken van vervolgstappen, de organisatie van inhoudelijke expertise en de bekostiging van de benoemde deelprojecten.

Het Rijk stelt € 300 mln. ter beschikking voor een brede MIRT Verkenning A15. Dit is een onderdeel van de Goederencorridor Oost. De provincie Zuid-Holland draagt € 30 mln. bij.

Overzicht deelprojecten

Thema	Deelprojecten
Optimaliseren knooppunten	Sturingsafspraken optimaliseren knooppunten
	Last-mile spoor (Rotterdam / Moerdijk en andere knooppunten)
	Vestiging bedrijven goederencorridors
	Modal shift potentie continentaal transport via knooppunten
Doorstroming	Doorstroming A15
	Vergroten robuustheid corridornetwerk vaarwegen
	Congestievermindering Rotterdamse haven
Service voor gebruikers	Realiseren voldoende (truck)parkeerplaatsen
	Ligplaatsen binnenvaart en uitrollen BLIS
	Faciliteren 740 meter lange treinen
	Stimuleren binnenvaart middels aanpak kademuren
Duurzaamheid	Clean Energy Hubs
	Afvalstromen van weg naar water
Innovatie	Ontwikkelen en uitvoeren innovatieagenda
	Ontwikkelen Control Tower Achterland
	Onderzoek potentie buisleidingen

Gebied **Nationaal**
Fase **Programma**

Programma Fiets

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2020 Het programma is vanaf 2018 opgenomen in het MIRT.

Aanleiding en doel

Verdere groei van het fietsgebruik heeft grote maatschappelijke voordelen. Fietsen draagt bij aan belangrijke nationale doelen zoals bereikbaarheid, leefbaarheid, duurzaamheid en gezondheid. Ruim een kwart van onze verplaatsingen doen we in Nederland op de fiets, waarmee jaarlijks 15,5 miljard kilometer wordt overbrugd. Korte ritten met de fiets in plaats van met de auto betekent minder files en betere luchtkwaliteit.

Ambities

De ambitie is om de voordelen van fietsen nog veel meer te benutten en de trend van vaker en langer fietsen te versterken. Het moet makkelijker en aantrekkelijker worden om elke dag, of af en toe, de fiets te pakken. Samen met de betrokken partijen van de Tour de Force wordt de concrete ambitie om drie mld. meer fietskilometers in tien jaar tijd te behalen, onderschreven. Het doel is om voor 2021 200.000 extra forensen op de fiets te krijgen of op de fiets in combinatie met openbaar vervoer. Om deze ambitie te verwezenlijken worden meerdere sporen gevolgd:

- (Deel-)fiets en openbaar vervoer moeten aantrekkelijke alternatieven vormen voor autogebruik, er wordt ingezet op meer flexibiliteit.
- Het kabinet Rutte III heeft € 100 mln. uitgetrokken voor het versnellen van de aanleg van fietsroutes en het innoveren en vergroten van de stallingsmogelijkheden bij ov-knooppunten. Een stevige regionale inzet op fietsstimulering is een randvoorwaarde voor cofinanciering van infrastructuur.
- Er wordt stevig ingezet op een werkgeversaanpak die aantrekkelijk is voor zowel grote landelijke werkgevers als het MKB.
- Het wegnemen van (fiscale) belemmeringen wordt gezien als een belangrijke taak van het Rijk die bijdraagt aan meer fietsgebruik.

Fietsmaatregelen kunnen een belangrijke bijdrage leveren aan het oplossen van bereikbaarheidsknelpunten. De fiets is, vaak in combinatie met het openbaar vervoer, een zeer geschikt alternatief voor autogebruik. De fiets maakt al deel uit van verschillende MIRT Verkenningen, zoals de Verkenning A2 Deil - Den Bosch - Vught,

A4 Knooppunt Burgerveen – N14, en de Corridor Amsterdam - Hoorn. Ook bij planstudieprojecten en groot onderhoud wordt de fiets meegenomen, bijvoorbeeld bij A27 Houten - Hooipolder en bij de Heinenoordtunnel. Samen met de andere overheden wordt geinventariseerd waar fietsmaatregelen relatief makkelijk meegenomen kunnen worden in infrastructurele projecten. Het betreft een inventarisatie van zogenaamde meekoppelkansen.

Gebied **Nationaal**
Fase **Programma**

Programma Fiets

(vervolg)

Financiën

Het kabinet Rutte III heeft € 100 mln. uitgetrokken voor versnelde aanleg van fietsroutes en het innoveren en vergroten van de stallingsmogelijkheden bij ov-knooppunten. De fiets is een volwaardig alternatief voor andere modaliteiten en maakt daarom integraal onderdeel uit van de Bestuurlijke Overleggen MIRT. In de Bestuurlijke Overleggen MIRT zijn concrete afspraken gemaakt over de verdeling van de in het regeerakkoord gereserveerde € 100 mln. Dit is verdeeld in € 26 mln. voor routes en € 74 mln.voor stallingen, op basis van 60% cofinanciering door de regio. De besteding van de middelen voor fietsparkeren (Impuls Fiets) worden toegelicht in het MIRT-blad Fietsparkeren bij stations.

Betrokken partijen

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

Programma Fiets

(vervolg)

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

Programmatische Aanpak Grote Wateren

Projecthistorie
Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2020 Dit programma is nieuw opgenomen in het MIRT.

Aanleiding en doel

Grote waterstaatkundige ingrepen in de vorige eeuw maakten Nederland veilig en welvarend. Maar die dijken, dammen, vaargeul-verruiming, inpoldering en peilbeheer hebben ook een keerzijde: in de Zuidwestelijke Delta, het IJsselmeergebied, de Eems-Dollard, de Waddenzee en de rivieren is de natuurlijke stroming van water en sediment veranderd. Hierdoor missen veel planten en dieren geschikt leefgebied, zijn hun migratieroutes geblokkeerd en is de biodiversiteit beperkt.

Nederland investeert al jaren in waterkwaliteit, ecologie en natuur van de grote wateren met maatregelen voor de Kaderrichtlijn Water (KRW) en Natura 2000. Deze maatregelen zijn nuttig en nodig. Echter door klimaatverandering en een toenemend maatschappelijk gebruik neemt de druk op de grote wateren toe. Zonder een aanvullende inspanning dreigen natuur en (ecologische) waterkwaliteit – ondanks de voorgenomen verbetermaatregelen - alsnog te verslechteren.

Planning

In 2017 verkende Rijkswaterstaat (RWS) wat nodig is om de grote wateren ecologisch gezond en toekomstbestendig te maken. De ministers van Infrastructuur en Waterstaat (IenW), en Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV) willen de maatregelen treffen die nodig zijn voor toekomstbestendige grote wateren waar hoogwaardige natuur goed samengaat met krachtige economie: de Programmatische Aanpak Grote Wateren (PAGW). Met 33 projecten willen ze, in samenspraak met de regio, een stabiel en samenhangend ecologisch netwerk van grote wateren realiseren waarbinnen de doelen voor Natura2000 en KRW gerealiseerd kunnen worden en meer mogelijkheden voor het gebruik van die wateren ontstaat. De maatregelen betreffen op hoofdlijnen; aanleggen van ontbrekende leefgebieden, versterken van het estuariene karakter van de Delta, terugbrengen van natuurlijke dynamiek en natuurlijke processen, en zorgen voor geleidelijkere overgangen tussen land en water en zoet en zout.

Streven is dat alle maatregelen zoveel mogelijk maatschappelijke en economische meerwaarde hebben. Met de maatregelen voor PAGW komen de doelen voor ecologische waterkwaliteit (Kaderrichtlijn Water) en natuur (Natura 2000) binnen bereik. Als de ecologische waterkwaliteit op orde is, zijn maatschappelijke opgaven uit de gebiedsagenda's beter in te passen. Denk aan verstedelijking, transport, energieopwekking en recreatie. Tegelijkertijd ontstaat er voor omwonenden meer 'beleefbare natuur'. Dat verbetert de kwaliteit van de leefomgeving en biedt kans voor de ontwikkeling van bijzondere woonlocaties. En dat is weer goed voor het vestigingsklimaat in de regio. Vanuit dit profijt ontstaat zicht op samenwerking en cofinanciering.

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

Programmatische Aanpak Grote Wateren

(vervolg)

De PAGW heeft als doel de voorbereiding, besluitvorming, realisatie en monitoring van de projecten in hun onderlinge samenhang te regisseren. Zo krijgt de vereiste ecologische impuls effectief gestalte. RWS, Staatsbosbeheer (SBB) en de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) realiseren de projecten in opdracht van de ministeries van IenW en LNV. Samen met regionale overheden, marktpartijen en natuurorganisaties onderzoeken IenW en LNV, met ondersteuning van RWS, SBB en RVO, in de lopende gebiedsprocessen de mogelijkheden voor samenwerking en cofinanciering.

Met een investering van 95 mln. uit de enveloppe Natuur en Waterkwaliteit (regeerakkoord Rutte III) maken de ministers de uitvoering van een eerste tranche projecten mogelijk, namelijk:

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

Voor een tweede tranche maatregelen is 248 mln. van LNV en IenW gereserveerd. Eind 2019 besluiten de ministers van IenW en LNV aan welke specifieke PAGW-projecten ze dit budget toekennen.

Betrokken partijen

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

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

Grensoverschrijdend Spoorvervoer

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2019

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

2018

Gelet op het regionale belang van de grensoverschrijdende verbinding Hamm-Düsseldorf-Venlo wordt in totaal € 2,5 mln. overgeboekt naar het 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 IenW in 2014 aangegeven onder voorwaarden bereid te zijn bij te dragen aan de exploitatiebijdrage. 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

Opgave

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

Oplossing

IenW werkt samen met decentrale overheden en vervoerders op diverse verbindingen aan verschillende maatregelen om het grensoverschrijdend spoorvervoer te verbeteren.

- Intensief overleg met de regio en Duitse deelstaat Noordrijn-Westfalen (NRW) heeft geleid tot een twaalfjarige concessie vanaf 2017 tussen Arnhem en Emmerich naar Düsseldorf. Het ministerie van IenW draagt eenmalig € 6 mln. bij.
- Het spoor tussen Landgraaf en de grens met Duitsland is geëlektrificeerd om met een sneltrein Maastricht-Heerlen-Aken te rijden. Aan de elektrificatie van het traject Landgraaf-Duitse grens heeft het ministerie van IenW € 7,5 mln. bijgedragen (50%) en aan de exploitatiekosten tot en met 2028 in totaal € 2,75 mln.
- Samen met deelstaten Nedersaksen en NRW ondersteunt het ministerie van IenW de treindienst van Bielefeld over Osnabrück en Rheine vanaf 2017/2018 en laat deze de komende vijftien jaar doorrijden naar Hengelo. Het ministerie van IenW draagt eenmalig € 9,33 mln. bij.
- Het ministerie van IenW heeft € 17 mln. beschikbaar voor het verkorten van de reistijd en het verbeteren van de kwaliteit van de verbinding met Leer, Oldenburg en Bremen (Wunderline). De provincie Groningen heeft met de Duitse partners op 7 februari 2019 een samenwerkingsovereenkomst getekend.

- Het ministerie van IenW heeft, naast de bijdrage vanuit het Actieprogramma Regionaal OV uit 2008, € 6 mln. bijgedragen aan de sneltramverbinding Maastricht-Lanaken.
- Met de provincie Limburg is overeenstemming bereikt over de vaststelling van twee no-regret-maatregelen op het traject Heerlen-grens, waardoor het mogelijk wordt een extra treindienst van Heerlen naar Duitsland te bieden. Het gaat om dubbelspoor tussen Heerlen en Landgraaf en om seinverdichting van Landgraaf tot de grens. De maatregelen worden medegefinancierd door het ministerie van IenW. Het gezamenlijke budget van het ministerie van IenW en de provincie Limburg, aan te vullen met een TEN-T-subsidie voor de realisatie, maakt de start van de planuitwerking mogelijk.

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

Grensoverschrijdend Spoorvervoer

(vervolg)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

Overijssel worden betaald. De regionale cofinanciering was al in 2014 toegezegd. Aangezien nu aan de voorwaarden is voldaan is de bijdrage van IenW van € 9,458 mln. gestort in het provinciefonds.

2016 Bij de 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.

2015 Voor elektrificatie van het traject Landgraaf-Duitse grens is € 7,5 mln. gereserveerd.

2014 Bij de 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.

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.

- Het ministerie van IenW heeft met de provincie Limburg en het Duitse Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) afgesproken om van 2016 tot en met 2025 een exploitatiebijdrage te leveren aan de dienstregeling van de spoorverbinding RE13 tussen Venlo en Düsseldorf. In totaal komt dit neer op € 2,5 mln. Op deze manier wordt bijgedragen aan het in stand houden van de grensoverschrijdende verbinding.
- Het ministerie van IenW heeft in 2019 € 10 mln. extra gereserveerd voor de infrastructurele maatregelen die nodig zijn om de directe treindienst tussen Eindhoven en Düsseldorf vanaf 2026 mogelijk te maken.

Ten aanzien van de trein als substitutie voor luchtvaart geldt dat meer reizen per trein bijdraagt aan verduurzaming van het personenvervoer en het biedt veel andere voordelen op het gebied van comfort (bijvoorbeeld uitstappen midden in de stad, geen lange inchecktijden en het is minstens zo comfortabel). De uitkomsten van verschillende onderzoeken laten zien dat er potentieel is voor de trein als substitutie voor luchtvaart, maar door ook in te zetten op de verbetering van de bereikbaarheid van de grensregio's per spoor, kunnen reizigers ook op deze kortere afstanden een duurzamere keuze maken. Hierbij is het van belang om niet alleen te kijken naar infrastructurele maatregelen, maar naar het brede palet van maatregelen om het treinproduct als geheel te verbeteren. Deze verbetering kan alleen plaatsvinden als alle (inter) nationale stakeholders sterk gaan samenwerken en vanuit de eigen rol waar mogelijk belemmeringen wegnemen en de uitvoering van maatregelen bevorderen. De ambitie ten aanzien van het internationale treinverkeer wordt samen met de betrokken stakeholders, nationaal en internationaal, verder uitgewerkt.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

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

Planning

Per initiatief is er een andere planning.

Politiek/bestuurlijk

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

Financiën

Taakstellend budget: € 61 mln. Voor inzet van het budget tot op heden: zie de vermelde bedragen achter de genoemde oplossingen. Artikel IF 13.03.04.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Indienststelling
MIRT 2020	61	Divers
MIRT 2019	60	Divers
MIRT 2018	49	Divers
MIRT 2017	61	Divers
MIRT 2016	60	Divers
MIRT 2015	71	Divers
MIRT 2014	71	Divers
MIRT 2013	88	Divers
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	27	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	5	

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

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

Maatregelenpakket HSL-Zuid

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2019 Nieuw opgenomen in het MIRT Overzicht. Deze middelen waren eerder gereserveerd onder IF-artikel 17.

Opgave

ProRail en NS werken samen aan het ontwikkelen van maatregelen (investeringen) die de betrouwbaarheid op (middel)lange termijn (vóór 2022) van de HSL-Zuid verder kunnen verhogen. Daarbij gaat het onder andere om investeringsvoorstellen om uitval bij harde wind te voorkomen en om een betere overgang tussen hogesnelheidsspoor en conventioneel spoor te realiseren.

Daarnaast bleek bij ingebruikname van de HSL-Zuid dat de reeds geplaatste geluidschermen onvoldoende effect hebben, omdat de combinatie van betonnen baan en transparante schermen het geluid als het ware de baan uit doet kaatsen. Hoewel er geen wettelijke verplichting is de geluidsoverlast op te lossen is – richtend op de grootste knelpunten – maximaal € 70 mln. (prijspeil 2015) uitgetrokken, waarna samen met bewoners is gezocht naar maatregelen die passend zijn voor de situatie.

Oplossing

Het maatregelenpakket bestaat uit twee onderdelen: prestatieverbetering en geluidmaatregelen. Om de prestatie te verbeteren wordt onder andere gekeken naar de reductie van windhinder en de verbetering van de overgang tussen hogesnelheidsspoor en conventioneel spoor.

De Tweede Kamer is op 1 oktober 2015 (TK 22026, nr. 482) geïnformeerd over het pakket aan geluidmaatregelen dat zal worden gerealiseerd in het kader van de geluidsproblematiek. Het maatregelenpakket bestaat uit het geluidsabsorberend maken van schermen, het verlengen van schermen en het plaatsen van een nieuw scherm in de gemeente Lansingerland.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

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

Planning

2018: Besluitvormingsfase oplossingsrichtingen
2019: Ontwerpfase en vergunningstraject
2020: Start realisatie
Divers tot 2022: Oplevering

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

Maatregelenpakket HSL-Zuid

(vervolg)

Politiek/bestuurlijk

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

Betrokken partijen

NS, ProRail, Infraspeed

Financiën

Taakstellend budget prestatieverbetering: € 62 mln.
Taakstellend budget geluidmaatregelen: € 73 mln.
Artikel IF 13.03.04.

Prestatieverbetering

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Indienststelling
MIRT 2020	62	Divers
MIRT 2019	61	Divers
MIRT 2018	61	
MIRT 2017	60	
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	2	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	2	

Geluidmaatregelen

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Indienststelling
MIRT 2020	73	Divers
MIRT 2019	72	Divers
MIRT 2018	72	
MIRT 2017	71	
MIRT 2016	70	
MIRT 2015	70	
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	3	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	3	

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2018 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2018 was gerealiseerd.

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

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

Programma Hoogfrequent Spoorvervoer

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2020 PHS is aangewezen als groot project. De basisrapportage van PHS (inclusief OV SAAL MLT) geeft de stand van zaken van PHS aan, inclusief de diverse corridors en de maatregelen (zie Kamerstukken II 2018-2019, 32 404, nr 92). Voor de overzichtelijkheid van het MIRT-blad is nu de basisrapportage als referentie genomen en is qua projecten de aansluiting gemaakt met deze rapportage. In de voorgaande MIRT Overzichten is de volledige historie van PHS en OV SAAL terug te zien.

2020 Het MIRT-blad is aangesloten op de basisrapportage PHS zoals deze in mei 2019 aan de Tweede Kamer is gezonden. Dit betekent dat de korte-termijnmaatregelen van OV SAAL geen onderdeel meer uitmaken van dit MIRT-blad. Daarnaast is in de financiële tabel het volledige beschikbare budget opgenomen voor het gehele programma (inclusief de onderdelen in realisatie waarvoor ook aparte bladen zijn). Ten opzichte van de begroting 2019 is het programmabudget gewijzigd vanwege diverse afspraken in het lopende jaar (afspraken Guisweg: – €28,5 mln., overboeking naar beheer en onderhoud vanwege areaalgroei – €21,8 mln., overboeking naar Programma Fietsparkeren van de vaste bijdrage voor de realisatie van de Fietsenstallingen aan de noordzijde van het station Tilburg- €2,2 mln., toevoeging meevaller OV SAAL korte termijn +€48,8 mln., overboeking vanuit programma opstellen vanwege meenemen opstelterrein

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 Spoorvervoer (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. toekomstbestendige routestrategie van het spoorgoederenvervoer.

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

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

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

Uitvoering

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

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

Programma Hoogfrequent Spoorvervoer

(vervolg)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

Heerhugowaard + €43 mln., overboeking vanuit investeringsruimte vanwege extra maatregelen Meteren-Boxtel + €15 mln., overboeking vanuit Sporen Schiedam vanwege uitvoeren binnen PHS + €16 mln., indexatie ontvangsten derden + 3,7 mln.).

Politiek/bestuurlijk

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

Financiën

Voor PHS is een programmabudget beschikbaar van in totaal € 3.604 mln. (incl. bijdrage derden). Artikel IF 17.10.

Van dit PHS-budget is € 1.005 mln. in realisatiefase (zie diverse realisatiebladen).

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Indienststelling
MIRT 2020	3.604	Divers
MIRT 2019 (cf basisrapportage PHS)	3.467	Divers
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	137	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	62	

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

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

Programma Hoogfrequent Spoorvervoer

(vervolg)

Omschrijving	Aantal maatregelen	Taakstellend budget	Gerealiseerd budget t/m 2017	Oplevering
Realisatie				
Separaat opgenomen projecten	Zie afzonderlijke MIRT bladen voor projecten in realisatie	852	269	
Separaat < 50 mln.		153	21	
Afronding				
Totaal		**1.005**		
Verkenning/planuitwerking				
Diverse afgeronde opdrachten & (plan)studies		24		Afgerond
Kosten Planuitwerking PHS		453		
PHS corridors (zie basisrappertage met toelichting per corridor)		2.122		
Reizigerscorridor Alkmaar - Amsterdam				
Reizigerscorridor Amsterdam - Utrecht - Eindhoven				
Reizigerscorridor Schiphol - Utrecht - Arnhem/Nijmegen				
Reizigerscorridor Breda - Eindhoven				
Routering goederenvervoer Zuid Nederland				
Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad (OV SAAL MLT)				
Totaal		**2.599**		
Totaal beschikbaar (deel aanleg Rijk)		**3.604**		

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

Programma Hoogfrequent Spoorvervoer

(vervolg)

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

Tijdelijke tolheffing A24 Blankenburgverbinding en A12/A15 Ressen - Oudbroeken (VIA15)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2017 Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Opgave

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

Oplossing

De tolopgave voor de Blankenburgverbinding bedraagt € 3 31 mln. en voor de ViA15 € 299 mln. (prijspeil 2019). 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 € 112 mln. Daarnaast staan op IF Artikel 12.03.02 de kosten voor voorbereiding tol gereserveerd. In de bijlage Tol bij de Rijksbegroting staat een verdere specificatie van deze kosten.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

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

Planning

De tolheffing wordt door de beoogde uitvoeringsorganisatie Rijkswaterstaat, RDW, Centraal Justitieel Incassobureau en Inspectie Leefomgeving en Transport verder uitgewerkt. Deze uitwerking komt in het uitvoeringsplan en het handhavingsplan die aan de Staten-Generaal worden voorgehangen. De tolheffing wordt in de komende jaren voorbereid. De realisatie van het systeem en de voorbereiding van de organisatie is voorzien in de periode 2019-2024.

Politiek/bestuurlijk

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

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

Maatregelpakket Verzorgingsplaatsen

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2020 Voor een aantal maatregelen loopt de realisatie door als gevolg van vertraging in de uitvoering.

2018 Voor een aantal maatregelen loopt de realisatie door. Dit is vooral gevolg van een langere voorbereidingstijd voor die maatregelen.

2017 Voor een aantal maatregelen loopt de realisatie door, omdat er meer tijd nodig bleek te zijn voor de uitwerking van deze maatregelen.

2015 Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

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 om en nabij de 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 basis-kwaliteitsniveau gebracht. Ten slotte wordt ook de beweg-wijzering naar beveiligde parkeerplaatsen verbeterd.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

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

Planning

2014-2021: Realisatie

Uitvoering

De maatregelen worden gerealiseerd in de periode 2014-2021.
Het programma is grotendeels afgerond. Voor een beperkt aantal maatregelen loopt de realisatie door tot in 2021, omdat er meer tijd nodig bleek te zijn voor de uitwerking en uitvoeringvan deze maatregelen. Voor de private initiatieven geldt dat deze in de periode tot en met 2018 worden voorbereid, maar wel in latere jaren tot uitvoering kunnen komen.

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

Maatregelpakket Verzorgingsplaatsen

(vervolg)

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.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling
MIRT 2020	25	2014-2021
MIRT 2019	25	2014-2018
MIRT 2018	25	2014-2018
MIRT 2017	25	2014-2017
MIRT 2016	25	2014-2016
MIRT 2015	25	2014-2016
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	0	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	0	

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2018	25	100%

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2018 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2018 was gerealiseerd.

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

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

Meer Veilig

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2020 Van de in 2019 toegevoegde € 50 mln. is € 25 mln. bestemd voor maatregelen op Provinciale wegen. Deze middelen worden niet verantwoord binnen het budget voor Meer Veilig.

2019 Er is € 50 mln. beschikbaar gesteld voor de aanpak van N-wegen voortkomend uit het regeerakkoord.

2018 De € 30 mln. die beschikbaar is voor het vervolgprogramma Meer Veilig is toegevoegd aan de middelen van Meer Veilig 3.

2016 De reservering voor de verbetering van de N35 Wijthmen-Nijverdal (€ 5 mln.) is apart opgenomen in de begroting.

2015 Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Opgave

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

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

Oplossing

Om te komen tot een verdere verbetering van de verkeersveiligheid zijn binnen het maatregelenpakket Meer Veilig 3 allereerst locaties in beeld gebracht die op basis van het ongevalspatroon als risicolocaties kunnen worden aangemerkt. Voor deze locaties zijn effectieve maatregelen vastgesteld, gericht op het voorkomen van die ongevallen. Voor deze maatregelen is vervolgens de kosteneffectiviteit bepaald, waarbij de kosten van 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 in- en uitvoegstroken, het aanbrengen van bochtgeleiding, het aanbrengen van geleiderails of het realiseren van lokale filebeveiligingssystemen.

De aanpak van het vervolgpakket is meer preventief van aard en richt zich op de voornaamste factor waarmee vanuit het wegontwerp het aantal en de afloop van ongevallen positief kan worden beïnvloed: de veilige inrichting van bermen. Bermongevallen blijken namelijk een grote groep te vormen binnen de dodelijke ongevallen. Een eerste tranche maatregelen binnen dit vervolgpakket zal in de periode 2018-2020 worden uitgevoerd. De tweede tranche start in 2019. Ten slotte zijn binnen Meer Veilig ook de extra veiligheidsmaatregelen op de N36 uitgevoerd naar aanleiding van de motie-Visser (TK 29398, nr. 551).

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

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Hoofdwegen en Verkeersveiligheid**
Ministerie **IenW**
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.
2019-2021: Realisatie tweede tranche maatregelen uit het vervolgprogramma

Uitvoering

De maatregelen uit het maatregelenpakket Meer Veilig 3 worden uitgevoerd in de periode 2015-2018, met uitloop van enkele maatregelen die gecombineerd met ander werk worden uitgevoerd. De eerste tranche maatregelen uit het vervolgpakket wordt uitgevoerd in de periode 2018-2020. De tweede tranche start in 2019.

Financiën

Taakstellend budget: € 105 mln. (Artikel IF 12.03.01 en artikel IF 12.03.02) De beschikbare middelen van het vervolgprogramma Meer Veilig (€ 30 mln.) zijn toegevoegd aan het taakstellend budget voor het pakket Meer Veilig 3, exclusief de verbetering op de N35 Wijthmen-Nijverdal naar aanleiding van de Kamermotie-Elias/Kuiken (TK 33400 A, nr. 55). Voor de aanpak van de N-wegen in beheer van het Rijk is € 25 mln. toegevoegd.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling
MIRT 2020	105	2015-2021
MIRT 2019	129	n.t.b.
MIRT 2018	79	2015-2020
MIRT 2017	37	2015-2018
MIRT 2016	37	2015-2018
MIRT 2015	40	2015-2018
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	65	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	1	

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2018	38	36%
2017	27	34%
2016	17	46%
2015	7	

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2018 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2018 was gerealiseerd.

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

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

Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPG)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2018 Er is een technische correctie van € 44 mln. uitgevoerd op het deel van de middelen dat is geraamd op het IF, omdat een deel van de uitgaven voor het MJPG op hoofdstuk XII van de begroting drukken. Dit is niet van invloed op het taakstellende totaalbudget voor het MJPG. De middelen zijn hiermee juist in overeenstemming gebracht met het vastgestelde budget.

2017 De aanpak en de planning zijn aangepast om de sanering binnen het afgesproken taakstellende budget doelmatig te kunnen realiseren.

2014 De planning is aangepast aan het herstel van het geluidregister en de bezuinigingen uit het Lenteakkoord en het aanvullend regeerakkoord.

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.

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 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 maatregelen tegen geluidshinder worden beschermd.

Planning

2009: Start voorbereiding uitvoering
2013-2020: Uitvoeren PreNoMo-maatregelen, akoestisch onderzoek en uitwerken maatregelen
2016-2020: Uitvoeren saneringsmaatregelen bij lopende projecten in uitvoering
2016-2020: Vaststelling saneringsplannen voor overige knelpunten. De uitvoering van de maatregelen vindt plaats na vaststelling van de saneringsplannen. De maatregelen zullen daarbij zoveel mogelijk worden gekoppeld aan reeds geplande werkzaamheden.

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

Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPG)

(vervolg)

Politiek/bestuurlijk

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

Uitvoering

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

Financiën

Programmabudget: € 902 mln.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.
MIRT 2020	902
MIRT 2019	907
MIRT 2018	898
MIRT 2017	890
MIRT 2016	888
MIRT 2015	884
MIRT 2014	881
MIRT 2013	868
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	34
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	31

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2018	147	16%
2017	120	13%
2016	97	11%
2015	86	
2014	62	
2013	47	
2012	39	

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2018 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2018 was gerealiseerd.

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

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

Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2020 Een deel van het programma MJPO wegen ten bedrage van € 27,8 mln. is uitgevoerd als onderdeel van het aanlegprogramma Wegen. € 5,4 mln. is vanuit het programma MJPO overgeboekt naar het project N35 Wierden-Nijverdal voor de realisatie van ecoduct Notterveld.

2019 Uitvoering van sommige onderdelen vindt later plaats in samenhang met infrastructurele aanpassingen ter plaatse.

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 tot 2027 de herijkte nationale Ecologische Hoofdstructuur (EHS), een provincie- en landsgrensoverschrijdend natuurnetwerk, nu bekend als het Nationaal Natuurnetwerk (NNN). Autowegen, spoorwegen en waterwegen zijn belangrijke veroorzakers van versnippering van natuur en landschap. Het treffen van maatregelen in het kader van ontsnippering aan de rijksinfrastructuur is een belangrijk middel om het NNN te realiseren.

Oplossing

Het Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO) is het programma voor het oplossen van versnippering die wordt veroorzaakt door bestaande rijksinfrastructuur. Oplossende maatregelen 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 het NNN. 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 het NNN, 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 het Nationaal Natuurnetwerk.

Planning

Het programma is eind 2018 grotendeels afgerond en formeel afgesloten. Een aantal maatregelen worden in de periode 2019-2022

uitgevoerd, omdat deze zijn gecombineerd met grotere infrastructurele projecten (werk met werk maken). Hiertoe zijn nadere bestuurlijke en/of projectafspraken gemaakt. De bijgevoegde kaart geeft een overzicht van de stand van zaken voor de knelpunten per 31 december 2018. Uitgebreide informatie over de voortgang is opgenomen in het jaarverslag MJPO, dat is beschikbaar via www.mjpo.nl.

Uitvoering

Het MJPO is opgesteld door de toenmalige ministeries van Infrastructuur en Milieu, Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) en Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV). Het ministerie van IenW is verantwoordelijk voor de uitvoering en de coördinatie daarvan en neemt vanuit die rol het initiatief tot de doorlopende actualisatie van de programmering.

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

Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO)

(vervolg)

Financiën

Het MJPO wordt gefinancierd door de ministeries van IenW en EZ/LNV. EZ/LNV 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 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/NNN weer inclusief de verbindingszones zal worden afgerond. Het ministerie van EZ/LNV en de provincies hebben in het Natuurpact van 2013 afspraken gemaakt over de realisatie van het Natuurnetwerk Nederland. Het ministerie van IenW heeft in 2004 € 250 mln. gereserveerd voor maatregelen ten behoeve van ontsnippering aan de rijksinfrastructuur voor de periode vanaf 2005 tot en met 2018.

Vanuit het programma MJPO is voor € 27,8 mln. aan maatregelen uitgevoerd als onderdeel van het aanlegprogramma Wegen. Deze maatregelen waren binnen dat programma voorgefinancierd. De betreffende middelen zijn nu teruggeboekt naar de investeringsruimte wegen.

Vanaf MIRT 2014 wordt alleen het budget van het ministerie van IenW vermeld.

Meer informatie

www.mjpo.nl

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling
MIRT 2020	228	2005-2018
MIRT 2019	258	2005-2018
MIRT 2018	256	2005-2018
MIRT 2017	255	2005-2018
MIRT 2016	258	2005-2018
MIRT 2015	257	2005-2018
MIRT 2014	255	2005-2018
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	27	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	6	

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2018	197	86%
2017	163	63%
2016	139	54%
2015	119	
2014	95	
2013	93	
2012	82	

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2018 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2018 was gerealiseerd.

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

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

Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO)

(vervolg)

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

Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit

Projecthistorie
Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2018 Dit project is nieuw opgenomen in het MIRT.

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 financieel ondersteunt. Met de aanpassing van het NSL 2018 wordt ingezet om samen met de gemeenten en provincies de resterende knelpunten versneld op te lossen.

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 het grootste deel van Nederland liggen de concentraties NO2 en PM10 in 2017 onder de Europese grenswaarden. Voor PM2,5 is in 2017 geen sprake van een overschrijding van de grenswaarde.[1] Zolang er nog (dreigende) 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]

Politiek/bestuurlijk
De beleidsdoorlichting van het NSL is gestart in 2018 en in 2019 afgerond.[3] De Kamer is september 2017 geïnformeerd over de opzet (TK 30175 nr. 257). 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. Daarnaast is onlangs het Interdepartementaal Beleidsonderzoek (IBO) Luchtkwaliteit afgerond. Hierin is verkend hoe het toekomstige beleid voor luchtkwaliteit vorm kan worden gegeven. Zowel de uitkomsten van de beleidsdoorlichting NSL als het IBO worden betrokken bij de vormgeving van het Schone Lucht Akkoord (SLA).

Met het Schone Lucht Akkoord wordt ingezet op een permanente verbetering van de luchtkwaliteit, en wordt toegewerkt naar de streefwaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie. Begin juli 2019 is de kamer geïnformeerd over de hoofdlijnen van de SLA tezamen met de kabinetsreactie op de IBO-luchtkwaliteit en de beleidsdoorlichting NSL

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. Tegenover voorgenomen grote projecten die de luchtkwaliteit verslechteren, zetten overheden in het NSL maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Het pakket van maatregelen is zo opgesteld dat het de negatieve effecten van de ruimtelijke projecten ruimschoots compenseert.

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

Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit

(vervolg)

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

Financiën

De Rijksoverheid heeft oorspronkelijk € 1.551 mld. begroot voor uitvoering van het NSL, waarvan € 625 mln. (voor periode tot 2015) voor maatregelen rondom het hoofdwegennet. In het jaarverslag over 2016 van het ministerie van Infrastructuur en Milieu is het NSL als specifiek focusonderwerp benoemd en het wordt daarin uitgebreid behandeld.[4] De grenswaarde voor PM10 wordt op enkele plaatsen in gebieden met intensieve veehouderij lokaal overschreden. De grenswaarde voor NO_2 wordt nog overschreden in drukke straten in een aantal binnensteden. Amsterdam, Rotterdam, Eindhoven, Arnhem en Utrecht nemen op die locaties extra maatregelen met financiële ondersteuning (€ 10.35 mln. aan co-financiering) van de Rijksoverheid. De financiering daarvan is aanvullend op de € 1.5 mln.

1 Het recentste monitoringrapport is op 19 december 2018 aan de Kamer aangeboden (TK 30175, nr. 325).
2 Staatscourant 2016, nr. 66050
3 Begroting Infrastructuur en Waterstaat 2019
4 Zie art. 20 Lucht en Geluid: http://www.rijksbegroting.nl/2016/verantwoording/jaarverslag

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling
MIRT 2020	204	
MIRT 2019	201	
MIRT 2018	198	Tot het moment waarop de Omgevingswet inwerking treedt
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	6	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	3	

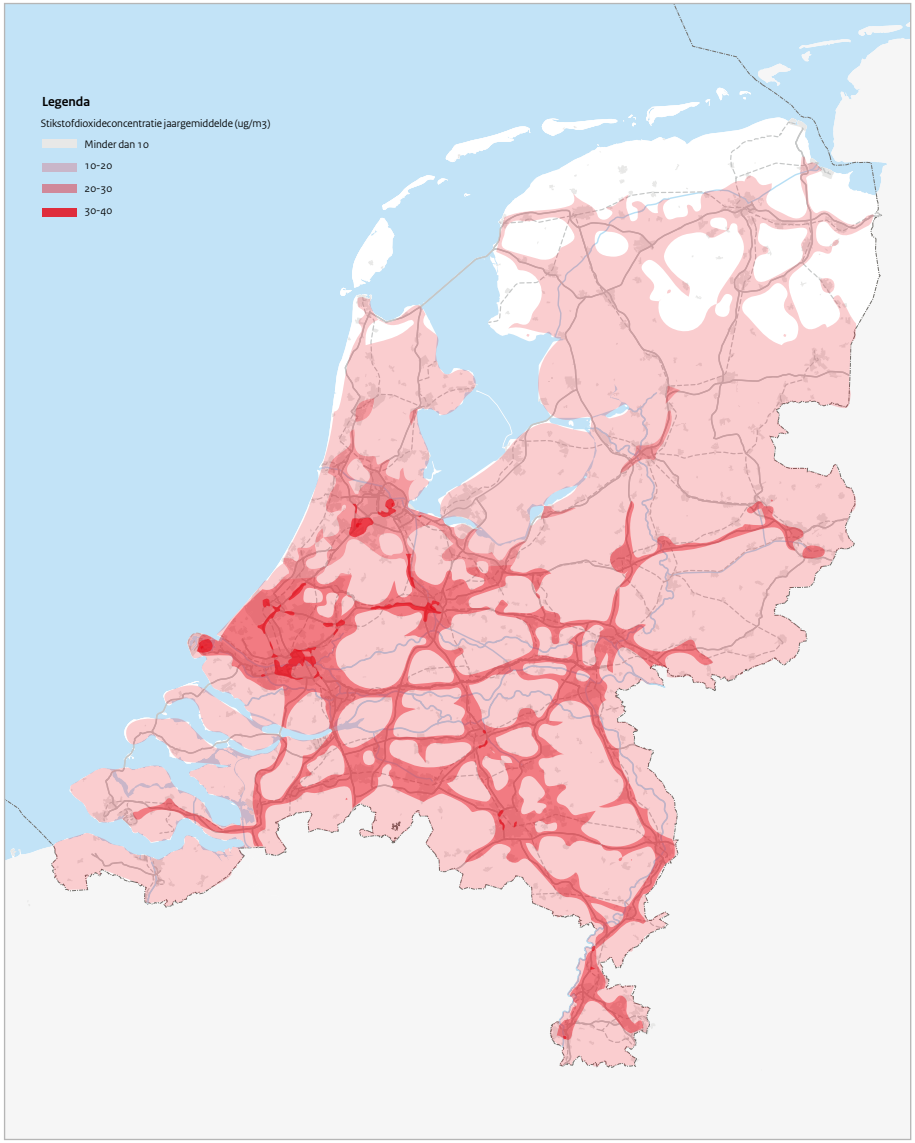
Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2018	0	0%
2017	0	0%
2016	0	0%

* Gegevens over zeven jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.
** De realisatiegegevens t/m 31-12-2018 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2018 was gerealiseerd.
*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.

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

Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit

(vervolg)



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

Programma Beter Benutten

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2019 Het programma Beter Benutten is met uitzondering van de onderdelen Intelligente Transport Systemen en Decentraal Spoor (lopen door tot en met 2020) afgerond.

2013 Dit programma is nieuw opgenomen in het MIRT.

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 (TK 32500 A, nr. 81).

Oplossing

Samen met regionale overheden en het 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). Daarnaast 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.

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 deur-tot-deur reistijd op de weg in de spits met 10% in de drukste gebieden van ons land in de periode van 2015 tot en met 2017. Dit ten opzichte van de situatie zonder het programma. In de uitvoering van het programma staat de reiziger nadrukkelijk centraal (TK 33750 A, nr. 67).

Programmatabel Beter Benutten Vervolg

In 12 regio's zijn in totaal 461 maatregelen uitgevoerd om de infrastructuur beter te benutten en de keuzemogelijkheden voor reizigers en

vervoerders te vergroten. Beperkte infrastructurele aanpassingen van bijvoorbeeld op- en afritten zijn gecombineerd met maatregelen om de spits te mijden. En met ITS-projecten die de verkeersafwikkeling efficiënter maken. Dit alles met focus op het stimuleren van opschaalbare innovaties gericht op zoveel als mogelijk structureel effect. Vervoerders, verladers en brancheorganisaties hebben hun logistiek geoptimaliseerd zodat er minder vrachtauto's in de spits rijden. En in alle 12 regio's zijn, in samenwerking met werkgevers, fietsmaatregelen uitgevoerd met als resultaat betere (inter)stedelijke bereikbaarheid en leefbaarheid en een betere gezondheid van werknemers. Eind 2018 is een eindrapportage uitgebracht over Beter Benutten Vervolg.

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

Programma Beter Benutten

(vervolg)

Effect Beter Benutten Vervolg

Gemiddeld zijn er dagelijks 80.000 voertuigen minder in de spits. Ook is er jaarlijks ruim 61.000 ton CO_2 bespaard en fietsen 60.000 forenzen vaker naar hun werk. Hiermee is de doelstelling van het programma ruimschoots bereikt: de reistijd in de drukste gebieden is met 13% verbeterd ten opzichte van een situatie zonder het programma.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling
MIRT 2020	300 vervolgprogramma	Afronding Vervolgprogramma
MIRT 2019	300 vervolgprogramma	2015-2018: realisatie vervolgprogramma
MIRT 2018	300 vervolgprogramma	2015-2018: realisatie vervolgprogramma
MIRT 2017	794 eerste fase 300 vervolgprogramma	2015-2017: realisatie vervolgprogramma
MIRT 2016	794 eerste fase 300 vervolgprogramma	2015-2017: realisatie vervolgprogramma
MIRT 2015	794 eerste fase	2012-2015: realisatie eerste fase: merendeel maatregelen wordt in 2014 opgeleverd
MIRT 2014	794 eerste fase	Start realisatie eerste fase: 2012-2014
MIRT 2013	794 eerste fase	Start realisatie eerste fase: 2012-2014

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

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

Programma 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**		
Vervolgprogramma Beter Benutten				
Maatregelen Beter Benutten Vervolg	461	600	n.v.t.	2014-2018
• Infra en vraag fiets	145			
• Infra en vraag weg	42			
• Infra en vraag multimodaal	49			
• Infra en vraag ov / P+R	85			
• Logistiek	45			
• ITS / incident management	31			
• Gebieds- en werkgeversaanpak	64			
Totaal	**461**	**600**		
Totaal beschikbaar		**1.788**		
Juridisch verplicht		n.v.t *		

* De uitvoering van de maatregelen heeft decentraal plaats gevonden.

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

Programma Vervanging & Renovatie - Hoofdwegen

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2020

Het beschikbare programmabudget is verlaagd omdat de apparaatskosten, die nodig zijn voor de uitvoering van het programma, ten bedrage van € 73,5 mln. zijn overgeboekt. Daarnaast is € 17,5 overgeboekt naar het project Ring Utrecht ter dekking van de kosten van de renovatie van de Galecopperbrug. Een bedrag van € 9 mln. is overgeboekt ter dekking van de kosten van het project Bouwwerk Informatie Management (BIM) . Er is € 6 mln. toegevoegd voor het project brandwerendheid tunnels en de indexering 2019 ten bedrage van € 48,5 mln. is toegevoegd.

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 objecten en onderdelen in het hoofdwegennet, zoals bruggen en tunnels, hebben echter een beperkte levensduur en dienen aan het eind hiervan te worden vervangen of gerenoveerd. Door grootschalige aanleg, met name vanaf de jaren 60 van de vorige eeuw, en het intensievere gebruik is komende jaren sprake van een flinke vervangings- en renovatie-opgave.

Oplossing

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

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

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

Planning

Het betreft een doorlopend programma, de openstellingen zijn divers.

Politiek/bestuurlijk

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

Uitvoering

Rijkswaterstaat voert de projecten uit (zie bijgaande kaarten).

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

Programma Vervanging & Renovatie – Hoofdwegen

(vervolg)

Financiën

Voor de totale vervangings- en renovatieopgave van het hoofdwegennet is in de periode 2012 tot en met 2030 een bedrag beschikbaar van € 3.125 mln.

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

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.).

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 renovatieopgave.

2015 Aan het programma is een tranche 2 toegevoegd.

2014 Het programma is nieuw opgenomen in het MIRT.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.
MIRT 2020	3.125
MIRT 2019	3.172
MIRT 2018	3.144
MIRT 2017	3.834
MIRT 2016	3.009
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	116
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	126

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2018	707	23%
2017	659	21%
2016	607	19%
2015	483	
2014	254	
2013	123	
2012	35	

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2018 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2018 was gerealiseerd.

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

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

Programma Vervanging & Renovatie – Hoofdwegen

(vervolg)

Omschrijving	Maatregel	Taakstellend budget	Gerealiseerd budget t/m 2018	Openstelling
Renovatie stalen bruggen	Renovatie verschillende stalen bruggen.	409	405	2016-2020
Van Brienenoordbrug	Renovatie westelijke brug	PM		PM
Suurhoffbrug	Renovatie brug	71	2	2022
VIT2	Aanpak tunneltechnische installaties	82	76	2019
Wantijbrug	Renovatie brug	17	5	2020
Renovatie N3	Vervangen wegdek	62	1	2021
Renovatie A6	Vervangen wegdek	22	0	2021
Renovatie N200	Renovatie Boezembruggen	24	5	2020
3B-tunnels	Realisatie uniforme bouwblokken voor de bediening en besturing van tunnels	12	0	2019
Heinenoordtunnel	Renovatie eerste Heinenoordtunnel	152	1	2024
Overig	Onderzoek en projecten < € 10 mln	35	14	2016-2020
Planfase tranche 3 projecten		11	4	
Reservering realisatie tranche 3 projecten		61	0	
Planfase tranche 4		20		
Totaal toegedeeld aan projecten		1180	707	
Reservering tranche 4 en verder		1938	0	
Totalen		**3.125**	**707**	
Waarvan verplicht		38%		

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

Programma Vervanging & Renovatie – Hoofdwegen

(vervolg)

Planuitwerking

1. A12 IJsselbrug
2. A20 Giessenbruggen
3. A28 Spoortunnel Hoogeveen
4. A29 Renovatie Haringvlietbrug
5. A29 Wegfundering en kunstwerken
6. A4 Brug over de ringvaart
7. A4/A20 Kethelplein
8. A7 Brug Westerwoldse AA
9. A7 Draaibruggen Afsluitdijk
10. Balgzandbrug
11. Brug over de Noord
12. Den Helder-Texel: aanleginrichtingen
13. Geluidsscherm A28 Harderwijk
14. Geluidsscherm A58/A17
15. Geluidsschermen A10
16. Hooivaartse brug
17. Installaties tunnels ZH
18. Kooijbrug
19. Kunstwerken A20 Blijdorp
20. Kunstwerken A44 (niet op kaartje laatste pagina)
21. N3 Papendrechtse brug
22. N31 Koningsbrug
23. Roer/Swalmentunnel
24. Van Brienenoordbrug beweegbare delen
25. Vervangen Armco-duikers
26. Vervangen wegfundering A32

    Technische installaties in tunnels Zuid- en Noord-Holland

    Verlichting tunnels

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

Programma Vervanging & Renovatie – Hoofdwegen

(vervolg)

Realisatie

1. 1e Heinenoordtunnel
2. A16 van Brienenoordbrug
3. A6 Lelystad Noord-Ketelbrug
4. A76 Zuidelijke viaduct Daelderweg/Nuth
5. Kunstwerk Hattemerbroek
6. N15 Suurhoffbrug
7. N200 Rijnlandse Boezemwaterbruggen
8. N3 Dordrecht Zuid-Papendrecht
9. N3 Wantijbrug
10. Viaduct Hoog Burel

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

Beter en Meer: Be- en Bijsturing van de Toekomst

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2018 De livegang van het Centraal Monitoring en Beslisorgaan (CMBO) is een half jaar verschoven van het najaar 2016 naar maart 2017. De start van het nieuwe bijsturingsorgaan werd te risicovol geacht vlak voor de aanvang van de winterperiode.

2017 Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Opgave

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

Oplossing

NS en ProRail voeren samen het Verbeterprogramma Beter en Meer uit. Het uitgangspunt is dat het treinproduct eerst beter (lees: robuuster) moet worden voordat de stap gezet kan worden naar meer (frequentieverhoging). Meer treinen betekenen 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 het Centraal Monitoring en Beslisorgaan (CMBO) opgericht dat besluiten neemt over de aanpassingen van de dienstregeling. Ook komen er vooraf gedefinieerde bijsturingsmaatregelen (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 **IenW**
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: De resterende uitvoering van het programma wordt ondergebracht in de lijnorganisaties van ProRail en NS.

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 maatregelen-pakket 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: € 15 mln. (deel Rijk). Artikel IF 13.03.01.
Daarnaast draagt NS € 17 mln. bij.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Indienststelling
MIRT 2020	15	2019
MIRT 2019	15	2019
MIRT 2018	15	2019
MIRT 2017	15	2019
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	0	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	0	

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2018	6	40%
2017	5	33%
2016	5	33%

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2018 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2018 was gerealiseerd.

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

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

Beter en Meer: Verbeteraanpak Trein

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2019 Er is € 5 mln. overgeboekt naar het programma Beheer, onderhoud en vervanging (IF 13.02) ter dekking van de beheer- en onderhoudskosten van de in beheer genomen programmaonderdelen.

2017 Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

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 van 2010-2012 en de treinbotsing in Amsterdam in 2012 is geconcludeerd dat de betrouwbaarheid van het spoor eerst omhoog moet voordat de frequentieverhoging op de drukke corridors kan plaatsvinden.

Oplossing

NS en ProRail voeren samen het Verbeterprogramma Beter en Meer uit. Het uitgangspunt is dat het treinproduct eerst beter (lees: robuuster) moet worden voordat de stap gezet kan worden naar meer (frequentie-verhoging). Meer treinen betekenen 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 verbeter-aanpakken: Verbeteraanpak Trein, Be- en Bijsturing van de Toekomst en Verbeteraanpak Stations.

De eerste stap van de Verbeteraanpak Trein was gericht op de corridor Amsterdam-Eindhoven. In 2015 zijn verschillende analyses uitgevoerd om te bepalen welke acties nodig waren 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. Met ingang van de dienstregeling 2018 rijdt er tussen Amsterdam en Eindhoven elke tien minuten een intercity en tussen Utrecht en Houten Castellum elke tien minuten een sprinter in de spitsrichting. Hiermee kan de aanpak voor de corridor Amsterdam-Eindhoven als onderdeel van de reguliere operatie beschouwd worden.

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: De belangrijkste activiteiten zijn uitgevoerd en de resterende uitvoering van het programma wordt ondergebracht in de lijnorganisaties van ProRail en NS

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

Beter en Meer: Verbeteraanpak Trein

(vervolg)

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 MIRT en zijn de budgetten voor de Beter en Meer-onderdelen vastgesteld.

Financiën

Taakstellend budget: € 51 mln. (deel Rijk). Artikel IF 13.03.01.
Daarnaast draagt NS € 42 mln. bij.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Indienststelling
MIRT 2020	51	2018/2019
MIRT 2019	50	2018/2019
MIRT 2018	55	2018/2019
MIRT 2017	54	2018/2019
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	3	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	1	

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2018	31	62%
2017	18	33%
2016	10	18%

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2018 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2018 was gerealiseerd.

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

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

Beter en Meer: Verbeteraanpak Stations

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2019 De aanbesteding van de XL-schermen moet in 2018 opnieuw worden gedaan, waardoor de uitrol van de schermen ook in tijd naar achteren schuift en grotendeels in 2019 zal plaatsvinden. Voor de informatiepunten is besloten eerst in 2018 pilots uit te voeren om reizigersbeleving te meten, waarna bij positieve bevindingen de uitrol kan plaatsvinden in 2019 (en mogelijk 2020). Daarnaast is € 0,7 mln. overgeboekt naar het programma Beheer, onderhoud en vervanging (IF Art. 13.02) ter dekking van de beheer- en onderhoudskosten van de in beheer genomen programmaonderdelen.

2017 Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Opgave

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

Oplossing

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

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

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

Tot aan 2018 wordt gewerkt aan het gezamenlijk ontwikkelen van instrumenten voor betere besturing van de stations en verbetering van

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

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Verbeteren van het reisgemak.

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenW**
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 in co-creatie met stakeholders
2020: Verbeteracties waaronder de uitrol landmarks/informatie-punten en XL-schermen 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 maatregelen-pakket 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: € 12 mln. (deel Rijk). Artikel IF 13.03.01.
Daarnaast draagt NS € 13 mln. bij.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Indienststelling
MIRT 2020	12	2020
MIRT 2019	12	2020
MIRT 2018	13	2018
MIRT 2017	13	2018
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	1	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	0	

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2018	3	25%
2017	2	15%
2016	2	15%

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2018 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2018 was gerealiseerd.

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

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

European Rail Traffic Management System (ERTMS)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2020 In 2019 is de Programmabeslissing ERTMS genomen en is het programma overgegaan van de planuitwerkingsfase naar de realisatiefase.

2019 De Programmabeslissing is verschoven, 2018 staat het in teken van toetsen, finaliseren van de aanpak en het optimaliseren van een doelmatige en tijdige uitrol.

2018 In de begroting 2018 is het besluit verwerkt om € 250 mln. van het ERTMS-budget in te zetten voor de MIRT Verkenning van Schiphol-Plaza (Kamerstukken II, 2016/2017, 34 300 A, nr. 72). Daarnaast is het resterende gedeelte (€ 28,9 mln.) van de maximaal mogelijke CEF-voorschotten toegevoegd en is € 2,7 mln. teruggevloeid van Hoofdstuk XII naar IF.

2017 De apparaatskosten voor de periode 2016-2018 zijn overgeboekt naar Hoofdstuk XII en worden daar verantwoord.

2015 Het project is overgegaan van de verkenningsfase naar de planuitwerkingsfase.

Opgave

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

Oplossing

Met de Voorkeursbeslissing (TK 33652, nr. 14) besloot het kabinet-Rutte II om ERTMS met beproefde technologie van ERTMS Level 2 in te voeren. ERTMS bestaat uit diverse onderdelen die worden ingebouwd in zowel de trein als in de baan. In september 2016 is de uitrolstrategie (TK 33652, nr. 45) naar de Tweede Kamer verzonden, waarin staat op welke baanvakken ERTMS als eerste wordt geïmplementeerd. In 2019 is de Programmabeslissing genomen. In de realisatiefase wordt in de periode tot en met 2030 ERTMS ingebouwd in zeven baanvakken. 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

Met de in 2019 genomen Programmabeslissing is het programma overgegaan van de planuitwerkingsfase 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 zogenoemde Startbeslissing 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 planuitwerkingsfase zijn verschillende onderzoeken uitgevoerd en producten opgesteld om in 2019 de Programmabeslissing ERTMS te kunnen nemen. Daarbij is gefaseerd gewerkt via getrechterde besluitvorming, conform de werkwijze van het MIRT en het daarbij behorende gedachtegoed van de commissie-Elverding. De planuitwerkingsfase is afgerond met drie onafhankelijke reviews op de documenten voor de Programmabeslissing: een CIO-oordeel, een Gate-review en een toetsing door het Bureau ICT-toetsing (BIT).

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

European Rail Traffic Management System (ERTMS)

(vervolg)

Uitvoering

In de huidige fase, de realisatiefase, wordt voor € 2,5 mld. tot en met 2030 345 kilometer spoor op zeven baanvakken van ERTMS voorzien, worden circa 1.300 treinen en locomotieven aangepast en ten minste 15.000 gebruikers opgeleid.

De tweede helft van 2019 en het jaar 2020 staan in het teken van de aanbestedingsprocedures voor de infrastructuur en het materieel. Deze procedures zullen deels worden voltooid in 2020. Het keten-beheer wordt opgezet als eerste migratiestap. Bij ProRail en de vervoerders worden de bedrijfsvoering en de centrale ICT-systemen voorbereid op de komst van ERTMS.

Financiën

Taakstellend budget: € 2.454 mln. Artikel IF 17.07 (periode tot en met 2030).

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Indienststelling
MIRT 2020	2.454	Divers
MIRT 2019	2.408	Divers
MIRT 2018	2.372	Divers
MIRT 2017	2.563	Divers
MIRT 2016	2.566	Divers
MIRT 2015	2.570	Divers
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	116	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	116	

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2018	0	0%

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2018 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2018 was gerealiseerd.

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

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

Fietsparkeren bij stations

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

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

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

2018 Uit de tussentijdse evaluatie (2015) van het Actieplan Fietsparkeren bij Stations (AFP) bleek dat de vraag van reizigers naar fietsparkeerplekken bij stations blijft stijgen en het beschikbare budget voor extra plekken onvoldoende is om in deze toenemende vraag te voorzien. In het bestuursakkoord Fietsparkeren bij Stations (d.d. 12-12-2016) hebben betrokken partijen afgesproken voor zowel de zeer korte als voor de langere termijn het tekort aan fietsparkeerplekken aan te

Opgave

Verdere groei van het fietsgebruik heeft grote maatschappelijke voordelen. Het oplossend vermogen van fietsen draagt bij aan belangrijke nationale doelen zoals bereikbaarheid, leefbaarheid, duurzaamheid en gezondheid. Doordat steeds meer mensen met de fiets naar het station komen, is er een tekort aan fietsparkeerplaatsen bij stations ontstaan. In 2011 werd voor 2020 een tekort verwacht van 82.000 tot 145.000 plaatsen. Tussen januari 2012 en maart 2019 zijn 121.500 extra plaatsen gerealiseerd. In 2017 werd voor 2030 een tekort van circa 150.000 plaatsen geprognosticeerd en een noodzakelijke vervangingsopgave van circa 50.000 plaatsen.

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).

De extra middelen vanuit het regeerakkoord Rutte III worden ingezet voor het innoveren en uitbreiden van de stallingsmogelijkheden bij ov-knooppunten. Bij het stallen wordt rekening gehouden met het toenemende aantal bijzondere formaat fietsen zoals elektrische fietsen, speed-pedelecs en bakfietsen. Daarbij wordt ook gekeken naar het efficiënter benutten van de stallingscapaciteit. Bij de prioritering van projecten ligt de voorkeur bij projecten die deze kabinetsperiode (Rutte III) kunnen worden gerealiseerd.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

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

Planning

Start realisatie: divers
Oplevering: divers

Politiek/bestuurlijk

In 2011 is het Actieplan Fietsparkeren naar de Tweede Kamer gestuurd (TK 32404, nr. 53). In reactie op de Motie-Ouwehand/De Rouwe ging de regering met grote gemeenten, NS en ProRail in overleg over de fietsparkeerproblematiek en werd per brief van 12 mei 2014 (TK 29984, nr. 485) het Actieplan nader ingevuld. In de loop van 2015 is de tussentijdse evaluatie van het Actieplan Fietsparkeren bij stations uitgevoerd (TK 29984, nr. 642). Ook werd een bestuurlijk overleg voorgesteld om te komen tot een gemeenschappelijk bestuursakkoord.

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

Fietsparkeren bij stations

(vervolg)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

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 twaalf meest urgent plekken worden aangepakt (TK 29984, nr. 700). En naar aanleiding van afspraken die op 3 december 2014 in het bestuurlijk overleg tussen IenW en de gemeente Almere zijn gemaakt over de realisatie van extra fietsenstallingsplaatsen bij stations Almere Centrum en Almere Poort, is via dekking vanuit het projectbudget OV-SAAL MLT € 1,3 mln. toegevoegd.

2017 Motie-Dik/Faber (TK 29984, nr. 562) is verwerkt in de (in 2015) aan NS verleende vervoerconcessie voor het hoofdrailnet.

2014 Bij de Voorjaarsnota 2013 is het projectbudget verhoogd met € 4 mln. Onderbesteding van € 6 mln. bij BenI wordt overgeheveld naar het taakstellend budget voor het aanlegprogramma.

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.

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 en beschikbaar stellen van € 40 mln. extra voor een aantal extra fietsparkeerprojecten. Bij aanvang van het kabinet Rutte III zijn extra middelen beschikbaar gesteld voor fietsparkeren. De bijdrage van het Rijk in de nieuwe plannen bedraagt maximaal 40%.

Uitvoering

De uitvoering van het Actieplan Fietsparkeren en daaropvolgende investeringsimpulsen in fietsparkeren is in handen van ProRail. ProRail werkt daarbij nauw samen met de gemeenten. De exploitatie van bewaakte stallingen is in de meeste gevallen in handen van NS of vindt plaats door onderaannemers. Gemeenten, NS, en soms de vervoerregio of provincie, maken afspraken over de exploitatie.

Financiën

Totaalbudget € 452 mln. Tot en met 2012 via Beheer en Instandhouding (BenI) als geoormerkt project: € 104 mln. en vanaf 2013 € 348 mln. via het aanlegprogramma Personenvervoer. Artikel IF 13.03.01.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Indienststelling
MIRT 2020	452	Divers
MIRT 2019	445	Divers
MIRT 2018	370	Divers, uiterlijk 2020
MIRT 2017	326	Divers, uiterlijk 2020
MIRT 2016	325	Divers, uiterlijk 2020
MIRT 2015	325	Divers, uiterlijk 2020
MIRT 2014	325	Divers, uiterlijk 2020
MIRT 2013	321	Divers, uiterlijk 2020
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	131	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	16	

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2018	211	47%
2017	190	71%
2016	163	50%
2015	145	
2014	131	
2013	119	
2012	104	

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2018 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2018 was gerealiseerd.

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

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

Kleine stations

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2017 Het projectbudget zoals opgenomen in het Infrastructuurfonds 2016 (€ 78 mln.) bestond voor € 32 mln. uit gerealiseerde uitgaven voor opgeleverde stations, voor € 3,2 mln. uit gerealiseerde en nog te realiseren uitgaven voor het Station Barneveld en voor € 42,8 mln. als reservering voor bijdragen aan toekomstige nieuwe stations. Het station Barneveld Zuid is klaar. Het bij dit project behorende projectbudget en de projectbudgetten van eerder gerealiseerde stations maken vanaf deze begroting geen deel meer uit van het totale budget voor kleine stations. Vanuit het gereserveerde budget voor nog nader aan te wijzen nieuwe stations is € 6,1 mln. overgeboekt naar Hoofdstuk XII in verband met de BDU-bijdrage voor Station 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.

2016 De stations Nijmegen Goffert (december 2014) en Barneveld-Zuid (februari 2015) zijn geopend.

2015 De stations Maastricht-Noord en Nijmegen Lent zijn in 2013 geopend.

Opgave

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

Oplossing

Het ministerie van IenW toetst bij aanvragen of alle kosten van aanleg, inpassing in de dienstregeling én beheer zijn gedekt en of de bediening van het nieuwe station is gegarandeerd. Voor de kosten van het basisstation is in dat geval subsidie mogelijk uit het programma Kleine stations tot een maximum van € 6,8 mln. (prijspeil 2019).

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

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

Planning

Start realisatie: divers

Politiek/bestuurlijk

In het kader van de herijking heeft het ministerie 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.

Met de Provincie Groningen zijn afspraken gemaakt over het versneld beschikbaar stellen van de bijdrage voor station Hoogkerk. De provincie draagt zorg voor de realisatie van een station bij Hoogkerk in het kader van de bredere doelstelling van het programma Groningen Spoorzone, waar ook de werkzaamheden aan het spoor en station Groningen onderdeel van uitmaken.

Uitvoering

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

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

Kleine stations

(vervolg)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

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 projectbudget Kleine stations.

Financiën

Taakstellend budget: € 18 mln.(deel Rijksbijdrage). Artikel IF 13.03.01.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Indienststelling
MIRT 2020	18	Divers
MIRT 2019	17	Divers
MIRT 2018	17	Divers
MIRT 2017	17	Divers
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	1	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	0	

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2018	0	0%

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2018 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2018 was gerealiseerd.

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

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

Programma Behandelen en Opstellen

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2020 De binnen dit programma geraamde scope Opstelterrein Heerhugowaard wordt uitgevoerd binnen het programma Hoogfrequent Spoorvervoer. Het hiervoor geraamde budget van € 43 mln. is overgeboekt naar PHS. Daarnaast is het projectbudget verhoogd met € 1 mln. vanuit het programma Beter Benutten ten behoeve van de uit te voeren scope Opstellen station Leeuwarden.

2019 Op basis van een door IenW aan de sector opgedragen langetermijnanalyse is geconstateerd dat op de korte en middellange termijn aanvullende capaciteit nodig is om de dienstregeling te kunnen uitvoeren. Naar aanleiding daarvan heeft de staatssecretaris aanvullend € 150 mln. toegezegd. Omdat het maatregelen op de korte en middellange termijn betreft, worden de duur en de reikwijdte van het programma gewijzigd tot circa 2030. Ook de naamgeving en de planning van het programma zijn hierop aangepast.

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

2017 Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Opgave

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

Oplossing

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

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

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

Planning

2017: Verkenning gereed
2018: Planuitwerking gereed
Oplevering van maatregelen is divers.

Politiek/bestuurlijk

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

Uitvoering

Uitvoering geschiedt in diverse deelprojecten onder aansturing van ProRail.

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

Programma Behandelen en Opstellen

(vervolg)

Financiën

Taakstellend budget € 157 mln. Artikel IF 13.03.01.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Indienststelling
MIRT 2020	157	Divers
MIRT 2019	196	Divers
MIRT 2018	43	2020
MIRT 2017	45	2020
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	112	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	6	

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2018	5	3%
2017	1	2%
2016	0	0%

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2018 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2018 was gerealiseerd.

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

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

Overwegenaanpak

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2020

Voor het opheffen van de overweg Guisweg is vanuit het programma Hoogfrequent Spoorvervoer € 28,5 mln. toegevoegd(ten behoeve van een hoogfrequente dienstregeling op het traject Alkmaar-Amsterdam) en vanuit de investeringsruimte spoor is € 11,7 mln. toegevoegd vanuit de vrijval Zaanstad (Spoorse Doorsnijdingen).

2019

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

Opgave

Elk incident op het spoor heeft een grote impact op de omgeving en de samenleving. De afgelopen jaren zijn diverse verbeteringen aan overweginfrastructuur gerealiseerd. Er bestaan in Nederland in principe geen onveilige spoorwegovergangen. Een onveilige overweg wordt direct aangepakt. Toch vallen de meeste verkeersslachtoffers op het spoor nog steeds op overwegen, veelal door onveilig gedrag van weggebruikers.

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

Oplossing

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

1. Het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO) richt zich op de meest risicovolle beveiligde overwegen.
2. Overwegenaanpak (risicogestuurd) is het vervolg op het LVO en hanteert dezelfde spelregels, zoals cofinanciering door de regio en samen met de regio gebiedsgericht zoeken naar de meest kosteneffectieve maatregelen.
3. Het programma NABO richt zich op het opheffen of (innovatief) beveiligen van alle openbare en openbaar toegankelijke NABO's op het reizigersnet.
4. AKI-plan en Veiligheidsknelpunten. Dit project is sinds 2002 bekend als het Programma Verbeteren Veiligheid Overwegen (PVVO). Enkele projecten binnen dit programma bevinden zich nog in de realisatiefase.

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

Overwegenaanpak

(vervolg)

Een risicogestuurde en integrale (gebiedsgerichte) aanpak van overwegen moet het aantal incidenten op overwegen verder verminderen. Vanuit spoor en weg wordt de overweg in de bredere ruimtelijke context gezien. ProRail werkt in nauwe samenwerking met decentrale overheden en wegbeheerders aan maatregelen om het aantal incidenten of de kans daarop te verminderen. Deze maatregelen kunnen zich zowel op aanpassing van het spoorsysteem als op aanpassing van het wegennet richten. Het LVO-programma richt zich daarbij ook op de meer generieke maatregelen. Innovatie en kosteneffectiviteit zijn daarbij van groot belang. Met slimme, innovatieve en kosteneffectieve maatregelen wil het ministerie van IenW samen met betrokken partijen een veilige en vlotte doorstroming van weg- en spoorverkeer op overwegen bevorderen, zodat het aantal incidenten of de kans daarop aantoonbaar vermindert. Voor specifieke projecten (aan openbare overwegen) is cofinanciering door de decentrale overheden en het ministerie van IenW een uitgangspunt. Vanuit het Rijk geldt daarbij een maximale bijdrage van 50% voor de meest kosteneffectieve oplossing. Generieke LVO-maatregelen en maatregelen aan particuliere overwegen worden in beginsel door het ministerie van IenW gefinancierd.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het verhogen van de veiligheid, verbeteren van de betrouwbaarheid. Verbeteren van de deur-tot-deur reistijd (per weg).

Planning

2001-2020: Realisatie AKI-plan en Veiligheidsknelpunten (PVVO)
2014: Start planuitwerking LVO
2015: Start planuitwerking Programma NABO
2018: Start planuitwerking Overwegenaanpak (risicogestuurd)
Start realisatie: divers, afhankelijk van uitkomsten verkenningen en overleg met regionale partners
Oplevering: divers

Politiek/bestuurlijk

De opgave vloeit voort uit het regeerakkoord van het kabinet-Rutte II en een aanvullende inzet in het regeerakkoord van het kabinet-Rutte III. Inzet van decentrale overheden is een vereiste. De Tweede Kamer is geïnformeerd over de overwegenprogramma's 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), 19 december 2016 (TK 29893, nr. 208), 13 januari 2017 (TK 29893, nr. 209), 20 maart 2017 (TK 29893, nr. 211) en 19 december 2017 (TK 29893, nr. 215). Met de gemeente Winsum is in juni een bestuursovereenkomst gesloten over het beschikbaar stellen van een taakstellend budget (€ 3,25 mln. inclusief btw) voor maatregelen aan overwegen in de gemeente Winsum.
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.

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

Overwegenaanpak

(vervolg)

Financiën

- Landelijk Verbeterprogramma Overwegen: € 202 mln. Artikel IF 13.03.01/13.03.04.
- Programma NABO: € 66 mln. Artikel IF 13.03.01
- AKI-plan en Veiligheidsknelpunten: € 393 mln. Artikel IF 13.03.01
- Overwegenaanpak (risicogestuurd) € 26 mln. Artikel IF 13.03.04
- Overwegenaanpak (overig) € 40 mln. Artikel IF 13.03.01

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Indienststelling
MIRT 2020	728	Divers
MIRT 2019	683	Divers
MIRT 2018	628	Divers
MIRT 2017	595	Divers
MIRT 2016	595	Divers
MIRT 2015	597	Divers
MIRT 2014	597	Divers
MIRT 2013	378	Divers
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	350	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	16	

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2018	401	59%
2017	378	60%
2016	353	
2015	345	
2014	333	
2013	319	
2012	306	

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2018 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2018 was gerealiseerd.

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

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

Plan van Aanpak Goederen Emplacementen (PAGE) risicoreductie

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen.

2019 2013 t/m 2019: Er is vertraging ontstaan bij de realisatie van de maatregelen in Sittard en Delfzijl.

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

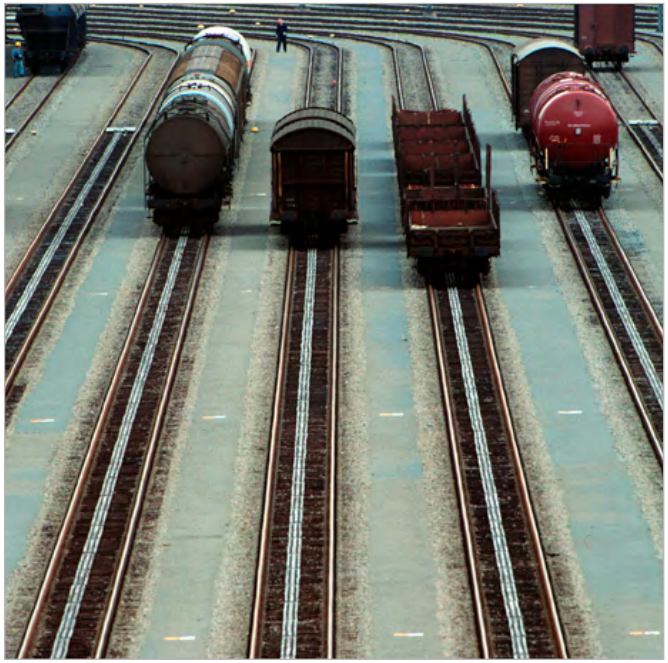
Divers: Tracébesluit
2002: Start realisatie
2018/2019: Realisatie maatregelen op emplacement Delfzijl

Financiën

Taakstellend budget: € 19 mln.
Artikel IF 13.03.02.

Politiek / bestuurlijk

In 2010 is vanuit het PAGE-budget een bijdrage van € 5 mln. toegezegd voor het project Emplacement Zuidelijke Spooraansluiting (EZS) Chemelot dat door de provincie Limburg wordt voorbereid. In Sittard is het project on hold gezet in afwachting van de subsidieaanvraag van de provincie Limburg voor Emplacement Zuidelijke Spooraansluiting (EZS). Naast de bijdrage vanuit PAGE voor EZS dragen de gemeente Sittard, de provincie Limburg en het bedrijvencomplex Chemelot bij aan dit project. De gemeente heeft haar bijdrage echter aangehouden en is in overleg met de provincie en Chemelot over de voorwaarden.



Uitvoering

Vanwege de afwikkeling van een grondtransactie is vertraging ontstaan bij het emplacement in Delfzijl. Aansluitend zijn in 2018 nieuwe afspraken over de verdere realisatie gemaakt die naar verwachting in 2019 worden afgerond.

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

Plan van Aanpak Goederen Emplacementen (PAGE) risicoreductie

(vervolg)

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Indienststelling
MIRT 2020	19	Divers
MIRT 2019	19	Divers
MIRT 2018	19	Divers
MIRT 2017	19	Divers
MIRT 2016	18	Divers
MIRT 2015	18	Divers
MIRT 2014	18	2009-2014
MIRT 2013	18	2009-2013
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	1	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	1	

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2018	9	47%
2017	8	42%
2016	8	42%
2015	8	
2014	8	
2013	8	
2012	8	

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2018 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2018 was gerealiseerd.

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

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

Programma ATB-Vv

Projecthistorie
Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2018 Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

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

Oplossing
Door het systeem Automatische Treinbeïnvloeding 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 2018 waren circa 2.900 seinen hiermee uitgerust. Op 25 november 2014 heeft de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu 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).

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling
Verhogen van de veiligheid, verbeteren van de betrouwbaarheid.

Planning
2017: Start uitvoering
2023: Totale programma gereed

Uitvoering
In februari 2018 heeft het ministerie van IenW aan ProRail beschikt en opdracht gegeven om als eerste van deze 1.350 seinen circa 130 seinen met ATB-Vv uit te rusten, de zogenaamde 'ATB-Vv tranche 5'. Het gaat hier om seinen bij bruggen en op routes voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. De realisatie hiervan wordt naar verwachting in 2020 afgerond (TK 29893, nr. 24).

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

Programma ATB-Vv

(vervolg)

Financiën

Taakstellend budget: € 69 mln.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Indienststelling
MIRT 2020	69	Divers
MIRT 2019	68	Divers
MIRT 2018	68	2023
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	1	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	2	

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2018	1	1%
2017	1	0%

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2018 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2018 was gerealiseerd.

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

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

Programma Booggeluid

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2020 Er is € 1,0 mln. overgeboekt naar het programma beheer, onderhoud en vervanging (artikel-onderdeel 13.02) ter dekking van de beheer- en onderhoudskosten van de in beheer te nemen programmaonderdelen.

2019 Bekijken welke van de overige locaties prioritaire zijn en binnen budget kunnen worden aangepakt.

2018 Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Opgave

Booggeluid is het hoge, piepende geluid dat kan voorkomen als een trein door een bocht rijdt. Op diverse plaatsen in Nederland hebben omwonenden hinder van booggeluid. Het is de ambitie om de hinder op de urgentste 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 Spoorstaafconditioneringssystemen (SSCS'en). Deze plaatsing is in de periode van najaar 2017 tot en met de zomer 2018 op deze locaties gerealiseerd. Daarnaast is 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 en mitigeren omgevingseffecten.

Planning

2017: Start realisatie urgentste locaties; start van onderzoek naar integrale, landelijke aanpak van booggeluid
2018: Uitvoering maatregelen op de urgentste locaties
2018: Oplevering onderzoek naar een integrale, landelijke aanpak van booggeluid

Politiek-bestuurlijk

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

Uitvoering

Najaar 2017 tot en met zomer 2018: plaatsing Spoorstaaf-conditioneringssystemen (SSCS'en) op de vier genoemde locaties.

Financiën

Taakstellend budget: € 3 mln.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Indienststelling
MIRT 2020	3	Vanaf 2018
MIRT 2019	4	Vanaf 2018
MIRT 2018	4	Vanaf 2018
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	1	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	0	

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2018	1	25%
2017	0	0%

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2018 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2018 was gerealiseerd.

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

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

Programma Booggeluid

(vervolg)

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

Programma Emplacementen op orde

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2019 De planning is geactualiseerd. De oplevering van maatregelen is verspreid in de tijd.

2017 Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Opgave

Spooremplacementen zijn complexe locaties waar veel verschillende activiteiten worden uitgevoerd. De eisen in de vergunningen verschillen onderling qua voorschriften, maatregelen en voorzieningen. Daarom heeft het ministerie van IenW besloten om een landelijk project te starten om te komen tot heldere, uniforme, robuuste en 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 onvoldoende voldoen aan arbonormen voor treinpersoneel. Onder leiding van ProRail is een project gestart om waar nodig voorzieningen aan te brengen of te herstellen.

Oplossing

Vertegenwoordigers van gemeenten, veiligheidsregio's, omgevings-diensten, ProRail en het ministerie van IenW hebben in een landelijk project uniforme normen voor veiligheidsmaatregelen op spoor-emplacementen bepaald. Deze normen zijn onder andere gebaseerd op maatgevende scenario's van mogelijke soorten incidenten en op de bevolkingsdichtheid in de omgeving. De 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 voorzieningen aangebracht en verbeterd, waardoor treinpersoneel zich veilig van en naar de trein kan begeven. ProRail heeft hiervoor een plan opgesteld dat in vier jaar uitgevoerd wordt.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Verhogen van de veiligheid, behalen van de milieunormen.

Planning

2016-2019: Opstellen programma (uniforme veiligheidsmaatregelen en een onderverdeling over de relevantste emplacementen), aansluitend uitvoeren programma
2018-2020: Aanbesteden en uitvoeren programma arbomaatregelen
Divers: Oplevering

Politiek/bestuurlijk

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

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

Programma Emplacementen op orde

(vervolg)

Uitvoering

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

Financiën

Taakstellend budget: € 60 mln. Artikel IF 13.03.02.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Indienststelling
MIRT 2020	60	Divers
MIRT 2019	59	Divers
MIRT 2018	59	2020
MIRT 2017	58	2020
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	2	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	3	

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2018	5	8%
2017	1	2%

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2018 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2018 was gerealiseerd.

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

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

Programma Kleine Functiewijzigingen

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2020 Er is € 12,1 mln. overgeboekt naar het project emplacement Den Haag Centraal. Daarnaast is er € 3,8 mln. overgeboekt naar het programma Beheer, onderhoud en vervanging (artikel-onderdeel 13.02) ter dekking van de beheer- en onderhoudskosten van het in beheer te nemen deelproject Cameratoezicht op stations.

2019 Het projectbudget is verhoogd met € 75 mln. vanuit de Aanvullende Post (regeerakkoord kabinet-Rutte III). Daarnaast is € 2,3 mln. toegevoegd vanuit het projectbudget Sporendriehoek Noord-Nederland (IF 13.03.01) ten behoeve van de financiering tractie energie-voorziening Meppel-Leeuwarden.

2018 Binnen het deelproject Watergraafsmeer worden werkzaamheden uitgevoerd in het kader van het programma Opstellen Reizigerstreinen. Om die reden is € 2,2 mln. overgeboekt vanuit het programma Opstellen Reizigerstreinen en toegevoegd aan het programma Kleine Functiewijzigingen.

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 realisatie-programma Goederenvervoer voor de realisatie van het project Venlo Multimodaal knooppunt, en om € 22,3 mln. toe te voegen aan het

Opgave

Het programma Kleine Functiewijzigingen is bedoeld voor:
1. het oplossen van capaciteits- en kwaliteitsknelpunten in het vervoersysteem;
2. het tegemoetkomen aan ingediende en toekomstige vervoerderswensen en klantvragen.

Oplossing

Ad1) Het programma bevat maatregelen om de capaciteit te vergroten. Zo worden knelpunten opgelost die voortkomen uit overbelastverklaringen vanuit het verdelingsproces. Daarnaast moet het robuuster maken van de infrastructuur zorgen voor minder verstoringen en moet dit een betrouwbare dienstregeling creëren, waarbij rekening wordt gehouden met milieu- en veiligheidsaspecten. Hieronder vallen onder meer beperkte aanpassingen van de sporenlayout.

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

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstellingen:

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

Planning

Jaarlijks wordt het meerjarenprogramma geactualiseerd na consultatie van de vervoerders.

Uitvoering

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

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

Programma Kleine Functiewijzigingen

(vervolg)

Financiën

Taakstellend budget 2013-2028: € 450 mln. Artikel IF 13.03.01.

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

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.

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).

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 planstudieproject. 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 dat in overeenstemming is met de eisen van deze tijd, bijvoorbeeld door de aanleg van loop- en servicepaden en verlichting.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Indienststelling
MIRT 2020	450	Divers
MIRT 2019	460	Divers
MIRT 2018	379	Divers
MIRT 2017	374	Divers
MIRT 2016	506	Divers
MIRT 2015	540	Divers
MIRT 2014	589	Divers
MIRT 2013	565	Divers
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	115	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	25	

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2018	201	44%
2017	178	47%
2016	141	38%
2015	110	
2014	84	
2013	55	

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2018 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2018 was gerealiseerd.

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

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

Programma Suïcidepreventie en -afhandeling

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2020 Er is € 5 mln. overgeboekt naar het programma beheer, onderhoud en vervanging (artikelonderdeel 13.02) ter dekking van de scope die binnen dit programma wordt uitgevoerd.

2018 Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Opgave

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

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

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

Oplossing

Via de Landelijke agenda suïcidepreventie onder leiding van het ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport (VWS) werkt de overheid aan het verminderen van het aantal suïcides. IenW speelt hierin een rol voor de aansturing van het werk in de spoorsector. ProRail voert sinds 2010 het programma Suïcidepreventie op het spoor uit. ProRail heeft dit programma geëvalueerd en het programma krijgt een vervolg in de periode 2017-2021. ProRail heeft de vervoerders over dit nieuwe programma geconsulteerd. Het programma is eind 2017 in werking getreden.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Verhogen van de veiligheid en verbeteren van de betrouwbaarheid.

Planning

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

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

Programma Suïcidepreventie en -afhandeling

(vervolg)

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 Infrastructuur en Milieu 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 33652).

Financiën

Taakstellend budget IF 13.03.01: € 10 mln.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Indienststelling
MIRT 2020	10	Divers t/m 2021
MIRT 2019	15	Divers t/m 2021
MIRT 2018	14	2021
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	4	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	0	

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2018	1	7%
2017	0	0%

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2018 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2018 was gerealiseerd.

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

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

Punctualiteits-/capaciteitsknelpunten tweede fase Herstelplan Spoor

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2020

Er is € 1,1 mln. overgeboekt vanuit het deelproject ZwolleSpoort naar het project Zwolle-Herfte ten behoeve van de binnen dit project uit te voeren resterende werkzaamheden rond de energievoorziening. Daarnaast is het project Eindhoven nieuwe stationspassage in dienst gesteld en is € 1,4 mln. overgeboekt naar het MIRT-project Nazorg gereedgekomen lijnen en halten waarbinnen de resterende werkzaamheden van dit deelproject worden uitgevoerd. Het resterende, niet benodigde budget ten bedrage van € 2,4 mln., is toegevoegd aan de investeringsruimte spoorwegen.

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 deelproject Sporen in Den Bosch is in dienst gesteld. Als gevolg van onbenodigd onvoorziene reservering bleek het mogelijk het projectbudget 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 Merwede-LingeLijn (€ 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.

Opgave

Om de doelstellingen van de Nota Mobiliteit te kunnen behalen, moeten 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 het programma 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

Het programma punctualiteits- en capaciteitsknelpunten is bijna afgerond. Dit blad is nog één keer opgenomen in het MIRT Overzicht.

Politiek/bestuurlijk

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

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

Punctualiteits-/capaciteitsknelpunten tweede fase Herstelplan Spoor

(vervolg)

Financiën

Taakstellend budget € 438 mln. (tot en met 2012 via Beheer en Instandhouding (B&I) als geoormerkt project: € 262 mln. Artikel IF 13.02.) Taakstellend budget aanlegprogramma 2013-2020 € 176 mln. Artikel IF 13.03.01.

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

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.

2015 In het kader van de besluitvorming over Zwolle-Herfte is het gereserveerde deelproject-budget voor ZwolleSpoort (opstelterrein) van € 10,9 mln. overgeboekt naar het nieuw opgenomen planstudieproject Zwolle-Herfte.

2014 Bij de 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.

2013 Nog lopende projecten worden eind 2012 overgeheveld van Beheer en Instandhouding (B&I) naar realisatie aanlegprojecten, conform de aanbevelingen van de commissie-Kuiken. Het betreft Sporen in Den Bosch, Vrijleggen Merwede-Lingelijn (Geldermalsen), ZwolleSpoort, Eindhoven Transfer en de OV-SAAL/PHS-gerelateerde projecten/budgetten.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Indienststelling
MIRT 2020	438	Divers
MIRT 2019	442	Divers
MIRT 2018	441	2007-2018
MIRT 2017	441	2007-2018
MIRT 2016	514	2007-2018
MIRT 2015	570	2007-2018
MIRT 2014	581	2007-2018
MIRT 2013	595	2007-2018
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	157	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	7	

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2018	434	98%
2017	432	98%
2016	431	98%
2015	419	
2014	390	
2013	339	
2012	262	

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2018 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2018 was gerealiseerd.

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

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

Toegankelijkheid Stations

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2020
Er is € 1,4 mln. overgeboekt naar het project Emplacement Den Haag Centraal ten behoeve van de maatregelen voor toegankelijkheid van het station binnen dit project.

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

2018
Als gevolg van een scopeoverheveling, het (innovatief) beveiligen van onbeveiligde stations-overpaden, 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.

Opgave

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

Oplossing

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

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

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het bijdragen aan de sociale functie van het ov, en verbeteren van het reisgemak.

Planning

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

Politiek/bestuurlijk

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

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

Toegankelijkheid Stations

(vervolg)

Financiën

Totaalbudget: € 659 mln. Tot en met 2012 via Beheer en Instandhouding (BenI) als geoormerkt project: € 163 mln.
Vanaf 2013 taakstellend budget aanlegprogramma 2013-2030: € 496 mln.
Artikel IF 13.03.01.

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2017 Uit het Actualisatierapport Toegankelijkheid 2015, opgesteld door ProRail, blijkt dat de raming van de eindstand van het programma met € 31 mln. kan worden verlaagd. Tegelijk doet ProRail een voorstel tot scopeaanpassing van in totaal € 14 mln. Het gaat daarbij om no-regret-maatregelen die ervoor moeten zorgen dat de doelstelling 'alle treinstations per 2030 toegankelijk' daadwerkelijk gehaald wordt. Per saldo komt (afgerond) € 17 mln. vrij. Dit is toegevoegd aan de investeringsruimte (IF 13.08).

2014 Bij de 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.

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.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Indienststelling
MIRT 2020	659	Divers tot 2030
MIRT 2019	656	Divers tot 2030
MIRT 2018	651	Divers tot 2030
MIRT 2017	651	Divers tot 2030
MIRT 2016	666	Divers tot 2030
MIRT 2015	666	Divers tot 2030
MIRT 2014	666	Divers tot 2030
MIRT 2013	666	Divers tot 2030
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	7	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	25	

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2018	391	60%
2017	359	55%
2016	322	49%
2015	294	
2014	251	
2013	209	
2012	163	

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2018 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2018 was gerealiseerd.

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

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

Uitvoeringsprogramma Geluid Emplacementen (UPGE)

Opgave

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

Oplossing

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

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Behalen van de milieunormen.

Planning

2011: Deelprogramma's Terugdringen booggeluid en Terugdringen voeggeluid zijn afgerond.
2018-2024: Deelprojecten op emplacementen waar extra maatregelen nodig zijn, zijn afgerond.
2025: Afronding complete programma

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2020

Er is € 3,4 miljoen overgeboekt naar het project emplacement Den Haag Centraal, ten behoeve van het uitvoeringsprogramma geluid binnen dit project. Op basis van de huidige inzichten zal op zijn vroegst in 2024 de laatste locatie zijn opgeleverd. Dit is sterk afhankelijk van eventuele (hogere) beroepen. Bij twee van de drie resterende locaties is er nog geen uitspraak van de Raad van State inzake de hoger beroepzaken. Bij de derde locatie is er nog geen overeenstemming bereikt met het bevoegd gezag over de milieuvergunning.

2018

De deelprojecten op emplacementen waar extra maatregelen nodig zijn, zijn op vier locaties na afgerond. De 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.

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.

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

Uitvoeringsprogramma Geluid Emplacementen (UPGE)

(vervolg)

Financiën

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

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

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.

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 aanleg-projecten dan met beheer en instandhouding.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Indienststelling
MIRT 2020	104	2011/2018-2024
MIRT 2019	107	2011/2018-2021
MIRT 2018	107	2011/2018-2021
MIRT 2017	106	2011/2017
MIRT 2016	106	2011/2017
MIRT 2015	106	2011/2017
MIRT 2014	106	2011/2015
MIRT 2013	106	Divers t/m 2015
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	2	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	1	

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2018	90	84%
2017	89	84%
2016	89	84%
2015	89	
2014	89	
2013	85	
2012	77	

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2018 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2018 was gerealiseerd.

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

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

Vervolg Beter en Meer

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2019 ProRail en NS hebben geïnventariseerd welke verbetermaatregelen nodig zijn voor een succesvolle frequentieverhoging op de corridors Schiphol-Utrecht-Arnhem en Breda-Eindhoven. Naar aanleiding hiervan is de planning bijgesteld. Realisatie start in 2019 en de frequentieverhogingen zijn respectievelijk voorzien per eind 2021 en eind 2024 (Kamerstukken II 2017/18, 32404, nr. 83). Vanuit de Investeringsruimte Spoor is € 11,3 mln. overgeboekt voor de dekking van de kosten die ProRail heeft ingeschat voor de verbetermaatregelen ter voorbereiding van de frequentieverhoging.

2017 Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Opgave

Om de groei op het spoor te faciliteren wordt gewerkt naar hoogfrequent rijden op drukke trajecten in Nederland. Naar aanleiding van de winterproblematiek in 2010-2012 en de treinbotsing in Amsterdam in 2012 is geconcludeerd dat de betrouwbaarheid van het spoor eerst omhoog moet voordat de frequentie op de drukke corridors kan worden verhoogd. 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 stap van de Verbeteraanpak Trein was gericht op de corridor Amsterdam-Eindhoven. Met ingang van de dienstregeling 2018 rijdt er tussen Amsterdam en Eindhoven elke tien minuten een intercity en tussen Utrecht en Houten Castellum elke tien minuten een sprinter in de spitsrichting. Hiermee kan de aanpak voor de corridor Amsterdam-Eindhoven als onderdeel van de reguliere operatie beschouwd worden.

Na de verbetering van de betrouwbaarheid op de corridor Amsterdam-Eindhoven wordt er gewerkt aan het verbeteren van de betrouwbaarheid op de eerstvolgende corridor waar hoogfrequent op gereden zal worden: de corridor Schiphol-Utrecht-Nijmegen (SUN). Het verbeterprogramma Beter en Meer heeft een lerend karakter, dus zullen de ervaringen op de corridor Amsterdam-Eindhoven worden meegenomen bij de volgende corridors.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Verhogen 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 de volgende productstap en verbetering aan het spoor moet plaatsvinden en welke verbetermaatregelen daarvoor nodig zijn
2019: Start realisatie
2021: Frequentieverhoging Schiphol-Utrecht-Arnhem per dienstregeling 2022
2024: Frequentieverhoging Breda-Eindhoven per dienstregeling 2025
2025: Programma gereed

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

Vervolg Beter en Meer

(vervolg)

Politiek/bestuurlijk

De visie achter Beter en Meer is opgenomen in de Lange Termijn Spooragenda 2 (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 maatregelen-pakket Herijking. Op 23 november 2015 is het maatregelenpakket Herijking besproken in het Notaoverleg en zijn de budgetten voor de Beter en Meer-onderdelen en voor de Opstelcapaciteit-onderdelen vastgesteld. Op 31 januari 2018 is het budget herbevestigd en aangevuld.

Financiën

Voor de vervolgfase Beter en Meer is een budget beschikbaar van € 45 mln. Artikel IF 13.03.01.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Indienststelling
MIRT 2020	45	Divers
MIRT 2019	44	Divers
MIRT 2018	32	Divers
MIRT 2017	32	Divers
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	13	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	2	

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2018	0	0
2017	0	0
2016	0	0

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2018 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2018 was gerealiseerd.

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

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

Programma Vervanging en Renovatie - Hoofdvaarwegen

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2020 Er is € 265 mln. overgeheveld vanuit de reservering VenR – Hoofdwatersysteem en € 41 mln. vanuit het programma NoMo AOV. Er is € 61 mln. afgeschreven voor personele capaciteit, € 57 mln. voor damwanden Twentekanalen, € 2 mln. voor de ontwikkeling Airbim en € 2 mln. ten behoeve van bediening op afstand op vaarweg Lemmer-Delfzijl en inspecties aan kunstwerken en compensatie btw.

2019 Er is € 8 mln. op het programmabudget in mindering gebracht voor de bekostiging van personele capaciteit voor Vervanging en Renovatie.

2018 Het beschikbare programmabudget is verhoogd met € 334 mln. als gevolg van budgetoverheveling van het programma Vervanging & Renovatie Hoofdwegennet, met als doel om het budget in beide programma's beter af te stemmen op de behoefte. Ook is het budget verhoogd door een correctie op de fondsverlenging 2029-2030 van € 105 mln. Daarnaast is indexering 2017 toegekend (€ 7 mln.).

Opgave

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

Oplossing

Vervanging en renovatie van objecten en onderdelen in het hoofdvaarwegennet worden ondergebracht in het Programma Vervanging en Renovatie. Dit programma omvat alle objecten en onderdelen waarbij zich een levensduurproblematiek voordoet.

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

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

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

Planning

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

Politiek/bestuurlijk

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

Uitvoering

Rijkswaterstaat voert de projecten uit (zie bijgaande tabel).

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

Programma Vervanging en Renovatie - Hoofdvaarwegen

(vervolg)

Financiën

Voor de totale vervangings- en renovatieopgave van het hoofdvaarwegennet is in de periode 2012 tot en met 2030 een bedrag beschikbaar van € 1.306 mln. Van de € 1.306 mln. is € 1.299 mln. beschikbaar in het Programma Vervanging en Renovatie en € 6 mln. is beschikbaar op artikel IF 15.02.04 voor NoMo AOV.

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

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 (geprognotiseerde) 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 € 5mln. extra ontvangsten gerealiseerd voor de berging van de Baltic Ace. Hiermee komt het budget op € 637 mln.

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 renovatie-opgave uit de reservering voor wegen en vaarwegen op artikel 18 van € 3,1 mld.

2014 Dit programma is nieuw opgenomen in het MIRT.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling
MIRT 2020	1.306	Divers
MIRT 2019	1.143	Divers
MIRT 2018	1.142	Divers
MIRT 2017	637	Divers
MIRT 2016	872	Divers
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	434	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	42	

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2018	219	17%
2017	176	28%
2016	151	21%
2015	116	
2014	40	
2013	10	
2012	4	

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2018 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2018 was gerealiseerd.

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

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

Programma Vervanging en Renovatie - Hoofdvaarwegen

(vervolg)

Planfase

1. Amsterdam-Rijnkanaal ARK: Damwanden en sluisjes
2. Brabantse Kanalen: vervanging bediening en besturing
3. Brug 1 Nederweert
4. Brug Itteren
5. Dorkwerdersluis
6. Erpsebrug
7. Kelperbrug
8. Lemmer - Delfzijl Remmingwerken
9. Lemmer-Delfzijl: Damwanden
10. Maas: vervangen bediening en besturing
11. Merwedekanaal: Kades, bruggen en sluisjes
12. N202 Buitenhuizerbrug
13. N210 Algerabrug
14. N57 Brug Goereese sluis
15. Prins Willem Alexandersluis
16. Prinses Marijkesluis
17. Schellingwouderbrug (beweegbaar deel)
18. Sluiscomplex IJmuiden, Middensluis, Noordersluis en Gemaal IJmuiden (7)
19. Spijkenisserbrug
20. Spooldersluis
21. Stadsbrug Dordt
22. Verkeerspost Nijmegen en Dordrecht
23. Verkeerspost Schellingwoude
24. Vervangen besturing 4 kleine sluizen
25. Vervangen besturing sluis Hansweert
26. Vervangen Radartoren Kaapduin

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

Programma Vervanging en Renovatie - Hoofdvaarwegen

(vervolg)

Realisatie

1. Damwanden Lemmer - Delfzijl
2. Groot Onderhoud Stuwen Maas
3. Krammersluizen
4. Modernisering Objectbediening Lemmer - Delfzijl
5. Modernisering Objectbediening Zeeland
6. RINK IJsselmeergebied
7. RINK Utrecht
8. RINK Zeeuwse delta
9. Waalbrug Nijmegen

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

Programma Vervanging en Renovatie - Hoofdvaarwegen

(vervolg)

Omschrijving	Maatregel	Taakstellend budget	Gerealiseerd budget t/m 2018	Openstelling
Afgeronde projecten		143	143	gereed
RINK* Limburg	Stuwen in de maas	39	0	n.t.b.
RINK* Utrecht	Koninginnesluis en Muntbrug	21	19	2020
RINK* IJsselmeergebied	Krabbersgat en Nijkerkersluis	11	0	n.t.b.
MOBZ (deel 1)**	Modernisering Objectbediening	53	21	in delen
Lemmer - Delfzijl	Modernisering Objectbediening	14	6	2019
Lemmer - Delfzijl	Damwanden Eemskanaal	19	13	2019
Waalbrug Nijmegen	Renovatie brug	51	10	ntb
Krammersluizen	Zoet-Zoutscheiding	44	0	2022
Realisatieprojecten < 10 mln		17	0	
Projecten in planfase		17	0	
Onderzoek en coördinatie		22	7	
Reservering (gebonden)		843		
Totalen		**1294**	**219**	
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 en Renovatie, het beheer en onderhoud en NoMo AOV. Voor het programma NoMo AOV was € 533 mln. beschikbaar. Hiervan is € 41 mln. overgeboekt aan het programma VenR. Er is hiervan sinds 2012 € 485 mln. gerealiseerd en € 6 mln. verplicht en gebonden voor maatregelen.

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

Walradarsystemen

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2019 Er is een extra bijdrage van Vlaanderen gekomen voor de Westerschelde (Hansweert en Ossenisse).

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.

2013 Het budget is verlaagd vanwege een overboeking aan het project vaarweg Eemshaven-Noordzee ten behoeve van een Vessel Traffic Management-systeem.

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

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Dit programma draagt bij aan de nautische veiligheid.

Planning

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

Politiek/bestuurlijk

Toezeggingen: Nederland heeft zich internationaal verplicht om verkeersbegeleidende systemen van en naar de Nederlandse zeehavens te hebben en in stand te houden. Op grond van het Schelderadarverdrag hebben Nederland en België gezamenlijk een Schelderadarsysteem ontwikkeld. Het verdrag regelt de kostenverdeling op basis van het aantal schepen dat de havens aandoet. De investering in de Verkeerscentrale Waddenzee is mede ingegeven door de bijzondere status van de Waddenzee.

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

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

Walradarsystemen

(vervolg)

Financiën

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

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling
MIRT 2020	26	Divers
MIRT 2019	26	Divers
MIRT 2018	25	Divers
MIRT 2017	25	2018
MIRT 2016	24	Divers
MIRT 2015	24	Divers
MIRT 2014	24	Divers
MIRT 2013	23	Divers
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	3	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	0	

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2018	23	88%
2017	22	85%
2016	20	80%
2015	19	
2014	17	
2013	15	
2012	14	

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2018 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2018 was gerealiseerd.

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

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

Deltaplan Zoetwater

Projecthistorie
Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2017 Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Opgave
Voldoende (zoet)water is cruciaal voor de stabiliteit van dijken en de stedelijke bebouwing en voor de drinkwater- en elektriciteitsvoorziening. Bepaalde sectoren, zoals landbouw, scheepvaart en veel industrieën, zijn voor hun productie afhankelijk van zoetwater. Ook waterrijke natuur, het leefmilieu in de stad en de volksgezondheid zijn hiervan afhankelijk. 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. Er zijn maatregelen nodig om de aanvoer van zoetwater robuuster te maken en te zorgen voor zuiniger gebruik.

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

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

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

Politiek/bestuurlijk
Voor de programmering van zoetwatermaatregelen voor 2016 en opvolgende jaren zijn de afspraken over verantwoordelijkheden, kostenverdeling, financieel arrangement en planning via bestuurs-overeenkomsten per regio vastgelegd. Alle zoetwaterregio's en Rijkswaterstaat doen stapsgewijs wat nodig is. De zoetwaterregio's zijn IJsselmeergebied, Hoge Zandgronden Oost, Hoge Zandgronden Zuid, Rivierengebied, West-Nederland en Zuidwest-Nederland.

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

Deltaplan Zoetwater

(vervolg)

Financiën

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

Van het taakstellend budget is in de periode 2015-2018 circa € 31 mln. overgemaakt naar decentrale overheden als bijdrage voor het uitvoeren van zoetwatermaatregelen van nationaal belang conform het Deltaplan Zoetwater. Voor het Deltaplan als geheel is de realisatie 2015-2018 circa € 135 mln. (ca. 34 %).

De realisatiegegevens voor IenW betreffen maatregelen in het hoofdwatersysteem.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling
MIRT 2020	76	2021
MIRT 2019	118	2021
MIRT 2018	123	2021
MIRT 2017	137	2021
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	61	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	6	

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2018	10	13%
2017	6	8%
2016	2	3%
2015	1	1%

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2018 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2018 was gerealiseerd.

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

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

Hoogwaterbeschermingsprogramma

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2019 Het programmabudget is geïndexeerd.

2018 Het programmabudget is aangepast vanwege vrijval uit HWBP-2.

2017 Het programmabudget is opnieuw aangepast vanwege vrijval uit HWBP-2 en de verlenging van het Deltafonds (DF) in 2029 en 2030.

2016 Het programmabudget is aangepast vanwege vrijval uit HWBP-2.

2015 Het project is overgegaan naar de realisatiefase.

Opgave

Nederland wordt beschermd tegen overstromingen door primaire waterkeringen. Elke twaalf jaar worden deze waterkeringen beoordeeld. Wanneer niet aan de gestelde normen wordt voldaan, zijn maatregelen nodig. Bij de laatste toetsing (in 2011 en 2013) bleek van de dijken en duinen 2.408 kilometer wel te voldoen aan de norm en 1.302 kilometer 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. Binnen het HWBP is aandacht voor de mogelijkheden van duurzaamheid. Zo wordt in het project Grebbedijk onderzocht wat de mogelijkheden zijn om circulariteit en energie integraal mee te nemen in het project. Denk hierbij aan het gebruik van gebiedseigen grond, het opwekken van energie op of aan de dijk, warmte-koude opslag, waterkracht en gebruik van verantwoorde materialen en processen (verminderen van uitstoot).

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het HWBP heeft als doel 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 IenW.

Uitvoering

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

Financiën

Circa 90% van de primaire waterkeringen is in beheer bij de waterschappen, de rest vrijwel volledig bij het Rijk. De versterking van de keringen van de waterschappen gebeurt op basis van cofinanciering. Rijk en waterschappen dragen ieder 50% van de kosten. De bijdrage van de waterschappen bestaat uit een zogenaamd solidariteitsdeel van 40% en een projectgebonden deel van 10%. Voor maatregelen betreffende waterkeringen van Waterschappen is tot en met 2032 in totaal € 5.482 mln. beschikbaar. De versterking van de Rijkskeringen is voor rekening van het Rijk. Hiervoor is tot en met 2032 € 629 mln. Beschikbaar. Artikel DF 1.02.02.

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

Hoogwaterbeschermingsprogramma

(vervolg)

Begrotingsjaar *	Totaal HWBP	Projectbudget waterschapsprojecten in mln.	Projectbudget rijksprojecten in mln.	Budget overige programmakosten
MIRT 2020	6.223	5.482	629	112
MIRT 2019	5.795	5.092	617	86
MIRT 2018	5.330	4.642	608	80
MIRT 2017	4.850	4.171	601	78
MIRT 2016	3.895	3.224	600	71
MIRT 2015	3.768	3.138	573	57
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	2.135	70	12	26
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	272	240	29	3

Jaar**	Totaal HWBP	Percentage gerealiseerd***	Waterschapkosten	Rijksprojecten	Overige programmakosten
2018	542	9%	501	10	31
2017	395	7%	361	5	29
2016	271	6%	250	3	18
2015	158		144	2	12
2014	61		53		8
2013	16		13		3
2012	3		3		0

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2018 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2018 was gerealiseerd.

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

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

Hoogwaterbeschermingsprogramma

(vervolg)

Nadere uitwerking rivierengebied (NURG)

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Waterveiligheid**
Ministerie **IenW en LNV (voorheen EZK)**
Fase **Realisatie**

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2017 Het taakstellend programmabudget is verhoogd met € 7 mln. Er is een vertraging opgetreden bij de herinrichting van de Heesseltsche Uiterwaarden.

2014 De resultaten van de herijking worden in 2013 geïmplementeerd.

2013 De herijking van de restant NURG-opgave voor verwerking en inrichting ten behoeve van natuur komt in 2012 aan de orde.

Opgave

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

Oplossing

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

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

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

Planning

Van de 55 NURG-projecten resteren in totaal nog zes projecten. Hiervan worden er twee uitgevoerd door het ministerie van IenW. Dit zijn het AO-project Uiterwaardvergraving Afferdensche en Deestsche Waarden (oplevering: 2019) en het reguliere NURG-project Herinrichting Heesseltsche Uiterwaarden (oplevering: 2020). Het LNV-deel van het NURG-programma omvat nog vier 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 LNV-deel van het NURG-programma overdragen aan Staatsbosbeheer.

Uitvoering

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

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Waterveiligheid**
Ministerie **IenW en LNV (voorheen EZK)**
Fase **Realisatie**

Nadere uitwerking rivierengebied (NURG)

(vervolg)

Financiën

De basisafspraak voor NURG was dat de ministeries van LNV en IenW, ieder 50% van de kosten van grondverwerving en inrichting dragen. LNV draagt, naast uitgaven die in voorgaande jaren zijn gedaan, in de periode 2015-2020 nog € 26,5 mln. bij aan de kosten voor het LNV-deel van het NURG-programma. Dit bedrag is meerjarig verplicht en wordt in opdracht van Staatsbosbeheer aangewend. Het IenW-budget is onderdeel van de begroting van het Deltafonds onder Overige aanlegprojecten Waterveiligheid en bedraagt een taakstellend budget van: € 134 mln. Artikel DF 1.02.02.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling
MIRT 2020	134	2020
MIRT 2019	133	2020
MIRT 2018	133	2020
MIRT 2017	132	2020
MIRT 2016	125	2018
MIRT 2015	125	2018
MIRT 2014	125	2015
MIRT 2013	122	2015
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	12	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	3	

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2018	112	84%
2017	103	77%
2016	88	67%
2015	81	
2014	72	
2013	68	
2012	66	

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2018 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2018 was gerealiseerd.

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

Gebied **Nationaal**
Onderwerp **Waterveiligheid**
Ministerie **IenW en LNV (voorheen EZK)**
Fase **Realisatie**

Nadere uitwerking rivierengebied (NURG)

(vervolg)

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

Programma Vervanging & Renovatie - hoofdwatersysteem

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2020 Van het programmabudget voor vervanging en renovatie in het hoofdwatersysteem is € 265 mln. overgeheveld naar het hoofdvaarwegennet en € 5 mln. ingezet voor personele capaciteit.

2019 Er is € 106 mln. aan het programmabudget toegevoegd door verlenging van het Infrastructuurfonds naar 2032. Daarnaast is indexering 2018 toegekend (€ 1 mln.). Er is € 1 mln. van het programmabudget in mindering gebracht voor de bekostiging van personele capaciteit voor VenR.

2018 Er is € 106 mln. aan het programmabudget toegevoegd door verlenging van het Infrastructuurfonds naar 2031. Daarnaast is indexering 2017 toegekend (€ 2 mln.).

2017 Ten opzichte van het vorige MIRT is de weergave in overeenstemming gebracht met andere MIRT-projectbladen en de wensen van de Kamer over programmaverantwoording. Hiervoor zijn de uitgaven in het verleden in het budget verwerkt (vanaf 2012), waarmee het totaalbudget € 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 Kustwacht (€ 55 mln.). Ook zijn de (geprognotiseerde) uitgaven voor het programma Stroomlijn in dit blad niet meer opgenomen, waarmee het

Opgave

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

Oplossing

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

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

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

Planning

Het betreft een structureel programma. Planningen voor de projecten die onderdeel zijn van het programma zijn in de tabel in dit blad opgenomen. Het programma Stroomlijn is in 2018 afgerond.

Politiek/bestuurlijk

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

Uitvoering

Rijkswaterstaat voert de projecten uit (zie bijgaande tabel).

Financiën

Voor de totale vervanging- en renovatieopgave van het hoofdwatersysteem is in de periode 2012 tot en met 2033 een bedrag beschikbaar van € 1.061 mln. Hiervan is tot en met 2018 € 117 mln. gerealiseerd en nog € 945 mln. beschikbaar. Op artikel DF 3.02.03. is ook nog € 4 mln. beschikbaar voor Stroomlijn. In totaal is daarmee tot en met 2031 nog € 949 mln. beschikbaar.

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

Programma Vervanging & Renovatie - hoofdwatersysteem

(vervolg)

Omschrijving	Maatregel	Taakstellend budget	Gerealiseerd budget t/m 2018	Openstelling
Renovatie Sluis- en Stuwensemble Nederrijn en Lek	Renovatie complexen Hagestein, Amerongen en Driel	162	114	2021
Realisatieprojecten < 10 mln.		2	0	In delen
Projecten in planfase		4	0	In delen
Onderzoek en coördinatie		5	0	
Reservering (gebonden)		886		
Totalen*		**1.061**	**123**	
Waarvan verplicht		17%		

* Voor het programma Stroomlijn is € 37 mln. beschikbaar, waarvan sinds 2012 € 32 mln. is gerealiseerd en € 4 mln. verplicht en gebonden is voor maatregelen.

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

budget met € 47 mln. afneemt. Hiermee komt het budget op € 1.009 mln.

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.

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.

2014 Het programma Vervanging en Renovatie is nieuw opgenomen in het MIRT.

2013 Begin 2012 is de scope opnieuw vastgesteld en zijn aanvullende financiële middelen van het budget voor Vervanging en Renovatie ter beschikking gesteld.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.
MIRT 2020	1.061
MIRT 2019	1.223
MIRT 2018	1.117
MIRT 2017	1.009
MIRT 2016	886
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	175
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	5

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2018	117	11%
2017	83	7%
2016	44	4%
2015	17	
2014	13	

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2018 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2018 was gerealiseerd.

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

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

Programma Vervanging & Renovatie - hoofdwatersysteem

(vervolg)

Planuitwerking

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

Realisatie

4. Renovatie stuwensemble in Nederrijn en Lek
5. RINK IJsselmeergebied
6. RINK Zeeuwse Delta

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

Tweede Hoogwaterbeschermingsprogramma

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2020 Eind 2018 is het laatste project van het HWBP-2 in realisatie gegaan. De einddatum van dit project is verschoven van 2021 naar 2022. Aangezien dit het laatste project is dat gerealiseerd wordt, is daarmee ook de mijlpaal voor het einde van het programma verschoven van 2021 naar 2022.

2018 In de ontwerpbegroting 2018 wordt voorgesteld om € 81 mln. vrij te laten vallen. Dit kan volgens de bestuurlijk afgesproken verdeelsleutel worden ingezet bij het nieuwe HWBP (twee derde deel) en voor de waterveiligheidsopgave in het Deltafonds (een derde deel).

2017 In de ontwerpbegroting 2017 wordt voorgesteld € 327 mln. vrij te laten vallen ten bate van het Deltafonds. € 218 mln. wordt conform bestuurlijke afspraken aangewend voor het nieuwe HWBP en € 109 mln. komt binnen het Deltafonds beschikbaar voor waterveiligheid.

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

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 kilometer en 680 kilometer aan dijken, dammen en duinen en respectievelijk 82 en 206 van de zogenoemde kunstwerken niet aan de gestelde eisen voldoen. Daarnaast zijn negen locaties langs de Nederlandse kust bestempeld als 'zwakke schakels'. Voor deze locaties werd voorzien dat zij binnen een termijn van twintig jaar niet meer aan de norm voldoen.

Oplossing

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

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het programma draagt bij aan een adequate bescherming tegen overstromingen.

Planning

In de Basisrapportage is aangegeven dat de projecten uit HWBP-2 in 2017 dienen te zijn afgerond. Enkele grote, complexe projecten zullen later gereed zijn (zie Voortgangsrapportage 11 en 15). Het laatste project dat wordt opgeleverd is het project Markermeerdijken (oplevering voorzien in 2022).

Politiek/bestuurlijk

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

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

Tweede Hoogwaterbeschermingsprogramma

(vervolg)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2013 Het budget is verlaagd met € 35,3 mln. Het bedrag is overgeheveld naar het nieuwe Hoogwaterbeschermingsprogramma.

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 € 2.668 mln. Artikelen DF 1.01.01 en 1.01.02.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling
MIRT 2020	2.668	2022
MIRT 2019	2.663	2021
MIRT 2018	2.650	2021
MIRT 2017	2.712	2021
MIRT 2016	3.051	2021
MIRT 2015	3.226	2021
MIRT 2014	3.218	2021
MIRT 2013	3.151	2021
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	483	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	54	

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2018	2.013	75%
2017	1.791	67%
2016	1.629	62%
2015	1.395	
2014	1.246	
2013	941	
2012	731	

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2018 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2018 was gerealiseerd.

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

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

Verbeterprogramma Waterkwaliteit Rijkswateren

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2020 Er is versneld gestart met de verkenning van het maatregelpakket voor de derde planperiode (2021-2027). Het reeds bekende maatregelpakket is geactualiseerd en aangevuld. Het budget is verhoogd met € 15 mln., waarvan € 12 mln. door indexering.

2019 Er is decharge verleend voor de eerste planperiode van KRW-maatregelen. Het budget is verhoogd met € 14,4 mln. Het eerder overgehevelde bedrag voor Hoornse Hop, is na het vervallen van het project Hoornse Hop weer teruggegaan naar het Verbeterprogramma Waterkwaliteit Rijkswateren. Daarnaast is € 8,6 mln. toegevoegd door indexering.

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.).

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.

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 habitat en de natuurlijke dynamiek.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

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

Planning

De KRW verplicht Europese lidstaten om in 2015 te voorzien in een goede chemische en ecologische toestand van alle oppervlaktewateren. Lidstaten kunnen toestemming krijgen om de doelen later, 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 liepen hiervoor een aantal programma's. Deze zijn in 2009 samengevoegd tot het Verbeterprogramma Waterkwaliteit Rijkswateren.

2010: Start realisatie eerste planperiode
2016: Start planuitwerking en realisatie tweede planperiode
2017: Oplevering van bijna 250 maatregelen van de eerste planperiode
2018: Decharge eerste planperiode
2020: Start planuitwerking en realisatie derde planperiode
2021-2022: Oplevering tweede planperiode
2027: Oplevering derde planperiode en programma

Politiek/bestuurlijk

Het maatregelpakket en de onderbouwing daarvan voor de tweede planperiode is opgenomen in het Beheerplan Rijkswateren (BPRW) 2016-2021. Dit is in december 2015 vastgesteld en als onderdeel van de vier stroomgebiedbeheerplannen aan de Europese Commissie gerapporteerd. De verkenning voor de tweede planperiode is in december 2015 afgesloten. In 2019 is een aanvang gemaakt met de verkenning voor de derde planperiode. Deze verkenning wordt in 2019 afgerond.

Uitvoering

De maatregelen van de eerste planperiode zijn inmiddels uitgevoerd. De maatregelen van de tweede planperiode zijn geprogrammeerd en deels in uitvoering of al uitgevoerd. Het maatregelpakket voor de derde tranche is eind 2018 geactualiseerd. Het omvat naast de veertig maatregelen die al bekend waren circa zestig nieuwe kansrijke maatregelen. Tijdens de verkenning wordt middels prioritering het maatregelpakket vastgesteld waarmee optimaal aan de opgave voldaan kan worden.

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

Verbeterprogramma Waterkwaliteit Rijkswateren

(vervolg)

Financiën

Taakstellend budget voor het gehele programma: € 1.089 mln. Voor de eerste planperiode was in totaal € 484 mln. beschikbaar. Artikel XII 12.01.03. Voor de uitvoering van de tweede en de derde planperiode is er op het Deltafonds tot 2027 € 616 mln. beschikbaar, artikel DF 07.01.01.

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2014 Het budget is verlaagd met € 41,4 mln. door overheveling van het Besluit beheer Haringvliet-sluizen 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.

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.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling
MIRT 2020	1.100	2027
MIRT 2019	1.074	2027
MIRT 2018	1.060	2027
MIRT 2017	1039	2027
MIRT 2016	1044	2027
MIRT 2015	1042	2027
MIRT 2014	570	2027
MIRT 2013	484	2027
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	616	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	25	

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2018	507	47%
2017	489	46%
2016	484	46%
2015	451	
2014	430	
2013	362	
2012	310	

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2018 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2018 was gerealiseerd.

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

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

Verbeterprogramma Waterkwaliteit Rijkswateren

(vervolg)

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

Budget Investeringen Ruimtelijke Kwaliteit (BIRK)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2020 De economische- en marktveranderende omstandigheden van de laatste jaren hebben een vertragend effect gehad op de realisatie van de projecten. Dit heeft ertoe geleid dat bij de projecten Breda Stationskwartier, Dordrecht en Venlo Q4 een wijziging van einddatum heeft plaatsgevonden.

2019 Door de portefeuilleverdeling valt dit programma met ingang van 2018 onder de verantwoordelijkheid van BZK.

2018 Er zijn drie projecten (financieel) afgerond.

2016 Inmiddels zijn negen projecten (financieel) afgerond.

2013 Er zijn drie projecten gedecentraliseerd naar het gemeentefonds. Eén project is gedecentraliseerd naar het provinciefonds.

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 ruw geschat plaats tussen 2012 en 2023.

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 zijn een aantal projecten (financieel) afgerond.

Uitvoering

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

Financiën

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

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

Budget Investeringen Ruimtelijke Kwaliteit (BIRK)

(vervolg)

Noordzee

- Visie op de zee van de Noordzee 2050 Gebiedsagenda
- Strategie tot 2030
- Opgavenkaart

Noordzee

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 buitengrens van het Nederlandse Continentaal Plat en beslaat circa 58.000 km², ongeveer een tiende deel van de hele Noordzee. De gemiddelde diepte is 35 meter, in noordelijke richting oplopend tot ruim 60 meter.

De Noordzee is een zeer complex en open marien ecosysteem zonder grenzen met specifieke habitats. Het ondiepe en voedselrijke gebied is een habitat voor zeezoogdieren, een kraamkamer voor vissen en is belangrijk als trekroute en overwinteringsgebied 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 (scheepvaart, 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, toekomstbestendige keuzes. 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 de Noordzee 2050 Gebiedsagenda (Tweede Kamer vergaderjaar 2013-2014, 33450, nr. 24) opgesteld die een langetermijnperspectief biedt en verbinding legt tussen toekomstige kansen van de Noordzee en de bestaande ontwikkelingen en opgaven. Ook is er aandacht voor land/zee interactie.

Visie op de zee van de Noordzee 2050 Gebiedsagenda

Nederland heeft baat bij een veilige, schone, gezonde en ecologisch diverse Noordzee die bijdraagt aan de economische en maatschappelijke 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 veerkracht (verder) wordt hersteld en uitgebouwd en de aantrekkingskracht 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, waarbij gestreefd wordt naar een zo hoog mogelijk niveau van functiecombinaties.

Strategie tot 2030

Verscheidene actuele ontwikkelingen zijn aanleiding om stappen te zetten naar een meer strategische en concrete samenwerking in Nederland op het gebied van de Noordzee tot 2030. Ontwikkelingen waar we niet omheen kunnen zijn de energietransitie (hier ligt een nauwe relatie met de enorme windenergieopgave uit de vervolgroutekaart Windenergie op Zee 2024-2030), de toekomst van natuur, visserij en voedselproductie, klimaatverandering en een nieuw Klimaatakkoord (medio 2019), de gezamenlijke implementatie van de tweede cyclus van de Kaderrichtlijnen Mariene Strategie en Maritieme Ruimtelijke Planning, maar ook het verder benutten en uitwerken van de kansen voor 'blauwe groei' (duurzame groei in de mariene en maritieme sectoren), de transitie naar een circulaire economie en de ontwikkelingen in de scheepvaart. Daarnaast moet worden bijgedragen aan de mondiale ontwikkeldoelen (SDGs) van de Verenigde Naties.

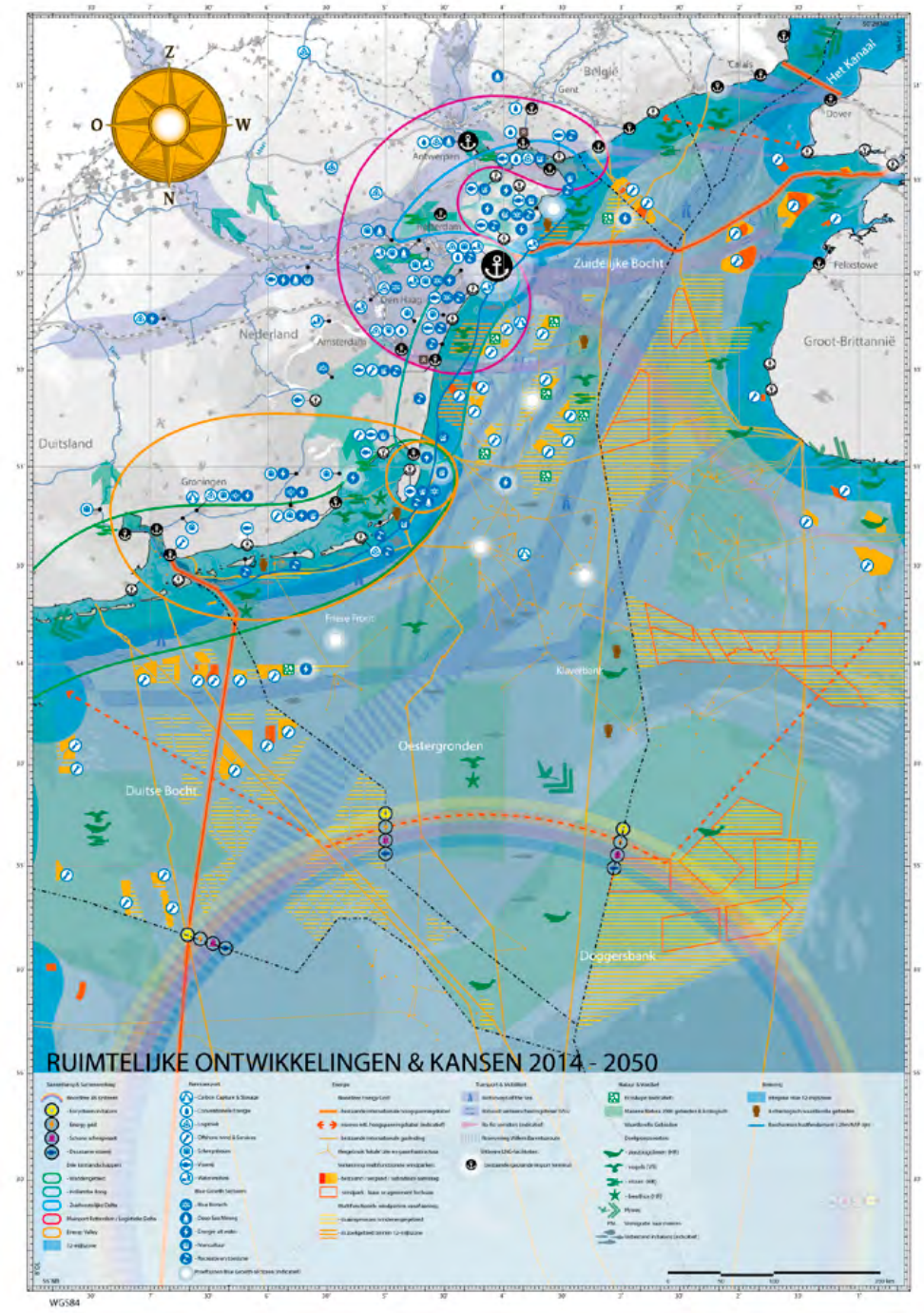
Uit de inbreng van deelnemende partijen is naar voren gekomen dat vooral drie onderling verbonden strategische opgaven de langetermijnstrategie aanjagen:

1. Het bereiken van een ecologisch gezonde en draagkrachtige zee in combinatie met duurzaam en verantwoord gebruik;
2. Meer specifiek het in balans realiseren van de energietransitie, natuurherstel en voedselvoorziening, in samenhang met de ontwikkeling van andere sectoren en kustregio's;
3. Het bevorderen van een innovatieve en concurrerende blauwe economie.

Noordzee Opgavenkaart

Bedrijven, kennisinstellingen en overheden hebben 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 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 van de partijen op zee en de overheid. Daarvoor is een intensief participatief proces gaande tussen de betrokken ministeries, samen met de gebruikers en belanghebbenden in de gouden vierhoek van bedrijfsleven, maatschappelijke organisaties, kenniswereld en andere overheden. De ambitie is dat medio 2019 onder leiding van het OFL (Overlegorgaan Fysieke Leefomgeving) een Noordzee Akkoord wordt bereikt met de meest betrokken partijen rondom het vraagstuk van de ruimtelijke balans tussen energietransitie, natuur en voedselvoorziening. Dit kan een belangrijke bestuurlijke basis leggen onder de in 2019 uit te brengen Strategische Agenda Noordzee 2030 met een uitvoeringsprogramma. De Strategische Agenda zal de beleidsvoornemens, transitiepaden en keuzeopties in de tijd beschrijven als opmaat naar het nieuwe omgevingsbeleid voor de Noordzee, dat zal worden opgenomen in het Programma Noordzee 2022 - 2027, ter uitwerking van de Nationale Omgevingsvisie (NOVI).

Het Uitvoeringsprogramma beschrijft welke kennisprogrammering, pilots en andere acties door het Rijk, andere overheden, bedrijfsleven, maatschappelijke organisaties en kennisinstellingen samen worden ondernomen om besluitvorming tussen nu en 2030 te faciliteren en om transities in gang te zetten. De Strategische Agenda 2030 met uitvoeringsprogramma wordt in het najaar van 2019 naar de Tweede Kamer gestuurd.



Bron: Noordzee 2050 gebiedsagenda 28 juli 2014.

Noordwest-Nederland

- Visie
- Hoofdopgaven
- Gebieden met concentratie van opgaven van nationaal belang
- Opgavenkaart
- Projectenkaart
- Projectenoverzicht
- Project- en programmabladen

Noordwest-Nederland

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

Visie

De centrale ambitie voor Noordwest-Nederland is het versterken van de internationale concurrentiepositie en het creëren van een goede woon- en werkomgeving. Daarvoor liggen met name kansen in het samenhangende stedelijk netwerk van IJmuiden tot aan de steden Utrecht, Amersfoort en Lelystad. Noordwest-Nederland laat een sterke demografische groei zien en vormt daarnaast het hart van de financiële dienstverlening en van de (internationale) zakelijke dienstverlening, waarin de topsector Creatieve Industrie ruim is vertegenwoordigd. Ook beschikt het gebied in de regio Utrecht over een sterk cluster Life Sciences & Health en vormt het de drijvende kracht van de dienstverlening in High Tech Systemen en 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, leefbaarheid, natuur en landschap, water en energie. De stedelijke gebieden in Noordwest-Nederland blijven sterk groeien. Het accommoderen van deze groei en het creëren van toekomstbestendige woon- en werkomgevingen biedt een uitdaging in relatie tot de mobiliteitsvraag die daarmee samenhangt. Bedrijven die zich in Noordwest-Nederland hebben gevestigd of willen vestigen, zijn voor het aantrekken van (toekomstige) medewerkers mede afhankelijk van de mogelijkheid die mensen hebben om in de regio te kunnen wonen. Dit geldt in versterkte mate voor de lagere en middeninkomens. Het realiseren van voldoende en bij de vraag passende woningen, en de sterke relatie met bereikbaarheid, heeft daarom hoge prioriteit, met name in de Metropoolregio Amsterdam (MRA) en de Metropoolregio Utrecht (MRU).

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. Eind 2017 is het eerste Uitvoeringsprogramma gestart. De REOS-partners focussen op de volgende zes acties, die gericht zijn op versterking en versnelling van de ontwikkeling van toplocaties en op een betere inbedding van de toplocaties in de fysieke en digitale netwerken:

1. Internationaal concurrerend portfolio van toplocaties;
2. Aanpak van de versnelling van de ontwikkeling van binnenstedelijke transformatiegebieden;
3. Aantrekken van toptalent;
4. Verduurzaming van productielandschappen;
5. Versterken van de connectiviteit van toplocaties vanuit economisch perspectief;
6. Ruim baan voor digitale infrastructuur.

Noordwest-Nederland

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, in het bijzonder in de MRA en MRU, 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, bijvoorbeeld op het terrein van de woningmarkt, de energietransitie en recreatie.

Hoofdopgaven

Economie: optimalisatie vestigingsklimaat

De inzet is gericht op het versterken van de internationale concurrentiepositie. De economie in Noordwest-Nederland groeit krachtig. De economie die steeds meer op kennis en innovatie is gebaseerd, stelt stedelijke gebieden in het hart van de economische dynamiek. 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, leefbaarheid en duurzaamheid. 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 grote en 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 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 is sinds de crisis sterk aangetrokken. Ondanks een stijgende bouwproductie is de woningmarkt, vooral in en om de steden, oververhit. Daarom is het van belang de bouw van voldoende en passende woningen en de transformatie van kantoorpanden te versnellen. Alle overheden moeten gezamenlijk, en samen met andere betrokken partijen, optrekken om deze opgave het hoofd te bieden. Daarvoor moeten onder meer knelpunten in de woningproductie worden weggenomen. Tot 2026 is de nu bekende plancapaciteit op nationaal niveau waarschijnlijk voldoende, maar er bestaan grote verschillen tussen en binnen regio's.

Voor Noord-Holland en Flevoland geldt op dit moment dat ze voldoende plancapaciteit hebben. Voor Utrecht wordt dit nog nader bekeken. Naast de kwantitatieve behoefte is het de vraag of de beschikbare locaties, bijvoorbeeld door hun ligging, ook in kwalitatieve zin aan de woningvraag kunnen voldoen. Gemeenten en regio's zijn daarom druk bezig met het versnellen en naar voren halen van de beschikbare plancapaciteit en het omzetten van deze plannen in concrete bouwproductie.

Hierin zijn echter ook knelpunten te overwinnen. Rijk en regio werken met de woondeals samen aan het waar mogelijk wegnemen van knelpunten. Oplopende tekorten kunnen op termijn negatieve gevolgen hebben voor de aantrekkelijkheid en toegankelijkheid (c.q. betaalbaarheid) en voor het vestigingsklimaat van Noordwest-Nederland, bijvoorbeeld voor (internationale) kenniswerkers. Kwalitatief gezien is er met name behoefte aan (groen)stedelijke

Noordwest-Nederland

woonmilieus. Bij het versterken van het woningaanbod ligt de nadruk in eerste instantie op bouwen binnen bestaand bebouwd gebied en het benutten van de toenemende mogelijkheden om via transformatie woningen toe te voegen. 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. De met elkaar samenhangende vraagstukken van verstedelijking en bereikbaarheid worden in de MRA en in de MRU door Rijk en regio gezamenlijk opgepakt in een programmatische aanpak. Andere opties voor verstedelijking en bereikbaarheid, naast het bouwen in bestaand bebouwd gebied, worden daar onderzocht.

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.

De verstedelijkingsopgave leidt tot forse ruimteclaims met de bijbehorende noodzakelijke investeringen op het gebied van bijvoorbeeld gebiedsontwikkeling. Om ervoor te zorgen dat de ruimtelijke inrichting en de inzet van schaarse middelen zo efficiënt en doelgericht mogelijk worden gedaan, ontwikkelen Rijk en regio een gezamenlijke verstedelijkingsstrategie voor de MRA. De verstedelijkingsstrategie moet integraal uitwerking geven aan de grote en complexe ruimtelijke opgaven op het gebied van leefbaarheid, wonen, werken, bereikbaarheid, landschap, klimaatadaptatie, circulaire economie en energietransitie, zowel voor middellange (tot 2030) als lange termijn (2030-2050). Voor de MRU gebeurt dit in het kader van het programma U Ned.

Bereikbaarheid: goed functionerend vervoersnetwerk

Noordwest-Nederland heeft zijn sterke economische positie mede te danken aan zijn goede bereikbaarheid voor alle modaliteiten. 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. Om concurrerend te blijven, moet er 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. Bij inrichten gaat het onder meer om de ontwikkeling van knooppunten en om ruimtelijke keuzes voor woningbouw, bedrijventerreinen en kantoren, die optimaal gebruikmaken van bestaande of geplande infrastructuur. Hiertoe wordt binnen de MRA door Rijk en regio samengewerkt in het gebiedsgerichte programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB) Ook in de MRU wordt onder de naam U Ned in een programma samengewerkt.

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 en aan de slag met klimaatadaptatie

Klimaatverandering zorgt voor steeds extremere weersomstandigheden. Het wordt warmer, het wordt droger, het wordt natter en de kans op overstromingen vanuit de zee of de rivieren neemt toe. Dit raakt het gebied direct, met gevolgen voor veiligheid, leefbaarheid, gezondheid en welvaart. De effecten van klimaatverandering zijn voelbaar op alle schaalniveaus. Bijvoorbeeld:

- straatniveau: extreme regenval leidt tot wateroverlast door verkeerde ruimtelijke inrichting;
- stedelijk niveau: (aanhoudende) droogte kan leiden tot funderingsproblematiek;
- regionaal niveau: de bescherming van vitale en kwetsbare infrastructuur, zoals ziekenhuizen, datacentra en hoofdwegennet, tegen overstromingen is niet geoptimaliseerd.

Kortom, in Noordwest-Nederland wordt de ruimtelijke opgave als gevolg van de klimaatverandering groter. Het gaat vooral om een betere bescherming tegen hoogwater en grote schade als gevolg van hevige regenval en beperking van de gevolgen van droogte (waaronder voorkoming van zoetwatertekorten, bodemdaling en funderingsproblematiek). Het vinden van oplossingen hiervoor vormt een randvoorwaarde voor een goed vestigingsklimaat en voor de leefbaarheid in deze regio. Gemeenten, Rijkswaterstaat, waterschappen en provincies werken op verschillende schaalniveaus samen aan klimaatadaptatie. De MRA heeft een uitvoeringsagenda voor klimaatadaptatie. De MRA werkt samen met provincies, gemeenten en waterschappen aan gevolgbeperking bij overstroming. Ook stellen de partijen klimaatbestendige kaders voor de woningbouwopgave op.

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

Noordwest-Nederland

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. De kwetsbaarheid van het hoofdwatersysteem blijft hierbij een aandachtspunt. In het kader van het Deltaprogramma hebben overheden in 2014 gezamenlijk toegezegd om de 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, droogte en hitte. Rijk en regio werken aan de nadere uitwerking van het Deltaplan Ruimtelijke Adaptatie. Doel is om in 2020 tot uitvoeringsprogramma's te komen. Binnen MIRT-verband worden meekoppelkansen gezocht. Rijk en regio hebben samen een Agenda IJsselmeergebied 2050 opgesteld, die invulling geeft 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.

Klimaat en energie: verduurzaming

Noordwest-Nederland zal een substantiële bijdrage moeten leveren aan de doelstelling uit het regeerakkoord om in 2030 te komen tot 49% minder CO_2-uitstoot. Deze klimaat- en 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. Ook moeten andere maatregelen worden genomen om het bedrijfsleven en de mobiliteit te verduurzamen, bijvoorbeeld door de elektrificatie van het verkeer en het slimmer inrichten van verkeers- en vervoersstromen. Kennisspreiding is hierbij een belangrijk middel. Anderzijds moet de productie van duurzame energie drastisch omhoog. De ruimtevraag en de inpassing van middelen daarvoor zijn belangrijke aandachtspunten. De afspraken uit het regeerakkoord worden, samen met alle betrokken partijen, uitgewerkt in een Nationaal Klimaat- en Energieakkoord en verankerd in een klimaatwet. Daarbij is het van belang de economische kansen die de klimaat- en energietransitie biedt te benutten.

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 en Kerncorridor Schiphol Amsterdam

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 worden in de komende jaren uitgebreid en verbeterd. Om ruimte te creëren voor de nieuwbouw en de uitbreiding van infrastructuur wordt de A10 ondergronds gebracht.

Door de groeiende economie en groeiende vraag naar locaties in een internationaal topmilieu loopt op korte termijn het tekort aan geschikte woon- en werkruimte in de MRA op. In de binnenstad van Amsterdam is er nauwelijks ruimte beschikbaar. Ook op de Zuidas en bij Schiphol Centrum is de vestigingsruimte binnenkort uitgeput. De kerncorridor Schiphol Amsterdam heeft door zijn ligging in de directe nabijheid van Schiphol de potentie om zich te ontwikkelen tot internationaal vestigingsmilieu. Gezien het belang van deze ontwikkeling, werken Rijk en regio in het kader van het gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma Samen bouwen aan Bereikbaarheid in de MRA aan een ontwikkelstrategie voor de kerncorridor Schiphol Amsterdam. In het rapport '[Enter NL] Internationale Entree van Nederland - Ambitie en ontwikkelstrategie Kerncorridor Schiphol-Amsterdam' zijn de urgentie, ambitie en opgave voor het gebied uitgewerkt.

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 gezamenlijk een integrale ruimtelijk-economische visie

Noordwest-Nederland

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 het realiseren van hoogstedelijke woonmilieus. 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 zijn geconcretiseerd. Op basis van de vastgestelde visie en uitvoeringsagenda worden veel (transformatie- en herstructurerings) projecten uitgevoerd langs het Noordzeekanaal, op het Hembrugterrein en aan 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. Gezien de optelsom van alle ontwikkelingen in en rond het Noordzeekanaalgebied en de Zaan-IJ-oevers vormt dit gebied een belangrijk onderdeel van het gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid.

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 langs de bestaande vervoersassen te continueren, 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'. Almere profiteert van de grote woningbehoefte in vooral de Amsterdamse regio. Daardoor is de woningbouwproductie sterk gestegen. 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 uitgevoerd.

De RRAAM-afspraken vormden de afgelopen tien jaar het handelingsperspectief voor de betrokken overheden. Inmiddels vragen diverse ontwikkelingen en urgenties om een actualisatie van de afspraken tussen Rijk, de provincie Flevoland, gemeenten Amsterdam en Almere voor de periode 2020-2030. Hiertoe werken Rijk en regio samen aan een actuele en samenhangende (integrale) verstedelijkingsstrategie voor de doorontwikkeling en een gezonde groei van de oostflank van de MRA en in het bijzonder de groeiopgave van Almere. Met daaraan gekoppeld een uitvoeringsagenda voor de komende tien jaar (2020 - 2030). Om daarmee bij te dragen aan de sociale en economische structuurversterking van de noordelijke Randstad en de metropoolregio Amsterdam.

Lelystad

In Lelystad is voldoende ruimte voor het accommoderen van substantiële ruimtelijke ontwikkelingen. Lelystad Airport gaat ruimte bieden 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 afspraken gemaakt over de verdere verbetering van de bereikbaarheid van het vliegveld over de weg en met het openbaar vervoer.

Stationsgebied Utrecht en Merwedekanaalzone

In het stationsgebied Utrecht vinden verschillende belangrijke grote ontwikkelingen plaats. 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 verstedelijking.

De grootste binnenstedelijke gebiedsontwikkelingslocatie van Utrecht is de Merwedekanaalzone. De transformatie van dit oude bedrijventerrein naar een woningbouwlocatie met hoge dichtheden vraagt intensieve samenwerking van een groot aantal partijen. Er wordt ingezet op een gezonde en gemixte leefomgeving voor jong en oud, met ruimte voor (kleinschalige) commerciële, maatschappelijke en creatieve voorzieningen.

Leidsche Rijn en Lage Weide

Leidsche Rijn is een van de grootste gebiedsontwikkelingen van Nederland. Tot 2025 worden er 33.000 woningen gebouwd waar

Noordwest-Nederland

ongeveer 100.000 mensen komen wonen. Daarnaast werken hier uiteindelijk zo'n 40.000 mensen. Op dit moment is Leidsche Rijn Centrum in hoog tempo in ontwikkeling, net als de zone langs de overkapte A2. Ook wordt er een laatste hand gelegd aan de planontwikkeling van de laatste deelgebieden. 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) 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 verbeteren van de bereikbaarheid op de korte termijn, het creëren van een hoogwaardige ontwikkelruimte met groeimogelijkheden en het ontwikkelen van een ontmoetingsplaats met een volledig en hoogwaardig voorzieningenpakket in 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.

Gebiedsgericht programma U Ned

Het gebiedsgerichte programma U Ned is een vervolg op de Gebiedsverkenning Utrecht Oost (GUO, 2016). Waar de GUO zich richtte op de zone Uithof-Rijnsweerd-binnenstad-Utrecht Centraal-Merwedekanaalzone, heeft U Ned een bredere scope, waarin naast de stad en de MRU ook relaties op nationaal niveau worden betrokken. De uitkomsten van de GUO bevestigden het beeld dat de stad Utrecht en de omliggende regio een belangrijke bijdrage leveren aan de internationale concurrentiepositie. Het betreft 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. Rijk en regio werken, als vervolg hierop, samen aan een programma voor de MRU onder de naam U Ned, gelet op de urgente opgaven die hier gaan spelen op het gebied van economie, verstedelijking en bereikbaarheid.

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 en dat gedeeltelijk de groei van het aantal huishoudens kan accommoderen. Samen met private partijen is 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. In 2018 is gestart met het actualiseren van het Verstedelijkingsperspectief voor de A12-zone. Dit mede in relatie tot de U Ned-opgaven.

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. Als toegangspoort voor de Noordzee en het achterland van de MRA kan de regio een cruciale positie in deze sectoren innemen. Door samenwerking met overheden, onderzoeksinstellingen en onderwijs en door onderlinge cross-overs wordt innovatie sterk bevorderd. De druk op de woningmarkt in de MRA wordt ook in dit deel van Noord-Holland steeds voelbaarder. Met het oog op het versterken van de economische structuur blijft het van belang dat keuzes over wonen en werken worden gemaakt in goede samenhang met de bereikbaarheid en rekening houdend met de (demografische) ontwikkelingen op de langere termijn.

Overig Utrecht

De regio Amersfoort is het schakelpunt tussen Noordwest-Nederland en Noord- en Oost-Nederland. Er zijn opgaven voor bereikbaarheid en verstedelijking. 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 Agri & 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.

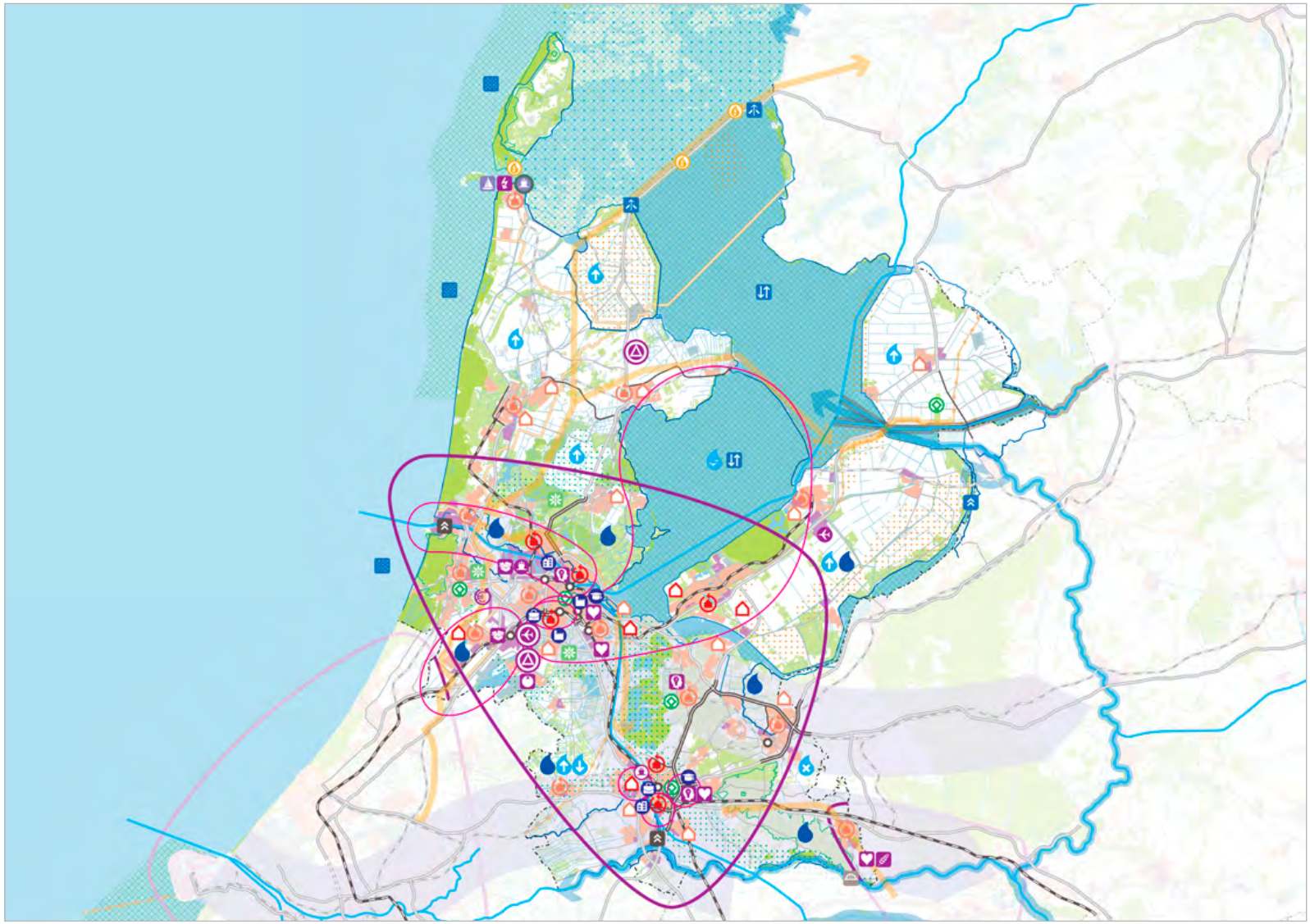
Overig Flevoland

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 is de multimodale binnenhaven Flevokust ontwikkeld, met overslagkade en industrieterrein.

Zie voor gebiedsagenda Noordwest-Nederland:
https://leerplatformmirt.nl/mirt-regios/noordwest-nederland/

Noordwest-Nederland Opgavenkaart

Ga naar legenda op volgende pagina



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. MIRT Onderzoek Metropoolregio Utrecht
2. Rijksvastgoed Lelystad
3. Zuidwestkant Amsterdam / Schiphol

Verkenning

4. A9 Rottepolderplein
5. Corridor Amsterdam-Hoorn
6. Multimodale knoop Schiphol

Planuitwerking

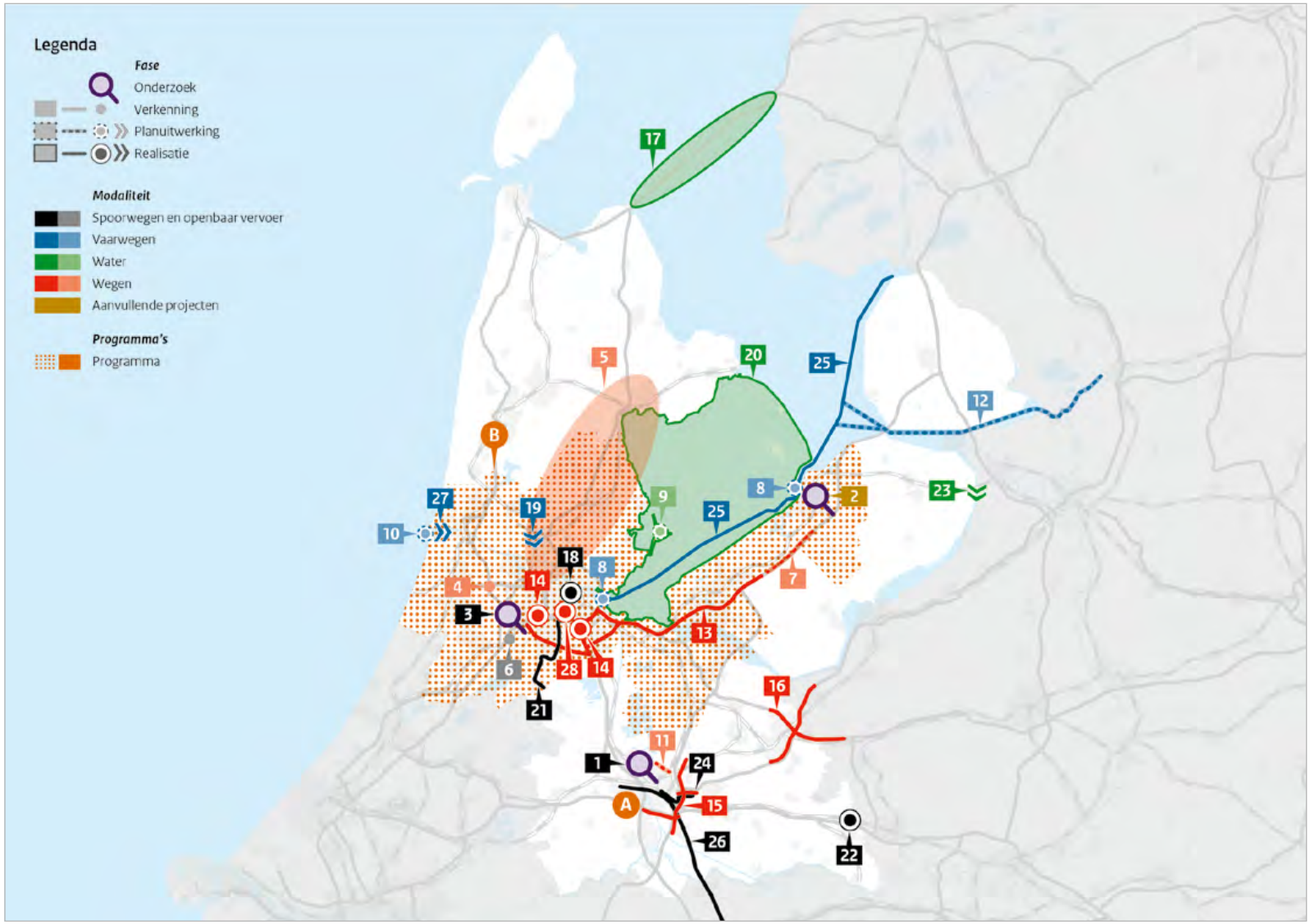
7. A6 Almere Buiten-Oost - Lelystad
8. Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Amsterdam - Lemmer
9. Dijkversterking Marken
10. Lichteren Buitenhaven IJmuiden
11. Noordelijke Randweg Utrecht (NRU)
12. Vaarweg IJsselmeer - Meppel

Realisatie

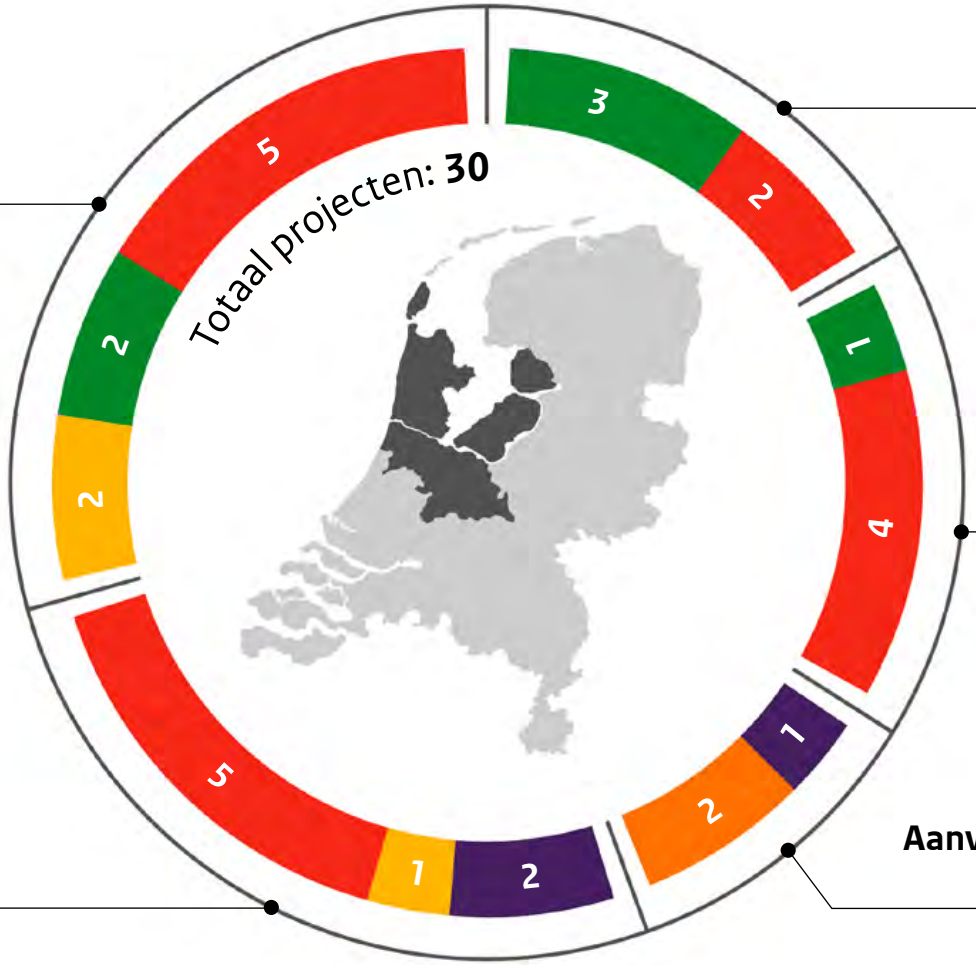
13. A1/A6/A9 Schiphol - Amsterdam - Almere
14. A10 Knooppunten Nieuwe Meer en Amstel
15. A27/A12 Ring Utrecht
16. A28/A1 Knooppunt Hoevelaken
17. Afsluitdijk
18. Amsterdam CS, Cuypershal
19. De Zaan (Wilhelminasluis)
20. Markermeer - IJmeer
21. Ombouw Amstelveenlijn (hoogwaardige tramverbinding)
22. PHS Overweg Veenendaal Klompersteeg
23. Reevesluis
24. Utrecht, tram naar de Uithof
25. Verbeteren vaargeul IJsselmeer (Amsterdam - Lemmer)
26. Vleuten - Geldermalsen (incl. Randstadspoor, fase 1)
27. Zeetoegang IJmond
28. ZuidasDok

Programma's

A Programma U Ned
B Programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid



Noordwest-Nederland Projectenoverzicht



Hoofdwegen
Projecten: **9**

Vaarwegen
Projecten: **5**

Water
Projecten: **5**

Spoorwegen
Projecten: **8**

Aanvullende projecten
Projecten: **3**

Onderzoek | Verkenning | Planuitwerking | Realisatie | Programma's

Gebied **Noordwest-Nederland**
Fase **Programma**

Programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2020 Er wordt gewerkt aan het adaptief ontwikkelpad voor 2040.

2019 Het onderzoek is afgerond en het programma is formeel vastgesteld en gestart.

2018 De verwachting is dat fase 2 in het najaar van 2017 bestuurlijk wordt vastgesteld, waarmee het onderzoek wordt afgerond.

2015 Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Aanleiding en doel

Steden vormen steeds meer de motor van de Nederlandse economie. 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), waar tot 2040 250.000 woningen gerealiseerd zullen worden. Dat biedt kansen, maar tegelijkertijd neemt de druk op de openbare ruimte en de stedelijke- en rijksnetwerken toe. Met meer bewoners, bezoekers en bedrijven in stedelijk gebied is de verwachting dat mobiliteitsknelpunten, reistijdbetrouwbaarheid en verblijfskwaliteit verder onder druk zullen komen te staan.

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

Opbouw van het programma

Er wordt gebouwd aan een ontwikkelpad waarin aan de doelstellingen van het programma wordt gewerkt via een aantal bouwstenen. Binnen de programmalijn Netwerken, Ringen en de Stad wordt aan de hand van enkele ontwikkelperspectieven een breed onderzoek gedaan naar het netwerk van het complete daily urban system van de stad en de samenhang tussen vervoersmodaliteiten. Het MIRT Onderzoek Zuidwestkant Amsterdam/Schiphol/Hoofddorp stelt een adaptief ontwikkelperspectief voor de kerncorridor Amsterdam Schiphol op, dat als internationale entree zal gaan functioneren. Daarnaast zullen er twee nieuwe MIRT Onderzoeken gestart worden op basis van de grote verstedelijkingsgebieden in de MRA. De programmalijn Stedelijke Bereikbaarheid pakt binnenstedelijke knelpunten aan en levert daarmee maatwerk in het mobiliteitsnetwerk, zoals het ongelijkvloers maken van de tramkruising bij de A10/S114. Daarnaast onderzoekt Slimme en Duurzame Mobiliteit hoe het bestaande netwerk efficiënter benut kan worden, door bijvoorbeeld afspraken over fietsgebruik te

maken met werkgevers. Deze programmalijn realiseerde in 2018 dagelijks al 6100 spitsmijdingen en daarmee over het hele jaar een reductie van 130 kiloton CO_2-uitstoot. Ten slotte zijn het MIRT Verkenning Rottepolderplein, het project Verbinding A8-A9, het onderzoek naar Quick Wins op de A27 en het project A2-entree ook onderdeel van het programma.

Betrokken partijen

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

MIRT-projecten onder dit programma

- MIRT Onderzoek Zuidwestkant Amsterdam/Schiphol
- MIRT Verkenning Rottepolderplein

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

Zuidwestkant Amsterdam - Schiphol

Programma SBAB

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2020 Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Aanleiding en doel

Het gebied tussen Amsterdam, Schiphol en Hoofddorp is volop in ontwikkeling, vooral onder invloed van de economische groei in Nederland en in de Metropoolregio Amsterdam (MRA) en door de aanwezigheid van Schiphol als internationale luchthaven. Dit leidt tot samenhangende ruimtelijk-economische opgaven in het gebied. Daarom is in het bestuurlijk overleg MIRT van maart 2018 besloten een MIRT Onderzoek Zuidwestkant Amsterdam/Schiphol (ZWA-S) te starten als onderdeel van het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid.

Doel van het MIRT Onderzoek is Schiphol en de zuidwestkant van Amsterdam nu en in de toekomst goed bereikbaar te houden voor alle modaliteiten (ov, spoor, weg en fiets) en het gebied tussen Hoofddorp, Schiphol en Amsterdam Zuid (binnen de zogenoemde kerncorridor Schiphol–Amsterdam) te ontwikkelen tot de internationale entree van Nederland met hoogwaardige internationale woon-werkmilieus.

Eindproduct van het MIRT Onderzoek is een ontwikkelstrategie voor de periode 2022-2040 met een stappenplan. De ontwikkelstrategie en het stappenplan worden adaptief. Hiermee wordt bedoeld dat ze blijvend getoetst worden op hun probleemoplossend vermogen in de veranderende (economische) werkelijkheid.

Planning

Eind maart 2018 is het startschot gegeven voor het MIRT Onderzoek. Op basis van analyse en verdieping van de thema's bereikbaarheid en ruimtelijk-economische ontwikkeling worden integrale samenhangende ontwikkelrichtingen geformuleerd. Vervolgens wordt (een selectie van) kansrijke ontwikkelrichtingen uitgewerkt naar een ontwikkelstrategie Zuidwestkant Amsterdam-Schiphol met bijbehorend stappenplan en businesscase. Deze zijn naar verwachting najaar 2019 gereed.

Betrokken partijen

In het MIRT Onderzoek werken diverse relevante partijen in het gebied samen, te weten overheden (Rijk en regio), Schiphol en ov-bedrijven. Naarmate de ontwikkelstrategie meer concreet vorm krijgt, kan ook de markt worden betrokken.

Gebied **Noordwest Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Verkenning**

A9 Rottepolderplein

Programma **SBAB**

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2020 Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Opgave

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

Oplossing

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

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Op grond van dit onderzoek heeft de minister van IenW besloten om een startbeslissing te nemen voor het uitvoeren van een MIRT Verkenning. In deze MIRT Verkenning zal inzicht verkregen worden op welke manier de doorstroming in het Rottepolderplein het beste kan worden verbeterd. Daartoe zal een nadere probleemanalyse worden uitgevoerd, zullen verschillende (technische) alternatieven uitgewerkt en beoordeeld worden op basis waarvan een voorkeurs-alternatief kan worden geselecteerd.

Financiën

Er is door het ministerie van IenW 30 mln. gereserveerd voor de aanpak van dit knooppunt (IF 12.03.02).

Planning

2019/2020: Voorkeursbeslissing
2020/2021: Ontwerptracébesluit
2022/2023: Tracébesluit

Betrokken partijen

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

Gebied **Noordwest-Nederland**
Fase **Programma**

Programma U Ned

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2020 Het MIRT Onderzoek Metropoolregio Utrecht is gestart.

2019 Het MIRT Onderzoek wordt nieuw opgenomen in het MIRT Overzicht.

2018 De kwartiermakersfase is medio 2018 afgerond, het programma U Ned is gestart en het programmaplan U Ned op hoofdlijnen 'Bereikbare, gezonde groei in de Metropoolregio Utrecht' is vastgesteld.

2016/ 2017 De regionale verkenning ov en de gebiedsverkenning Utrecht Oost en het programmaplan U Ned 1e fase zijn opgeleverd.

2014 Het MIRT Onderzoek Regio in beweging is opgeleverd.

Aanleiding en doel

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

- Tot 2040 is er behoefte aan 104.000 extra woningen.
- Tot 2040 komen er naar verwachting meer dan 60.000 banen bij.
- De huidige economische groei (zowel in de regio, als in de omliggende regio's) veroorzaakt een druk op de bereikbaarheid, zowel op de weg als in het ov.
- De huidige en de geplande grote verbouwingen aan het wegennet rond de stad Utrecht, in combinatie met de huidige en geplande ruimtelijke ontwikkelingen in en aan de randen van de stad (Utrecht Science Park, Merwedekanaalzone) vergroten de druk op de bereikbaarheid.

Deze opgaven vragen om:

- inzet van (innovatieve) oplossingen die bijdragen aan een betere bereikbaarheid, verkeersveiligheid en aan duurzame en schone mobiliteit;
- een mobiliteitssysteem dat efficiënt met ruimte omgaat;
- balanceren tussen de verschillende belangen.

Doel van het programma U Ned:
Het ontwikkelen van maatregelen op het gebied van wonen, werken, leefbaarheid en mobiliteit waardoor Utrecht nu én straks haar economische belofte als gezonde metropoolregio waarmaakt en de draaischijffunctie voor Nederland behoudt.
Met een adaptieve aanpak nemen de samenwerkende partijen integrale besluiten om ruimte te bieden aan wonen en werken in relatie tot de daarvoor gewenste bereikbaar via verschillende netwerken. Dit onder de randvoorwaarde van een duurzame balans tussen groei en omgeving op een manier die uitvoerbaar en betaalbaar is.

Planning

In het geactualiseerde programmaplan wordt gewerkt volgens vier programmalijnen:

- Kortetermijnaanpak: Rijk en regio werken aan een pakket van maatregelen voor de periode 2019-2021, gericht op concretisering van drie soorten gedragsmaatregelen: logistiek; werkgeversaanpak; doelgroepenbenadering.
- No regret-maatregelen: Rijk en regio werken het pakket aan no regret- maatregelen verder uit tot projectbesluiten.
- Vervolg preverkenning: Rijk en regio starten een onderzoek Vervolg op Preverkenning Multimodale Knoop Utrecht Centraal - Utrecht Science Park en werken dit uit tot een startbeslissing voor een MIRT Verkenning in het najaar 2019
- MIRT Onderzoek: Rijk en regio starten in de periode 2019-2020 een MIRT Onderzoek Wonen, Werken, Bereikbaarheid en Leefbaarheid in de Metropoolregio Utrecht.

Betrokkenen

Het programma is een samenwerking tussen het Rijk (IenW, EZK en BZK), de provincie Utrecht, de gemeente Utrecht mede namens de U10 (16 samenwerkende Utrechtse gemeenten) en de werkgeversorganisaties.

Gebied **Noordwest Nederland**
Fase **Onderzoek**

MIRT Onderzoek Metropoolregio Utrecht

Programma U Ned

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2020 Het onderzoek is nieuw opgenomen in het MIRT.

Aanleiding en doel

De metropoolregio Utrecht ontwikkelt zich in hoog tempo. Banengroei en bevolkingstoename geeft druk op schaarse ruimte. Tot 2040 is er in de metropoolregio naar verwachting behoefte aan 104.000 extra woningen en komen er naar verwachting meer dan 60.000 arbeidsplaatsen bij. Deze woningen en bedrijvigheid moet worden ingepast in een leefbare en gezonde regio voor iedereen. Daarnaast is het van belang dat de metropoolregio Utrecht bereikbaar blijft. Voor haar inwoners en bezoekers, maar ook als nationale draaischijf van Nederland voor wegverkeer en openbaar vervoer. De druk op de modaliteiten is al voelbaar en zal in 2040 zijn toegenomen.

Doel van het MIRT Onderzoek metropoolregio Utrecht is het gezamenlijk inzicht verkrijgen in een effectieve aanpak van de verstedelijkingsopgave tot 2040 en daarmee samenhangende bereikbaarheidsknelpunten (o.a. NMCA) voor alle modaliteiten en leefbaarheidsknelpunten. Dit als basis voor te nemen samenhangende besluiten voor integrale keuzes op het vlak van verstedelijking, werkgelegenheid, mobiliteit en leefbaarheid. Daarmee wordt duidelijk welke (infrastructurele en ruimtelijke) maatregelen er nodig zijn bij verschillende plausibele verstedelijkingsscenario's waarmee de behoefte aan woon- en werklocaties wordt gefaciliteerd.

In het eerste deel (2019) wordt gezamenlijk inzicht ontwikkeld in de opgaven voor wonen, werken, leefbaarheid én bereikbaarheid in de metropoolregio Utrecht in 2040. Op basis van een aantal mogelijke toekomstscenario's wordt bezien welk gemeenschappelijk model voor de toekomstige verstedelijking kan worden uitgewerkt. In het tweede deel (2020) wordt een adaptief ontwikkelpad ontwikkeld waarin integrale keuzemomenten worden geschetst in de tijd voor wonen, werken, leefbaarheid én bereikbaarheid in de metropoolregio Utrecht. Met dit ontwikkelpad kunnen vervolgafspraken worden gemaakt.

Planning

2019: Analyse, opbouwen scenario's en in samenwerking met het Regionaal Economisch Programma komen tot een gemeenschappelijk model ("contour van verstedelijkingsperspectief")
2020: Adaptief ontwikkelpad(en) schetsen en agenderen van vervolgafspraken

Betrokkenen

Het onderzoek is een samenwerking tussen het Rijk (IenW, EZK en BZK), de provincie Utrecht, de gemeente Utrecht en de U10.

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

Rijksvastgoed Lelystad

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2019 Het MIRT Onderzoek en uitwerkingen daarvan zullen in 2019 worden afgerond.

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.

2017 Het RCE-gebouw bij Bataviastad is verkocht aan de gemeente, die het heeft doorverkocht aan het outletcentrum Batavia Stad. 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).

2015 Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

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**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Verkenning**

Corridor Amsterdam - Hoorn

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2020 De ontwerpstructuurvisie is ter inzage voorgelegd. Partijen hebben BO-MIRT najaar 2018 een principebesluit genomen over het concept-voorkeursalternatief (multimodaal mobiliteitspakket) met de afspraak zich in te zetten voor financiële dekking.

2017 Partijen hebben gezamenlijk besloten meer tijd te besteden aan de brede uitwerking van de bereikbaarheidsopgaven en te streven naar een Voorkeursbeslissing in 2018.

2016 Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

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.

Oplossing

Naar aanleiding van de uitkomsten van het MIRT Onderzoek is in oktober 2013 bestuurlijk afgesproken dat voor de A7/A8-corridor een MIRT-verkenning gestart wordt, volgens de nieuwe aanpak bereikbaarheidsopgaven, onder de naam 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 ook 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 de Startbeslissing genomen voor de corridor Amsterdam-Hoorn. Planning is dat in het najaar 2019 de Structuurvisie inclusief voorkeursalternatief kan worden vastgesteld door de minister van Infrastructuur en Waterstaat. Parallel hieraan zal door Rijk en regio een bestuursovereenkomst worden getekend met daarin afspraken over de financiering en de uitvoering van het voorkeursalternatief door de verantwoordelijke partijen.

2019: Voorkeursbeslissing

Gebied **Noordwest Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Verkenning**

Corridor Amsterdam - Hoorn

(vervolg)

Politiek/bestuurlijk

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

Financiën

Voor het aanpakken van de bereikbaarheidsknelpunten op het hoofdwegennet (A7 en A8) heeft het ministerie van IenW € 306 mln. gereserveerd in het Infrastructuurfonds (Artikel IF 12.03.02)

Gebied **Noord-West Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Verkenning**

Multimodale knoop Schiphol

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2019 In het BO MIRT van december 2017 is geconstateerd dat zowel uitwerking nodig is voor middellange als lange termijn. Ook middellange-termijnoplossingen vragen meer onderzoek. Hierop is de planning aangepast.

2018 Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Opgave

De huidige multimodale knoop Schiphol is gebouwd in de jaren 90 en is berekend op 21,3 miljoen luchtreizigers per jaar met als bestemming of vertrekpunt Schiphol. In 2017 verwerkte Schiphol al 43 miljoen luchtreizigers met als bestemming of vertrekpunt Schiphol. Het treinstation Schiphol Airport is inmiddels uitgegroeid tot een van de belangrijkste van ons land. Dagelijks gebruiken ruim 90.000 in- en uitstappende reizigers dit station. Ook heeft Schiphol Centrum een groot busstation op de voorrijwegen van de luchthaven. Door het toenemende verkeer op de voorrijwegen staat de veiligheid van de buspassagiers op die plaats onder druk.

Schiphol Plaza kent in de huidige vorm problemen met de capaciteit door de combinatie van reizigers die met alle modaliteiten komen (auto, trein, bus en vliegtuig) en verschillende reisdoelen hebben in een beperkte ruimte. Bij verdere groei leidt dit tot mogelijke knelpunten met de veiligheid.

Het MIRT Onderzoek naar station Schiphol (november 2014) heeft aangetoond dat er capaciteitsknelpunten zijn. De capaciteit van de treinperrons, de trappen en roltrappen, het busstation en de hal van Plaza is onvoldoende om de groeiende stroom reizigers te accommoderen. Naar aanleiding hiervan is in juli 2016 overeengekomen de Verkenning multimodale knoop Schiphol te starten. Deze Verkenning wordt uitgevoerd door het ministerie van IenW, Schiphol, NS en Vervoerregio Amsterdam. Er wordt vooral gekeken naar een zo integraal mogelijke oplossing die toekomstbestendig en robuust is, maar ook flexibel kan inspringen op de veranderende mobiliteitsvraag. Het ijkpunt van de Verkenning was de reizigersgroei tot 2040. Gedurende de Verkenning is besloten een overgangsoplossing te zoeken voor de multimodale knoop Schiphol die de komende jaren (tot 2030/2035) zal zorgen voor voldoende veiligheid en capaciteit. |Voor de lange termijn is een MIRT Onderzoek Zuidwestkant Amsterdam/Schiphol/Hoofddorp gaande dat een integrale bereikbaarheid van de regio (na 2030) zal onderzoeken.

Oplossing

De multimodale knoop Schiphol wordt aangepakt om de capaciteit, de veiligheid en de kwaliteit voor de groeiende stroom reizigers te faciliteren voor de middellange termijn (tot 2030/2035). De exacte wijze waarop dit gaat gebeuren, wordt onderzocht in de Verkenning.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

De oplossing biedt ruimte aan de groei van het reizigersvervoer en draagt bij aan het verhogen van de veiligheid en het verbeteren van de betrouwbaarheid.

Gebied **Noord-West Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Verkenning**

Multimodale knoop Schiphol

(vervolg)

Planning

2016: Startbeslissing voor de verkenning van de multimodale knoop Schiphol
2019: Voorkeursbeslissing

Betrokken partijen

Het ministerie van IenW, Schiphol, NS en Vervoerregio Amsterdam hebben zich in de intentieovereenkomst van 28 april 2016 gecommitteerd aan een gezamenlijke aanpak van de multimodale knoop om een integrale oplossing te bereiken die de veiligheid, de capaciteit en de kwaliteit van de knoop faciliteert. Daarnaast wordt nauw samengewerkt met andere partijen: overheidspartijen zoals de gemeente Amsterdam, vervoerders, kennisinstellingen en marktpartijen.

Financiën

Voor spoorse maatregelen rondom de multimodale knoop Schiphol heeft het ministerie van IenW € 261 mln. gereserveerd binnen het Infrastructuurfonds (artikelonderdeel 13.03.04).

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Planuitwerking**

A6 Almere Buiten-Oost - Lelystad

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2019 Project is overgegaan van de verkenning naar de planuitwerkingsfase.

2018 Project is overgegaan van de onderzoekfase naar de verkenningsfase.

2015 Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Opgave en oplossing

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 Infrastructuur en Milieu, 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 bestaat voor uitbreiding van de A6 van 2x2 naar 2x3 rijstroken.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

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

Planning

2019: Ontwerptracébesluit
2020: Tracébesluit
2021-2023: Realisatie en openstelling

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

Politiek/bestuurlijk

Het Rijk heeft de rol van opdrachtgever voor de MIRT Verkenning/planstudie naar verbreding van de A6 tussen Almere Buiten Oost en Lelystad Centrum. Voor de overige onderdelen neemt de regio het voortouw. Er is een rijksbijdrage van € 13 mln. gereserveerd voor de nieuwe aansluiting op de A6.

Betrokken partijen

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

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Planuitwerking**

A6 Almere Buiten-Oost - Lelystad

(vervolg)

Financiën

Het ministerie van IenW heeft voor de realisatie van de verbreding van de A6 een budget van 53 mln (IF 12.03.02) gereserveerd.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling
MIRT 2020	53	2023
MIRT 2019	52	2023
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	1	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	1	

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

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Planuitwerking**

Noordelijke Randweg Utrecht (NRU)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2020 De rijksbijdrage is met € 5 mln. verhoogd.

2016 Het eerste deel van de rijksbijdrage wordt vijf jaar eerder beschikbaar gesteld.

2015 In maart 2014 heeft de gemeenteraad van Utrecht ingestemd met de voorkeursvariant.

2014 Het project heeft een eigen projectblad. Voorheen was het onderdeel van project Ring Utrecht, samen met de A27/A12.

Opgave

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

Oplossing

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

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

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

Planning

De planning van dit project is primair aan de regio.
2020 – 2025: Realisatie en openstelling

Politiek/bestuurlijk

Op 3 december 2010 is het voorkeursalternatief voor de Ring Utrecht vastgesteld. De afspraken over de NRU maken daar deel van uit. De gemeente Utrecht is het bevoegd gezag voor de NRU. De bezuinigingen uit het Lente- en aanvullend regeerakkoord van 2012 hadden tot gevolg dat de rijksbijdrage werd vertraagd. Bij het 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. Hier is nog geen besluit over genomen.

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Planuitwerking**

Noordelijke Randweg Utrecht (NRU)

(vervolg)

Financiën

Taakstellende rijksbijdrage: € 179 mln. De regio draagt € 50 mln. bij. Artikel IF 12.03.02. De rijksbijdrage is met € 5 mln. verhoogd conform amendement Schonis c.s. op het wetsvoorstel vaststelling begroting Infrastructuurfonds 2019 (35000A, nr 30).

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling
MIRT 2020	179	De planning is aan de regio
MIRT 2019	171	De planning is aan de regio
MIRT 2018	168	De planning is aan de regio
MIRT 2017	166	De planning is aan de regio
MIRT 2016	166	De planning is aan de regio
MIRT 2015	165	De planning is aan de regio
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	14	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	8	

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

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Planuitwerking**

Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Amsterdam-Lemmer

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2014 De bezuinigingen uit het Lenteakkoord en het aanvullend Regeerakkoord van 2012 hebben, zoals bij Voorjaarsnota 2013 besloten, tot gevolg dat de planuitwerking wordt vertraagd.

Opgave

Er is een tekort aan ligplaatsen op de vaarweg tussen Amsterdam en Lemmer. Door dit tekort kunnen veiligheidsproblemen ontstaan door onwenselijke afmeersituaties rond de sluiscomplexen op dit traject. Ook kunnen situaties ontstaan waarin schippers te lang door moeten varen op zoek naar een ligplaats, waardoor ze niet kunnen voldoen aan wet- en regelgeving voor vaar- en rusttijden.

Oplossing

In de planuitwerking wordt onderzocht op welke manier en op welke locaties het ligplaatsentekort kan worden opgelost. Gedacht kan worden aan zowel uitbreiding en verbetering als herstructurering van de huidige ligplaatsen rond de Oranjesluizen en de Houtribsluizen.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

De aanleg van ligplaatsen draagt bij een veilige en efficiënte scheepvaart.

Planning

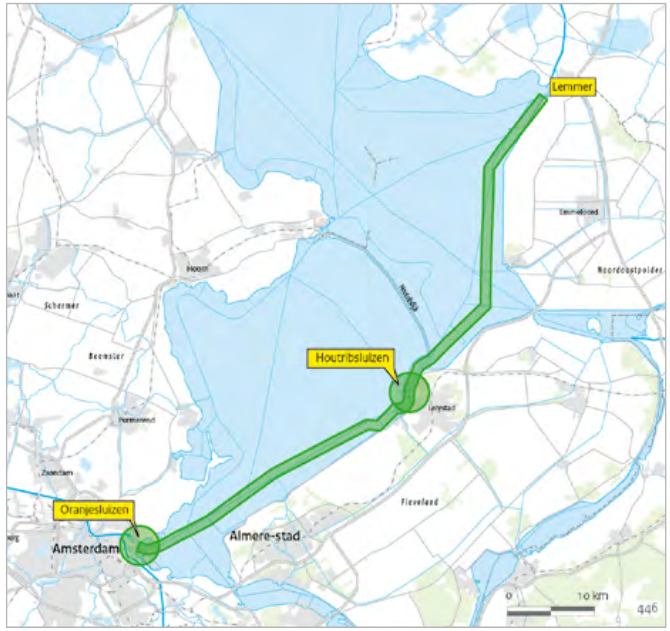
2025-2027: Openstelling

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.



Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling
MIRT 2020	6	2025-2027
MIRT 2019	6	2025-2027
MIRT 2018	6	2025-2027
MIRT 2017	6	2025-2027
MIRT 2016	6	2025-2027
MIRT 2015	6	2025-2027
MIRT 2014	6	2025-2027
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	0	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	0	

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

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Planuitwerking**

Lichteren Buitenhaven IJmuiden

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2018 De scope van dit project kan mogelijk worden aangepast als gevolg van een lopende herbezinning op de toekomstvaste functievervulling van de Averijhaven/slibdepot.

2017 Er is vertraging in de planning opgetreden omdat het combineren van de lichterlocatie met nieuwe havenontwikkeling wordt vertraagd door veranderende marktomstandigheden in met name het kolentransport en de staalindustrie.

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.

2015 Er is vertraging in de planning opgetreden door de procedure van de Raad van State.

2013 In overleg met de regio is besloten nadere informatie bij het 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.

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

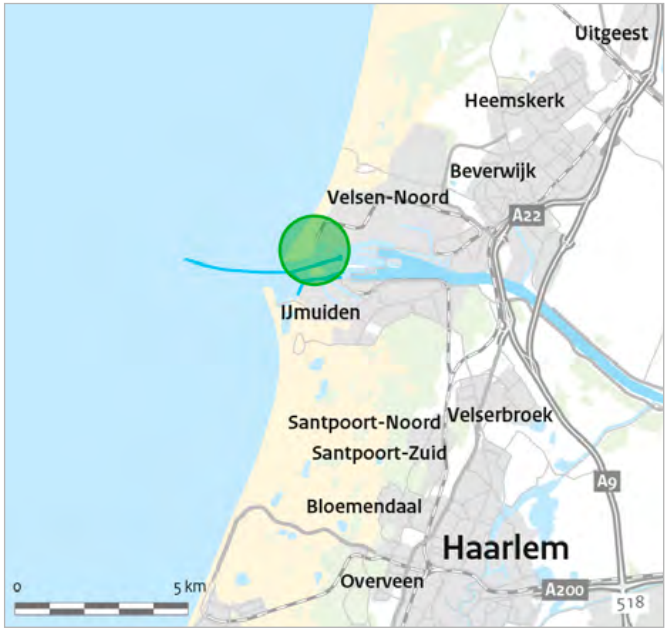
N.t.b.

Politiek/bestuurlijk

In het convenant over het toekomstig gebruik van de Averijhaven in Velsen (1996, 2006) is vastgelegd dat het Rijk zorg zal dragen dat het terrein een voldoende stevige ondergrond biedt om de inrichting van de locatie voor haven- en bedrijfsactiviteiten mogelijk te maken of dat het baggerspeciedepot weer zal worden teruggebracht in de oorspronkelijke staat. Er loopt een onderzoek energiehaven die mogelijk de scope van dit project kan veranderen.

Financiën

Taakstellend budget: € 65 mln. Artikel IF 15.03.02.



Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling
MIRT 2020	65	nnb
MIRT 2019	65	nnb
MIRT 2018	65	nnb
MIRT 2017	65	2019
MIRT 2016	65	2018
MIRT 2015	65	2018
MIRT 2014	65	2017
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	0	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	0	

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

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Planuitwerking**

Vaarweg IJsselmeer-Meppel

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2013 In april 2012 is er bestuurlijk overleg gevoerd met de regio. Het resultaat is dat eerdere realisatie van het project door middel van voorfinanciering niet aan de orde is.

Opgave

Voor schepen in de klasse Va/Vb is het moeilijk zich te bewegen tussen West-Nederland en Noord- en Oost-Nederland, omdat een aantal vaarwegen niet geschikt is voor schepen in deze categorieën.

Oplossing

In de studie zijn de aanleg en de verbetering onderzocht van vaargeulen op de trajecten Botterrak en Molenrak en de vaarweg Ketelbrug-Meppel. Bezien is hoe het Molenrak en het Botterrak (vaargeulen IJsselmeer-Ketelbrug) geschikt kunnen worden gemaakt voor volledig afgeladen binnenvaartschepen van klasse Vb en kustvaartschepen in R/S-categorie 1. Voor de vaarweg Ketelbrug-Meppel (Schokkerak-Meppelerdiep) wordt onderzocht in hoeverre deze geschikt gemaakt kan worden voor binnenvaartschepen van klasse Va.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het verruimen van de vaargeulen voor schepen in klasse Va/Vb draagt bij aan een vlotte, efficiënte en veilige scheepvaartafwikkeling.

Planning

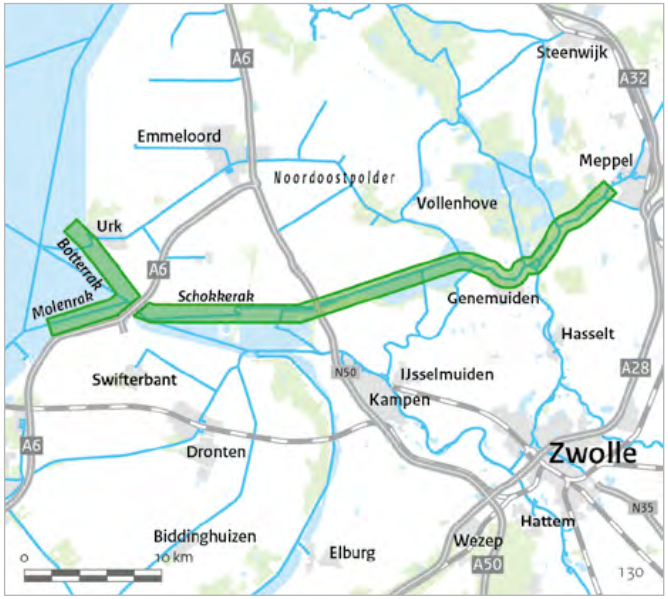
2023: Openstelling (afhankelijk van overleg tussen Rijk en regio over planning en besluitvorming)

Politiek/bestuurlijk

De 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.



Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling
MIRT 2020	36	2023
MIRT 2019	36	2023
MIRT 2018	36	2023
MIRT 2017	36	2023
MIRT 2016	36	2023
MIRT 2015	36	2023
MIRT 2014	36	2023
MIRT 2013	35	Na 2020
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	1	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	0	

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

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Waterveiligheid**
Ministerie **IenW**
Fase **Planuitwerking**

Dijkversterking Marken

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2020 De planning en de daarin genoemde mijlpalen zijn aangepast naar aanleiding van een andere manier van plannen.

2019 Toepassing van gewijzigde ontwerpvoorschriften leidt tot een andere oplossing voor de Westkade. Afronding van de planuitwerking en start van de realisatie zijn in de tijd opgeschoven.

2018 De Pilot Meerlaagsveiligheid Marken is afgerond. De naam van het project is gewijzigd van Pilot Meerlaagsveiligheid Marken naar Dijkversterking Marken. Ook is de opgave hierop aangepast.

2017 Het voorkeursalternatief en het taakstellend budget zijn vastgesteld.

2016 Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Opgave

De waterveiligheid op Marken voldoet niet aan de huidige eisen. Een deel van de dijk heeft stabiliteitsproblemen of is te laag. Bovendien is de steenbekleding van de dijk op een aantal plaatsen ingezakt of ligt deze los. Daarom is gezocht naar een bij Marken passende oplossing ter verbetering van de waterveiligheid.

Oplossing

Na uitvoering van de pilot Meerlaagsveiligheid Marken is besloten tot versterking van de Westkade en de Zuidkade van Marken. Er is sprake van een stabiliteits- en een hoogteopgave. De Westkade en de Zuidkade worden buitenwaarts versterkt.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Na de dijkversterking is de waterveiligheid op Marken in overeenstemming met de wettelijke eisen voor waterveiligheid.

Planning

2016-2019: Planuitwerking
2020: Start realisatie
2023: 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 Hoogwaterbeschermingsprogramma) € 50 mln. Artikel DF 1.02.01.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling
MIRT 2020	50	2023
MIRT 2019	49	2023
MIRT 2018	48	2022
MIRT 2017	48	2022
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	2	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	2	

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

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2020 In april 2018 is een versnelling gemeld voor de A6 Almere, waarbij de rijbaan richting Lelystad een jaar eerder is opengesteld en richting Amsterdam een half jaar.

2018 Het taakstellend budget is opgehoogd met kosten voor meerjarig onderhoud en financieringskosten van het deel A6 Almere. Daarnaast zijn er meevallers en tegenvallers ontstaan door verschillen in uitgekeerde indexering en per project contractueel ingepaste indexering. Deze zijn binnen de DBFM-projecten budgetneutraal verrekend.

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.

2015 Het taakstellend budget is aangepast als gevolg van lagere bijdragen van derden en een wijziging van de Stroomlijnovereenkomst.

Opgave

De bereikbaarheid over de weg in de corridor A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere en de inpassing van de wegen in de stedelijke omgeving is niet optimaal. Toekomstige ontwikkelingen zoals de uitbreiding van Almere zetten op lange termijn de bereikbaarheid verder onder druk.

Oplossing

In 2007 heeft het kabinet een voorkeur uitgesproken voor het Stroomlijnalternatief: de uitbreiding van de bestaande weginfrastructuur A1/A2/A6/A9/A10-Oost tussen knooppunt Badhoevedorp en de aansluiting Almere Buiten-Oost. In het Ontwerptracébesluit (OTB) is de keuze voor het Stroomlijnalternatief gekoppeld aan een groot aantal inpassingsmaatregelen, waaronder de aanleg van een tunnel in de A9 bij Amsterdam-Zuidoost en een verdiepte ligging in Amstelveen, een eco-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

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 Infrastructuur en Milieu 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 deelproject A1 Diemen-Muiderberg/A6 Muiderberg-Almere Havendreef is gegund in 2012 en in 2017 opengesteld. Deeltraject A9 Gaasperdammerweg is in 2014 gegund. Deeltraject A6 Almere is in 2016 gegund.

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere

(vervolg)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

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.

2013 Door het opheffen van het Fonds economische structuurversterking (Fes), het sluiten van een aanvullende bestuursovereenkomst en opname van DG-Ruimte-gelden in het Infrastructuurfonds is de bijdrage van derden aangepast. Er is € 24 mln. overgeboekt vanuit project Stedelijke bereikbaarheid Almere.

Financiën

Taakstellend budget: € 5.482 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.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling
MIRT 2020	5.482	2025-2027
MIRT 2019	5.395	2025-2027
MIRT 2018	5.325	2025-2027
MIRT 2017	5.101	2025-2027
MIRT 2016	5.066	2025-2027
MIRT 2015	4.667	2025-2027
MIRT 2014	4.676	2025-2027
MIRT 2013	4.118	2020
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	1364	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	330	

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2018	1.578	29%
2017	1.258	23%
2016	847	16%

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2018 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2018 was gerealiseerd.

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

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere

(vervolg)

Omschrijving	Maatregel	Taakstellend budget MIRT 2018	Gerealiseerd budget t/m 2018	Openstelling
A10 Oost / A1 Diemen	2x4 rijstroken	141	141	16 juni 2014
A1/A6	2x5 rijstroken + 2 wisselstroken / 2x4 rijstroken + wisselstroken	1.842	579	2017
A9 Gaasperdammerweg	2x5 rijstroken + wisselstrook	1.167	288	2020
A6 Almere	2x4 rijstroken	402	28	2019
A9 Amstelveen	2x4 rijstroken	823	17	2024-2026
Projectoverstijgend	Onder andere grondaankopen, kabels en leidingen, risicoreservering, externe personeelskosten	1.107	525	
Totaal		**5.482**	**1.578**	

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

A10 Knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2020 De herijkingsfase zal tot uiterlijk het eerste kwartaal 2020 lopen. Met de Kamerbrief van 23 juli 2019 (2019Z15335) is de Tweede Kamer geïnformeerd over de besluitvorming die heeft plaats gevonden. In de zomer en in het najaar van 2019 zullen diverse werkzaamheden op en rond het station Zuid doorgang blijven vinden.

2017 Het project is overgegaan naar de realisatiefase.

2015 Het taakstellend budget is afgenomen door een overboeking van de projectorganisatiekosten naar het project Zuidasdok.

2014 Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Opgave

Het verkeer op de ring A10 ter plaatse van de Zuidas blijft naar verwachting groeien. Daarom is het noodzakelijk om de capaciteit te vergroten. Ook is ontvlechting nodig van doorgaand verkeer op de ring A10 en het bestemmingsverkeer ten behoeve van de toe- en afritten van de S108 (VU Kenniskwartier) en S109 (RAI). De capaciteitsvergroting en de genoemde ontvlechting dient op knooppunt De Nieuwe Meer en knooppunt Amstel ingezet te worden. De projecten Zuidasdok (zie betreffende projectblad) en A10 Knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel worden in samenhang ontwikkeld en gerealiseerd.

Oplossing

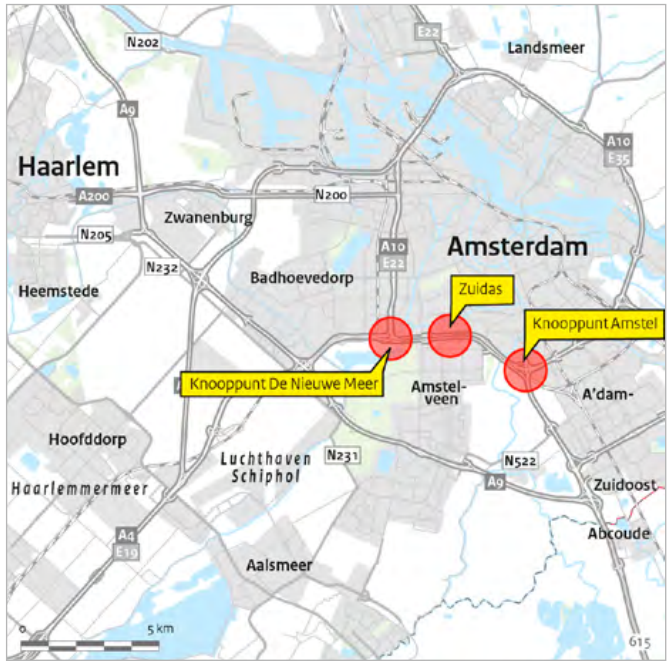
De doorstroming van het verkeer wordt verbeterd door het aanpassen van bestaande en het inpassen van nieuwe infrastructuur (rijstroken en kunstwerken) ter plaatse van de knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel. Hiermee worden het doorgaande verkeer en het bestemmingsverkeer op de A10-Zuid gescheiden. Dit draagt bij aan een robuuster verkeerssysteem en een verruimde capaciteit ter plaatse van Amsterdam Zuidas. Voor aanpassingen op de Zuidas zie het projectblad Zuidasdok.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

De aanpassing van de knooppunten en de ontvlechting van doorgaand en bestemmingsverkeer is noodzakelijk om invulling te geven aan de doelstelling om de bereikbaarheid van de noordelijke Randstad in het algemeen te verbeteren en die van Amsterdam en de economische toplocatie Zuidas in het bijzonder.

Planning

2019: 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 Ontwerptracébesluit is vervroegd vastgesteld in 2015. Het Tracébesluit is op 18 maart 2016 vastgesteld. Op 15 augustus 2018 is het Tracébesluit onherroepelijk geworden.

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

A10 Knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel

(vervolg)

Uitvoering

De aanpassingen van de knooppunten zijn samen met het project Zuidasdok aanbesteed. Het aanbestedingstraject is afgerond. Gunning heeft plaatsgevonden in februari 2017. Het project Zuidasdok bevindt zich in de herijkingsfase waarin de opdrachtnemer haar aanbieding uitwerkt in een integraal voorontwerp.

Financiën

Taakstellend budget: € 309 mln. Artikel IF 12.03.01.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling
MIRT 2020	309	2028
MIRT 2019	305	2028
MIRT 2018	301	2028
MIRT 2017	297	2028
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	12	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	13	

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2018	35	11%
2017	24	8%
2016	3	1%
2015	0	

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2018 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2018 was gerealiseerd.

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

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

A27/A12 Ring Utrecht

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2020 De Raad van State heeft op 17 juli 2019 geoordeeld dat het Tracébesluit Ring Utrecht niet in stand kan blijven. Dit is het directe gevolg van de uitspraak van de Raad van State van 29 mei 2019 over het Programma Aanpak Stikstof (PAS). De exacte consequenties van de uitspraak en de vervolgaanpak voor de A27/A12 Ring Utrecht worden de komende periode nader uitgewerkt.

2018 Start realisatie verschuift van 2018 naar 2020. Na de vaststelling van het Tracébesluit is de projectplanning ten aanzien van de realisatiefase herijkt waarbij een zorgvuldige marktbenadering en omgevingsproces voorop staat. Dit leidt ertoe dat de start van de realisatie plaatsvindt in 2020.

2016 In november 2014 heeft de minister de Tweede Kamer per brief aangegeven dat het TB verschuift naar 2017.

2015 De voorkeursvariant is vastgesteld.

Opgave

De groei van het verkeer leidt tot afwikkelingsproblemen op de Ring Utrecht en het daarop aansluitende onderliggend wegennet.

Oplossing

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

De exacte consequenties van de uitspraak en de vervolgaanpak voor de A27/A12 Ring Utrecht worden de komende periode nader uitgewerkt.

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 milieueffectrapportage (MER) 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 Infrastructuur en Milieu gelegd. Op verzoek van de Tweede Kamer heeft de commissie-Schoof tussen december 2012 en maart 2013 de besluitvorming over het voorkeursalternatief onderzocht. De conclusie is dat het onderzoek voldoende tot goed is uitgevoerd, dat er een uitgebreid en zorgvuldig participatie- en besluitvormingsproces is geweest en dat de keuze voor een verbreding aan de oostzijde van de stad Utrecht onderbouwd is. De minister heeft de voorkeursvariant vastgesteld op 13 juni 2014 en het Ontwerptracé-besluit in maart 2016. Op 14 december 2016 is het Tracébesluit vastgesteld. De Raad van State heeft op 17 juli 2019 geoordeeld dat het Tracébesluit Ring Utrecht niet in stand kan blijven. Dit is het directe gevolg van de uitspraak van de Raad van State van 29 mei 2019 over het Programma Aanpak Stikstof (PAS). De exacte consequenties van de

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

A27/A12 Ring Utrecht

(vervolg)

uitspraak en de vervolgaanpak voor de A27/A12 Ring Utrecht worden de komende periode nader uitgewerkt.

File Top 50

Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 9, 20 en 21 uit de File Top 50.

Financiën

Taakstellend budget: € 1.206 mln. Artikel IF 12.03.02. Het budget is exclusief reservering vanwege het Meerjarenprogramma Geluidssanering (MJPG).

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

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 de 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 uitgesteld. De rijksbijdrage aan de NRU is apart in de begroting opgenomen en als apart projectblad opgenomen.

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.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling
MIRT 2020	1.206	2027-2028
MIRT 2019	1.171	2024-2026
MIRT 2018	1.153	2024-2026
MIRT 2017	1.141	2024-2026
MIRT 2016	1.138	2024-2026
MIRT 2015	1.134	2024-2026
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	72	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	60	

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2018	43	4%

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2018 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2018 was gerealiseerd.

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

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

A28/A1 Knooppunt Hoevelaken

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2020 Het contract met de combinatie A1/28, aan wie het project medio 2015 is gegund, wordt ontbonden, nadat de combinatie haar werkzaamheden met betrekking tot het Tracébesluit in goede orde heeft afgerond. Dit is een gevolg van het gedeelde besluit dat de gekozen innovatieve aanbestedingsvorm niet de juiste is geweest. Het project zal na vaststelling van het tracebesluit, naar verwachting voorjaar 2020, opnieuw worden aanbesteed.

2019 Het budget is gewijzigd door extra bijdragen van de provincie Utrecht en de gemeente Amersfoort voor de aanleg van fiets- en voetgangerstunnels (€ 5 mln.) en een extra bijdrage voor grondkosten en onderhoud (€ 2 mln.).

2018 Het budget is bijgesteld vanwege een bijdrage van de regio en het toevoegen van onderhoudsbudget ten behoeve van de realisatiefase.

2017 De mijlpalen verschuiven als gevolg van het overstappen op het NRM2016 (Nederlands Regionaal Model) en actualiseren van effectstudies ten behoeve van het Tracébesluit.

2016 Het budget is bijgesteld vanwege een bijdrage van de regio.

2015 Het project is overgegaan naar de realisatiefase. Het taakstellend budget is aangepast.

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 pakketstudie driehoek Utrecht-Hilversum-Amersfoort. In de pakketstudie is aandacht voor diverse modaliteiten en thema's (ov, fiets, auto, prijsbeleid, 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

2020: Tracébesluit

Politiek/bestuurlijk

In het BO MIRT van voorjaar 2011 is afgesproken dat wordt ingezet op vervlechting van de verdere tracé-uitwerking en de aanbesteding van de realisatie. Daarbij is een pakket van eisen en wensen het uitgangspunt. Alle benodigde afspraken tussen Rijk en regio om het project te kunnen aanbesteden zijn in juni 2013 vastgelegd in een bestuursovereenkomst. De regio levert onder andere een bijdrage voor de geluidsmaatregelen en voor de verplaatsing van de verzorgingsplaats op het grondgebied van de gemeente Nijkerk.

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

A28/A1 Knooppunt Hoevelaken

(vervolg)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

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.

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 voorkeurs-variant in het Ontwerptracébesluit. Door vervlechting en versobering is het Tracébesluit gepland in 2016 en start de uitvoering in 2017. De openstelling blijft ongewijzigd: 2020.

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. Zie voor verdere toelichting over het voorgenomen proces de Kamerbrief van 15 april 2019 [29385-99].

File Top 50

Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van knelpunt 5 uit de File Top 50.

Financiën

Taakstellend budget: € 774 mln. (inclusief bijdrage van derden: € 44 mln.). Artikel IF 12.03.01.
Het budget is exclusief reservering vanwege het Meerjarenprogramma Geluidssanering (MJPG).

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling
MIRT 2020	785	2023-2025
MIRT 2019	774	2023-2025
MIRT 2018	763	2023-2025
MIRT 2017	743	2023-2025
MIRT 2016	741	2022-2024
MIRT 2015	731	2022-2024
MIRT 2014	699	2022-2024
MIRT 2013	676	2020
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	109	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	11	

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2018	105	13%
2017	80	10%
2016	51	7%
2015	27	
2014	11	
2013	7	
2012	1	

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2018 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2018 was gerealiseerd.

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

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen en Spoorwegen personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Zuidasdok

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2020 De herijkingsfase zal tot uiterlijk het eerste kwartaal 2020 lopen. Met de Kamerbrief van 23 juli 2019 (2019Z15335) is de Tweede Kamer geïnformeerd over de besluitvorming die heeft plaats gevonden. In de zomer en in het najaar zullen werkzaamheden op en rond het station Zuid doorgang blijven vinden.

2017 Het project is overgegaan naar de realisatiefase.

2016 Bij bestuurlijk overleg in december 2014 zijn de scope en het budget aan het project toegevoegd (onder andere de bijdrage van de NS).

2015 De budgetten voor het project zijn integraal opgenomen in artikel 17 van het Infrastructuurfonds.

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 de Voorjaarsnota is het project-budget artikel 13 opgehoogd met € 6,4 mln.

2012 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.

Opgave

De ruimtelijke ontwikkelingen in de corridor Haarlemmermeer-Almere en op de Zuidas versterken de toename van het aantal reizigers en de hoeveelheid verkeer. Door de opening van de Noord-Zuidlijn, de Hanzelijn en Openbaar Vervoer Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad (OV-SAAL) neemt het aantal reizigers op station Amsterdam Zuid toe. Daarom is een vergroting van de stationscapaciteit nodig. Daarnaast biedt de gerealiseerde spoedaanpak A10-zuid op termijn onvoldoende wegcapaciteit. Daarom is een robuuste wegverbreding nodig. Een investering in ruimtelijke kwaliteit is nodig om de Zuidas te laten uitgroeien tot een internationale toplocatie.

Oplossing

De 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 openbaarvervoer-terminal en aan het verbeteren van de bereikbaarheid over de weg, vooral voor de noordelijke Randstad in het algemeen en voor Amsterdam en de economische toplocatie Zuidas in het bijzonder. Door de ondertunneling ontstaat meer ruimte voor andere modaliteiten die bijdragen aan de bereikbaarheid en wordt de leefomgeving verbeterd. Ook wordt hiermee een bijdrage geleverd aan de wens om de Zuidas te ontwikkelen tot een gemengde stadswijk.

Planning

2019: Start realisatie (hoofdbouwcontract)
2028: Openstelling (verschillende projectonderdelen worden eerder opgeleverd)

File Top 50

Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van knelpunt 37 uit de File Top 50.

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen en Spoorwegen personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Zuidasdok

(vervolg)

Politiek/bestuurlijk

In juli 2012 is een bestuursovereenkomst gesloten en is de Voorkeursbeslissing genomen. In maart 2015 is het Ontwerptracébesluit (OTB) vervroegd vastgesteld. Het Tracébesluit is op 18 maart 2016 vastgesteld. Op 15 augustus 2018 is het Tracébesluit onherroepelijk geworden.

Uitvoering

De voorbereidende werkzaamheden zijn gestart. Het aanbestedingstraject is afgerond. Gunning heeft plaatsgevonden in februari 2017. Het project Zuidasdok bevindt zich in de herijkingsfase waarin de opdrachtnemer haar aanbieding uitwerkt in een integraal voorontwerp. Vooruitlopend op het herijkingsbesluit vinden in 2019 uitvoeringswerkzaamheden plaats voor de toekomstige Brittenpassage.
Zie voor verdere toelichting over de herijkingsfase en de uitvoering van werkzaamheden de Kamerbrief van 23 juli 2019 [2019Z15335].

Financiën

Taakstellend budget: € 1.671 mln. De gemeente Amsterdam draagt hiervan € 224 mln. bij, en voor de openbaarvervoerterminal draagt de provincie Noord-Holland € 81 mln. en de Vervoerregio Amsterdam € 168 mln. bij. Onderdeel van het taakstellend budget is tevens een subsidie van de EU van € 3 mln. en bijdrage van de NS van € 69 mln. voor de Brittenpassage, de Minervapassage en aanvullende commerciële voorzieningen van het station. Artikel IF 17.08. Er zijn scopewijzigingen die hebben geleid tot verhoging van de bijdragen van partijen conform de bestuursovereenkomst uit 2012.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling
MIRT 2020	1.671	2028
MIRT 2019	1.644	2028
MIRT 2018	1.607	2028
MIRT 2017	1.584	2028
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	87	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	63	

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2018	300	18%
2017	220	13%
2016	134	8%
2015	100	
2014	42	
2013	7	
2012	0	

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2018 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2018 was gerealiseerd.

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

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Amsterdam CS, Cuypershal

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2020 ProRail onderzoekt de mogelijkheden voor subsidie in het kader voor de zorg voor het rijksmonument om alle onderdelen van het project te kunnen uitvoeren. De Provincie Noord-Holland heeft inmiddels een subsidie verleend van circa € 0,3 mln. voor diverse restauratiewerkzaamheden.

2019 Per 1 januari 2018 is de subsidie definitief vastgesteld. De resterende werkzaamheden zijn inclusief bijbehorend budget ondergebracht bij het MIRT-project Nazorg gereedgekomen lijnen en halten. Het niet-benodigde budget onvoorzien (€ 2,3 mln.) is overgeboekt naar de investeringsruimte (Artikelonderdeel IF 20.04).

2018 De Middentunnel is gerealiseerd en in dienst genomen. De renovatie van de Cuypershal is een risicovol project, omdat niet volledig bekend is wat achter 120 jaar doorgevoerde aanpassingen naar voren komt. De aanpak om tot aanbesteding van het werk te komen is hierop aangepast. Dat heeft meer tijd gevergd. De geplande oplevering is hierdoor verschoven naar 2020.

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.

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).

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Amsterdam CS, Cuypershal

(vervolg)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2016 De aanbesteding van de renovatie van het Cuypersgebouw is vertraagd in verband met een tekort op de businesscase Masterplan Amsterdam Stationseiland.

2015 De Oosttunnel wacht op een integraal besluit over Amsterdam in het kader van PHS. Bij de Voorjaarsnota 2014 is om die reden de bijdrage aan de Oosttunnel (€ 12 mln.) ondergebracht bij PHS.

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.

Financiën

Taakstellend budget: € 26 mln. exclusief subsidie Provincie Noord-Holland. Artikel IF 13.03.01.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Indienststelling
MIRT 2020	26	2012-2020
MIRT 2019	26	2012-2020
MIRT 2018	26	2012-2020
MIRT 2017	26	2012-2018
MIRT 2016	26	2012-2016
MIRT 2015	26	2012-2016
MIRT 2014	38	2012-2016
MIRT 2013	37	2012-2016
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	11	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	1	

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2018	17	65%
2017	17	65%
2016	16	62%
2015	15	
2014	14	
2013	12	
2012	4	

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2018 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2018 was gerealiseerd.

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

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Regionale/lokale infrastructuur**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Ombouw Amstelveenlijn (hoogwaardige tramverbinding)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2018 Het project is overgegaan van de planstudie- naar de realisatiefase. De vervoerregio heeft nog in 2016 de realisatiebeschikking ontvangen.

2017 Op verzoek van de stadsregio is de doortrekking van de Amstelveenlijn naar Uithoorn toegevoegd aan de scope van het project.

2016 In het kader van de besluitvorming Zuidasdok heeft het ministerie van IenW de Voorkeursbeslissing van de Stadsregio voor de ombouw van de Amstelveenlijn bevestigd.

2015 De Voorkeursbeslissing en de start van de uitvoering zijn uitgesteld door vertraging in de planvorming van de Stadsregio.

2014 De planning wordt afgestemd op de uitvoering van Amsterdam Zuidasdok.

2013 Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

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 verkeers-veiligheid van de Amstelveenlijn door de aanleg van ongelijkvloerse kruisingen. De Amstelveenlijn zal worden verlengd naar Uithoorn.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

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

Planning

2014: Voorkeursbeslissing
2015: Projectbeslissing
2018: Start realisatie
2020: Oplevering

Politiek/bestuurlijk

Niet van toepassing.

Uitvoering

De Vervoerregio Amsterdam is verantwoordelijk voor de uitvoering, de financiering en de exploitatie van het project. De beschikking voor het project is in 2016 verleend. De uitvoering is eind 2018 gestart. In 2019 worden grootschalige werkzaamheden voor een aantal ongelijkvloerse kruisingen verricht. Het jaar 2020 staat in het teken van de oplevering van de eerste fase van het opstelterrein (remise) in de Legmeerpolder en het test- en proefbedrijf met het nieuwe trammaterieel.

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Regionale/lokale infrastructuur**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Ombouw Amstelveenlijn (hoogwaardige tramverbinding)

(vervolg)

Financiën

Taakstellend budget: € 80 mln. Artikel IF 14.01.03.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Indienststelling
MIRT 2020	80	2020
MIRT 2019	79	2020
MIRT 2018	78	2020
MIRT 2017	77	2020
MIRT 2016	77	2020
MIRT 2015	76	2020
MIRT 2014	76	2020
MIRT 2013	75	2019
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	5	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	5	

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2018	12	15%
2017	12	15%
2016	5	6%

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2018 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2018 was gerealiseerd.

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

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

PHS: Overweg Veenendaal Klompersteeg

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2017 Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Opgave

Met het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) rijden de treinen op de corridor Schiphol-Utrecht-Nijmegen met hogere frequentie. Daardoor zijn verschillende overwegen langer gesloten. 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 draagt bij aan de economische en ruimtelijke ontwikkeling van Nederland.

Planning

2016: Start realisatie
2019: Oplevering

Politiek/bestuurlijk

In maart 2015 is een samenwerkingsovereenkomst gesloten tussen de betrokken overheden en ProRail over de uitvoering en de financiering van het project. In februari 2018 is met de realisatie aangevangen.

Uitvoering

Uitvoering geschiedt onder aansturing van ProRail in samenwerking met gemeente Veenendaal en provincie Utrecht. Beide onderdoorgangen zijn in 2019 gereed. De realisatie van de aansluitende (gemeentelijke) weginfrastructuur en inpassing loopt door tot 2020.

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

PHS: Overweg Veenendaal Klompersteeg

(vervolg)

Financiën

Taakstellend budget ministerie van IenW: € 9 mln. Artikel IF 13.03.01.
Er is sprake van 50% cofinanciering door de regio.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Indienststelling
MIRT 2020	9	2019
MIRT 2019	9	2019
MIRT 2018	9	2019
MIRT 2017	9	2019
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	0	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	0	

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2018	6	67%
2017	0	0%
2016	0	0%

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2018 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2018 was gerealiseerd.

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

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Regionale/lokale infrastructuur**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Utrecht, tram naar de Uithof

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2019 De planning voor de Uithoflijn is verschoven van juli 2018 naar de tweede helft van 2019. De realisatie van de Uithoflijn is complex. Het grootste deel van de lijn is in gereedheid gebracht, van het traject station Vaartsche Rijn tot en met eindhalte Uithof. De vertraging die is opgetreden heeft te maken met de complexiteit van het project, niet alleen in de technische scope, maar ook in de samenhang van de Uithoflijnen met een groot aantal andere projecten, met name in het stationsgebied. Ook het opsplitsen van de verantwoordelijken om de Uithoflijn succesvol in exploitatie te brengen speelt daarbij een rol.

2014 De beschikking is afgegeven en het project is overgegaan naar de realisatiefase.

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
2019: 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 gemeente Utrecht en de provincie zijn verantwoordelijk voor de uitvoering van het project. De subsidiebeschikking is in juni 2013 afgegeven.

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Regionale/lokale infrastructuur**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Utrecht, tram naar de Uithof

(vervolg)

Financiën

Voor de aanleg van de tram naar de Uithof is de rijksbijdrage vastgesteld op € 112 mln., exclusief btw. Artikel IF 14.01.03.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Indienststelling
MIRT 2020	112	2019
MIRT 2019	112	2019
MIRT 2018	111	2018
MIRT 2017	110	2018
MIRT 2016	110	2018
MIRT 2015	110	2018
MIRT 2014	110	2018
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	2	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	2	

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2018	82	74%
2017	82	74%
2016	41	37%
2015	37	
2014	37	

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2018 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2018 was gerealiseerd.

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

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Vleuten-Geldermalsen (inclusief Randstadspoor, fase 1)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2020 Binnen het projectbudget was nog een bedrag gereserveerd van € 12,7 mln. voor de regio Utrecht. Naar aanleiding van de afspraken in BO MIRT is dit bedrag ondergebracht op IF 20.03.

2019 Vanuit het voor de regio gereserveerde restbudget is € 4,2 mln. gestort in het provinciefonds ten behoeve van de financiering van knooppuntontwikkeling station Utrecht Vaartsche Rijn en overige stations in Utrecht.

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 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.

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.

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 Pakketproject 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, verbeteren van de betrouwbaarheid.

Planning

2002: Tracébesluit
Vanaf 2003: Start realisatie
Vanaf 2005: Oplevering deelprojecten

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 2001).
2. VINEX-uitvoeringscontracten.

Uitvoering

Een groot deel van het project is opgeleverd. In 2018 is de extra spoorbrug over het Amsterdam-Rijnkanaal in dienst gesteld (onderdeel Vleuten - Utrecht CS). De oude brug wordt in 2018 aangepakt.

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Vleuten-Geldermalsen (inclusief Randstadspoor, fase 1)

(vervolg)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2016 Bij de Voorjaarsnota 2015 is het projectbudget verlaagd met € 2,7 mln. (BDU). 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).

2014 Bij de Voorjaarsnota 2013 is het projectbudget verlaagd met € 0,4 mln.

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 mln. vanuit dit restbudget toegevoegd aan het AKI-programma ten behoeve van de financiering van de overweg Leijenseweg te Bilthoven.

Financiën

Taakstellend budget: € 898 mln. Artikel IF 13.03.01.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Indienststelling
MIRT 2020	898	Divers, vanaf 2005
MIRT 2019	911	Vanaf 2005
MIRT 2018	914	Vanaf 2005
MIRT 2017	930	Vanaf 2005
MIRT 2016	933	Vanaf 2005
MIRT 2015	956	Vanaf 2005
MIRT 2014	956	Vanaf 2005
MIRT 2013	956	Vanaf 2005
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	58	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	11	

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2018	882	97%
2017	857	94%
2016	821	89%
2015	782	
2014	728	

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2018 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2018 was gerealiseerd.

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

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

De Zaan (Wilhelminasluis)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2020 De arbitragezaak is afgerond. De werkzaamheden zijn hervat.

2019 De arbitragezaak loopt langer door dan verwacht, waardoor openstelling verder vertraagd wordt naar 2020.

2018 Er loopt een arbitragezaak tussen de provincie en de aannemer over tekortkomingen in het ontwerp. Hierdoor ontstaat vertraging.

2016 De voortgang van de lopende uitvoeringswerkzaamheden wordt gehinderd door de complexiteit van de ontwerpwerkzaamheden. De oplevering van het werk is voorzien eind 2016/begin 2017.

2014 De opdracht tot vernieuwing Wilhelminasluis is in februari 2013 gegund.

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.

Opgave

De Zaan is beperkt toegankelijk voor schepen in klasse Va vanwege de te geringe diepgang van de vaarweg en de ontoereikende dimensies van de kunstwerken.

Oplossing

Op basis van de 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
2020: Openstelling sluis
2023: Afronding project inclusief bruggen

Politiek/bestuurlijk

De provincie Noord-Holland, de gemeente Zaanstad, het voormalige ministerie van Verkeer en Waterstaat en het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier hebben in oktober 2009 een bestuursovereenkomst gesloten. Hierin zijn de afspraken over de realisatie, de kostenverdeling en de verdeling van eigendom, beheer en onderhoud van de vernieuwing van de Wilhelminasluis beschreven. Met de ondertekening 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.

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

De Zaan (Wilhelminasluis)

(vervolg)

Financiën

Het Rijk verleent voor dit project een subsidie van maximaal € 13 mln. aan de provincie Noord-Holland. Nadere afspraken over het subsidiebedrag en de melding van de voortgang zijn opgenomen in de subsidiebeschikking die het Rijk heeft verleend. Artikel IF 15.03.01.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling
MIRT 2020	13	2020
MIRT 2019	13	2020
MIRT 2018	13	2019
MIRT 2017	13	2017
MIRT 2016	13	2016-2017
MIRT 2015	13	2015
MIRT 2014	13	2015
MIRT 2013	13	2015
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	0	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	0	

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2018	10	77%
2017	10	77%
2016	10	77%
2015	10	
2014	10	
2013	10	
2012	10	

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2018 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2018 was gerealiseerd.

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

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Verbeteren vaargeul IJsselmeer (Amsterdam-Lemmer)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2020

In 2018 is de laatste zandwinconcessie uitgegeven voor deeltraject 4.

Opgave

In de vaarroutes naar Oost- en Noord-Nederland voor beroepsvaart in klasse Vb bestaat onvoldoende diepgang.

Oplossing

De oplossing bestaat uit het verdiepen van de vaargeul IJsselmeer zodat die geschikt wordt voor beroepsvaart tot klasse Vb. Het gedeelte Buiten IJ maakt ook deel uit van het project.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het verruimen van de vaargeul draagt bij aan een vlotte, efficiënte en veilige scheepvaartafwikkeling.

Planning

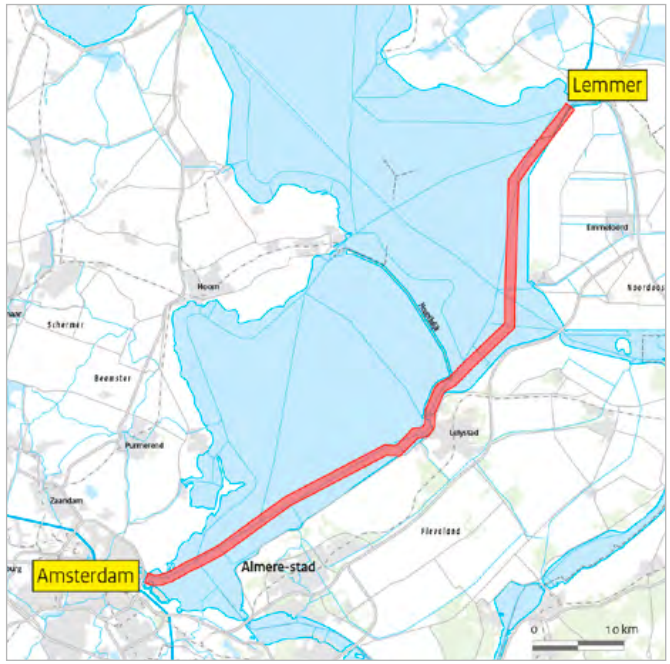
1997: Start realisatie
Deeltraject 1: zandwinconcessie loopt tot 2024
Deeltraject 4: zandwinconcessie loopt tot 2030
Deeltraject 6: zandwinconcessie loopt tot 2025

Politiek/bestuurlijk

Toezeggingen: Nota Transport in Balans (1997).

Uitvoering

Het verdiepen van de vaargeul IJsselmeer wordt via zandwinning door middel van concessies gerealiseerd. Door zandwinning ontstaat een diepe vaargeul waarbij scheepvaart een deel van deze diepte gebruikt, het benodigd nautisch profiel. Er zijn nog restopgaven voor het op orde brengen van het nautisch profiel op de deeltrajecten 1, 4 en 6. Uiteindelijke oplevering van de verruiming van de vaargeul is afhankelijk van snelheid en daadwerkelijk gebruik van de concessie op zandwinning. Het is mogelijk dat het nautisch profiel eerder gerealiseerd is dan de einddata van de concessies.



Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Verbeteren vaargeul IJsselmeer (Amsterdam-Lemmer)

(vervolg)

Financiën

Taakstellend budget: € 12 mln.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling
MIRT 2020	12	Afhankelijk van zandwinning (deeltraject 1,4,6)
MIRT 2019	12	Afhankelijk van zandwinning (deeltraject 1,4,6)
MIRT 2018	12	Afhankelijk van zandwinning (deeltrajecten 1,4,6)
MIRT 2017	12	Voor eind 2016 (deeltrajecten 2,3,5,7,8,9,10)
MIRT 2016	12	Voor eind 2015
MIRT 2015	12	Voor eind 2015
MIRT 2014	12	Voor eind 2015
MIRT 2013	13	Voor 2015
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	1	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	0	

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2018	12	100%
2017	12	100%
2016	12	100%
2015	12	
2014	12	
2013	12	
2012	12	

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2018 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2018 was gerealiseerd.

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

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Zeetoegang IJmond

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2020 Door vertraging en eerder opgetreden project-risico's is besloten om 64 mln. extra budget toe te kennen. De technische oplossing ter bestrijding van de toename verzilting is aan het MIRT-blad toegevoegd.

2019 Naar aanleiding van problemen met het oorspronkelijke ontwerp van de deurkassen is het ontwerp aangepast en een herziene planning opgesteld. De beschikbaarheidsdatum verschuift van 31 oktober 2019 naar 25 januari 2022.

2017 Het budget is opgehoogd met kosten voor beheer en onderhoud vanwege de omzetting van het contract naar DBFM.

2016 Begin 2016 wordt naar verwachting gestart met de bouw van de zeesluis.

2015 De minister van IenW heeft een Partieel Uitvoeringsbesluit (PUB) genomen, waarmee de aanbesteding en voorbereidende realisatie-werkzaamheden gestart zijn.

2014 Parallel aan het proces van ruimtelijke inpassing van de nieuwe sluis wordt de marktbenadering voor het DBFM-contract gestart.

2013 Vanwege de complexiteit van de inpassing, het daarmee samenhangende provinciaal inpassingsplan en de uitwerking van de DBFM-contractvorm is de planning vertraagd.

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 Voorkeursbeslissing van juni 2012 was het vertrekpunt voor de afmetingen van de nieuwe zeesluis 500 m bij 65 m bij 18 m. De opdracht was om te bezien of 70 m breedte ook mogelijk is binnen het taakstellend budget. Inmiddels wordt gebouwd aan een sluis van 70 m breed. Bij wijzigingen in het sluizencomplex moet ook rekening worden gehouden met de aanpassing van de primaire waterkering conform de Waterwet. Daarnaast wordt gewerkt aan de maatregel selectieve onttrekking. Deze maatregel heeft als doel om verdere verzilting van het Noordzeekanaal als gevolg van de nieuwe sluis tegen te gaan.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Dit project draagt bij aan de internationale concurrentiekracht van de mainport door een efficiënte scheepvaartafwikkeling.

Planning

2022: Openstelling

Politiek/bestuurlijk

In 2009 heeft de toenmalig minister van Verkeer en Waterstaat met de provincie Noord-Holland en de gemeente Amsterdam een convenant getekend met de intentie de toegankelijkheid van het Noordzeekanaal te optimaliseren. Er is afgesproken dat de gemeente Velsen en de provincie Noord-Holland hun medewerking verlenen bij het doorlopen van de benodigde ruimtelijke procedures en milieuvergunningen. De minister van Infrastructuur en Milieu heeft in juni 2012 een Voorkeursbeslissing genomen waarmee de scope van de sluis en het financiële kader (inclusief het omgaan met de versnellingskosten) is vastgesteld. De convenantpartners hebben eind 2014 een go-beslissing genomen. Eind 2014 is het Provinciaal Inpassingsplan (PIP), dat de basis biedt voor de Projectbeslissing, onherroepelijk geworden. Deze beslissing is met het Uitvoeringsbesluit in 2015 genomen.

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Zeetoegang IJmond

(vervolg)

Uitvoering

Op basis van een Publiek-Private Comparator (PPC) is geconcludeerd dat publiek-private samenwerking (PPS) met een DBFM-contract een geschikte contractvorm is. Op basis van de Voorkeursbeslissing is invulling gegeven aan het PIP en het daarbij behorende milieueffect-rapport. In 2015 is gestart met voorbereidende werkzaamheden. In 2016 is de bouw van de nieuwe sluis gestart. In 2018 is gebleken dat het oorspronkelijke ontwerp van het consortium niet maakbaar is. Rijkswaterstaat heeft het nieuwe ontwerp en de bijbehorende planning onafhankelijk laten toetsen. Op basis hiervan is besloten de beschikbaar-heidsdatum te verschuiven van 31 oktober 2019 naar 25 januari 2022.

Financiën

Het totale budget is € 1021 mln. Dit is exclusief de bijdrage van de provincie Noord-Holland en de gemeente Amsterdam. Het huidige budget is het resultaat van de DBFM-conversie en is dus voor aanleg, beheer en onderhoud. Artikel IF 15.04.01.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling
MIRT 2020	1021	2022
MIRT 2019	940	2022
MIRT 2018	927	2019
MIRT 2017	917	2019
MIRT 2016	660	2019
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	361	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	44	

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2018	77	8%
2017	69	7%

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2018 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2018 was gerealiseerd.

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

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Waterveiligheid**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Afsluitdijk

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2018 Het taakstellend budget is opgehoogd met kosten voor meerjarig onderhoud en financieringskosten van het project.

2017 Het budget is met € 17 mln. verhoogd met bijdragen door regionale partijen voor het realiseren van regionale ambities. Voor het vergroten van de verkeersveiligheid van de A7 en het aanleggen van verzorgingsplaatsen is budget (€ 19,5 mln.) vanuit het Infrastructuurfonds beschikbaar gesteld. De voorbereiding van dit Design, Build, Finance and Maintain-contract kost meer tijd dan voorzien, waardoor de start van de aanbesteding later is dan voorzien. De oplevering blijft gepland in 2022.

2016 Vanwege een actualisatie in de planning is de oplevering voorzien in 2022. Het budget voor het project Afsluitdijk is overgeheveld naar de realisatiefase.

2015 In 2014 zijn de projecten Versterking Afsluitdijk en Extra Spuicapaciteit in de begroting samengevoegd.

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.

Opgave

Bij de tweede Landelijke Rapportage Toetsing van de primaire waterkeringen (2006) is gebleken dat de Afsluitdijk niet meer voldoet aan de wettelijke eisen voor waterveiligheid. Daarnaast is vergroting van de waterafvoercapaciteit nodig, omdat het steeds vaker en in sterkere mate onmogelijk wordt om het peil van het IJsselmeer voldoende te beheersen. Dit als gevolg van de stijgende zeespiegel en hogere piekafvoeren van de rivieren. Het project Afsluitdijk garandeert tot ten minste 2050 de veiligheidseis van 1:10.000 per jaar (eerste stap van de aanpak tot 2100) en het kunnen handhaven van de huidige peildynamiek op het IJsselmeer.

Oplossing

De scope van het project bestaat uit:

- het versterken van het dijklichaam volgens het principe van een overslagbestendige dijk, met een groene uitstraling (vegetatie);
- het versterken van de bestaande spui- en schutsluizen Den Oever en Kornwerderzand;
- het (gefaseerd) vergroten van de afvoercapaciteit van het bestaande spuicomplex Den Oever.

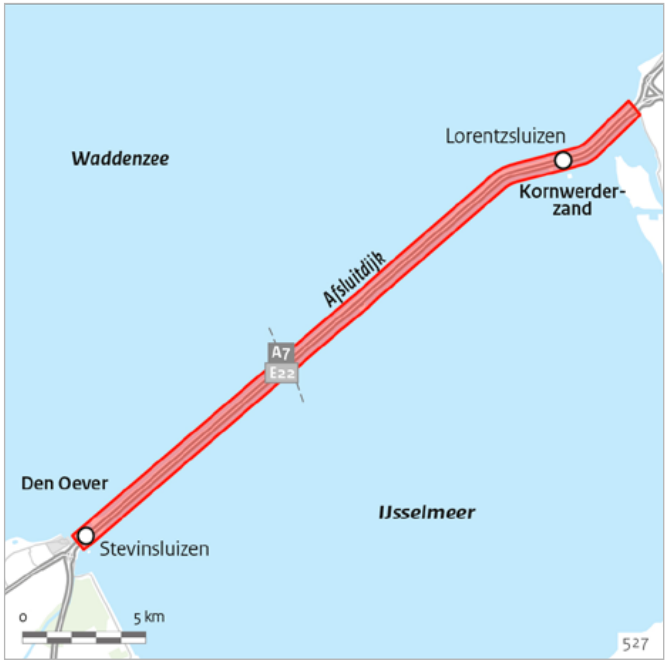
Binnen het project is veel aandacht voor duurzaamheid. De Afsluitdijk wordt bekleed met 75.000 nieuw ontworpen duurzame betonblokken. Door de bijzondere vorm van de blokken is minder beton nodig dan eerder gebruikt materiaal. Dat zorgt voor 56% minder CO_2-uitstoot. De nieuwe gemalen bij Den Oever zijn energiezuinig. De energie die nodig is, wordt opgewekt met 2,7 hectare zonnepanelen bij Den Oever.

Bijdrage aan oplossing beleidsdoelstelling

De versterking van de Afsluitdijk en de vergroting van de waterafvoercapaciteit dragen bij aan de bescherming tegen hoogwater.

Planning

Voorzien wordt dat de Afsluitdijk in 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 maatregelen om de dijk en de kunstwerken op orde te brengen en er wordt ruimte geboden aan de ontwikkeling van regionale ambities voor duurzaamheid, natuur, recreatie en toerisme. Tegelijkertijd hebben het Rijk en de decentrale overheden in een bestuursovereenkomst afspraken gemaakt over de samenwerking bij de realisatie van de regionale ambities. In augustus 2012 is de Voorkeursbeslissing genomen voor het vergroten van de afvoercapaciteit. In februari 2016 heeft de minister het definitieve Rijksinpassingsplan gepubliceerd.

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Waterveiligheid**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Afsluitdijk

(vervolg)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2013 Het project Afsluitdijk is overgegaan naar de planuitwerking en voorbereiding van de realisatiefase. Het budget is opgehoogd met € 20 mln. voor regionale ambities.

Uitvoering

Rijkswaterstaat is begin 2012 gestart met de planuitwerking.
De projectopdracht omvat het opleveren van een projectbeslissing en de voorbereiding van de realisatie. Het DBFM-contract is in 2018 gegund. In 2018 is de combinatie Levvel gestart met de realisatie.

Financiën

Taakstellend budget: € 1.596 mln. (inclusief bijdragen derden (€ 17 mln.), Beheer en Onderhoud).

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 de Afsluitdijk is dit gebeurd in MIRT 2019.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling
MIRT 2020	1.613	2022
MIRT 2019	1.571	2022
MIRT 2018	921	2022
MIRT 2017	869	2022
MIRT 2016	831	2022
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	782	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	82	

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2018	30	2%
2017	10	1%
2016	5	1%
2015	1	
2014	0	
2013	0	
2012	0	

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2018 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2018 was gerealiseerd.

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

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Waterveiligheid**
Ministerie **IenW en EZK**
Fase **Realisatie**

Markermeer-IJmeer

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2020 De minister heeft in het najaar van 2018 de Voorkeursbeslissing voor het project Ecologische Maatregelen Markermeer genomen.

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.

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).

2016 Het project Marker Wadden is een jaar vertraagd.

2015 Het project Hoornse Hop is overgegaan van de verkenningsfase naar de planuitwerkingsfase.

Opgave

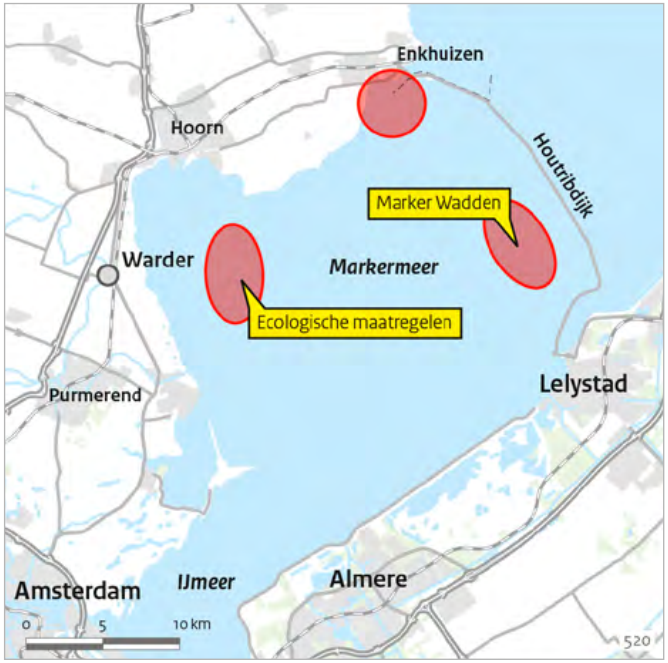
De ecologische kwaliteit van het Markermeer en het IJmeer is in de jaren 90 van de vorige eeuw fors achteruitgegaan. De doelen uit Natura 2000 en de Kaderrichtlijn Water worden niet bereikt. De ambitie is om de kwaliteit te verbeteren voor natuur, recreatie en landschap. In de Rijksstructuurvisie Amsterdam-Almere-Markermeer (RRAAM) is een Toekomstbestendig Ecologisch Systeem (TBES) geschetst. Het TBES gaat uit van een gefaseerde aanpak van natuurmaatregelen en ruimtelijke ontwikkelingen.

Oplossing

Het onderzoeksprogramma Natuurlijker Markermeer-IJmeer is eind 2015 opgeleverd.

Ecologische Maatregelen Markermeer (planuitwerking)
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 financierden (de ministeries van Infrastructuur en Milieu en van Economische Zaken en de provincies Noord-Holland en Flevoland), hebben in 2016 besloten om te stoppen met de 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. De minister heeft in 2018 de Voorkeurs-beslissing genomen voor de ecologische maatregelen Markermeer. Deze beslissing houdt in dat er wordt geïnvesteerd in maatregelen langs de Noord-Hollandse Kust en in Trintelzand B.

Eerste fase Marker Wadden (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 de Eerste Fase van Marker Wadden. In het najaar van 2018 is een deel van de Marker Wadden al opgeleverd. In september 2018 is het eerste, grote eiland opengegaan voor publiek. De totale 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 **Waterveiligheid**
Ministerie **IenW en EZK**
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
2018: Oplevering en openstelling eerste eiland Marker Wadden
2019: Start planuitwerking en realisatie Ecologische Maatregelen Markermeer
2020: Marker Wadden gereed
2020: Trintelzand B gereed
2022: Oplevering laatste maatregel Noord-Hollandse kust Markermeer

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. EZK;
€ 18 mln. IenW;
€ 15 mln. bijdrage Postcodeloterij;
€ 6,5 mln. provincie Flevoland;
€ 4 mln. provincie Noord-Holland;
€ 1 mln. bedrijfsleven;
€ 7,5 mln. Natuurmonumenten.

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Waterveiligheid**
Ministerie **IenW en EZK**
Fase **Realisatie**

Markermeer-IJmeer

(vervolg)

Ecologische Maatregelen Markermeer

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling
MIRT 2020	10	2021-2022
MIRT 2019	11	2021-2022
MIRT 2018	10	2021-2022
MIRT 2017	17	2021-2022
MIRT 2016	8	2021-2022
MIRT 2015	8	2021-2022
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	2	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	1	

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2018	1	10%
2017	0	0%

Marker Wadden (rijksbijdrage vanuit het ministerie van EZ/EZK en het ministerie van IenM/IenW)

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling
MIRT 2020	37	2020
MIRT 2019	38	2020
MIRT 2018	37	2020
MIRT 2017	30	2020
MIRT 2016	30	2020
MIRT 2015	30	2020
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	7	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	0	

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2018	37	100%
2017	36	95%

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2018 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2018 was gerealiseerd.

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

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Waterveiligheid**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Reevesluis

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2019 Dit project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Opgave

Reevesluis is onderdeel van IJsseldelta Fase 2. Het doel van het project is bijdragen aan het behalen van een waterstanddaling van minimaal 41 centimeter bij Zwolle (bij kilometer 979 van de IJssel) om te voldoen aan de doelstelling van de Planologische Kernbeslissing (PKB) Ruimte voor de Rivier.

Oplossing

Er wordt een schutsluis, geschikt voor schepen met CEMT-klasse IVa, en een spuisluis met spuioppervlak van 40 m2 gerealiseerd. Daarnaast zit in de scope van dit perceel het verwijderen van de IJsseldijk, nadat alle overige fase 2 projectdelen gereed zijn.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

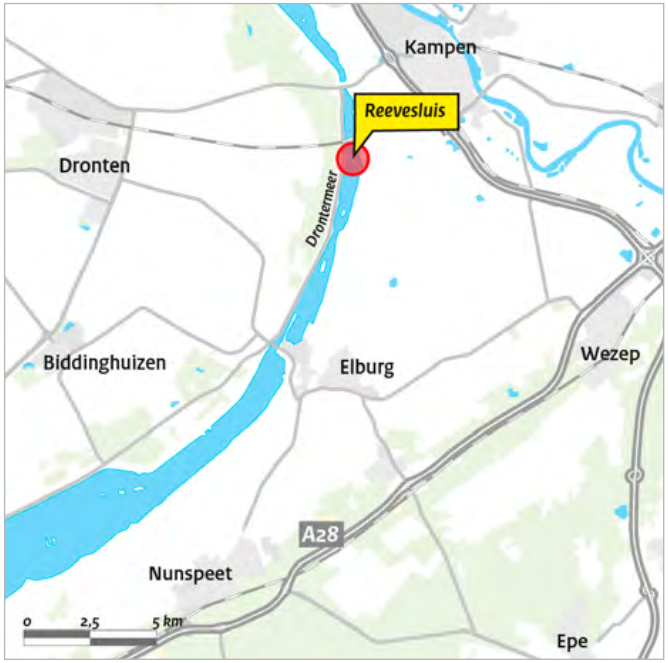
Met de verschillende maatregelen wordt een waterstanddaling van minimaal 41 centimeter bij Zwolle behaald. Hierdoor wordt het gebied rondom Zwolle beschermd tegen overstroming in de toekomst en wordt voldaan aan de doelstelling van de Planologische Kernbeslissing (PKB) Ruimte voor de Rivier.
Daarnaast is er bij het ontwerp en de bouw van de Reevesluis gekozen voor duurzame maatregelen. Bij de gekozen bouwmethode is aanzienlijk minder beton nodig omdat de bodem van de sluis niet onderheid wordt en de wanden van de sluis in staal worden uitgevoerd. Ook wordt gebruik gemaakt van gerecycled beton. Bovendien is het bedieningsgebouw volledig circulair.

Planning

2017: Partiële MIRT-3 beslissing en start realisatie
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 te behalen zijn door direct aansluiten op fase 1.



Uitvoering

In november 2017 is gestart met realisatie van de Reevesluis.

Gebied **Noordwest-Nederland**
Onderwerp **Waterveiligheid**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Reevesluis

(vervolg)

Financiën

Het taakstellende budget voor de Reevesluis bedraagt € 94,8 mln. inclusief € 2 mln. reservering voor duurzaamheid en energieneutraliteit van de sluis.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling
MIRT 2020	95	2021
MIRT 2019	94	2021
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	1	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	1	

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2018	39	41%
2017	21	22%

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2018 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2018 was gerealiseerd.

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

Zuidwest-Nederland

- Visie
- Hoofdopgaven
- Gebieden met concentratie van opgaven van nationaal belang
- Opgavenkaart
- Projectenkaart
- Projectenoverzicht
- Project- en programmabladen

Zuidwest-Nederland

De regio Zuidwest-Nederland bestaat uit de provincies Zuid-Holland en Zeeland. met een focus op het verstedelijkte gebied tussen Leiden, Den Haag, Delft, Rotterdam en Dordrecht, een gedeelte van het Groene Hart en Zeeland in het hart van 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 verwoordden Rijk, provincie, regio's en steden gezamenlijk hun ambitie voor 2040: 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 en bijbehorende opgaven.

De eerste strategie heeft een sterk economisch georiënteerde focus. Zuidwest-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, de greenports en de Zuid-Hollandse kennisas geven deze topregio vorm en inhoud. Een geïntegreerde economie gedreven door krachtige economische sectoren ontstaat via doorontwikkeling 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 onderwijsaanbod 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 heeft als doel 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 een nieuwe economische dynamiek met daaraan een grote diversiteit aan woonwijken, werklocaties en regionale voorzieningen. Om de stadscentra, de woonwijken, de werkplekken en de landschappen te kunnen benutten is bereikbaarheid een voorwaarde. Het metropolitaan stedelijk gebied is 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 heeft een aantrekkelijke contramal in het landelijk gebied met veen-, kust- en deltalandschappen dat internationaal wordt gewaardeerd.

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

Zeeland ligt in het midden van de Zuidwestelijke Delta en het stedelijk gebied van de Randstad, Brabantse stedenrij en Vlaamse Ruit. Opgaven vanuit het Rijk en provinciale taken op het gebied van economie, natuur en water komen in de Deltawateren bij elkaar. Het gebied ligt aan diep vaarwater, heeft een sterk landelijk karakter en een uitgestrekte kust en Deltawateren. Er is bijzondere aandacht nodig voor bevolkingsveranderingen door vergrijzing, ontgroening en de toenemende trek naar de steden. Zeeland biedt 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 (Zeeuws-Vlaamse Kanaalzone en Sloegebied, ontwikkelruimte, energie-opwekking, toeristische aantrekkingskracht). Grensoverschrijdend werken in de samenwerking met Vlaanderen is een voorwaarde om goed om te gaan met de veranderingen, maar ook om de kansen voor de economie te benutten. De centrale ambitie is om de economische potenties verder te laten groeien binnen een veilige, gezonde en veerkrachtige Delta, met behoud van het aangename woon- en leefklimaat.

Zuidwest-Nederland

Hoofdopgaven

Zuidelijke Randstad

De hoofdopgaven voor de Zuidelijke Randstad komen naar voren uit de drie strategieën die zijn ontwikkeld naar aanleiding van de Adaptieve Gebiedsagenda Zuidelijke Randstad. Deze 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.

1. Vergroten samenhang tussen de productie-economie en diensteneconomie

De eerste hoofdopgave is het vergroten van de samenhang tussen de productie-economie en de diensteneconomie. Belangrijke impulsen 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 het 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 op nationaal niveau. En ze zetten in op het stimuleren van cross-overs tussen mainport Rotterdam en greenports, zodat de topsectoren Energie, Agri & Food en Logistiek elkaar verder versterken. In het voorjaar van 2017 hebben de greenports, ministeries, provincies, het bedrijfsleven en de kennisinstellingen samen de Verklaring Impulsagenda Greenports 3.0 getekend. Hiermee spreken ze gezamenlijk de ambitie uit om samen transities door te voeren om de uitgangspositie van de greenports te verbeteren. Deze agenda vormde de ruggengraat voor het tuinbouwakkoord dat in maart 2019 is ondertekend door bedrijfsleven en overheden. 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.

2. Een samenhangend metropolitaan stedelijk gebied

De tweede opgave is het ontwikkelen van een samenhangend metropolitaan stedelijk gebied door het stimuleren van interactie, het realiseren van de grote verstedelijkingsopgave in de Zuidelijke Randstad in samenhang met bereikbaarheid via met name hoogwaardig openbaar vervoer én goede fietsvoorzieningen en versterken van de groenblauwe structuur. In dit metropolitaan stedelijk gebied worden wonen, werken, voorzieningen, bereikbaarheid, water, recreatie en natuur in samenhang ontwikkeld. Bestuurlijk uitgangspunt is binnenstedelijke verdichting langs de Oude Lijn + E-lijn. Rijk en regio ontwikkelen gezamenlijk in 2019 een adaptieve ontwikkelstrategie waarbij mobiliteit en verstedelijking (wonen, werken en voorzieningen) optimaal met elkaar worden afgestemd zodat deze in samenhang tot realisatie kunnen komen. Deze adaptieve ontwikkelstrategie vormt op haar beurt de ruggengraat van het brede integraal verstedelijkingsakkoord voor de Zuidelijke Randstad, dat naast wonen en bereikbaarheid ook duurzaamheid (waaronder energietransitie), landschap en klimaatadaptatie als thema's heeft. Dit Verstedelijkingsakkoord vormt het startpunt voor een langjarige samenwerkingsagenda.

3. Duurzaamheid en minimaliseren van de gevolgen van overstroming

Het stimuleren van een circulaire economie en een duurzame energie- en zoetwatervoorziening en het minimaliseren van de gevolgen van overstroming vormen de laatste hoofdopgaven voor de Zuidelijke Randstad. De overheden zetten samen met kennisinstellingen en het bedrijfsleven in op een duurzame leefomgeving en een circulaire economie. 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 verbetering 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 integrale maatregelen te kunnen nemen, rekening houdend met bijvoorbeeld cultureel erfgoed.

Zuidwestelijke Delta

1. Havengerelateerde economie en Logistieke Delta

Voor Zeeuwse economie is de havengerelateerde economie een belangrijke drager. De opgave is het optimaal laten functioneren en doorontwikkelen van deze sector, zodat de overheidsinvesteringen in het fysiek-ruimtelijke domein optimaal renderen. 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 bieden tegenwicht aan de optredende bevolkingskrimp in met name Zeeuws-Vlaanderen.
De zeehavens (Vlissingen, Terneuzen) liggen strategisch en aan diep vaarwater. Grensverleggend werken is regionaal urgent geworden door de fusie van de Zeeuwse havens met die van Gent in het nieuwe bedrijf North Sea Port. Bij een aantal sluizencomplexen t.w. Volkerak, Krammer en Kreekrak in de delta tekenen zich mogelijk capaciteitsproblemen voor de binnenvaart af, deze vallen samen met de wateropgave die er speelt.

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. Het op orde houden en doorontwikkelen van goede achterlandverbindingen hoort daarbij. In het actieprogramma van de Commissie Economische

Zuidwest-Nederland

Structuurversterking en Werkgelegenheid wordt de meerwaarde van samenwerking tussen zeehavens genoemd. De komende periode wordt daar invulling aan gegeven.

2. Duurzame verstedelijking
In Zeeland speelt verstedelijking een steeds belangrijkere rol. Steden met goede voorzieningen en vitale binnensteden zijn belangrijk voor een aantrekkelijk woon- en vestigingsklimaat. Op de woningmarkt is steeds meer vraag naar stedelijk wonen. De vier Zeeuwse steden, verenigd in de Z4, vormen de belangrijkste stedelijke gebieden met de aanwezigheid van veel grotere voorzieningen en de concentratie van inwoners. In de relatie tussen de stedelijke kernen en het ommeland is het noodzakelijk om het voorzieningenniveau van Zeeland zowel in kwaliteit als in bereikbaarheid op peil te houden. Daarnaast is de bereikbaarheid van steden buiten Zeeland belangrijk.

3. Wateropgave in relatie tot een duurzame, economisch vitale en veilige Delta
Voor de gehele Zuidwestelijke Delta ligt er een wateropgave als gevolg van klimaatverandering. Namelijk: het garanderen van de waterveiligheid –ook voor de Randstad– in relatie tot de zeespiegelstijging en extreem hoge rivierafvoeren en het borgen van duurzaam zoetwater, in duurzame balans met economie en ecologie. De watersystemen vormen het belangrijkste natuurlijk kapitaal en zijn het ordenend principe in dit gebied. Dit vraagt om aandacht voor een natte gebiedsagenda, waarin thema's als klimaatadaptatie, zeespiegelstijging, verzilting, zoetwaterbehoefte, waterkwaliteit Deltawateren (o.a. Grevelingen, Volkerak-Zoommeer) en de Biodiversiteitsopgave (Natura 2000-doelstellingen en Programmatische Aanpak Ecologie Grote Wateren) samen worden opgepakt. Hierin komen opgaven voor Rijk en regio samen. De Zuidwestelijke Delta vormt hier een proeftuin en showcase voor de rest van de wereld.

4. Energie
Bij de topsector Energie speelt de Zuidwestelijke Delta 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. De aanlanding van 'wind op zee' en de koppeling met de grote industrieclusters in Zeeland heeft consequenties voor de infrastructuur. Het hoofdenergienetwerk (380kV) tussen Borssele en Midden-Brabant moet compleet en robuust worden gemaakt.

Gebieden met concentratie van opgaven van nationaal belang

Zuidelijke Randstad

De regio Rotterdam Den Haag is één van de drukste regio's van Nederland. Deze regio wordt gekenmerkt door een veelzijdige economie. Denk hierbij aan de Rotterdamse Haven, Den Haag als Internationale Stad van Vrede en Recht' en de Zuid-Hollandse kennisas (van Leiden via Den Haag en Delft naar Rotterdam).

De metropool Rotterdam-Den Haag groeit de komende decennia verder. Er ligt een grote woningbouwopgave (240.000 nieuwe woningen tot 2040), een bereikbaarheidsopgave, een voorziene groei in de logistieke sector. Er is echter ook onbenut economisch potentieel door te weinig agglomeratiekracht. Dit laatste blijkt uit onderzoek (w.o OESO) waarin wordt geconcludeerd dat in deze metropoolregio de economische prestaties achterblijven ten opzichte van vergelijkbare regio's in Nederland, én dat er (nog) geen sprake is van vergevorderde samenhang tussen economische clusters die nodig is voor de agglomeratiekracht. Hierop is komende periode winst te boeken.

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. De 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 (REOS-) 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 (inzet op HOV en fiets) effectiever worden. In de Zuidelijke Randstad gaat het om de volgende toplocaties: Leiden Bio-Science Park, TIC-Delft, Den Haag Central Innovation District/ Internationale Zone/Binckhorst, Binnenstad Rotterdam, Rotterdam Makers District, mainport en greenports Zuidelijke Randstad.

Grote verstedelijkingsopgave in samenhang met optimale bereikbaarheid
Bestuurlijk uitgangspunt is binnenstedelijke verdichting van de woningbouw langs HOV conform (ontwerp) NOVI. Voor de Zuidelijke Randstad hebben bestuurders (Rijk en regio) gezamenlijk besloten de woningbouw te concentreren langs de Oude Lijn (circa 180.000 woningen langs hoofdspoor Leiden-Dordrecht) en de Randstadrail (Rotterdam/Zoetermeer-Den Haag). Deze verstedelijkingsstrategie versterkt het gebruik van OV, voorkomt toename van het autoverkeer én beschermt het kostbare landschap in deze regio. Deze strategie levert optimaal rendement op voor de Zuidelijke Randstad en Nederland als geheel.

In het gebiedsgericht bereikbaarheidsprogramma Rotterdam-Den Haag (kortweg MoVe) hebben Rijk en regio in 2018 de uitdaging opgepakt om de grote Verstedelijkingsopgave in samenhang met de bereikbaarheidsopgaven op te pakken. In het kader van MoVe wordt daartoe een adaptieve ontwikkelstrategie ontwikkeld dat in het BO MIRT najaar 2019 zal worden vastgesteld. Doel van deze adaptieve ontwikkelstrategie is het integreren en afstemmen van de timing van de grote verstedelijkingsopgave langs de Oude Lijn en E-lijn en de uitbreiding (schaalsprong) van het metropolitaan OV (inclusief fiets en knooppunten).

Zuidwest-Nederland

Deze adaptieve ontwikkelstrategie vormt de ruggengraat van het brede integraal verstedelijkingsakkoord voor de Zuidelijke Randstad. Dit akkoord omvat naast de thema's wonen en bereikbaarheid ook duurzaamheid, landschap en klimaatadaptatie als thema's. Dit Verstedelijkingsakkoord is het startpunt voor een langjarige samenwerkingsagenda. Het streven is om dit akkoord eveneens in het BO MIRT najaar 2019 te bekrachtigen.

In de woondeal Zuidelijke Randstad (juni 2019) zijn Kralingse Zoom-Stadionpark (Rotterdam) en CID-Binckhorst (Den Haag) benoemd als belangrijke grote woningbouwlocaties. Voor deze locaties zijn de MIRT Verkenning Oeververbinding Rotterdam en Verkenning CID-Binckhorst die zijn gestart in het kader van MoVe van groot belang. Elementen van de woondeal komen terug in het integrale Verstedelijkingsakkoord.

Zuidwestelijke Delta

Natuur en landschap
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 zal 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.

Deltawateren
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.

Rijksstructuurvisie Grevelingen en Volkerak-Zoommeer
De Rijksstructuurvisie Grevelingen en Volkerak-Zoommeer (RGV) beschrijft de wenselijkheid en haalbaarheid van het terugbrengen van beperkt getij in de Grevelingen en zout en beperkt getij in het Volkerak-Zoommeer. 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 zuurstofloosheid op de waterbodem bestreden en wordt de Grevelingen beter verbonden met de Noordzee. Ook kan zo ruimte worden 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 en worden blauwalgen bestreden. Het uitwerken van de Rijksstructuurvisie (concretiseren van plannen en financiering) is in twee delen opgeknipt: het project Getij Grevelingen werkt het deel voor de Grevelingen verder uit en voor het lange termijnperspectief van het Volkerak Zoommeer vindt overleg tussen de partijen plaats.

De besluitvorming over de Grevelingen heeft in 2018, naast de reeds eerder toegezegde bijdragen van regio en Rijk een financiële impuls gekregen door de bijdrage van € 75 miljoen uit de Enveloppe natuur en waterkwaliteit van het Regeerakkoord. Dat heeft geleid tot een opdracht aan Rijkswaterstaat om met alle bijdragende partijen de planuitwerkingsfase voor te bereiden. Voor de Grevelingen is februari 2019 een Bestuursovereenkomst getekend waarin afspraken zijn gemaakt om de MIRT Verkenningsfase af te ronden en middelen beschikbaar te stellen. Naar verwachting leidt dit eind 2019 tot een MIRT-II voorkeursbesluit. Definitieve besluitvorming is afhankelijk van afspraken tussen de regionale partijen en het kabinet.

De betrokken overheden hebben in maart 2015 de Bestuursovereenkomst Ontwikkeling Grevelingen en Volkerak-Zoommeer getekend. Dat heeft nog niet geleid tot een sluitende financiering van het uitvoeringsplan van de RGV voor het Volkerak-Zoommeer. Met de regio is afgesproken dat vooralsnog de huidige status van ontwerp-RGV en bestuursovereenkomst en ook de financiële toezeggingen van partijen, worden aangehouden. Daarnaast is afgesproken dat de zoetwatervoorziening voor de landbouw en het peilbeheer in aangrenzende gebieden als eerste moet zijn gerealiseerd voordat kan worden overgegaan tot het weer zout maken van het Volkerak-Zoommeer. Dit wordt in het Deltaprogramma Zoetwater geregeld. Het ontwikkelperspectief van een weer zout VZM maakt onderdeel uit van de Programmatische aanpak Grote Wateren (PAGW). In de loop van 2019 komt meer duidelijkheid over de prioritering van de maatregelen die binnen de PAGW zijn voorzien.

Het Schelde-estuarium
Vlaanderen en Nederland werken in de VlaamsNederlandse Scheldecommissie (VNSC) aan een Agenda voor de Toekomst voor een integrale en duurzame ontwikkeling van het Scheldeestuarium. Dat gebeurt met proactieve betrokkenheid van de Schelderaad, waarin de

Zuidwest-Nederland

relevante stakeholders zijn vertegenwoordigd. Een van de taken van de VNSC is de 5-jaarlijkse evaluatie van de Vlaams-Nederlandse samenwerking op grond van het Verdrag Beleid en Beheer Schelde-estuarium. De VNSC heeft inmiddels de 2e evaluatie afgerond. Deze is voorjaar 2019 aangeboden aan het Vlaamse en Nederlandse parlement; zie: *www.vnsc.eu/uploads/2019/04/evaluatierapport-verdrag-beleid-en-beheer-2014-2018-lr.pdf.*

Zowel Schelderaad als VNSC hebben tijdens de 2e evaluatie de behoefte geuit om de samenwerking verder te structureren. Dat leidde tot de aanbeveling om gezamenlijk een roadmap te ontwikkelen, met daarin de afspraken over inhoud, planning, evaluatie, participatie en communicatie van het volgende traject van de Agenda voor de Toekomst. De roadmap is in juni vastgesteld door de VNSC.

Kust

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 mee te laten groeien 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. Hiermee wordt invulling gegeven aan het Nationale Kustpact.

Scheldehavens

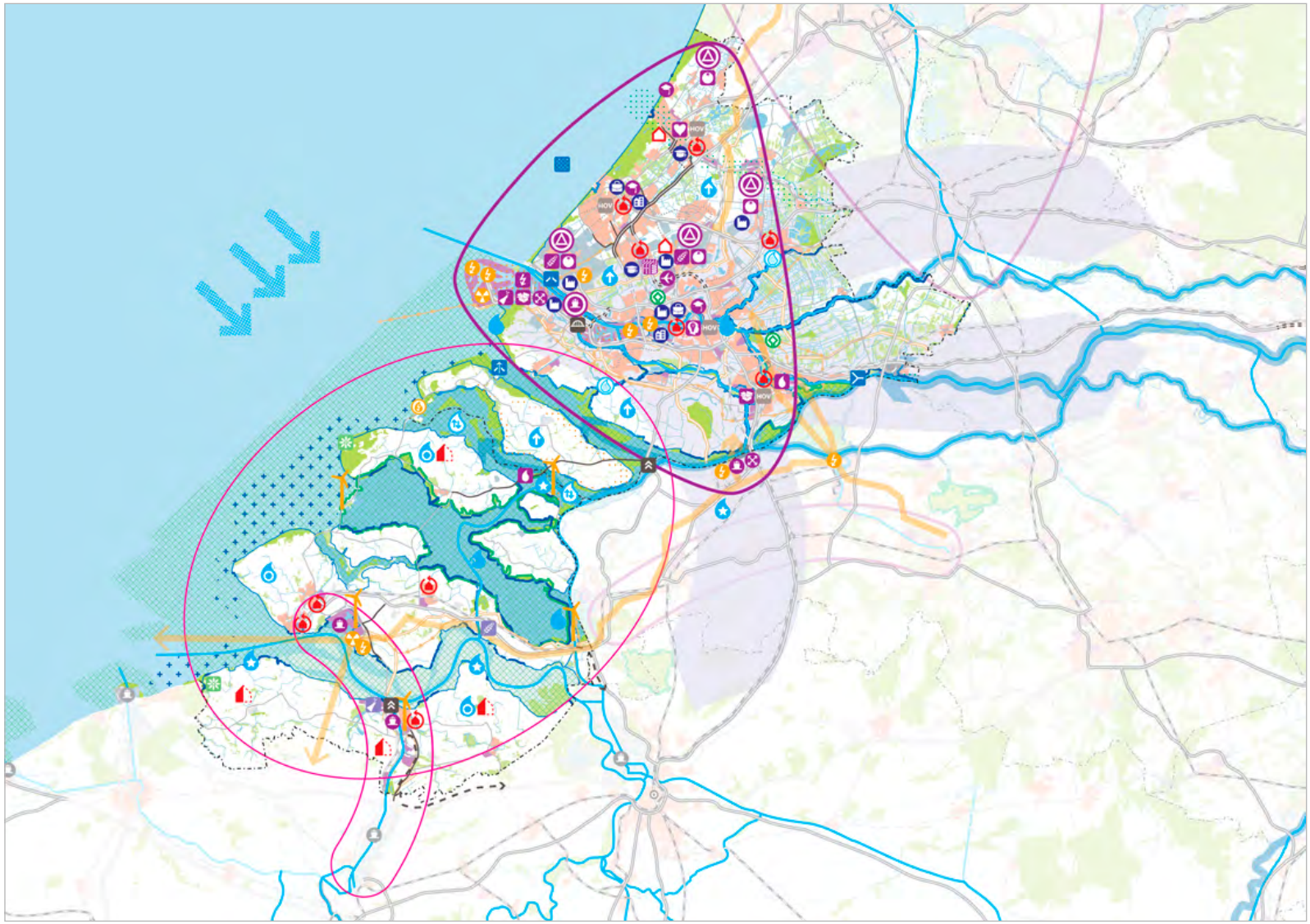
De toegankelijkheid van de Scheldehavens vanuit zee heeft blijvende aandacht vanuit een duurzame balans tussen de belangen van een veilig, toegankelijk en natuurlijk Schelde-estuarium. Verder staat de multimodale bereikbaarheid voor de binnenvaart en de aansluiting op het Trans-European Transport Network (TEN-T) centraal. 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 uitbouwen van de biobased economy samen met West-Brabant, 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.

Zuidwest-Nederland Opgavenkaart

Ga naar legenda op volgende pagina



Zuidwest-Nederland Opgavenkaart

Ga terug naar de kaart

Algemeen

- Stedelijke regio met een concentratie van topsectoren

Economie

Toplocaties

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

Topsectoren

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

- Mainport Rotterdam
- Greenport
- Zeehaven van nationale betekenis
- Mulitimodaal knooppunt internationale betekenis (logistiek)
- Kennis
- Circulaire economie

- Belangrijke zeehaven buiten landsgrens

Verstedelijking

- Uitleg
- Stedelijke vernieuwing / transformatie
- Extensivering

Bereikbaarheid

- Hoofdwegennet
- Opgave hoofdwegennet
- (Mogelijk) nieuwe verbinding hoofdwegennet
- Hoofdspoorwegennet
- Opgave hoofdspoorwegennet
- Nieuwe spoorverbinding (indicatief)
- Hoofdvaarwegennet
- Opgave sluis
- Opgave brug
- Corridor achterlandverbinding

Regionaal

- Belangrijke regionale weg
- Opgave regionale weg
- Knelpunt 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
- Object of ensemble op de (voorlopige) lijst werelderfgoed

Energie

- (Mogelijke) vestigingsplaats elektriciteitsproductie > 500MW
- (Mogelijke) vestigingsplaats kerncentrale
- Gebied windenergie
- Windenergie
- Energie uit water / Getijdenenergie
- Hoogspanningsleiding >220kV
- Nieuwe hoogspanningsverbinding 380kV
- Buisleidingenstrook

Water

- Primaire kering - voldoet niet
- Primaire kering - nader onderzoek
- Primaire kering - voldoet

- Piekafvoer / Afwatering
- Afvoerverdeling
- Maeslantkering, Nieuwe Waterweg
- Kustversterking / Zandsuppletie

- Zeespiegelstijging

- Zandhonger
- Coalitie Natuurlijke Klimaatbuffers
- Aandachtsgebied zoetwater door verzilting
- Verziltingsgevoelige gebieden en geen wateraanvoer mogelijk
- Peilbeheer / Waterbuffers
- Verzilting inlaatpunten
- Watergerelateerde gebieds-ontwikkeling / project

Zuidwest-Nederland Projectenkaart

MIRT Onderzoek

1. Corridor Rotterdam – Antwerpen (CRA)

Verkenning

2. A4 Knooppunt Burgerveen-N14
3. A15 Gorinchem - Papendrecht
4. Oeververbindingen Rotterdam
5. A15 Suurhoffbrug
6. Rijksstructuurvisie Grevelingen en Volkerak-Zoommeer

Planuitwerking

7. A4 Haaglanden-N14
8. A20 Niewekerk aan de IJssel - Gouda
9. Capaciteit Volkeraksluizen
10. Emplacement Den Haag Centraal
11. Tijdelijke tolheffing A24 Blankenburgverbinding
12. Verkeerssituatie Splitsing Hollandsch Diep-Dordtsche Kil

Realisatie

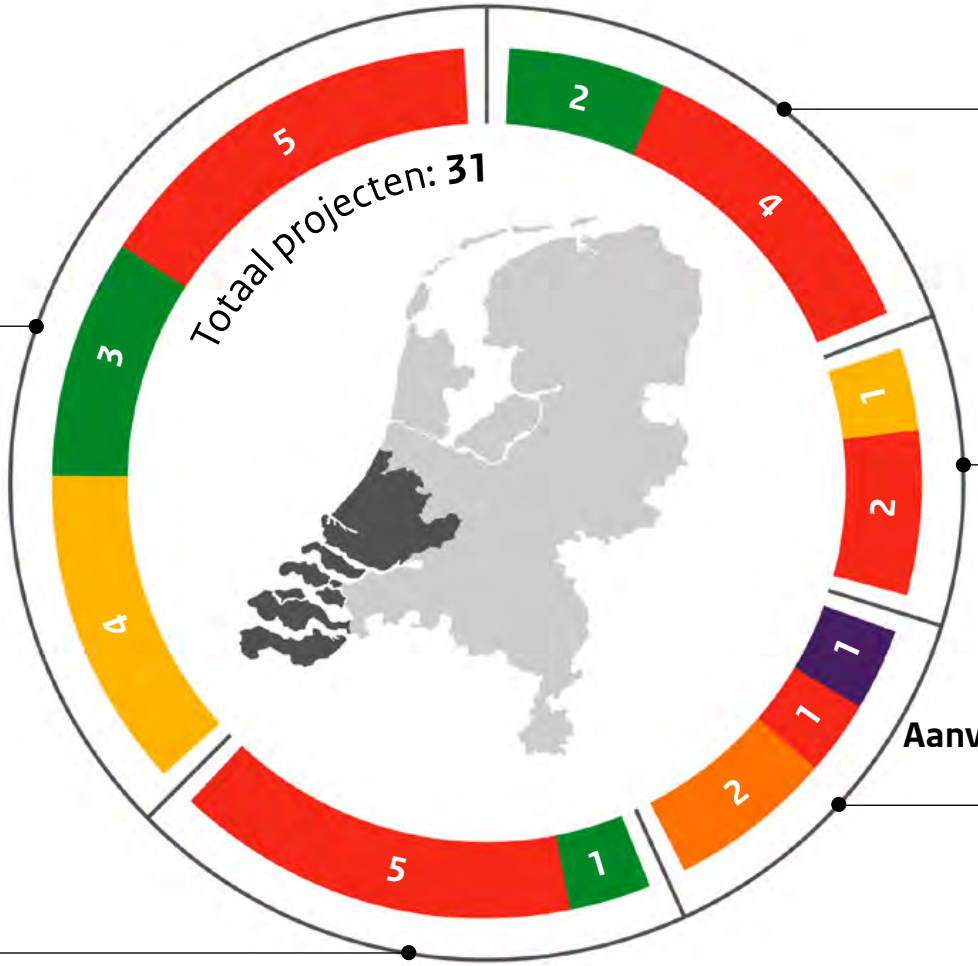
13. A15 Papendrecht – Sliedrecht
14. A16 Rotterdam
15. A24 Blankenburgverbinding
16. Besluit beheer Haringvlietsluizen
17. Calandbrug (Theemswegtrace)
18. Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Beneden-Lek
19. Capaciteitsuitbreiding overnachtingplaatsen Merwedes
20. HOV-Net Zuid-Holland Noord
21. Nieuwe sluis Terneuzen
22. PHS Rijswijk Rotterdam
23. Project Mainportontwikkeling Rotterdam
24. Rijnlandroute
25. Rotterdamsebaan
26. Sloelijn + Geluidsmaatregelen Zeeuwse Lijn
27. Spooraansluitingen Tweede Maasvlakte
28. Stadshavens Rotterdam fase 1
29. Vooroeververdediging en Herstel Steenbekledingen Oosterschelde en Westerschelde

Programma's

A Programma MoVe Bereikbaarheid Rotterdam-Den Haag

B Programma Goederencorridor Zuidoost

Zuidwest-Nederland Projectenoverzicht



Hoofdwegen
Projecten: **12**

Vaarwegen
Projecten: **6**

Water
Projecten: **3**

Aanvullende projecten
Projecten: **4**

Spoorwegen
Projecten: **6**

Onderzoek | Verkenning | Planuitwerking | Realisatie | Programma's

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Fase **Programma**

Programma MoVe Bereikbaarheid Rotterdam-Den Haag

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2019 Het gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma is van start gegaan.

2018 Het MIRT Onderzoek is in de zomer van 2017 afgerond.

2017 De kwartiermakersfase is afgerond en de gecombineerde analyse- en oplossingsrichtingfase is gestart.

2016 De planning van de kwartiermakerfase is vastgesteld.

2015 Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Aanleiding en doel

Uit de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) van 2011 is gebleken dat op termijn bereikbaarheidsknelpunten zullen optreden in de regio Rotterdam-Den Haag, zelfs in het lage economische groeiscenario. Ook na realisatie van drie nieuwe verbindingen in het gebied: A4 Delft-Schiedam, A16 Rotterdam en de A24 Blankenburgverbinding. Het MIRT Onderzoek is afgerond in de zomer van 2017 en vervolgens is de kwartiermakersfase van de programma-aanpak gestart. Het programma werkt volgens de nieuwe aanpak van de bereikbaarheidsopgaven. De nieuwe aanpak betekent dat bereikbaarheidsopgaven, waar dit relevant is, worden opgepakt in samenhang met de ruimtelijke opgaven in het gebied en met duurzaamheid. Hierover worden wederkerige afspraken gemaakt waarin stedelijke verdichting en versterking van de bereikbaarheid hand in hand gaan. Er wordt breed gekeken naar mogelijke oplossingen (niet alleen naar infrastructuur), en naar mogelijkheden voor Rijk, regio en bedrijfsleven om hierbij op te trekken in een gelijkwaardige samenwerking. Projecten worden niet alleen beoordeeld op hun bijdrage aan de bereikbaarheid, maar ook aan economische versterking (agglomeratiekracht), aantrekkelijke leefomgeving en kansen voor mensen. Rijks- en regionale belangen worden daarbij samengebracht.

Opbouw van het programma

Dit programma, dat de naam MoVe (Mobiliteit en Verstedelijking) heeft gekregen, is door een besluit in het Bestuurlijk Overleg (BO) MIRT van 15 maart 2018 gestart. Onderdeel van het programma zijn de MIRT Verkenning Oeververbinding regio Rotterdam en de Verkenning regionale bereikbaarheid CID-Binckhorst. Verder wordt er gewerkt aan drie gebiedsuitwerkingen: Bereikbaarheid Voorne-Putten en Haven Rotterdam, Bereikbaarheid Zoetermeer - Rotterdam - Den Haag en de Ruimtelijk Logistieke invulling Greenport 3.0 Westland. Tot slot wordt in de Werkplaats Metropolitaan OV en Verstedelijking een adaptieve ontwikkelstrategie ontworpen van ruimtelijk-economische intensivering langs en versterking van het ov op de belangrijkste ov-assen. Daarnaast worden langetermijnstrategieën voor logistiek en voor slimme netwerken in de regio ontwikkeld.

Betrokken partijen

MoVe is een samenwerking tussen het Rijk, de provincie Zuid-Holland, de metropoolregio Den Haag-Rotterdam en de gemeenten Rotterdam en Den Haag.

MIRT-projecten onder dit programma

Onder dit programma is besloten de MIRT Verkenning Oeververbinding Rotterdam te starten.

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Fase **Programma**

Programma MoVe Bereikbaarheid Rotterdam-Den Haag

(vervolg)

De ambities MoVe zijn vertaald in de volgende strategische en operationele doelen:

- binnenstedelijke verdichting woningbouw: langs de Oude Lijn (hoofdspoor Leiden–Dordrecht) en Randstadrail (Rotterdam/ Zoetermeer–Den Haag) wordt de woningbouw geconcentreerd om het gebruik van OV te versterken en de groei van het autoverkeer te mitigeren.
- schaalsprong Metropolitaan OV: in samenhang met bovengenoemde verdichting wordt het OV stapsgewijs naar een hoger plan getild: frequenter, betrouwbaarder, meer kwaliteit, met goede stations-locaties waar andere modaliteiten aanlanden a la S-Bahn; daarmee neemt de catchment area van het OV toe.
- gezonde mobiliteit: woon-werklocaties worden beter verbonden door binnen- en interstedelijke fietsroutes te versterken en fietsvoorzieningen op HOV-knopen te verbeteren.
- ketenintegratie en mobiliteitstransitie: de doorstroming op de wegen wordt beter door slimmer gebruik van bestaande capaciteit – door (auto)mobiliteit duurzamer en slimmer te maken, de integratie van modaliteiten te verbeteren en de autodruk in de binnensteden te verminderen (parkeerbeleid).
- efficiëntere logistiek: de logistieke relaties binnen de regio –zowel tussen mainport en greenports, als logistiek in de steden– worden versterkt zonder navenante druk op de wegen, door modal shift, slimme distributie, nieuwe technologieën en gedragsverandering.

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Verkenning**

Oeververbindingen Rotterdam

Programma MoVe

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2020 Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Opgave

In het BO MIRT van november 2018 is besloten de verkenning te starten. Dit naar aanleiding van de resultaten van de in dat jaar uitgevoerde pre-verkenningsfase.

Er zijn vijf projectdoelstellingen vastgesteld:
1. Oplossen NMCA-knelpunt A16 Van Brienenoordcorridor
2. Oplossen NMCA-knelpunten stedelijk ov
3. Verstedelijking in relatie tot vergroten agglomeratiekracht
4. Vergroten stedelijke leefkwaliteit
5. Vergroten van kansen voor mensen (bereikbaarheid banen verbeteren)

Oplossing

Uit het MIRT Onderzoek bereikbaarheid Rotterdam De Haag en de pre-verkenningsfase oeververbindingen Rotterdam is gebleken dat een nieuwe oeververbinding over de Nieuwe Maas positieve effecten heeft op de genoemde doelstellingen.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Een uitbreiding van de (capaciteit van) oeververbindingen draagt bij aan het verbeteren van bereikbaarheid, het versterken van de ruimtelijk-economische structuur, het verbeteren van de aantrekkelijkheid van het leefmilieu en het vergroten van sociaaleconomische kansen van mensen in de regio.

Planning

In het BO MIRT van november 2018 is afgesproken dat uiterlijk medio 2019 de Startbeslissing genomen zal worden op basis van een eenduidig bestuurlijke voorkeur voor het zoekgebied van de MIRT Verkenning.

Betrokken partijen

Bij deze MIRT Verkenning zijn vier opdrachtgevers, namelijk: gemeente Rotterdam, provincie Zuid-Holland, MRDH en het ministerie van IenW. Het ministerie van IenW is aangesloten in de rol van potentiële subsidieverstrekker.

File Top 50

Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 4 en 18 uit de File Top 50.

Gebied **Zuidwest Nederland**
Fase **MIRT Onderzoek**

Corridor Rotterdam - Antwerpen (CRA)

Projecthistorie
Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2018 Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

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 (ruimtelijke) economie, duurzaamheid, innovatie, 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 vier I's (Inrichten, In stand houden, Infomeren en Innoveren) naast de I van investeren (infrastructuur aanpassen), het uitgangspunt. De inzet is het versterken van de corridor Rotterdam-Antwerpen met 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 betrokken partijen zijn de provincies Zuid-Holland (trekker), Zeeland en Noord-Brabant, Rijkswaterstaat, de ministeries van EZK, BZK, IenW, de Vlaamse Overheid, de Stadsregio Antwerpen, de Metropoolregio Rotterdam - Den Haag, de regio's Drechtsteden, Hoeksche Waard, West-Brabant en Voorne-Putten, en de BAR-gemeenten (Barendrecht, Albrandswaard, Ridderkerk).

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Verkenning**

A4 Knooppunt Burgerveen - N14

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2020 Eind 2018 is het budget met € 80 mln. verhoogd, bestemd voor de realisatie van een nieuw Ringvaartaquaduct in zuidelijke richting met vier rijstroken.

2019 Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Opgave

Naar aanleiding van de hoge notering van de A4 bij Leiden in de file top 50 en de motie van de leden Visser en Hoogland (TK 34300 A, nr. 75) is verkeerskundig onderzoek verricht naar de effecten van het toevoegen van extra capaciteit op de hoofdrijbaan van de A4 tussen Knooppunt Burgerveen en de N14. Uit het verkeersonderzoek kan worden geconcludeerd dat het aantal voertuigverliesuren met circa 40% kan worden verminderd door een extra rijstrook op de hoofdrijbaan toe te voegen tussen Knooppunt Burgerveen en de N14 in beide richtingen.

Oplossing

In het kader van deze MIRT Verkenning wordt de capaciteitsuitbreiding van de A4 nader onderzocht. Uit de verkeersstudie is gebleken dat de uitwisseling met het omliggende onderliggend wegennet, onder meer via de parallelstructuur, nog niet goed genoeg functioneert. Daarom wordt in de verkenning ook gekeken naar de noodzaak van het nemen van infrastructurele maatregelen, met name rond de aansluitingen. Ook worden maatregelen op het gebied van verkeersmanagement en smart mobility beschouwd. Inmiddels is besloten om een nieuw Ringvaartaquaduct in zuidelijke richting te realiseren.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Dit project levert een bijdrage aan de bereikbaarheid van (diverse economisch belangrijke locaties in) de Randstad en vermindert de economische schade als gevolg van files op dit traject.

Planning

2019: Voorkeursbeslissing
2020: Ontwerptracébesluit
2021: Tracébesluit
2028: Start realisatie 2028, of eerder afhankelijk van eerdere beschikbaarheid van financiële middelen voor het project

Betrokken partijen

Het ministerie van IenW, de provincies Zuid-Holland en Noord-Holland en de aan het traject liggende gemeenten en waterschappen zijn de betrokken partijen. Behalve deze overheden zullen meerdere stakeholders en omwonenden worden betrokken.

File Top 50

Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 8, 10, 17, 31, 34 en 50 uit de File Top 50.

Financiën

Voor de problematiek op de A4 tussen Knooppunt Burgerveen en de N14 is € 133 mln. gereserveerd. Eind 2018 is het budget verhoogd met € 80 mln. extra rijksbijdrage bestemd voor de realisatie van een nieuw Ringvaartaquaduct in zuidelijke richting met vier rijstroken.

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Verkenning**

A15 Papendrecht - Gorinchem

Programma Goederen-vervoercorridors Oost en Zuioost

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2020 In het BO MIRT najaar 2018 zijn afspraken gemaakt over een kortetermijnmaatregelen-pakket voor de A15.

2019 Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Opgave

In de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) 2017 komt het tracé Papendrecht-Gorinchem naar voren als een belangrijk knelpunt dat hoge economische verlieskosten kent bij zowel een laag als een hoog groeiscenario. Het tracé vervult een cruciale rol in de doorstroming op de as Rotterdam - Duitsland en voor de bereikbaarheid in de regio. Het toenemende verkeersaanbod betekent dat de bereikbaarheid van economisch belangrijke locaties steeds verder onder druk komt te staan.

Oplossing

In de verkenning worden meerdere alternatieven onderzocht, waaronder oplossingen waarbij er geen of minimale infrastructurele maatregelen worden genomen zoals smart mobility. Eén van de oplossingsrichtingen voor de lange termijn is een capaciteitsuitbreiding op de A15 tussen Sliedrecht West en Gorinchem. De MIRT Verkenning moet antwoord geven op de vraag welke oplossing of combinatie van oplossingen het effectiefst is. In de keuze voor deze alternatieven is tevens rekening gehouden met de motie Dijkstra waarin gevraagd wordt om breed te kijken naar oplossingen voor wegenknelpunten waarvoor geen procedures nodig zijn.

In aanvulling hierop is in het BO MIRT najaar 2018 afgesproken dat over de periode 2019 - 2022 een kortetermijnmaatregelenpakket voor de A15 wordt uitgevoerd, waaronder ook maatregelen voor het traject Papendrecht - Gorinchem. Het gaat hierbij onder andere om maat-regelen ten behoeve van de inzet van bergers op strategische plekken, kleine infrastructurele maatregelen, gecoördineerd verkeersmanage-ment en spitsmijdingen. De uitwerking van de maatregelen zal aansluiten bij de verschillende initiatieven die reeds lopen, waaronder: de kortetermijnfile-aanpak, hinderbeperkende maatregelen bij MIRT-projecten en Slim en Duurzaam.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Dit project draagt bij aan de doorstroming en de betrouwbaarheid op de A15 op het traject Papendrecht-Gorinchem. Dit traject is van belang voor de Ruimtelijk Economische Ontwikkel Strategie (REOS), die inzet op het versterken van de agglomeratiekracht van Nederland. Het vervult een cruciale rol in de doorstroming op de as Rotterdam-Duitsland en voor de bereikbaarheid van Rotterdam en Rivierenland.

Planning

2020: Voorkeursbeslissing
2021: Ontwerptracébesluit
2022: Tracébesluit

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Verkenning**

A15 Papendrecht - Gorinchem

(vervolg)

Programma Goederen-vervoercorridors Oost en Zuioost

Betrokken partijen

De provincie Zuid-Holland, Havenbedrijf Rotterdam, aanliggende gemeenten en andere bestuurlijke organen zijn bij het project betrokken.

File Top 50

Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 23, 34, 40, 44 en 46 uit de File Top 50.

Financiën

Door het Rijk is € 337 mln. gereserveerd voor de verbreding van de A15 tussen Papendrecht en Gorinchem IF art. 20.01). Daarnaast draagt de provincie Zuid-Holland € 30 mln. bij.

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Verkenning**

A15 Suurhoffbrug

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2019 Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Opgave

De Suurhoffbrug ligt in de A15 over het Hartelkanaal en vormt een cruciale verbinding tussen de Maasvlakte en het achterland. Het betreft dus een verbinding van nationale economische waarde. De Suurhoffbrug bestaat uit twee delen: een wegverkeersbrug en een spoorbrug. De spoorbrug heeft een verwachte levensduur tot 2042. De wegverkeersbrug nadert het einde van de levensduur; op grond van een technische analyse is geconstateerd dat renovatie niet mogelijk is. Momenteel wordt gewerkt aan het realiseren van een tijdelijke wegverkeersbrug, zodat de levensduur van de huidige wegverkeers-brug wordt verlengd tot 2030. Voor de structurele situatie is een nieuwe wegverkeersbrug noodzakelijk.

Oplossing

In het BO MIRT Zuidvleugel van najaar 2016 is besloten dat, volgend op de uitkomsten van het onderzoek naar het verlengen van de levensduur van de huidige brug, een integrale MIRT Verkenning voor weg- en spoorverbinding wordt opgestart. De verkenning is integraal om voor alle modaliteiten de meest toekomstvaste en veiligste oplossing te onderzoeken. Afhankelijk van de uitkomsten van de verkenning en het te nemen Voorkeursbesluit kan de Tracéwet van toepassing zijn.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

De Suurhoffbrug is een cruciale verbinding tussen de Maasvlakte en het achterland. Dit project heeft als doel de economische waarde van deze gebieden te blijven waarborgen.

Planning

2020: Voorkeursbesluit
2030: Uiterlijke datum vervanging verkeersbrug

Betrokken partijen

Havenbedrijf Rotterdam, ProRail, de gemeente Rotterdam, gemeente Westvoorne, Waterschap Hollandse Delta en bedrijven op de Maasvlakte worden bij de verkenning geraadpleegd.

Financiën

Deze investering zal worden gefinancierd vanuit het gereserveerde budget voor Vervanging en Renovatie HWN. Binnen dit budget is € 86 mln., prijspeil 2016, inclusief btw, gereserveerd voor de weg-verkeersbrug voor de lange termijn, op basis van het scenario van een op een vervanging.

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Waterkwaliteit**
Ministerie **IenW**
Fase **Verkenning**

Rijksstructuurvisie Grevelingen en Volkerak-Zoommeer

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2019 In maart 2018 hebben de ministers van IenW en LNV bekend gemaakt dat het Rijk vanuit de enveloppe Natuur- en waterkwaliteit € 75 mln. extra beschikbaar stelt voor een doorlaatmiddel in de Brouwersdam. Vanwege de achteruitgang van natuur en waterkwaliteit, en de Europese en nationale afspraken om voor verbetering te zorgen, heeft de Grevelingen hoge prioriteit voor beide ministers. Samen met eerder gereserveerde budgetten bij het Rijk en regionale partijen is er daarmee voldoende budget beschikbaar voor realisatie van het doorlaatmiddel ten behoeve van de Grevelingen.

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 financierings-constructies. In december 2016 is een aanvullende brief over de financiële opgave en het ontwikkel-perspectief voor de Grevelingen aan de Tweede Kamer verstuurd.

2015 Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Opgave

Door de uitvoering van de Deltawerken zijn het Volkerak-Zoommeer en de Grevelingen geïsoleerde bekkens geworden. Natuurlijke zoet-zout-overgangen en getijdendynamiek zijn weggevallen. Hierdoor is de waterkwaliteit verslechterd: in de Grevelingen neemt het risico op zuurstofloosheid toe en in het Volkerak-Zoommeer komen blauwalgen-plagen voor. Dit proces gaat nog steeds door en is schadelijk voor de natuur en de kansen voor landbouw, schelpdiervisserij, recreatie en toerisme. De centrale opgave voor het gebied is dan ook een duurzaam herstel van de balans tussen veiligheid, economie en ecologie.

Oplossing

De ontwerp-Rijksstructuurvisie Grevelingen en Volkerak-Zoommeer uit 2014 beschrijft voor beide bekkens een ontwikkelperspectief.
Het ontwikkelperspectief voor de Grevelingen bestaat uit het terug-brengen van beperkt getij door een doorlaatmiddel te maken in de Brouwersdam, indien mogelijk met een getijdencentrale. Het ontwikkel-perspectief voor het Volkerak-Zoommeer bestaat uit het weer zout laten worden van dit water door een doorlaatmiddel te maken in de Philipsdam. Ook in dit bekken wordt een beperkt getij daarmee teruggebracht. Voorafgaand aan het zout maken van het Volkerak-Zoommeer moeten maatregelen worden getroffen voor de zoetwater-voorziening voor de landbouw rondom het meer.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het terugbrengen van getij op de Grevelingen en het weer zout maken van het Volkerak-Zoommeer zorgt voor een structurele verbetering van de waterkwaliteit.

Planning

Voor de Grevelingen ronden het Rijk en regionale partijen in 2018 de verkenningsfase af. Dit gebeurt onder meer door het actualiseren van kennis over de brede effecten van het doorlaatmiddel en de kansen voor initiatieven zoals een getijdencentrale. De betrokken ministers zullen naar verwachting begin 2019 na overleg met de regionale partijen de formele Voorkeursbeslissing nemen en bestuurlijke

afspraken maken over de financiering en de risicotoedeling. Daarna kan de planuitwerking starten.

Voor de realisatie van het ontwikkelperspectief van het Volkerak-Zoommeer is geen extra budget beschikbaar gesteld uit de enveloppe Natuur- en waterkwaliteit. In 2018 maken regionale partijen en het Rijk afspraken over de route naar besluitvorming over de waterkwaliteits-maatregelen en de zoetwatermaatregelen uit dit ontwikkelingsperspectief.

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Waterkwaliteit**
Ministerie **IenW**
Fase **Verkenning**

Rijksstructuurvisie Grevelingen en Volkerak-Zoommeer

(vervolg)

Betrokken partijen

Vanuit het Rijk werken de ministeries van IenW en LNV samen aan deze wateren. Het ministerie van EZK heeft contact met regionale partijen over het initiatief voor een getijdencentrale in de Brouwersdam. Op regionaal niveau werken provincies, waterschappen en gemeenten mee aan dit project en wordt regelmatig overleg gevoerd met stakeholders zoals landbouworganisaties, vertegenwoordigers van recreatie en toerisme, visstandbeheercommissies, natuurbeheer- en milieuorganisaties en het Natuur- en recreatieschap De Grevelingen.

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Planuitwerking**

A4 Haaglanden-N14

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2019 Als voorbereiding op het (Ontwerp)Tracébesluit zijn de uitgangspunten van de Voorkeursbeslissing uit de Rijksstructuurvisie (A4 Poorten en Inprikkers) van 2012 gevalideerd. Hierover is de Tweede Kamer eerder geïnformeerd. Vanwege de technische en verkeerskundige complexiteit kost het uitwerken van het wegontwerp meer tijd dan verwacht. Dit heeft echter geen consequenties voor de realisatieplanning (realisatie vanaf 2023).

2018 De planuitwerking A4 Passage Den Haag (inclusief de N14) is gestart.

Opgave

Uit een aantal studies is gebleken dat er in de regio Haaglanden na 2020 bereikbaarheidsknelpunten bestaan. Deze vragen om een integrale aanpak. In de MIRT Verkenning die is uitgevoerd, is de afwikkeling van het verkeer op de A4 op het traject Harnaschknoop-Ypenburg-Prins Clausplein-Leidschendam bezien in samenhang met het functioneren van de toeleidende wegen en het onderliggend (stedelijk) wegennet, de ruimtelijke opgaven en het openbaar vervoer. Het studiegebied betrof globaal gezien de gemeentegrenzen binnen het Stadsgewest Haaglanden. In 2012 is de Rijksstructuurvisie (A4 Passage Den Haag en Poorten en Inprikkers) vastgesteld en is een bestuurlijk akkoord gesloten over de aanpassingen aan de A4 ter hoogte van Den Haag en enkele toeleidende wegen. Het project A4 Haaglanden-N14 is onderdeel van deze Rijksstructuurvisie en betreft de realisatie van de rijksonderdelen.

Uit de validiteitstoets bleek dat de scope ten opzichte van de uitgangspunten van 2012 bijstelling behoeft. De belangrijkste wijzigingen zijn de voorgenomen uitbreiding van de scope aan de zuidkant tot aan de Ketheltunnel, en de vervanging/aanpassing van een aantal kunstwerken.

Oplossing

Deze planuitwerking betreft de nadere uitwerking van de werkzaamheden aan de A4 (onder meer het toevoegen van een extra rijstrook op grote delen van het tracé en een parallelstructuur voor doorgaand verkeer met 2x2 rijstroken bij Den Haag) en de N14 (aanpassen van twee kruisingen in Leidschendam-Voorburg).

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Dit project draagt bij aan de bereikbaarheid van de regio, waarbij ook de ruimtelijk-economische ontwikkeling van de regio is betrokken.

Planning

Het Tracébesluit is eind 2020 voorzien. De start van de realisatie is voorzien vanaf 2023.

2019: Ontwerptracébesluit
2020: Tracébesluit
2023: Start realisatie

Politiek/bestuurlijk

Het ministerie van IenW voert de maatregelen aan de A4 en de N14 uit. Deze maatregelen zijn onderdeel van het bestuurlijk akkoord bij de Rijksstructuurvisie met de provincie Zuid-Holland en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag. Als gevolg van de zuidelijke uitbreiding van de scope zijn ook de betreffende gemeenten (Midden-Delfland, Schiedam, Vlaardingen, Delft) betrokken.

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Planuitwerking**

A4 Haaglanden-N14

(vervolg)

File Top 50

Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van knelpunten 6 en 42 uit de File Top 50.

Financiën

Het Rijk heeft € 467 mln. gereserveerd. Artikel IF 12.03.02.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling
MIRT 2020	467	2026-2028
MIRT 2019	460	2026-2028
MIRT 2018	453	2026-2028
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	14	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	0	

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

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Planuitwerking**

A20 Nieuwerkerk aan den IJssel-Gouda

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2020 De Voorkeursbeslissing is op 11 maart 2019 vastgesteld met een taakstellend budget van € 124 mln. en € 6 mln. voor aanvullende bereikbaarheidsmaatregelen. In de planuitwerkingsfase zal met name verder onderzoek moeten plaatsvinden naar de bodemgesteldheid in het gebied en de gevolgen daarvan voor de werkzaamheden.

2017 Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

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 (verbreding van 2x2 naar 2x3 rijstroken) en overige aanvullende maatregelen om de bereikbaarheid te verbeteren.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het project draagt bij aan het verkorten van de reistijd en het vergroten van de betrouwbaarheid van de reistijd op de A20 en een deel van de A12 tussen Rotterdam en Gouda.

Planning

2021: Ontwerptracébesluit
2022: Tracébesluit (inclusief voorbereiding van de realisatie)
2023-2026: Realisatie

In de Bestuurlijke Overeenkomst van 11 maart 2019 met de provincie Zuid-Holland, de gemeenten Zuidplas, Gouda en Waddinxveen en het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard zijn afspraken gemaakt met het oog op het streven dit project zo snel mogelijk te realiseren.

Politiek/bestuurlijk

De MIRT-planuitwerking wordt uitgevoerd door Rijkswaterstaat in nauwe samenwerking met de bestuurlijke partners uit de regio.

File Top 50

Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 2 en 7 uit de File Top 50.

Uitvoering

De realisatie vindt plaats in de periode 2023 - 2026, openstelling is voorzien in de periode 2026 - 2028.

Financiën

Het taakstellend budget voor dit project is € 124 mln. en € 6 mln. voor aanvullende bereikbaarheidsmaatregelen.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling
MIRT 2020	180	2026-2028
MIRT 2019	178	
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	19	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	0	

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

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Planuitwerking**

Emplacement Den Haag Centraal

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2020 Het projectbudget is verhoogd. In het project worden vele kleinere werkzaamheden meegenomen die vanuit andere doelstellingen (toegankelijkheid, leefbaarheid en lifecycle management) gewenst zijn. Daarom zijn middelen vanuit diverse landelijke programma's (toegankelijkheid, geluid emplacementen, beheer en onderhoud en kleine functiewijzigingen) toegevoegd aan het projectbudget. Hierna resteerde nog een verschil van € 3,2 mln met de geactualiseerde raming van het project. Dit bedrag is toegevoegd vanuit de investeringsruimte spoor.

2018 ProRail zal nog in 2017 een beschikking voor de planuitwerking aanvragen, waarbij tijd, geld en scope van het project opnieuw zullen worden gedefinieerd. Er wordt gekozen voor een meer robuust, betrouwbaar en toekomstvast ontwerp waarbij meer treinen, mede vanwege invoering van PHS, sneller en met meer betrouwbaarheid over het emplacement kunnen rijden. Uitgangspunt is oplevering in 2023. Delen van het project zullen eerder beschikbaar zijn voor verbetering van de dienstregeling. De eerder verleende realisatiebeschikking wordt ingetrokken, omdat er nu feitelijk een ander project zal worden gerealiseerd dan in deze eerdere beschikking is vastgelegd.

Opgave

Het emplacement Den Haag Centraal moet na 2024 meer treinen kunnen afwikkelen. In het programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) is uitbreiding van de dienstregeling met twee sprinters tussen Den Haag Centraal en Rotterdam voorzien. Er zullen dan zes sprinters en vier intercity's tussen deze stations rijden. Tussen Den Haag Centraal en Leiden wordt uitbreiding van de dienstregeling naar zes intercity's en zes sprinters (nu vier om vier) voorzien in de periode 2025-2030.

Oplossing

ProRail sluit de perrons 11 en 12 die tijdelijk in gebruik waren voor Randstadrail opnieuw aan op het emplacement Den Haag Centraal, en het hele emplacement wordt opnieuw ingericht om meer treinen sneller en betrouwbaarder te kunnen laten rijden. De Randstadrail maakt inmiddels gebruik van de nieuwe perrons naast het busstation (op plus 2-niveau). Het in december 2018 vastgestelde voorkeursalternatief maakt deze verbeteringen mogelijk. Daarnaast zijn met NS afspraken gemaakt over de realisering van BTS-maatregelen (beheerste toegang spoor). Daardoor verbetert ook de sociale veiligheid voor reizigers en het NS-personeel op het station én in de treinen.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

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

Planning

2020: Start realisatie
2023 - 2025: Oplevering

In december 2018 is het voorkeursalternatief vastgesteld en ProRail een opdracht voor planuitwerking verleend.

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Planuitwerking**

Emplacement Den Haag Centraal

(vervolg)

Financiën

Taakstellend budget: € 65 mln. Artikel IF 13.03.01. In de periode 2012-2018 is € 10 mln. uitgegeven aan werkzaamheden voor de realisatie van de eindhalte van Randstadrail uit Rotterdam op Den Haag Centraal, de afkoop van het bouwcontract en de werkzaamheden voor planstudie. Vanuit de investeringsruimte spoorwegen (artikelonderdeel 20.05) is € 3,2 mln. aangevuld zoals gemeld naar aanleiding van de voortgang MIRT najaar 2018 (TK 35 000 A, vergaderjaar 2018-2019, nr. 78).

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2017 Volgens de recentste planning worden de sporen 11 en 12 in 2020 in dienst gesteld en is de rest van de verbouwing in 2022 gereed.

2016 De sporen 11 en 12 worden in 2020 in dienst gesteld en de rest van de verbouwing is medio 2021 gereed. De verschuiving komt onder andere door de uitvoering van extra onderzoeken voor het ontwerp vanwege nieuwe veiligheids- en betrouwbaarheidsnormen.

2014 Volgens de meest recente planning is de verbouwing van het emplacement medio 2018 gereed.

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.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Indienststelling
MIRT 2020	65	2023-2025
MIRT 2019	39	2023-2025
MIRT 2018	39	2023
MIRT 2017	38	2020-2022
MIRT 2016	38	2020-2021
MIRT 2015	38	2018
MIRT 2014	38	2018
MIRT 2013	37	2015
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	28	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	3	

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

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Planuitwerking**

Capaciteit Volkeraksluizen

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2020 De quick wins zijn in 2017 gerealiseerd. Het budget is nu aangepast.

2016 Het budget is verlaagd met € 2 mln. door lagere kosten van de quick wins. De doorlooptijd van opdrachtverlening, aanbesteding en uitvoering wordt langer ingeschat dan voorzien. Zo is de aanpassing van de bestaande bediening en besturing van de sluizen complex van aard.

2014 Dit project is na de Voorkeursbeslissing overgegaan van verkenning naar planuitwerking.

Opgave

De Volkeraksluizen vormen 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

De quick wins zijn in 2017 gerealiseerd.

Financiën

Taakstellend budget vierde sluiskolk: € 151 mln., artikel IF 15.03.02.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling
MIRT 2020	151	2024-2026
MIRT 2019	154	2024-2026
MIRT 2018	154	2024-2026
MIRT 2017	154	2024-2026
MIRT 2016	154	2024-2026
MIRT 2015	157	2024-2026
MIRT 2014	157	2024-2026
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	3	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	0	

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

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Planuitwerking**

Verkeerssituatie Splitsing Hollandsch Diep-Dordtsche Kil

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2017 De minister heeft besloten tot een pakket van technische en organisatorische maatregelen op het gebied van verkeersmanagement.

2014 Bezuinigingen uit het Lenteakkoord en het aanvullend Regeerakkoord hebben, zoals besloten bij Voorjaarsnota 2013, tot gevolg dat de oplevering wordt vertraagd naar 2025-2027.

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.

Planning

2010: Projectbeslissing
2011: Start uitvoering monitoring
2014: Oplevering resultaten monitoring en advies vervolgstappen
2015: Start en oplevering vervolgonderzoek
2017: Realisatie maatregelenpakket
2020: Openstelling maatregelenpakket
2025-2027: Afhankelijk van monitoring: openstelling eventuele overige maatregelen

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Planuitwerking**

Verkeerssituatie Splitsing Hollandsch Diep-Dordtsche Kil

(vervolg)

Financiën

Taakstellend budget is € 10 mln. waarvan resterend € 9 mln. op artikel IF 15.03.02 en € 1 mln. betreft het reeds uitgevoerde maatregelenpakket.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling
MIRT 2020	9	2025-2027
MIRT 2019	10	2025-2027
MIRT 2018	10	2025-2027
MIRT 2017	10	2025-2027
MIRT 2016	10	2025-2027
MIRT 2015	10	2025-2027
MIRT 2014	10	2025-2027
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	1	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	0	

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

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

A15 Papendrecht - Sliedrecht

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2020 Het Tracébesluit is in september 2018 gepubliceerd, bij de uitwerking van de contractvoorbereiding is vertraging opgetreden in de realisatiemijlpalen.

2018 De aangepaste scope heeft tot herijking van de planning en financiën geleid. Het Ontwerptracé-besluit en het Tracébesluit zijn vertraagd en het taakstellend budget is verhoogd.

2017 Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Opgave

De A15 is zowel een belangrijke regionale verbinding voor de Zuidvleugel als een belangrijke achterlandverbinding voor de Haven van Rotterdam. De congestie op de A15 tussen Papendrecht en Sliedrecht leidt tot grote economische schade. Daarnaast veroorzaakt de congestie steeds meer (ongewenst) sluipverkeer op het onderliggend wegennet van gemeenten langs de A15 (onder andere de N214), waardoor er een minder aantrekkelijk woonklimaat voor bewoners ontstaat. Ook leidt de congestie tot verkeersknelpunten op deze 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

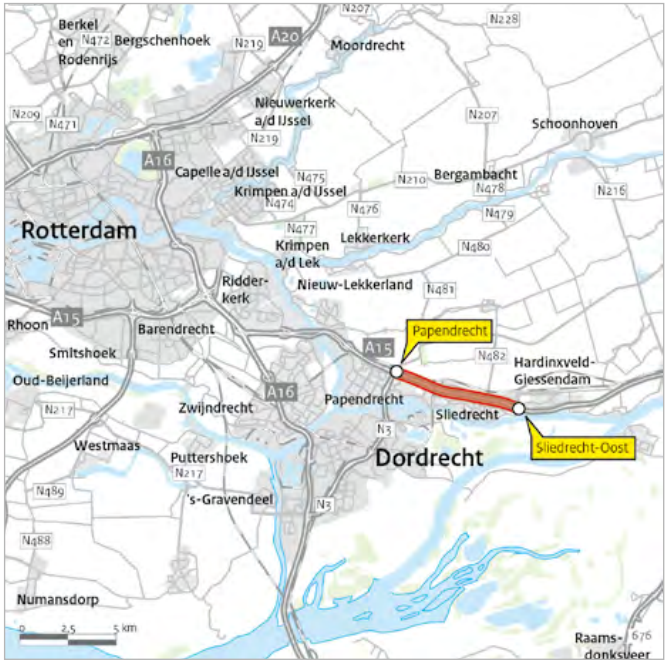
Het project draagt bij aan de verbetering van de doorstroming van het verkeer op de A15 en het onderliggend wegennet en aan verlaging van de economische verlieskosten.

Planning

2020: Start realisatie
2020-2021: Openstelling

Politiek/bestuurlijk

Op 12 oktober 2015 is een bestuursovereenkomst gesloten tussen het Rijk, de provincie Zuid-Holland en de regio Drechtsteden. In het voorjaar van 2017 is de scope in de bestuursovereenkomst gewijzigd: in plaats van een spitsstrook op de zuidbaan wordt nu een permanente rijstrook aangelegd.



File Top 50

Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 23, 34 en 46 uit de File Top 50.

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

A15 Papendrecht – Sliedrecht

(vervolg)

Financiën

Het taakstellend budget is € 16 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 IenW € 8,8 mln. (prijspeil 2015). Artikel IF 12.03.02.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling
MIRT 2020	16	2020-2021
MIRT 2019	16	2018-2020
MIRT 2018	15	2018-2020
MIRT 2017	6	2018-2020
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	10	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	0	

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2018	0	0%

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2018 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2018 was gerealiseerd.

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

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

A16 Rotterdam

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2020 Start uitvoering in februari 2019.

2018 Openstelling is aangepast. Dit om een gelijktijdige aanbesteding met het project Blankenburgverbinding te voorkomen.

2017 De projectnaam A13/A16 is gewijzigd in de A16 Rotterdam.

2015 Er is afgezien van tolheffing op de A13/A16; de planning en de financiering zijn hierna geactualiseerd.

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.

2013 De planning is dat de principeafspraken tussen de Stadsregio Rotterdam en het ministerie van IenW worden vastgelegd in een standpunt in de tweede helft van 2012.

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

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. In 2018 zijn aanvullende afspraken gemaakt. De projectgebonden regionale bijdrage komt daarmee uit op € 103 mln. De regio zal de € 14 mln. besteden aan inpassingsmaatregelen die geen deel uitmaken van het Tracébesluit (TB). Het TB is vastgesteld in juni 2016 en in augustus 2016 ter inzage gelegd. In augustus 2017 is het Tracébesluit onherroepelijk geworden.

Uitvoering

Het project is in 2018 gegund.

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

A16 Rotterdam

(vervolg)

File Top 50

Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 1, 12, 25, 28 en 30 uit de File Top 50.

Financiën

Taakstellend budget: € 1.498 mln. (inclusief bijdrage van derden: € 103 mln.). Hierbij is rekening gehouden met een PPS-taakstelling van € 45 mln. Artikel IF 12.04.01.

Voor projecten met een Design, Build, Finance & Maintain-contract (DBFM) wordt het budget ten tijde van de gunning opgehoogd vanuit de middelen voor beheer en onderhoud. Bij A16 Rotterdam is dit gebeurd in MIRT 2020.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling
MIRT 2020	1.498	2022-2024
MIRT 2019	998	2022-2024
MIRT 2018	984	2022-2024
MIRT 2017	974	2021-2023
MIRT 2016	979	2021-2023
MIRT 2015	975	2021-2023
MIRT 2014	964	2021
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	534	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	64	

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2018	83	6%
2017	43	4%
2016	25	3%

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2018 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2018 was gerealiseerd.

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

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

A24 Blankenburgverbinding

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2019 Er zijn extra bijdragen van derden voor de grondwal Rozenburg en opbrengsten uit de grondsanering van het Oeverbos van € 3 mln.

2017 Het project is overgegaan naar de realisatiefase. Het budget is aangepast aan de bijgestelde raming bij de overgang naar realisatie. Ook is er € 1 mln. toegevoegd vanuit de Kaderrichtlijn Water.

2016 Vanwege afstemming met de regio en het ingewikkelde ontwerpproces is de planning voor het Tracébesluit aangepast.

2015 In het najaar van 2013 is de Rijksstructuurvisie Bereikbaarheid regio Rotterdam en NWO vastgesteld. Het project is overgegaan naar de planuitwerkingsfase.

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 kwaliteits-programma 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

2022-2024: Openstelling tunnels

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 Blankenburg-verbinding en ViA15 aangenomen. Deze wet maakt het mogelijk om tol te heffen. In het najaar van 2015 heeft het Ontwerptracébesluit ter inzage gelegen en op 28 maart 2016 is het TB, inclusief het tolbesluit, vastge-steld. 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.

File Top 50

Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van het knelpunt 22 uit de File Top 50.

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

A24 Blankenburgverbinding

(vervolg)

Uitvoering

Het project wordt via een Design, Build, Finance and Maintain-contract (DBFM) uitgevoerd en is in 2017 gegund.

Financiën

Taakstellend budget: € 1.800 mln. Hiervan wordt € 331 mln. (prijspeil 2019) door tol opgebracht en dit is inclusief de maatregel Kaderrichtlijn Water (€ 1 mln.). Om de tolheffing mogelijk te maken, is gelijktijdig met het TB een tolbesluit genomen. Artikel IF 12.04.01.

Voor projecten met een Design, Build, Finance & Maintain-contract (DBFM) wordt het budget ten tijde van de gunning opgehoogd vanuit de middelen voor beheer en onderhoud. Bij A24 Blankenburg-verbinding is dit gebeurd in MIRT 2020.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling
MIRT 2020	1.800	2022-2024
MIRT 2019	1.116	2022-2024
MIRT 2018	1.102	2022-2024
MIRT 2017	1.090	2022-2024
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	710	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	50	

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2018	154	9%
2017	66	6%
2016	25	2%
2015	11	

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2018 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2018 was gerealiseerd.

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

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Rijnlandroute

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2016 Het project is overgegaan naar de realisatiefase. Provinciaal Inpassingsplan en Tracébesluiten zijn vervroegd vastgesteld in 2014.

2015 Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Opgave

De bereikbaarheid in de regio (hoofdwegennet en onderliggend wegennet, ov) dient te worden verbeterd om de ruimtelijke ontwikkelingen op het gebied van woningbouw (waaronder topmilieu Valkenburg) en bedrijvigheid (clustering BioScience-bedrijven, transitie van Greenport Duin- en Bollenstreek) mogelijk te maken.

Oplossing

Er wordt een gedeeltelijk nieuwe verbinding aangelegd tussen Katwijk en de A4 ter hoogte van Leiden. Het project bestaat van west naar oost uit de volgende delen:

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 per uur) met 2x2 rijstroken tussen het nieuw aan te leggen knooppunt Ommedijk op de A44 en het nieuw aan te leggen knooppunt Hofvliet op de A4;
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 woningbouwlocatie Nieuw-Valkenburg en de bedrijvigheid van nationaal belang.

Planning

De planning van dit project is primair aan de regio.
2020-2022: Openstelling

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

RijnlandRoute

(vervolg)

Politiek/bestuurlijk

In 2013 hebben het ministerie van Infrastructuur en Milieu en de provincie Zuid-Holland de Bestuurlijke Overeenkomst RijnlandRoute gesloten over de scope, de planning, de taakverdeling en de subsidiering van het project. In de overeenkomst is vastgelegd dat het Rijk een financiële bijdrage levert van € 534 mln. (prijspeil 2012). In maart 2015 is er een samenwerkingsovereenkomst getekend die een nadere uitwerking is van de eerdere afgesloten bestuurlijke overeenkomst. Deze heeft betrekking op de delen 2,3 en 4 en het MIRT-project Verbreding A4 Vlietlanden-N14. In 2016 zijn de Tracébesluiten en het Provinciaal Inpassingsplan onherroepelijk geworden.

Uitvoering

De 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: € 575 mln. Artikel IF 12.03.01.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling
MIRT 2020	575	De planning is aan de regio
MIRT 2019	566	De planning is aan de regio
MIRT 2018	558	De planning is aan de regio
MIRT 2017	552	De planning is aan de regio
MIRT 2016	551	De planning is aan de regio
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	24	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	23	

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2018	141	25%
2017	58	10%

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2018 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2018 was gerealiseerd.

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

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Regionale/lokale infrastructuur**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Rotterdamsebaan

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2015 De planning van de realisatie is vastgesteld.

2014 De beschikking is afgegeven en het project is overgegaan naar de realisatiefase.

2013 De minister heeft het budget met € 70 mln. verhoogd.

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 (A4/A13).

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 van dit project is primair aan de regio.
Realisatie: 2016 - 2020
Openstelling: 2020

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 projectonderdelen 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.

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Regionale/lokale infrastructuur**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Rotterdamsebaan

(vervolg)

Financiën

De rijksbijdrage bedraagt € 298 mln. (inclusief btw). Artikel IF 14.01.03.
Er is in 2017 € 11 mln. aan het BTW-compensatiefonds afgedragen.

Meer informatie

www.rotterdamsebaan.nl.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling
MIRT 2020	298	De planning is aan de regio
MIRT 2019	302	De planning is aan de regio
MIRT 2018	309	De planning is aan de regio
MIRT 2017	306	De planning is aan de regio
MIRT 2016	305	De planning is aan de regio
MIRT 2015	304	De planning is aan de regio
MIRT 2014	300	De planning is aan de regio
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	2	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	4	

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

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen goederen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Calandbrug (Theemswegtracé)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2018 Het project is overgegaan naar de realisatiefase.

2016 Het project is overgegaan van verkenningsfase naar planuitwerkingsfase.

2014 Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

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 Infrastructuur en Milieu en het Havenbedrijf Rotterdam afspraken gemaakt. Het doel is om nog voor 2020 een oplossing operationeel te hebben. De structuurvisie is in september 2015 vastgesteld en bevat de onderbouwing van het voorkeursalternatief, het Theemswegtracé. Dit nieuwe spoortracé zal worden aangelegd door het Havenbedrijf Rotterdam en behelst de omlegging van het huidige spoortracé naar een tracé langs de Theemsweg. De Calandbrug zal na renovatie van het wegdeel enkel in gebruik blijven voor wegverkeer.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Ruimte bieden aan de groei van het goederenvervoer, verbeteren van de betrouwbaarheid, ervoor zorg dragen dat verladers het spoor in toenemende mate als aantrekkelijke vervoersoptie beschouwen, en bijdragen aan de economische ontwikkeling van Nederland.

Planning

2017: Tracébesluit
2020/2021: Opleveringen

Uitvoering

Uitvoering wordt gedaan onder aansturing van het Havenbedrijf Rotterdam. In 2018 is een deel van het werk gegund (onderbouw).

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen goederen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Calandbrug (Theemswegtracé)

(vervolg)

Politiek/bestuurlijk

Het Havenbedrijf Rotterdam heeft in 2016 besloten het Theemswegtracé aan te leggen. Afspraken tussen het ministerie van Infrastructuur en Milieu en het Havenbedrijf zijn vastgelegd in een overeenkomst (juni 2016). Het ministerie heeft haar bijdrage van € 112 mln. aan het Theemswegtracé (spoor) op basis van deze overeenkomst naar Havenbedrijf Rotterdam overgeboekt en heeft € 42 mln. gereserveerd voor de kleinschalige renovatie van de Calandbrug zelf (de weg). In 2018 is het Tracébesluit onherroepelijk geworden.

Financiën

Taakstellend budget: € 161 mln. (deel Rijk).

Het Havenbedrijf Rotterdam is bereid zelf € 80 mln. bij te dragen aan een oplossing die een rendabele businesscase heeft en tijdig gerealiseerd is. De Europese Commissie heeft € 60 mln. TEN-T-subsidie toegekend aan het project. Artikel IF 13.03.05.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Indienststelling
MIRT 2020	161	2020-2021
MIRT 2019	160	2020-2021
MIRT 2018	159	2020-2021
MIRT 2017	159	2020
MIRT 2016	158	2020
MIRT 2015	157	2019
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	4	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	3	

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2018	118	74%
2017	118	74%
2016	116	73%

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2018 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2018 was gerealiseerd.

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

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Regionale/lokale infrastructuur**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

HOV-Net Zuid-Holland Noord

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2020 De oplossing op de corridor Leiden-Utrecht is aangepast waarbij ook een kortetermijnoplossing wordt bekeken. Het deelproject Buscorridor Leiden-Katwijk is afhankelijk van de regionale invulling. De planning is hierop aangepast.

2018 Door het uitblijven van een bedieningsovereenkomst tussen PZH/ProRail/NS voor het onderdeel Leiden-Utrecht is de planning bijgesteld.

2017 De planning is bijgesteld naar 2020 vanwege een aanvullende studie naar een kleiner pakket aan infrastructurele maatregelen waarmee volgens een robuuste dienstregeling gereden kan worden.

2016 Eind 2014 is de subsidiebeschikking afgegeven.

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.

2013 De subsidieaanvraag wordt opnieuw ingediend als de voorbereiding inclusief de bestuursovereenkomsten is afgerond.

Opgave

De Randstad ontwikkelt zich steeds meer tot één samenhangend stedelijk gebied. Door deze ontwikkeling ontstaat er meer behoefte aan mobiliteit binnen, tussen en naar de stedelijke kernen. Het regionale openbaar vervoer heeft een belangrijke taak om deze groei te faciliteren en in goede banen te leiden, zodat het stedelijk gebied bereikbaar en leefbaar blijft.

Oplossing

Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) vergroot de capaciteit en de kwaliteit van het ov in Zuid-Holland-Noord. Het HOV-net bestaat in totaal uit twee treinverbindingen en zes busverbindingen. Door het Rijk is subsidie gegeven aan drie deelprojecten van HOV-Net Zuid-Holland-Noord: spoorcorridor Alphen aan den Rijn-Gouda, spoorcorridor Leiden-Utrecht en buscorridor Leiden-Katwijk/Noordwijk. Voor het deelproject Leiden-Utrecht wordt een kortetermijnoplossing onderzocht waardoor de spitspendel Leiden-Alphen aan de Rijn doorgetrokken kan worden naar Utrecht. Het besluit voor de lange termijnoplossing wordt naar verwachting richting 2020 genomen.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Verbeteren van de reistijd van deur tot deur en een bijdrage aan de economische en ruimtelijke ontwikkeling van Zuid-Holland-Noord.

Planning

2009: Start realisatie
2016: Oplevering en start dienstregeling Alphen aan den Rijn/Gouda
2017: Oplevering station Boskoop Snijdelwijk
2018: Oplevering station Waddinxveen Triangel
2020: Oplevering HOV-buscorridor tussen Leiden en Katwijk/Noordwijk fase 1
2020-2022: Oplevering Leiden-Utrecht (kortetermijnoplossing)
HOV-buscorridor tussen Leiden en Katwijk/Noordwijk fase 2: aan regio

Voor dit project wordt een bandbreedte gehanteerd omdat de onderdelen Leiden-Utrecht en delen van de buscorridor nog in de voorbereidende fase zitten (uitwerking plannen).

Politiek/bestuurlijk

Als alternatief voor de eerdere lightrailplannen (Rijn-Gouwelijn) tussen Gouda-Leiden en Katwijk/Noordwijk heeft het toenmalige college van Zuid-Holland in 2012 gekozen voor het uitwerken van een netwerk van HOV-verbindingen in het noordelijk deel van Zuid-Holland. Dit is het HOV-net Zuid-Holland Noord geworden.

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Regionale/lokale infrastructuur**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

HOV-Net Zuid-Holland Noord

(vervolg)

In het bestuurlijk overleg MIRT van december 2017 zijn voor de spoorcorridor Leiden-Utrecht afspraken gemaakt over een betere bedieningsovereenkomst tussen de provincie Zuid-Holland en NS in de vorm van de 'versnelde intercity'-variant. Door onder andere baanstabiliteitsproblematiek (Kamerstuk 34 775 A, nr. 76) kan deze variant in ieder geval niet -op korte termijn- ingevoerd worden.
In het bestuurlijk overleg MIRT van najaar 2018 zijn daarom afspraken gemaakt over het bestuderen van andere oplossingen met onderscheid tussen de korte en langere termijn.

Uitvoering

De provincie en de betrokken gemeenten zijn verantwoordelijk voor de uitvoering van dit project. Door de keuze van het college voor het uitwerken van een netwerk van HOV-verbindingen zijn de plannen in 2012 opnieuw uitgewerkt.

Financiën

Voor HOV-Net Zuid-Holland-Noord is een rijksbijdrage van € 211 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.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Indienststelling
MIRT 2020	211	Divers
MIRT 2019	208	2021-2023
MIRT 2018	205	2021
MIRT 2017	203	2020
MIRT 2016	203	2018
MIRT 2015	202	2018
MIRT 2014	202	2018
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	9	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	9	

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2018	55	26%
2017	40	20%
2016	33	16%
2015	33	
2014	21	

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2018 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2018 was gerealiseerd.

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

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

PHS: Rijswijk - Rotterdam

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2020 In de bestuursovereenkomst Spoortracé Schiedam, die begin 2019 is afgesloten, is besloten de scope van het op IF 13.03 geraamde projectbudget project Sporen Schiedam uit te voeren binnen het PHS-project Rijswijk-Rotterdam. Om die reden is de in de genoemde overeenkomst vastgestelde Rijksbijdrage van € 14,5 mln. toegevoegd vanuit het projectbudget Sporen Schiedam.

2019 In verband met de faseovergang is € 304 mln. overgeboekt van het planuitwerkingsbudget PHS en toegevoegd aan het realisatiebudget PHS Rijswijk-Rotterdam. De planning voor oplevering is in deze fase conform begrotingsregels weergegeven met een bandbreedte van twee jaar.

2018 Vanaf heden is de verwachte indienststelling van het gehele project opgenomen. Bij Slotwet 2016 is € 1 mln. toegevoegd ten bate van voorbereidende werkzaamheden van de realisatie.

2017 Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Opgave

In het kader van Programma Hoogfrequent Spoorvervoer – waar het project PHS Rijswijk-Rotterdam deel van uitmaakt – moeten na 2024 meer treinen worden afgewikkeld om een toenemende stroom aan reizigers- en goederenvervoer af te kunnen wikkelen.

Oplossing

Het spoor tussen Rijswijk en Delft-Zuid wordt uitgebreid van twee naar vier sporen (inclusief de verdubbeling van het aantal sporen in de spoortunnel Delft). Daarnaast wordt de sporenlay-out tussen Schiedam en Rotterdam aangepast om met hogere frequentie te gaan rijden.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Dit project maakt onderdeel uit van het Programma Hoogfrequent Spoor en draagt bij aan de economische en ruimtelijke ontwikkeling van Nederland.

Planning

2016: Afronding gecombineerde Tracéwet- en m.e.r.-procedure
2018: Start realisatie
2023-2025: Oplevering

Politiek/bestuurlijk

Toegezegd is om voor het project een planning te hanteren die aansluitend bouwen op de spoortunnel Delft mogelijk maakt. Met de gemeenten Rijswijk en Delft en met de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) zijn overeenkomsten getekend om in de realisatie van het project ongelijkvloerse spoorkruisingen te realiseren. De provincie Zuid-Holland draagt € 0,1 mln. bij om de spoorbrug over de Kerstanjewetering op een doorvaarthoogte van 1,80 meter te brengen in plaats van de huidige 1,64 meter. Het onderdeel Sporen in Schiedam wordt gefinancierd op basis van cofinaciering door Rijk, provincie Zuid-Holland en de Metropool Regio Den Haag (MRDH). De realisatiekosten worden door Rijk en regio gefinancierd volgens een 50/50-verdeling.

Uitvoering

In 2018 is de subsidiebeschikking verleend. De aanbesteding wordt voorbereid door ProRail.

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

PHS: Rijswijk - Rotterdam

(vervolg)

Financiën

Taakstellend budget: € 339 mln. Artikel IF 13.03.01/17.10.01

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Indienststelling
MIRT 2020	339	2023-2025
MIRT 2019	318	2023-2025
MIRT 2018	10	2023-2024
MIRT 2017	9	2017
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	330	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	5	

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2018	11	3%
2017	6	60%
2016	2	22%

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2018 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2018 was gerealiseerd.

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

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen goederen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Sloelijn en Geluidsmaatregelen Zeeuwse Lijn

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2018 De gevelisolatie is klaar in 2017 en de plaatsing van de geluidsschermen wordt eind 2018 afgerond. Op drie maatregelen is de planning aangepast (één scherm in Kapelle en twee schermen in Goes).

2014 Bij de Voorjaarsnota 2013 is het projectbudget opgehoogd met € 9 mln. als gevolg van extra maatregelen die uit het nieuwe besluit volgen.

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.

Opgave

De Sloelijn was voor 2009 niet geëlektrificeerd. Dit leverde een veiligheidsprobleem op in Roosendaal. De treinen uit het Sloegebied moesten daarom in Roosendaal van locomotief wisselen en verder gaan met een e-locomotief (onder andere vanwege de vereiste snelheid). De risicocontour rondom het goederenemplacement in Roosendaal is groot, omdat een deel van de goederentreinen uit het Sloegebied 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

De nieuwe Sloelijn is in 2008 in gebruik genomen en sinds 2009 ook geëlektrificeerd. De beschikkingen voor het project 'Geluidsmaatregelen Zeeuwse lijn' zijn in 2011 verstrekt (deze maatregelen waren een eis volgend uit het zgn. Tracébesluit Sloe). Daarbij worden (aanvullende) inpassingsmaatregelen uitgevoerd tegen geluidsoverlast op het traject Vlissingen-Roosendaal (de Zeeuwse Lijn).

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het uitvoeren van de maatregelen draagt bij aan het behalen van de geluidsnormen.

Planning

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
Divers tot 2021: Oplevering geluidsmaatregelen Zeeuwse Lijn

Politiek/bestuurlijk

Convenanten: overeenkomst tussen Zeeland Seaports, N.V. Westerscheldetunnel en voormalig ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen goederen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Sloelijn en Geluidsmaatregelen Zeeuwse Lijn

(vervolg)

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 gereedgekomen. 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. Raildempers (2014) en gevelisolatie (2017) zijn reeds uitgevoerd. De geluidsschermen zijn in 2018 opgeleverd met uitzondering van vier locaties. Van één scherm in Bergen op Zoom wordt een deel in 2019 afgebouwd en een deel als gevolg van een ontwerpfout naar verwachting in 2020 gebouwd en opgeleverd. Het door de eerdere rechtszaak uitgestelde scherm in Kapelle wordt naar verwachting in 2020 gebouwd en opgeleverd. Twee schermen in Goes worden door een combinatie met een gemeenteproject in 2020 opgeleverd. Als gevolg van een beroepszaak in Goes dient daar nog bij één woning gevelisolatie te worden aangebracht.

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.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Indienststelling
MIRT 2020	27	Divers
MIRT 2019	27	Divers
MIRT 2018	27	2017/2018
MIRT 2017	27	2017
MIRT 2016	27	2017
MIRT 2015	27	2016
MIRT 2014	27	2016
MIRT 2013	18	2016
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	9	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	1	

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2018	18	67%
2017	13	48%
2016	12	44%
2015	11	
2014	10	
2013	10	
2012	9	

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2018 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2018 was gerealiseerd.

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

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen goederen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Spooraansluitingen Tweede Maasvlakte

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2013 Het project is overgegaan naar de realisatiefase.

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

Het project biedt ruimte aan de groei van het goederenvervoer, draagt eraan bij dat verladers de trein meer als een aantrekkelijke vervoersoptie beschouwen en draagt bij aan de economische ontwikkeling van Nederland.

Planning

In 2012 is ProRail gestart met de uitbreiding van Maasvlakte West (deelproject 1a), die in 2014 in gebruik is genomen. De eerste procesverbeteringen (deelproject 1c) zijn in 2014/2015 geïmplementeerd. In 2013 is ProRail gestart met de 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, omdat de verwachte kosten het resterende budget overstijgen. Voor Kijfhoek wordt gezamenlijk gewerkt aan een langetermijnvisie.

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen goederen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Spooraansluitingen Tweede Maasvlakte

(vervolg)

Politiek/bestuurlijk

ProRail (Keyrail tot 2016), Havenbedrijf Rotterdam en het ministerie van IenW werken samen om zo efficiënt en effectief mogelijk de spoorcapaciteit in het Rotterdamse havengebied te laten aansluiten bij het (groeiende) vervoersvolume. De integrale verkenning van 2009 wordt herijkt om te komen tot een logistieke visie. Deze uitwerking loopt. Daarna wordt nagegaan of dit consequenties heeft voor de (prioritering van) de genoemde projecten.

Uitvoering

Uitvoering geschiedt door ProRail.

Financiën

Beschikbaar budget: € 225 mln. Hierin is deelproject 2a, het aan te leggen emplacement Maasvlakte Zuid, niet opgenomen (dit wordt gefinancierd door Havenbedrijf Rotterdam). Artikel IF 13.03.02.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Indienststelling
MIRT 2020	225	Divers
MIRT 2019	222	Divers
MIRT 2018	220	Divers
MIRT 2017	218	Divers
MIRT 2016	217	Divers
MIRT 2015	217	Divers
MIRT 2014	217	Divers
MIRT 2013	212	Divers
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	13	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	12	

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2018	72	33%
2017	72	33%
2016	72	33%
2015	70	
2014	67	
2013	45	
2012	1	

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2018 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2018 was gerealiseerd.

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

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Beneden-Lek

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2020 Tegen het bestemmingsplan is beroep ingesteld waardoor eerst een uitspraak van de Raad van State nodig was. Dit heeft geleid tot vertraging bij de vervanging van de kademuur. De openstelling wordt daardoor in 2023 verwacht.

2019 Vertraging bij de gemeente met het bestemmingsplan en de noodzaak om eerst de bestaande kademuur te vervangen leiden tot vertraging in de start van de uitvoering.

2017 Het project is in 2016 overgegaan naar de realisatiefase. De openstelling is verlaat vanwege vertragingen in de bestemmingsplanprocedure van de gemeente.

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.

2015 De kosten van dit project zijn gestegen door tegenvallers in bodemaanpassingen, bodemvervuiling en noodzakelijke aanpassingen van de kade.

2014 De planning is vertraagd doordat voorbereiding voor de start van de bestemmingsplanwijziging en de doorlooptijd van de bestemmingsplanprocedure langer duren dan voorzien.

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

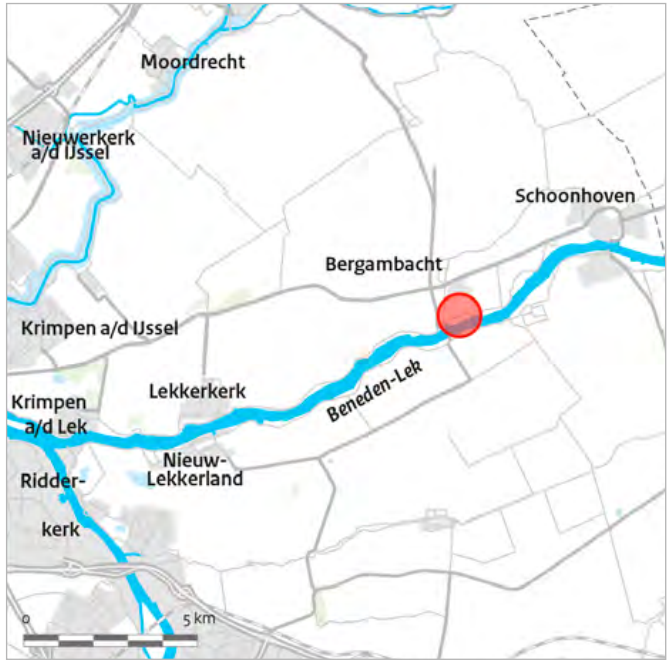
De aanleg van ligplaatsen draagt bij aan een veilige en efficiënte scheepvaart.

Planning

2016: Projectbeslissing
2023: Openstelling verwacht
Start realisatie en openstelling afhankelijk van voortgang bestemmingsplan bij de gemeente.

Politiek bestuurlijk

De bestemmingsplanprocedure door de (gefuseerde) gemeente vergt extra tijd.



Uitvoering

Start is afhankelijk van het realiseren van een nieuwe kademuur door twee bestaande bedrijven ter plaatse.

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Beneden-Lek

(vervolg)

Financiën

Taakstellend budget: € 13 mln. Artikel IF 15.03.01.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling
MIRT 2020	13	2023
MIRT 2019	13	2019
MIRT 2018	13	2019
MIRT 2017	12	2019
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	1	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	0	

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2018	1	8%
2017	1	8%
2016	1	8%
2015	0	

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2018 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2018 was gerealiseerd.

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

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Capaciteitsuitbreiding overnachtingplaatsen Merwedes

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2019 Uitvoeringsopdracht voor vier extra ligplaatsen in de vluchthaven van Gorinchem is gegeven in 2018.

2017 De Voorkeursbeslissing is genomen. Er is vertraging ontstaan door gebrek aan bestuurlijk draagvlak in de regio voor extra overnachtingsplaatsen.

2015 Door inpassingsproblemen in het gebied is besloten om te zoeken naar een andere oplossing. Hiervoor is het taakstellend budget verlaagd.

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.

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

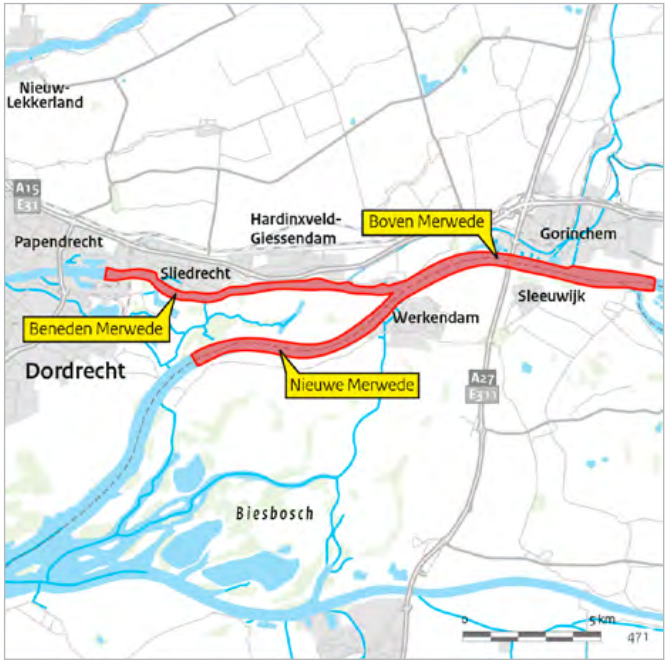
Vanwege inpassingsproblemen van een nieuwe overnachtingshaven wordt het oplossen van de ligplaatstekorten gefaseerd aangepakt.
Op korte termijn wordt een plan uitgewerkt voor de realisatie van vier overnachtingsplaatsen in de noordwesthoek van de vluchthaven van Gorinchem. Hiervoor wordt de procedure 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
2018: Project- en uitvoeringsbeslissing vluchthaven
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.

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Capaciteitsuitbreiding overnachtingplaatsen Merwedes

(vervolg)

Financiën

Taakstellend budget: € 20 mln. (waarvan €11 mln. op Artikel IF 15.03.02). Hiervan wordt € 9 mln. (Artikel IF 15.03.01) gebruikt voor de vier extra ligplaatsen in de vluchthaven van Gorinchem.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling
MIRT 2020	20	2021
MIRT 2019	20	2021
MIRT 2018	20	2021
MIRT 2017	20	2021
MIRT 2016	20	Na 2017
MIRT 2015	20	2017
MIRT 2014	29	2017
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	9	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	1	

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2018	0	0%

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2018 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2018 was gerealiseerd.

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

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Nieuwe Sluis Terneuzen

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2020 De projectfinanciën zijn geactualiseerd. De aanbestedingsmeevaller is verwerkt in het projectbudget.

2017 Het project is overgegaan naar de realisatiefase. Hierbij is de planning geactualiseerd.

2014 De planuitwerkingsfase is gestart. De planning is dat het Tracébesluit eind 2015 wordt vastgesteld.

2013 Het project is overgegaan naar de planuitwerkingsfase.

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 sluis.

Oplossing

In opdracht van de Vlaams-Nederlandse Scheldecommissie (VNSC) is de bouw van een nieuwe sluis bij Terneuzen voorbereid. De scope van het project – volgens het politiek besluit van 2012 – omvat de voorbereiding, de aanleg en het infrastructureel onderhoud gedurende dertig jaar van een nieuwe sluis binnen het sluizencomplex Terneuzen (NST). De sluis krijgt de volgende afmetingen: 427 meter x 55 meter x 16 meter.

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 Infrastructuur en Milieu en de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken als Politiek College van de Vlaams-Nederlandse Scheldecommissie (VNSC) van 19 maart 2012 waarmee het voorkeurs-alternatief is vastgelegd. Hierop heeft de minister besloten tot de planuitwerking voor het projectalternatief Grote Zeesluis. Op 5 februari 2015 hebben Vlaanderen en Nederland een verdrag gesloten over de realisatie van de Nieuwe Sluis in Terneuzen. Dit Verdrag Nieuwe Sluis

Terneuzen vormt de juridische vertaling van de politiek-bestuurlijke afspraken uit 2012. Het verdrag is op 1 maart 2016 in werking getreden. Het Tracébesluit is begin 2016 vastgesteld.

Uitvoering

De uitvoering vindt plaats 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. Gunning heeft in 2017 plaatsgevonden.

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Nieuwe Sluis Terneuzen

(vervolg)

Financiën

Het totale projectbudget voor de NST in de begroting 2020 bedraagt € 947 mln., inclusief bijdragen van derden. Het ministerie van IenW levert op basis van dit projectbudget een bijdrage van € 194 mln. aan de kosten van de aanleg van de sluis en de eerste twee jaar onderhoud en beheer. Dit is inclusief de bijdrage van de Zeeuwse regio van € 10 mln. zoals in 2012 overeengekomen. Nederland levert een bijdrage van € 148 mln. aan Vlaanderen voor de extra kosten voor kanaalaanpassingen. Vlaanderen draagt de overige kosten. Ook komt er budget uit de CEF-subsidies (€ 48 mln.). De Nederlandse bijdrage staat vast en verandert niet als de sluis duurder of goedkoper blijkt dan het bedrag waarvoor het gegund is. Vlaanderen en Nederland dragen elk de btw voor hun aandeel in de projectkosten. Artikel IF 15.03.01

Begrotingsjaar *	MIRT budget in mln.	Openstelling
MIRT 2020	194	2022
MIRT 2019	192	2022
MIRT 2018	190	2022
MIRT 2017	188	2022
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	6	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	23	

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln. t.o.v. projectbudget	Percentage gerealiseerd***
2018	190	20%
2017	58	6%
2016	22	2%
2015	2	
2014	0	

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2018 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2018 was gerealiseerd.

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

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Groot project**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Project Mainportontwikkeling Rotterdam

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2019 Het budget Bestaand Rotterdams Gebied (BRG) van € 39 mln. valt door herverkaveling (naar het ministerie van BZK) nu onder andere rijksbijdragen. Hierdoor is ook het gerealiseerd budget gewijzigd.

2018 De verdieping van de Nieuwe Waterweg is toegevoegd aan het project.

2016 De verbreding van het Breeddiep is toegevoegd aan het project.

Opgave

De mainport Rotterdam is in Europa een belangrijk knooppunt voor internationale goederenstromen en een vestigingsplaats voor industrie en logistieke dienstverlening. De mainport is 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, distributie en 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 leefomgeving 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. De verbreding is in 2016 gerealiseerd. Ook wordt de Nieuwe Waterweg verdiept van NAP -15,0/-14,5 m naar NAP -16,3 m, zodat grotere en dieper stekende zeeschepen het petrochemische cluster beter kunnen bereiken. Dit is in 2018 gestart en wordt in 2019 afgerond.

De doelstelling wordt in de volgende deelprojecten gerealiseerd:
1. Landaanwinning inclusief verplichte natuurcompensatie;
2. 750 ha natuur- en recreatiegebied (drie projecten van respectievelijk 600, 100 en 50 ha);
3. Bestaand Rotterdams Gebied (BRG), uiteenvallend in leefbaarheids-projecten 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. In 2017 is gestart met de aanleg van terrein K2 ten behoeve van het offshore center (70 ha, planning gereed 2019).

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 **IenW**
Fase **Realisatie**

Project Mainportontwikkeling Rotterdam

(vervolg)

Planning

2019: Verdieping Nieuwe Waterweg gereed; eindevaluatie PMR voor Tweede Kamer conform de Regeling Grote Projecten
2021: BRG en 750 ha gereed (voor het onderdeel Buijtenland van Rhoon (600 ha) is in 2018 het streefbeeld vastgesteld; daadwerkelijke realisatie hiervan volgt na 2021
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 uitwerkingsovereenkomsten (2005). Voor de verbreding van het Breeddiep en de verdieping van de Nieuwe Waterweg is een aanvulling op de Uitwerkingsovereenkomst (UWO) Landaanwinning PMR met het Havenbedrijf afgesloten.
De Tweede Kamer heeft in 2006 PMR als Groot Project aangemerkt volgens de Regeling Grote Projecten (RGP). De Kamer is de procedure gestart tot beëindiging van de status Groot Project voor PMR en heeft de minister van IenW verzocht een eindevaluatie op te stellen conform RGP. Naar verwachting is deze evaluatie eind 2019 gereed.

Uitvoering

De verantwoordelijkheid en de risico's voor de uitvoering zijn bij diverse partijen neergelegd (Havenbedrijf Rotterdam, de provincie Zuid-Holland en de gemeente Rotterdam). Binnen het Rijk dragen de ministeries van IenW, EZK, LNV, BZK en Financiën verantwoordelijkheid voor projectonderdelen. De natuurcompensatie bij de landaanwinning wordt onder verantwoordelijkheid van het Rijk uitgevoerd.

Financiën

Bijdrage van het ministerie van IenW € 1.164 mln. Andere rijksbijdrage € 142 mln. De uitgekeerde prijsbijstelling 2019 is € 2 mln.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling
MIRT 2020	1.164	2040
MIRT 2019	1.162	2040
MIRT 2018	1.199	2040
MIRT 2017	1.197	2040
MIRT 2016	1.194	2040
MIRT 2015	1.192	2040
MIRT 2014	1.189	2040
MIRT 2013	1.188	2040
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	24	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	2	

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2018	1080	93%
2017	1.060	91%
2016	1.055	
2015	1.048	
2014	1.043	
2013	1.040	
2012	1.036	

* Gegevens over zeven jaar, tenzij er een MIRT-fasewisseling heeft plaatsgevonden.
** De realisatiegegevens t/m 31-12-2018 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2018 was gerealiseerd.
*** Percentage gerealiseerd t.o.v. laatste begrotingsstand.

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Zoetwater**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Besluit beheer Haringvlietsluizen

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2020 In 2018 zijn de compenserende maatregelen (verplaatste innamepunten) opgeleverd en is het Kierbesluit inwerking gesteld door de minister van Infrastructuur en Waterstaat.

2015 Het project is overgegaan naar de realisatiefase.

2014 Het project is nieuw opgenomen in het MIRT. Er is € 41,4 mln. van Verbeterprogramma Waterkwaliteit Rijkswateren naar dit project overgeheveld.

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 weer bereiken. Door het Kierbesluit kan het westelijke deel van de Haringvliet verzilten. De daar gelegen inlaatpunten van het waterschap Hollandse Delta en Evides Waterbedrijf zijn de afgelopen jaren naar het oosten verplaatst, zodat zoetwater voor landbouw, drinkwater en industrie beschikbaar blijft. Bij een lage afvoer van de rivier (minder dan 1500 m3/s) gaan de sluizen bij vloed weer dicht en wordt het Haringvliet 'zoetgespoeld'. De komende jaren zal het Kierbesluit door middel van 'lerend implementeren' stapsgewijs worden ingevoerd. Daarbij wordt praktijkkennis over zoutverspreiding opgedaan en de visintrek geoptimaliseerd.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het Kierbesluit draagt bij aan het behalen van de doelstelling uit de Kaderrichtlijn Water voor vis. Daarnaast is het onderdeel van het Rijn Actieprogramma.

Planning

2013: Principebesluit
2014: Ondertekening realisatieovereenkomsten
2015: Start realisatie
2018: Effectuering van het Kierbesluit
2018-2027: Lerend implementeren

Politiek/bestuurlijk

Overheden en belangenorganisaties begeleiden het 'lerend implementeren' van het Kierbesluit in de klankbordgroep van het project.

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Zoetwater**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Besluit beheer Haringvlietsluizen

(vervolg)

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.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling
MIRT 2020	76	2018
MIRT 2019	76	2018
MIRT 2018	76	2018
MIRT 2017	76	2018
MIRT 2016	76	2018
MIRT 2015	76	2018
MIRT 2014	73	2018
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	3	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	1	

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2018	73	96%
2017	67	88%
2016	61	80%
2015	32	
2014	28	
2013	28	
2012	0	

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2018 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2018 was gerealiseerd.

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

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Waterveiligheid**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Vooroeververdediging en Herstel steenbekleding Oosterschelde en Westerschelde

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2020

In 2018 is €,8 mln. toegevoegd aan het projectbudget als gevolg van een scopewijziging. In de nieuwe scope is de eindmijlpaal van het project verschoven van 2021 naar 2023. De aanleiding van deze wijziging is een opgetreden vertraging en eerder opgetreden projectrisico's. Op verzoek van de provincie Zeeland zijn twee locaties toegevoegd aan de Vooroever Verdediging van het perceel Westerschelde. Deze worden gefinancierd door de provincie Zeeland.

2018

Een financiële tegenvaller bij project Vooroeververdediging is inzichtelijk gemaakt. Deze is onder andere veroorzaakt door compensatiemaatregelen en herstelwerkzaamheden. Na het opnieuw verkrijgen van vergunningen wordt de uitvoering in 2018 verder voorbereid. In 2019 wordt gestart met de uitvoering. De oplevering is voorzien in 2021.

2017

De voortgang van de vooroeververdedigingen-clusters (2.2 en 3) is vertraagd. De oorzaken zijn de ontbinding van het contract en de vernietiging van de Natuurbeschermingswet-vergunningen door de Raad van State bij cluster 2.2. De vertraging heeft doorwerking op de uitvoering en de oplevering van het laatste cluster (3).

Opgave

Vooroeververdediging

In 1992 hebben het Rijk, de provincie Zeeland en de toenmalige waterschappen een overeenkomst gesloten waarin het Rijk de verantwoordelijkheid op zich neemt voor de bestrijding van oevererosie in de Westerschelde. De overeenkomst wordt om de tien jaar stilzwijgend verlengd. De huidige overeenkomst loopt tot januari 2022. In 2016 is het voornemen kenbaar gemaakt om de overeenkomst na 2022 niet te verlengen. De toenmalige staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat heeft in 2001 aangegeven dat het Rijk ook de kosten draagt voor bestrijding van de oevererosie langs de Oosterschelde. Deze zeearm is daarmee onderdeel van de (rijks)kustlijnzorg. In 2005 en 2010 constateerden de Zeeuwse waterschappen dat een deel van de vooroevers in de Oosterschelde en de Westerschelde niet voldoet aan de stabiliteitsnormen. Op basis hiervan is bij Rijkswaterstaat een aanvraag voor vooroeververdediging ingediend.

Herstel steenbekledingen Oosterschelde en Westerschelde

Bij een inventarisatie van dijkbekledingen van gezette steen bleek in 1996 dat een groot deel van de dijkbekledingen langs de Oosterschelde en de Westerschelde niet voldeed aan de veiligheidsnormen.

Oplossing

Vooroeververdediging

Rijkswaterstaat heeft na beoordeling van de aanvraag voor vooroeververdediging in 2008 vastgesteld dat versterking van de onderwateroever en het tegengaan van oevererosie naar volgorde van urgentie in drie clusters (1, 2, en 3) wordt aangepakt.

Herstel steenbekledingen Oosterschelde en Westerschelde

Voor de steenbekledingen is het projectbureau Zeeweringen in 1997 gestart met verbetering van de bekledingen langs de Westerschelde. In het gebied is een nadere inventarisatie gedaan aan de hand van de uitkomst van de eerste toetsing op grond van de Wet op de waterkering. Hiermee kwamen ook de steenbekledingen langs de Oosterschelde erbij. Er is in totaal circa 321 kilometer steenbekleding hersteld, waarvan 140 kilometer langs de Westerschelde en 181 kilometer langs de Oosterschelde. In september 2015 is de waterveiligheidsdoelstelling bereikt. In 2017 is decharge verleend.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

In Zeeland is er als gevolg van de stroming een tamelijk grote oevererosie. Door het herstellen van de steenbekleding worden de vooroevers versterkt. Het op deze manier tegengaan van oevererosie levert een adequate bescherming op tegen overstromingen.

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Waterveiligheid**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Vooroeververdediging en Herstel steenbekleding Oosterschelde en Westerschelde

(vervolg)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

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.

2014 Het budget is bijgesteld vanwege diverse ontvangsten (€ 4 mln.) en afbouw van risicoreservering (-€ 65 mln.).

Planning

2017: Decharge herstel steenbekledingen Oosterschelde en Westerschelde
2023: Oplevering vooroeververdedigingen

Politiek/bestuurlijk

Convenanten: de volgorde van de verbeteringswerken vooroeververdediging is vastgesteld volgens de Integrale Beoordeling Oosterschelde (IBOS). Dit is gebeurd in overleg met betrokken waterschappen en provincies. Bij de uitvoering van de werkzaamheden wordt rekening gehouden met de effecten daarvan op natuur, landschap en recreatie. De huidige overeenkomst loopt tot begin 2022. In 2016 is het voornemen kenbaar gemaakt om de overeenkomst daarna niet te verlengen. Hierover worden nu afspraken gemaakt tussen de betrokken partijen.

Financiën

Taakstellend budget: € 820 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.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling
MIRT 2020	820	2023
MIRT 2019	812	2021
MIRT 2018	823	2021
MIRT 2017	815	2018
MIRT 2016	814	2018
MIRT 2015	854	2018
MIRT 2014	852	2015
MIRT 2013	836	2015
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	16	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	9	

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2018	778	95%
2017	770	95%
2016	768	94%
2015	761	
2014	723	
2013	673	
2012	613	

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2018 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2018 was gerealiseerd.

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

Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Integrale gebiedsopgaven**
Ministerie **BZK**
Fase **Realisatie**

Stadshavens Rotterdam

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2020 Op 17 januari 2019 is middels een wijzigingsbeschikking de einddatum van dit project vastgesteld op 31 december 2019. Tevens is de minister van BZK akkoord gegaan met de wijziging van één van de kwaliteitsdragers binnen het projectgebied.

2019 Door de portefeuilleverdeling valt dit programma met ingang van 2018 onder de verantwoordelijkheid van BZK. De afronding vindt eind 2019 plaats. De eindverantwoording geschiedt via SISA 2019, zodat de subsidie in 2020 vastgesteld kan worden. De minister van BZK heeft hiertoe in mei 2018 een goedkeurende wijzigingsbeschikking afgegeven.

2016 De voltooiing vindt eind 2018 plaats. De eindverantwoording geschiedt via SISA 2018, zodat de subsidie in 2019 vastgesteld kan worden. De minister van IenW heeft hiertoe in december 2015 een goedkeurende wijzigingsbeschikking afgegeven.

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

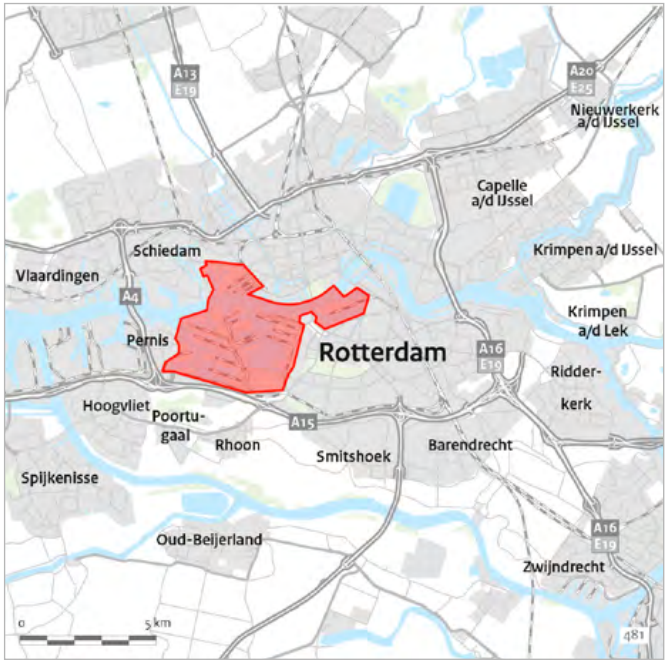
2010: Start realisatie
2019: Oplevering

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.



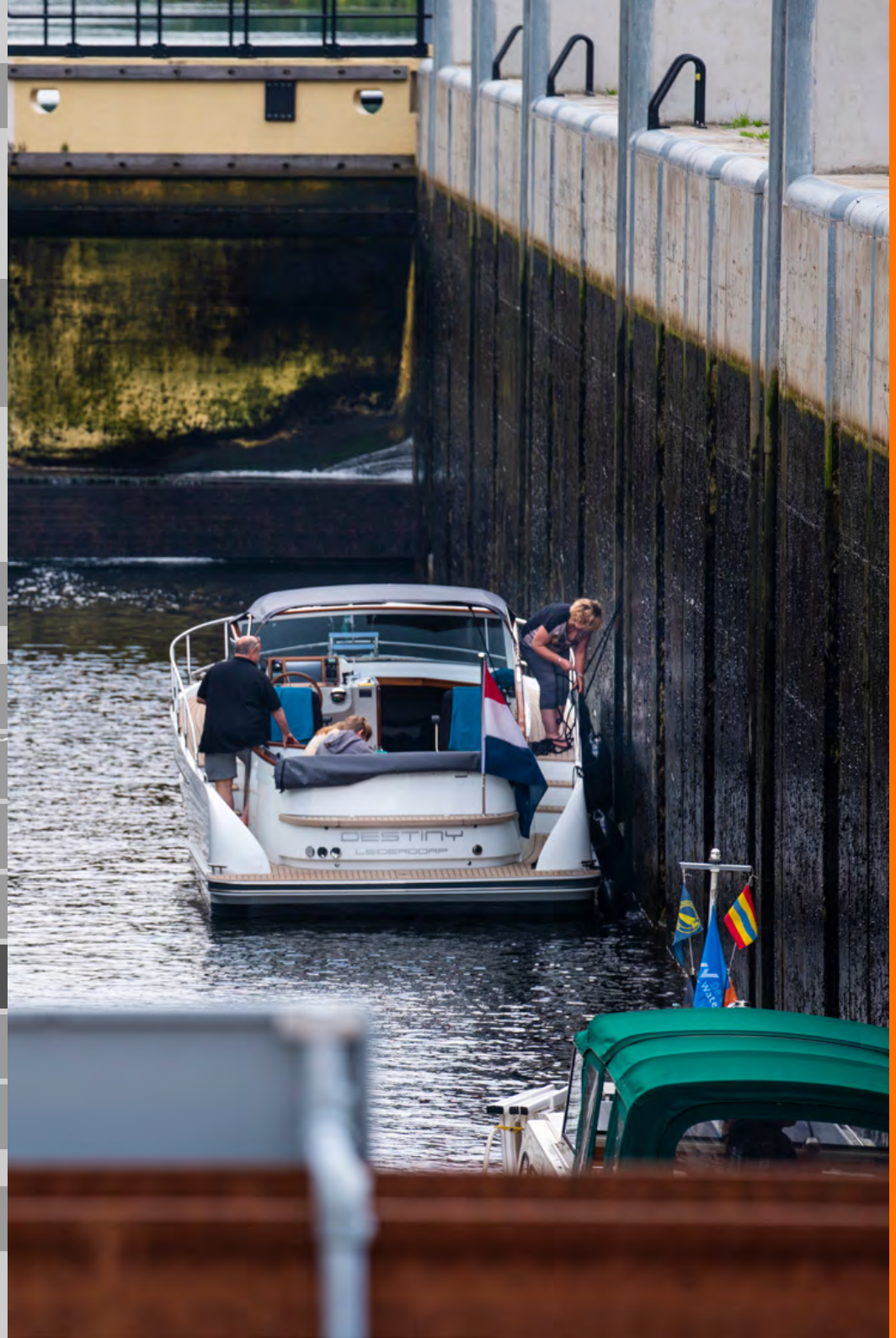
Gebied **Zuidwest-Nederland**
Onderwerp **Integrale gebiedsopgaven**
Ministerie **BZK**
Fase **Realisatie**

Stadshavens Rotterdam

(vervolg)

Uitvoering

De gemeente Rotterdam en het Havenbedrijf voeren het project uit. Gemeente en Havenbedrijf hebben nieuwe afspraken gemaakt over de ontwikkeling van het Merwe-Vierhavensgebied (M4H) en de RDM. Samen vormen ze het Rotterdam Makers District. De visie en strategie voor het Makers District is eind 2018 door het college van B&W vastgesteld. Medio juni 2019 wordt het Ruimtelijk Raamwerk M4H door de gemeenteraad vastgesteld. Dit vormt de basis voor plan-m.e.r. en het bestemmingsplan. RDM, in de huidige vorm, bestaat dit jaar tien jaar. Op 4 juli 2019 wordt dit groots gevierd. De zolder in het Innovation Dock is verbouwd ten behoeve van het bedrijf RDM Next. In het M4H-gebied heeft het Havenbedrijf de loodsen van het fruitoverslag-bedrijf Total Produce aangekocht en deze worden ontwikkeld voor bedrijven in de innovatieve maakindustrie. De monumentale citrus-veiling wordt gereed gemaakt voor de winnaars van het programma “pop-up restaurant van Herman den Blijker”. Op de Floating Farm zijn de koeien gearriveerd.



Zuid-Nederland

- Visie
- Hoofdopgaven
- Gebieden met concentratie van opgaven van nationaal belang
- Opgavenkaart
- Projectenkaart
- Projectenoverzicht
- 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 Noord-Brabant 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, het Ruhrgebied en de transport-corridors. 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 logistieke sector en een industriële structuur van midden- en kleinbedrijf.

Het is niet vanzelfsprekend dat Zuid-Nederland deze positie als innovatieve en belangrijke logistieke 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 en 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

Limburg is gelegen tussen de Nederlandse en Belgische mainports en het Ruhrgebied en verdere achterland (Midden-, Oost- en Zuid-Europa). Agrofood, Chemie en Materialen, (High Tech) Maakindustrie en Lifescience zijn perspectiefrijke economische sectoren. Ook de logistieke sector en vrijetijdseconomie behoren tot de Nederlandse top. Smart services is als nieuwkomer in ontwikkeling. De Limburgse Brightlands-campussen wetenschappelijk onderwijs Chemelot zijn de fysieke kernlocaties voor innovatie. Limburg ligt in het netwerk van transport-corridors van Europese betekenis. De regio vormt een groene schakel tussen Europees belangrijke natuurgebieden en is onderdeel van de grensoverschrijdende blauwe Maascorridor.

Noord- en Midden-Limburg, met middelgrote steden in een landelijke omgeving, hebben een sterke focus op Agrofood, Maakindustrie, vrijetijdseconomie en Logistiek, met Venlo als internationale draaischijf. De kracht van deze regio zit in de combinatie van kennis op het gebied van landbouw, gezonde voeding, maakindustrie en logistiek. Greenport Venlo is een van de nationale greenports en het tweede tuinbouwgebied van Nederland. Het is ook een gebied met veel (grensoverschrijdende) natuur, beken en landschappelijke waarden, ook van betekenis voor de vrijetijdseconomie. Belangrijk is ook het kooptoerisme (onder meer Roermond). Het zuiden van Limburg is sterk verstedelijkt. De stedelijke gebieden van Heerlen/Parkstad (direct grenzend aan kennisstad Aken), Maastricht met zijn internationale uitstraling en Sittard-Geleen met industriecluster Chemelot, VDL Nedcar en logistiek knooppunt zijn gelegen rondom het Nationaal Landschap Zuid-Limburg, onderdeel van het grensoverschrijdende Drielandenpark.

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 kernambities vormen.

Zuid-Nederland

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.

Hoofdopgaven

Kenniseconomie

Het economische succes in Zuid-Nederland is voor een groot deel te danken aan de ontwikkeling en toepassing van kennis. Technologische en sociale innovaties bieden slimme oplossingen voor maatschappelijke vraagstukken en genereren economische en maatschappelijke waarde. Zuid-Nederland 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

Belangrijk voor de ontwikkeling van de kenniseconomie in Zuid-Nederland is 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 en 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.

Voor Limburg is het een grote opgave om de centrale ligging tussen de mainports, Brainport Eindhoven en het Ruhrgebied optimaal te benutten bij de verduurzaming en omslag naar een circulaire economie. Voor Noord- en Midden- Limburg ligt de nadruk op Agrofood, Maakindustrie en Logistiek (rondom Greenport Venlo en Keyport), in Zuid-Limburg op Industrie (Chemelot, VDL Nedcar). De Limburgse Brightlands-campussen (Campus Greenport Venlo, Chemelot Campus, Maastricht Health Campus en Smart Services Campus) spelen een belangrijk rol als fysieke kernlocaties voor innovatie en valorisatie. Op deze Brightlands-campussen werken bedrijfsleven, kennisinstituten en de overheid nauw samen.

Het verminderen van de grensweerstand en vergroten van samenwerking is van groot belang om de potenties (economische kracht, kennis, arbeidsmarkt) in de aangrenzende regio's optimaal te benutten en de agglomeratiekracht te versterken. Goede (grensoverschrijdende) bereikbaarheid mede door slimme en congruente mobiliteitsoplossingen, aansluiting op de (inter)nationale energiehoofdstructuur en digitale netwerken zijn belangrijke voorwaarden voor de economische ontwikkeling van de (EU)regio.

De land- en tuinbouw is een cruciale economische sector, zeker voor Noord- en Midden-Limburg en Oost-Brabant. De landbouw moet zich verder ontwikkelen tot een kringlooplandbouw, waarbij de productie van gezond en duurzaam voedsel (met oog voor voedselveiligheid en dierwelzijn) samengaat met minder emissies naar lucht (ammoniak, fijnstof, geur), bodem en (grond)water (nutriënten, gewasbeschermingsmiddelen). De negatieve impact op volksgezondheid, biodiversiteit en natuur- en waterkwaliteit kan zo worden teruggedrongen. Vooral de glastuinbouw krijgt te maken met een grote opgave om de energievoorziening te verduurzamen.

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 vaak sprake van multimodale opgaven. Dit vraagt om een gezamenlijke integrale aanpak waarbij verstedelijking samengaat met een multimodale aanpak rond slimme en duurzame mobiliteit waarin onder andere de in Beter Benutten ontwikkelde aanpak is geïntegreerd.

Onder de vlag van SmartwayZ.NL 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. De oplossingen variëren 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, slim en duurzaam logistiek netwerk met sterke intermodale verbindingen alsmede de ontwikkeling van bovengemiddelde knooppunten. 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.

Zuid-Nederland

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 Zuid-Nederland zet de regio in op het versterken van het stedelijk netwerk door de realisatie van een duurzaam en robuust verkeers- en vervoersysteem met ruimte voor 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 Zuid-Nederland.

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 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 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 Brainport 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 Brainport Eindhoven en Greenport Venlo en aantrekkingskracht voor het bedrijfsleven.

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.

In de steden en dorpen ligt een grote opgave om de kwaliteit van de woningvoorraad en –omgeving te verbeteren en de mismatch tussen vraag en aanbod weg te nemen. Dat gaat samen met de opgave om de bebouwde omgeving te verduurzamen en om wateroverlast (rivieren en regionale wateren) en mogelijke hittestress aan te pakken.
De combinatie met krimpende bevolkingsaantallen (onder meer in Zuid-Limburg, maar ook elders in de regio) maakt dit een grote uitdaging, mede door het ontbreken van een traditioneel verdienmodel. De aanpak van leegstand wordt bemoeilijkt doordat die zich hier in veel vastgoedsectoren gelijktijdig voordoet (bijvoorbeeld woningen, winkels, kantoren, maatschappelijk vastgoed). Ook de aanpak van de gezondheidsachterstand in (Zuid-)Limburg ten opzichte van de rest van Nederland vraagt aandacht.

In het landelijk gebied komen opgaven als kringlooplandbouw, schaalvergroting, vrijkomende agrarische bebouwing en 'verloodsing' samen met de grote opgaven rondom energietransitie, klimaatadaptatie, waterkwaliteit en biodiversiteit. De landbouw, als grootste beheerder van het landschap, heeft te maken met transitie en schaalvergroting, met forse ruimtelijke impact zoals leegkomende agrarische bebouwing (asbest; risico op verloedering wat zeker in grensregio's drugscriminaliteit en ondermijning in de hand werkt) en steeds grotere loodsen. Het is belangrijk om deze opgaven in samenhang aan te pakken, met oog voor de ruimtelijke kwaliteit en kwetsbaarheid van deze gebieden (bijvoorbeeld Nationaal Landschap Zuid-Limburg). Niet alleen met het oog op de leefbaarheid voor de bewoners, maar ook voor de groeisector Toerisme en Vrijetijdseconomie.

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 zijn verweven. 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

Zuid-Nederland maakt een duidelijke beweging naar meer duurzaamheid en een energieneutraal Zuid-Nederland. 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 deze 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

Zuid-Nederland

Energieakkoord zijn opgenomen. Afgesproken is bijvoorbeeld dat in Noord-Brabant tot 2021 zo'n 40.000 woningen energieneutraal worden gemaakt en dat de industrie tien procent 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 rondom regionale wateren, 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 onder andere om de volgende toplocaties: High Tech Campus Eindhoven (inclusief ASML), Eindhoven Centraal (waaronder Eindhoven Internationale Knoop XL), Automotive Campus (Helmond), Eindhoven Strijp-S, Brainport Industries Campus (Eindhoven) en de Run (Veldhoven).

Brainport Eindhoven

De kennisintensieve maakindustrie van Brainport Eindhoven is essentieel voor de internationale concurrentiepositie van Nederland. Het vertegenwoordigt een grote economische waarde en draagt bij aan oplossingen voor maatschappelijke vraagstukken. Voor de versterking van de internationale concurrentiepositie is een gebiedsgerichte, integrale programmatische aanpak nodig. Het gaat niet alleen om een goede (inter)nationale bereikbaarheid, maar ook om voldoende talent en een aantrekkelijk voorzieningenniveau en aantrekkelijke leefomgeving. In dat kader wordt gewerkt aan de uitvoering van de Brainport Nationale Actieagenda. Doel van deze Actieagenda is om sturing te geven aan de bevordering van de internationale concurrentiekracht van dit economisch kerngebied en de verdienkracht van Nederland als geheel. Talent, kennis, digitalisering en innovatie, ondernemerschap, maatschappelijke innovatie (energie, gezondheid en vitaliteit, slimme en duurzame mobiliteit) en bereikbaarheid versterken allen het vestigingsklimaat. Over bereikbaarheid worden in MIRT-verband afspraken gemaakt.

Deze integrale opgaven worden ook in het Adaptief programma Brainport City opgepakt. Dat gebeurt in lijn met de Brainport 2020-agenda, de verdere ontwikkeling van Eindhoven Airport, de Brainport Avenue aan de westzijde van Eindhoven en de afspraken over Brainport Oost aan de oostelijke zijde. De Gebiedsvisie Brainport City 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 Brainport City), een betere bereikbaarheid via weg en openbaar vervoer, en de versterking van relaties tussen arbeidsmarkten, dienstensectoren en kennisclusters. De relatie met de ontwikkeling van Eindhoven Internationale Knoop XL en Brainport City zijn nader ingevuld voor het gebied Eindhoven Internationale Knoop XL. Middels een samenwerkingsovereenkomst hebben het Rijk, Noord-Brabant en de gemeente zich gecommitteerd aan een langjarige samenwerking voor de transformatie van het gebied Eindhoven Internationale Knoop XL.

Ruimtelijk Economische Agenda West- en Hart van Brabant (REA)
In de regio's West-Brabant en Hart van Brabant zijn de topsectoren Chemie en Materialen, High Tech Systemen en 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.

De regio's West-Brabant en Hart van Brabant en de provincie Noord-Brabant hebben in afstemming met het Rijk de Ruimtelijk Economische Agenda West- en Hart van Brabant (REA) vastgesteld. Het doel van deze agenda is om de economie van beide regio's toekomstbestendiger te maken door te investeren in het meer aantrekkelijk, bereikbaar en concurrerend maken van het gebied. Door gezamenlijk in te spelen op ontwikkelingen op het vlak van bijvoorbeeld digitalisering, verduurzaming en de human capital opgave. Hierbij zijn twee samenwerkingsdomeinen benoemd: Smart Logistics en de Circulaire Maakindustrie.

Zuid-Nederland

Greenport Venlo

Venlo ligt in het hart van een regio waarin binnen een straal van honderd kilometer ruim dertig miljoen consumenten wonen. Gecombineerd met de tuinbouw in de Duitse regio Niederrhein ligt hier 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.

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 grensoverschrijdende 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 Brabants Mozaïek (stad-land). Samen zijn deze partners verantwoordelijk voor de regie over de regionale economische ontwikkeling en innovatie en 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. Logistiek, Biobased Economy, kennisdiensten, Agrofood en Maintenance zijn daarbij van belang. 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 wereldhaven 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.

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.

Zuid-Nederland

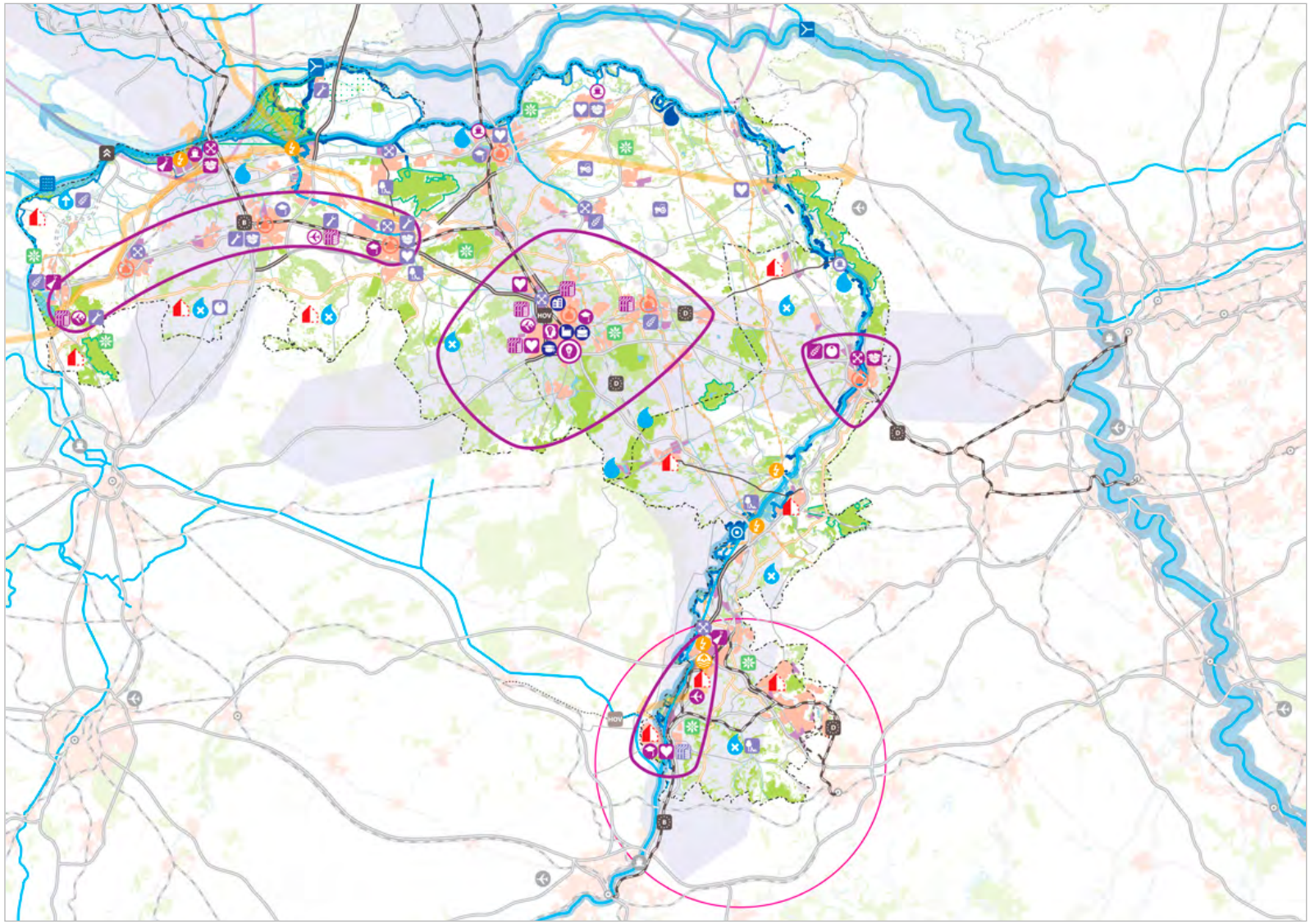
Zuidoost-Brabant

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 Brabant en gebiedsagenda Limburg:
https://leerplatformmirt.nl/mirt-regios/zuid-nederland/

Zuid-Nederland Opgavenkaart

Ga naar legenda op volgende pagina



Zuid-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

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

- Brainport Eindhoven
- Burgerluchthaven van nationale betekenis
- Militaire luchthaven met burgermede-gebruik van nationale betekenis
- Militaire luchthaven
- Zeehaven van nationale betekenis
- Binnenhaven van nationale betekenis
- Mulitimodaal knooppunt internationale betekenis (logistiek)
- Kennis
- Circulaire economie

Regionaal

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

- Multimodaal knooppunt regionale betekenis (logistiek)
- Kennis

Verstedelijking

- Extensivering

Regionaal

- Stedelijke vernieuwing / transformatie

Bereikbaarheid

- Hoofdwegennet
- Opgave hoofdwegennet
- (Mogelijk) nieuwe verbinding hoofdwegennet
- Hoofdspoorwegennet
- Opgave hoofdspoorwegennet
- Nieuwe spoorverbinding (indicatief)
- Opgave grensoverschrijdend spoor-vervoer
- Hoofdvaarwegennet
- Opgave hoofdvaarwegennet
- Opgave sluis
- Corridor achterlandverbinding

Regionaal

- Belangrijke regionale weg
- Opgave belangrijke regionale weg
- Nieuwe regionale verbinding
- Knelpunt brug
- Samenhangend HOV-netwerk

Energie

- (Mogelijke) vestigingsplaats elektriciteit > 500MW
- Hoogspanningsleiding >220kV
- Nieuwe hoogspanningsverbinding 380kV
- Buisleidingenstrook

Natuur, Landschap & Erfgoed

- EHS op land (herijkt)
- Natura 2000 - land
- Natura 2000 - water
- Nationaal Park
- Cultureel erfgoed op (voorlopige) lijst werelderfgoed

Regionaal

- Aanpak in groen-blauwe structuur of Metropolitaan Landschap

Water

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

- Afvoerverdeling
- Berging Zuidwestelijke Delta
- Secundaire stuurknop

- Berging (zoekgebied)

- Coalitie Natuurlijke Klimaatbuffers
- Aandachtsgebied zoetwater door verzilting
- Droogtegevoelig gebied: geen wateraanvoer uit hoofdwatersysteem mogelijk

Zuid-Nederland Projectenkaart

MIRT Onderzoek

1. A50 Corridor Nijmegen - Eindhoven
2. Maasoeverpark
3. Ontwikkelvisie Zuidelijk Maasdal

Verkenning

4. A2 Deil - 's Hertogenbosch - Vught
5. Integrale Verkenning Ravenstein-Lith
6. Lob van Gennep
7. MIRT Verkenning Oeffelt
8. SmartwayZ.NL: A58 Tilburg - Breda
9. SmartwayZ.NL: A67 Leenderheide - Zaarderheiken

Planuitwerking

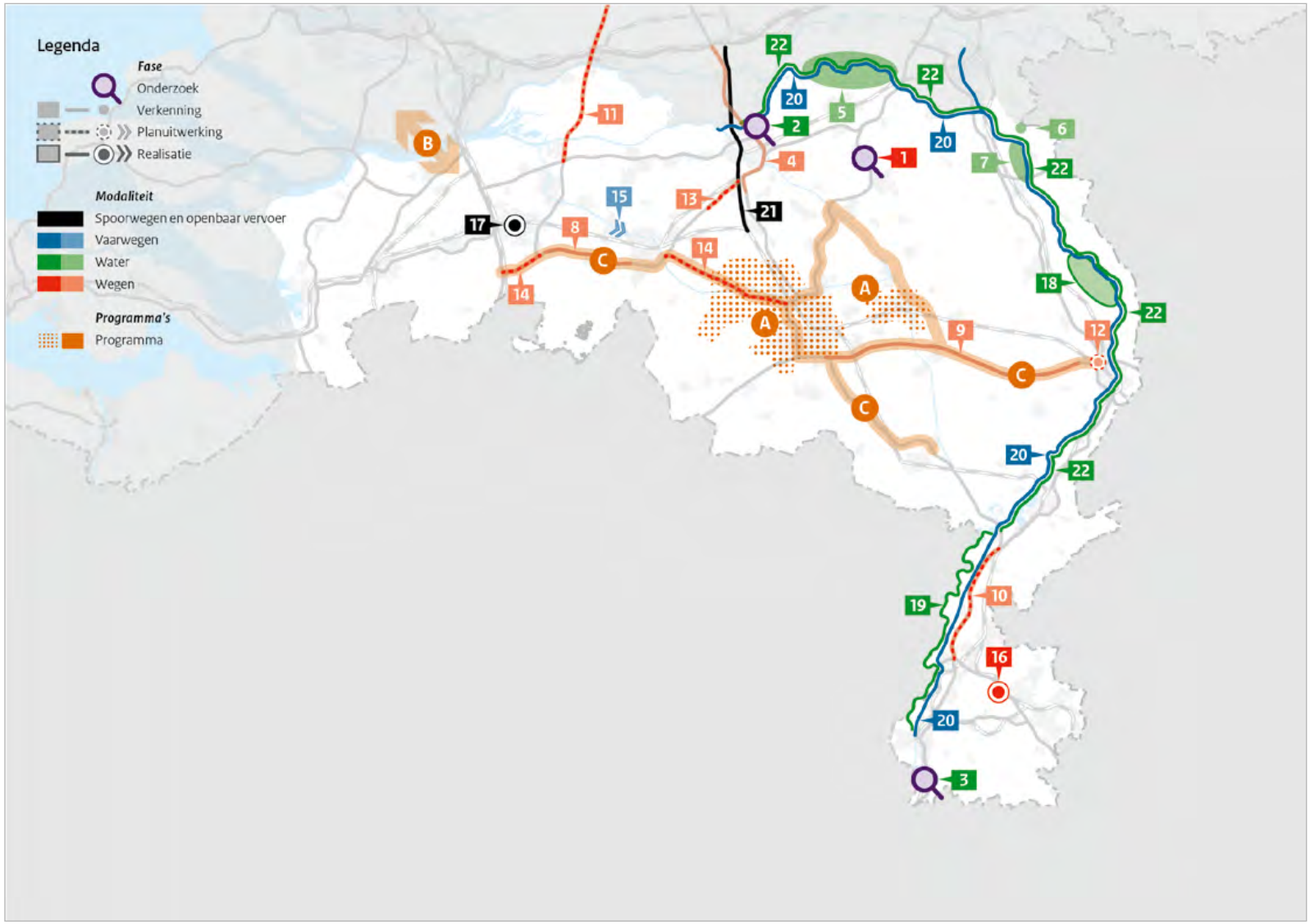
10. A2 Het Vonderen - Kerensheide
11. A27 Houten - Hooipolder
12. A67 / A73 knooppunt Zaarderheiken
13. N65 Vught - Haaren
14. SmartwayZ.NL: InnoVA58
15. Wilheminakanaal Sluis 2

Realisatie

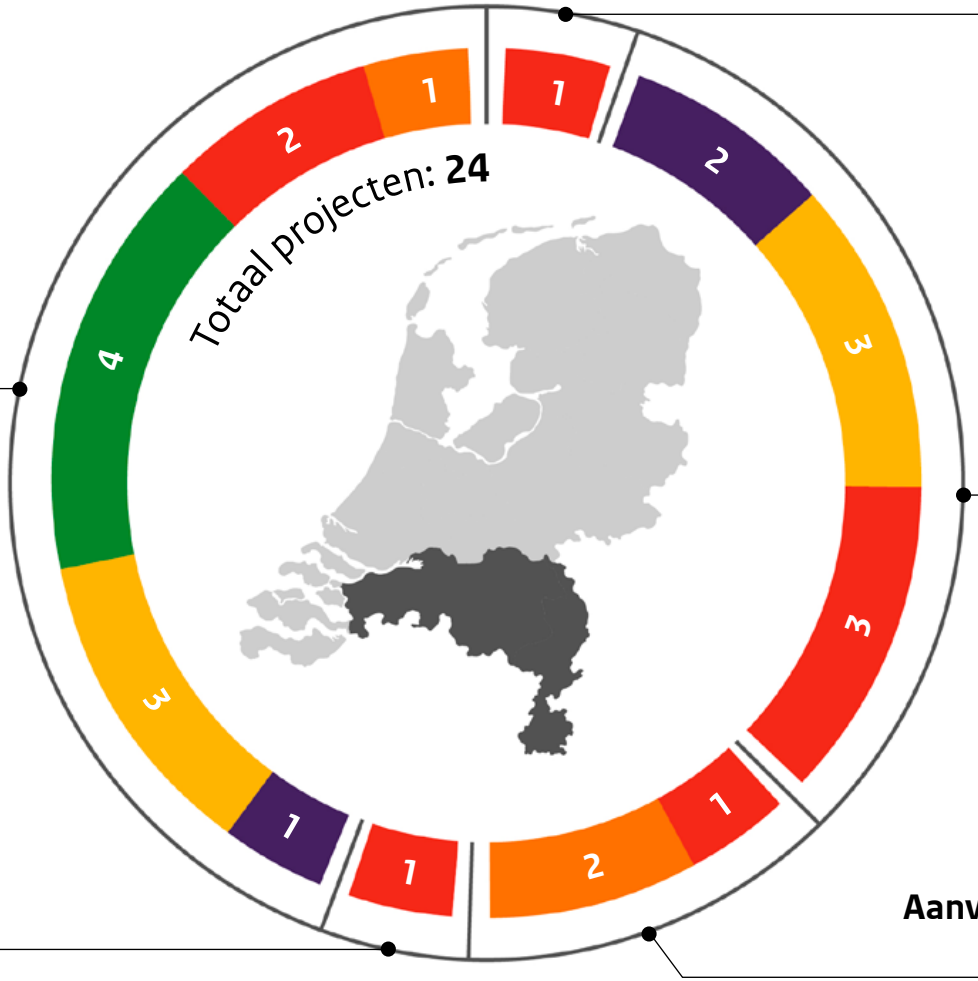
16. A76 Aansluiting Nuth
17. Breda Centraal (t.b.v. Nieuw Sleutelproject)
18. Gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum
19. Grensmaas
20. Maasroute, modernisering fase 2
21. PHS Meteren Boxtel
22. Zandmaas

Programma's

- A Adaptief programma Brainport City
- B Programma Goederencorridor Zuidoost
- C Programma SmartwayZ.NL



Zuid-Nederland Projectenoverzicht



Vaarwegen
Projecten: **1**

Hoofdwegen
Projecten: **11**

Water
Projecten: **8**

Spoorwegen
Projecten: **1**

Aanvullende projecten
Projecten: **3**

Onderzoek
Verkenning
Planuitwerking
Realisatie
Programma's

Gebied **Zuid-Nederland**
Fase **Programma**

Programma SmartwayZ.NL

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2020 De ontwerprijkstructuurvisie voor de A67 Leenderheide Zaarderheiken is vastgesteld.

2019 Voor het deelprogramma A58 Tilburg-Breda wordt een MIRT Verkenning gestart. Hiervoor wordt € 35 mln. rijksbudget gereserveerd.

2018 Voor de A2 Weert-Eindhoven wordt geen verkenning gestart, maar een no-regretpakket uitgewerkt.

2017 Het programma is nieuw opgenomen in het MIRT.

Aanleiding en doel

Het verbeteren van het vestigingsklimaat van de Brainport Zuidoost-Nederland en de Greenport Venlo is een belangrijke opgave uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR). Zowel dit vestigingsklimaat als een goede bereikbaarheid zijn essentieel om deze regio internationaal te laten concurreren. Een goede bereikbaarheid van de internationale achterlandverbinding van de mainport Rotterdam via 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.

Opbouw van het programma

Het Programma SmartwayZ.NL bestaat uit een samenhangend pakket van acht deelopgaven die gezamenlijk worden aangestuurd. Het doel van het totale programma is om het mobiliteitssysteem van Zuid-Nederland te versterken door op slimme wijze maatregelen te realiseren om de bereikbaarheid in Zuid-Nederland te vergroten. In dit programma worden de mogelijkheden van intelligente transportsystemen (ITS) en Smart Mobility verder ontwikkeld en toegepast op het hoofdwegennet en in het stedelijk netwerk in Zuid-Nederland. In het programma werken Rijk, regionale overheden, marktpartijen en kennisinstellingen samen.

MIRT-projecten onder dit programma

- A58 Tilburg-Breda
- A67 Leenderheide-Zaarderheiken
- InnovA58

Op 5 november 2015 zijn in het BO MIRT Zuid-Nederland afspraken gemaakt over een pakket maatregelen om de bereikbaarheid van Zuid-Nederland te verbeteren. In het voorjaar van 2016 zijn afspraken gemaakt over de governance van dit programma. Binnen het programma is besloten voor de A2 Weert-Eindhoven geen verkenning te starten, maar om een no-regretpakket verder uit te werken. Dit pakket bevat een aantal redelijk gemakkelijk op de korte termijn te realiseren maatregelen die de doorstroming en de verkeersveiligheid op de A2 verbeteren en het sluipverkeer rondom de A2 verminderen. In het BO MIRT najaar 2017 is besloten om wel een MIRT Verkenning te starten voor de A58 Tilburg-Breda.

Gebied **Zuid-Nederland**
Fase **Programma**

Programma SmartwayZ.NL

(vervolg)

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.

Meer informatie

www.smartwayz.nl

Omschrijving	Maatregel	Taakstellend budget in mln.	Budgetflexibiliteit	Openstelling
Verkenning/planuitwerking				
InnovA58	Zie apart MIRT-blad SmartwayZ.NL: InnovA58	413	Bestuurlijk verplicht	2022 - 2024
ITS/Smart Mobility		22	Gebonden	
MIRT Verkenning A67 Leenderheide-Zaarderheiken	Zie apart MIRT-blad SmartwayZ.NL: A67 Leenderheide – Zaarderheiken	157	Gebonden	
MIRT verkenning A58 Tilburg-Breda	Zie apart MIRT-blad SmartwayZ.NL: A58 Tilburg-Breda	35	Gebonden	
Overige onderzoeken	• A2 Randweg Eindhoven • A2 Weert-Eindhoven • N279 toekomstbestendig uitvoeren • Bereikbaarheidsakkoord Zuidoost-Brabant	0		
Totaal		**627**		
Juridisch verplicht		0%		

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Verkenning**

A58 Tilburg - Breda

Programma SmartwayZ.NL

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2019 Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Opgave

De A58 tussen Tilburg en Breda is een deelopgave van het programma SmartwayZ.nl. In de deelopgave A58 Tilburg-Breda wordt gezocht naar de 'slimste oplossing' om de bereikbaarheid te vergroten. Uit een marktverkenning blijken zowel smart mobility- en gedragsmaatregelen als fysieke capaciteitsuitbreiding kansrijk. De effecten van alleen smart mobility- en gedragsmaatregelen zijn op het moment nog niet goed in te schatten, maar lijken onvoldoende om de verkeersproblematiek op te lossen. In de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA), waarin naast de mobiliteitsontwikkeling ook de potentiële bereikbaarheids-opgaven op de lange termijn in beeld worden gebracht, blijkt dat de economische verlieskosten op de A58 tussen Tilburg en Breda rond 2030 zo'n 50 miljoen euro op jaarbasis bedragen. Dit, samen met de resultaten van de marktverkenning, was aanleiding een formele MIRT Verkenning te starten.

Oplossing

De oplossing ligt in innovatieve vormen van capaciteitsuitbreiding, in combinatie met aan Smart Mobility gerelateerde kortetermijn-oplossingen die worden uitgewerkt binnen de opgave SmartWayZ.nl. Ook worden kansrijke oplossingsrichtingen uit de marktverkenning A58 Tilburg-Breda binnen de scope opgenomen.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het project draagt bij aan de verbetering van de regionale en (inter) nationale bereikbaarheid van de regio. De A58 verbindt de mainport Rotterdam met het Duitse achterland en is een belangrijke route voor goederenverkeer richting Duitsland en verder Europa in. Als onderdeel van de Europese C-ITS corridor (Coöperatieve Intelligente Transport Systemen) is de A58 ook van belang. Deze corridor loopt van Rotterdam, via Breda, Tilburg en Eindhoven naar Venlo en Duitsland.

Planning

2019 - 2020: Verkenning
2020: Voorkeursbeslissing
2021 - 2024: Planuitwerking
2024: Tracébesluit
2024 - 2026: Realisatie

Betrokken partijen

De provincies Noord-Brabant en Limburg, de gemeenten Tilburg en Breda en andere bestuurlijke organen, te weten Metropoolregio Eindhoven, Dinalog, NXP, Stichting Brainport en TU Eindhoven, zijn bij het project betrokken.

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Verkenning**

A58 Tilburg - Breda

(vervolg)

Programma SmartwayZ.NL

Financiën

De raming van de kosten van de meest voor de hand liggende variant in de eerder uitgevoerde onderzoeken bedraagt € 70 mln (inclusief btw). Dit is in dit geval de innovatiestrook. Om verzekerd te zijn van voldoende financiering is uitgegaan van de duurste variant van de innovatiestrook. Ten behoeve van het starten van een MIRT Verkenning dient, conform de spelregels van het MIRT, 75% van het budget van de meest voor de hand liggende optie gedekt te zijn, in casu € 52,5 mln (inclusief btw).

De provincie Noord-Brabant heeft toegezegd hiertoe maximaal € 20 mln exclusief btw (€ 24,2 mln inclusief btw) bij te dragen. Het resterende bedrag is door het ministerie van IenW gereserveerd. Bij vaststelling van het voorkeursalternatief worden definitieve afspraken gemaakt over de kostenverdeling tussen regio en rijk, waarbij als uitgangspunt een verdeling geldt van een derde voor de regio (tot een maximale provinciale bijdrage van € 20 mln exclusief btw) en twee derde voor het rijk.

File Top 50

Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 27, 29 en 36 uit de File Top 50.

Meer informatie

www.smartwayz.nl

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Verkenning**

A67 Leenderheide - Zaarderheiken

Programma SmartwayZ.NL

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2018 Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

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 naar de 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

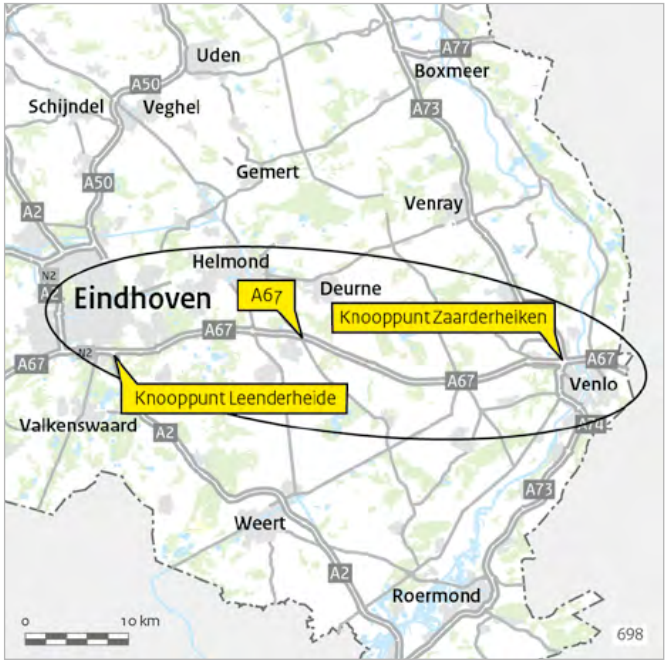
De oplossing ligt in een uitbreiding van de noordelijke rijbaan (richting Eindhoven) met een parallel- annex weefstrook en een uitbreiding van de zuidelijke rijbaan (richting Venlo) met één rijstrook (van twee naar drie rijstroken). Daarnaast worden er nog overige maatregelen getroffen om de bereikbaarheid te verbeteren.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het project draagt bij aan een verbetering van de nationale en internationale bereikbaarheid. Het verbeteren van het 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

2019/2020: Ontwerptracébesluit
2020: Tracébesluit

Politiek/bestuurlijk

Provincies Noord-Brabant en Limburg en alle aanliggende gemeenten en andere bestuurlijke organen zijn bij het project betrokken.

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Verkenning**

A67 Leenderheide - Zaarderheiken

(vervolg)

Programma SmartwayZ.NL

Financiën

In het Programma SmartwayZ.NL stellen rijk en regio voor dit project € 213 mln. beschikbaar, waarvan € 55 mln. afkomstig van de provincie Noord-Brabant, € 3 mln. van de provincie Limburg en € 157 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.

Meer informatie

www.smartwayz.nl

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Planuitwerking**

InnovA58

Programma SmartwayZ.NL

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

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.

Opgave

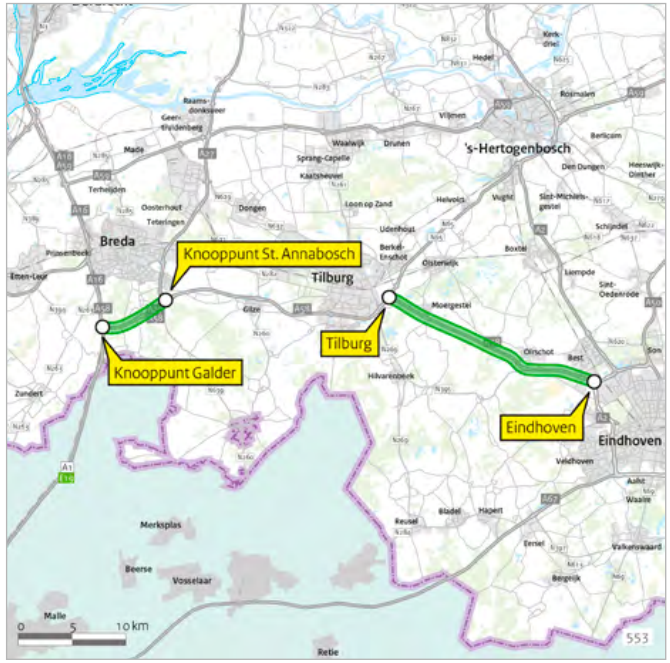
De 160 kilometer lange autosnelweg A58 loopt van Vlissingen tot de Ring Eindhoven. Deze weg verbindt de grootste Brabantse steden onderling (oost-west). Bovendien is de route onderdeel van de verbindingen Rotterdam-Antwerpen en Rotterdam-Zuidoost-Nederland-Ruhrgebied. Uit de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) van mei 2011 is gebleken dat in het hoge groeiscenario (Global Economy) in 2030 op de A58 tussen Breda en Tilburg een knelpunt zal ontstaan. Bovendien speelt op het traject colonnevorming door vrachtverkeer, die van invloed is op doorstroming en veiligheid.

Oplossing

De oplossing voor het project is onderzocht binnen het project InnovA58. Dit project had als extra opgave om te onderzoeken in welke vorm innovaties een bijdrage kunnen leveren aan de oplossing en de versnelling hiervan.

- A58 Sint Annabosch-Galder: In het najaar 2015 is de Voorkeurs-beslissing 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, 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, de verkeersveiligheid, de betrouwbaarheid en de robuustheid op dit traject.

Planning

2020: Ontwerptracébesluit
2021: Tracébesluit

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Planuitwerking**

InnovA58

(vervolg)

Programma SmartwayZ.NL

Politiek/bestuurlijk

De Voorkeursbeslissing voor dit project is genomen binnen de besluitvorming van het programma SmartwayZ.NL. De gevolgen van de uitspraak van de Raad van State over de Programma Aanpak Stikstof (PAS) voor lopende planuitwerkingen worden momenteel geïnventariseerd. Duidelijk is dat deze uitspraak gevolgen kan hebben voor zowel de planning als uitgaven voor specifieke projecten. Dit betreft ook dit project omdat het Tracébesluit nog niet onherroepelijk is. Streven is de Tweede Kamer hierover in het najaar nader te informeren.

File Top 50

Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 27, 29 en 36 uit de File Top 50.

Financiën

Het taakstellend budget voor het project InnovA58 is vastgesteld op € 412 mln., inclusief de € 10 mln. voor het *living lab*. Het budget is exclusief reservering uit het Meerjarenprogramma Geluidssanering (MJPG).

Meer informatie

www.innova58.nl

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling
MIRT 2020	412	2022-2024
MIRT 2019	412	2022-2024
MIRT 2018	405	2022-2024
MIRT 2017	401	2022-2024
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	11	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	8	

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

Gebied **Zuid-Nederland**
Fase **Programma**

Adaptief programma Brainport City

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2019 Er is een investeringsbeslissing genomen voor een eerste maatregelenpakket Eindhoven Internationale Knoop XL. Door de portefeuilleverdeling ligt het voortouw van dit programma inhoudelijk met ingang van 2018 onder de verantwoordelijkheid van het ministerie van BZK.

2017 Op basis van inhoudelijke samenhang is het blad Brainport Avenue samengevoegd met het blad Brainport City en gewijzigd in Adaptief programma Brainport City.

2015 Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Aanleiding en doel

In vervolg op het MIRT Onderzoek Brainport Avenue (2013-2014) voeren het Rijk en regionale partijen in Brainportregio Eindhoven binnen een adaptief programma samen de gebiedsvisie Brainport City uit. Deze gebiedsvisie geeft een ruimtelijk-economisch toekomstperspectief waarmee Brainport Eindhoven internationaal kan blijven opereren, daarbij voortbouwend op technologie, design en kennis. Doelen zijn de verbetering van de agglomeratiekracht, de bereikbaarheid en het vestigingsklimaat. Dit gebeurt via de aanpak van acht majeure en samenhangende opgaven, zowel op gebieds- als op netwerkniveau:

1. Eindhoven Internationale Knoop XL (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.

Eind 2017 is op basis van het regionale haalbaarheidsonderzoek naar een Multimodaal Transferpunt bij Eindhoven Acht geconcludeerd dat een treinstation op deze locatie niet aan de orde is. Aan deze opgave wordt invulling geven middels een haalbare no regret-maatregel.

Vanuit verschillende lopende MIRT-programma's en -projecten wordt reeds bijgedragen aan de opgaven Hoofdwegennet (programma SmartwayZ.NL (A2, A58, A67, smart mobility), Internationale verbindingen (Programma Hoogfrequent Spoor en Ontwikkelagenda Grensoverschrijdend Spoorvervoer), Eindhoven Noordwest (gebiedsontwikkeling Brainport Avenue en landzijdige bereikbaarheid Eindhoven Airport) en Stationsomgeving Eindhoven (fietsparkeren Neckerspoel). Ook is er sprake van samenhang met de Ruimtelijk-Economische Ontwikkelingsstrategie (REOS) en de Brainport Nationale Actieagenda (BNA).

Planning

Op 16 mei 2019 is de samenwerkingsovereenkomst inclusief het Plan van Aanpak voor Eindhoven Internationale Knoop XL ondertekend. In het Plan van Aanpak zijn de ambitie, doelen, betrokkenheid van regio en het Rijk (waaronder de ministeries van BZK en IenW), de governance en adaptieve werkwijze beschreven. Eindhoven Internationale Knoop XL voorziet in het ontwikkelen van een hoogwaardig stedelijk centrumgebied in de directe nabijheid van het ov-knooppunt Eindhoven Centraal. Dit draagt bij aan een internationaal wervend vestigingsklimaat en het kan daarnaast een belangrijke kwalitatieve en kwantitatieve bijdrage leveren aan de woningvoorraad. Voor de verdere ontwikkeling van Eindhoven Internationale Knoop XL heeft BZK de coördinerende rol namens het Rijk. Eindhoven Internationale Knoop XL is een van de tien prioritaire acties van de Brainport Nationale Actieagenda. Voor de Brainport Nationale Actieagenda heeft het ministerie van EZK de coördinerende rol namens het Rijk.

Betrokken partijen

Gemeente Eindhoven (trekker), het Rijk (ministeries van BZK, IenW en EZK), de provincie Noord-Brabant, Eindhoven Airport, NS, Brainport Development en regiogemeenten (met name de gemeenten Best, Helmond, Oirschot en Veldhoven) werken hierin samen.

Gebied **Zuid-Nederland**
Fase **MIRT Onderzoek**

A50 Corridor Nijmegen - Eindhoven

Projecthistorie
Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2020 Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Aanleiding en doel

Bij het BO MIRT 2018 hebben Rijk en regio het besluit genomen tot het starten van een MIRT Onderzoek A50 corridor Nijmegen - Eindhoven. Het doel van dit MIRT Onderzoek is het analyseren van de verkeers-problematiek bij de knooppunten Ewijk, Bankhoef en Paalgraven en de gevolgen daarvan in de corridor A50 Nijmegen - Eindhoven, waarbij ook inzicht wordt geboden in de rol van de A50 in de regionale en landelijke economie. In het MIRT Onderzoek worden oplossingsrichtingen voor de korte-, middellange- en lange termijn verkend.

Planning

In 2019 wordt het MIRT Onderzoek afgerond en vindt op basis van de opgedane inzichten besluitvorming plaats in het BO MIRT.

Betrokken partijen

Het MIRT Onderzoek wordt uitgevoerd door de provincie Gelderland, de provincie Noord-Brabant en het ministerie van IenW, waarbij de provincie Gelderland als opdrachtgever voor het onderzoek optreedt. Meerdere gemeenten, maatschappelijke organisaties, waterschappen en vertegen-woordigers van het bedrijfsleven worden in de uitvoering betrokken.

File Top 50

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

Gebied **Zuid-Nederland**
Fase **MIRT Onderzoek**

Maasoeverpark

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2020 Voor het MIRT Onderzoek Alem (onderdeel van het project Maasoeverpark) hebben Rijk en regio afgesproken om onder voorwaarden een MIRT Verkenning te starten.

2018 Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

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 voor deze ambities veel kansen liggen.

In het MIRT Onderzoek wordt verkend 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 is in het voorjaar van 2018 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 IenW en Rijkswaterstaat.

Gebied **Zuid-Nederland**
Fase **MIRT Onderzoek**

Ontwikkelvisie Zuidelijk Maasdal

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2018 In het bestuurlijk overleg MIRT (BO MIRT) van 2018 worden afspraken gemaakt over de vervolgfase van het MIRT Onderzoek.

2017 Het project is nieuw opgenomen in het MIRT. In mei 2017 hebben de regionale partijen de Samenwerkingsovereenkomst Ontwikkelingsvisie Zuidelijk Maasdal getekend.

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.

In het bestuurlijk overleg MIRT (BO MIRT) van oktober 2016 hebben Rijk en regio op basis van het Regionaal Voorstel Maas afspraken gemaakt over rivierverruimende projecten voor de korte termijn. 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.

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 dijkopgave 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 waterkeringen 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 zuidelijke Maasdal met hoogwaterveiligheid als belangrijke pijler.

Betrokken partijen

De gemeente Maastricht trekt het MIRT Onderzoek in samenwerking met gemeente Eijsden-Margraten, het Rijk (ministerie van IenW en Rijkswaterstaat), de provincie Limburg en Waterschap Limburg. Bewoners en maatschappelijke organisaties zijn vanaf het begin betrokken bij het MIRT Onderzoek.

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Verkenning**

A2 Deil - 's Hertogenbosch - Vught

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2019 Het project is overgegaan naar de verkenningsfase.

2017 Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Opgave

De A2 kent op en tussen de knooppunten Deil en Vught nu al problemen met doorstroming. Op nationaal niveau is dit wegvak een grote bottleneck. Verkeersprognoses die uitgaan van toekomstige ontwikkelingen in de economie, demografie, gebiedsontwikkeling en aanpassingen in het netwerk laten een autonome groei van het verkeer zien. Hierbij nemen fileproblemen op dit traject in de toekomst nog verder toe, met negatieve netwerkeffecten en daarmee gepaard gaande economische schade tot gevolg.

Oplossing

In de MIRT Verkenning worden diverse alternatieven onderzocht voor de uitbreiding en ontvlechting van de A2. Daarnaast worden er ook alternatieven onderzocht waarbij er geen of minimale infrastructurele maatregelen worden genomen, bijvoorbeeld het pakket aan quick wins dat voor de korte termijn is geformuleerd en Smart Mobility oplossingen.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het project draagt bij aan het verkorten van de reistijd en de betrouwbaarheid op de A2 tussen de knooppunten Deil en Vught. Zodoende levert het project een bijdrage aan de economische ontwikkeling op drie niveaus: nationaal, regionaal en lokaal.

Planning

2020: Voorkeursbeslissing
2021/2022: Ontwerptracébesluit
2023/2024: Tracébesluit

Betrokken partijen

De Verkenning wordt uitgevoerd onder leiding van het ministerie van IenW, in nauwe samenwerking met de provincies Gelderland en Noord-Brabant, de gemeente 's-Hertogenbosch en de Regio Rivierenland.

Financiën

In het MIRT is € 436,6 mln. gereserveerd voor structurele verbreding van dit deel van de A2 (75% van de globaal geraamde kosten).
Het ministerie van IenW heeft tevens € 20,2 mln. (inclusief btw) gereserveerd voor kortetermijnmaatregelen (onderzoek en realisatie van de quick wins en nader onderzoek naar de oplossingsrichtingen voor de (middel)lange termijn). De regionale partners reserveren hiervoor € 27,6 mln. (exclusief btw).

File Top 50

Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 41 en 45 uit de File Top 50.

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Waterveiligheid**
Ministerie **IenW**
Fase **Verkenning**

Integrale Verkenning Ravenstein-Lith

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2020 Afronding van de verkenning is voorzien eind 2019 waarna besluitvorming over het voorkeurs-alternatief aan de orde is.

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.

2017 Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Opgave

De verkenning Ravenstein-Lith heeft als belangrijkste doel het verhogen van de waterveiligheid. Daarbij worden de gebiedskwaliteiten versterkt en de mogelijkheden voor gebiedsontwikkeling benut. Hiervoor wordt een krachtig samenspel van dijkversterking, rivier-verruiming en gebiedsmaatregelen onderzocht. Concrete aanleiding is dat dijken aan de Brabantse zijde van het riviertraject niet voldoen aan de veiligheidsnormen die per 1 januari 2017 van kracht zijn.

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 eind 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 **IenW**
Fase **Verkenning**

Lob van Gennep

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2020 Startbeslissing is genomen en de verkenning van de Lob van Gennep is gestart.

2018 Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Opgave

De Lob van Gennep is een laaggelegen gebied tussen Gennep en Mook in de overgang van de Maasvallei naar de Bedijkte Maas. Het gebied van zo'n 20 km² maakt deel uit van het waterbergend rivierbed. In geval van extreem hoogwater in de Maas bergt het gebied momenteel veel water, waardoor de waterstanden stroomafwaarts in de Bedijkte Maas (tot aan de Biesbosch) dalen. Dit is een essentieel onderdeel van hoogwaterveiligheid langs de Bedijkte Maas.

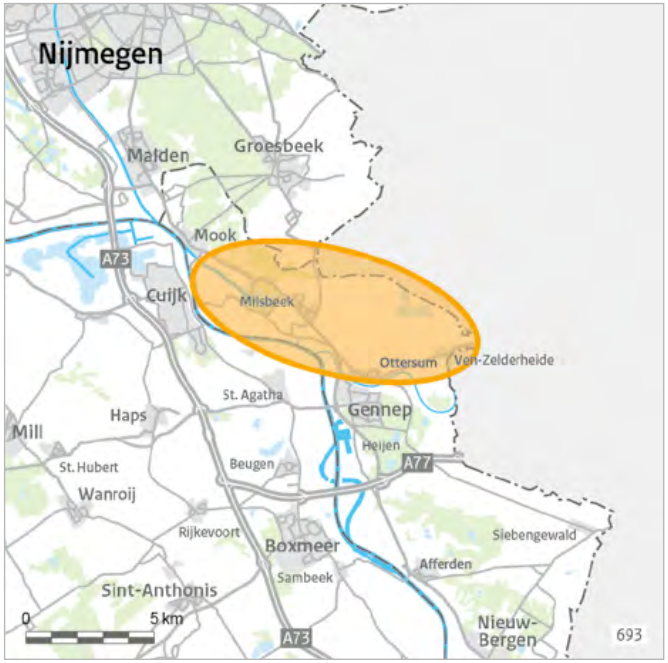
Oplossing

Het MIRT Onderzoek heeft aangetoond dat de huidige bergende werking van het gebied geoptimaliseerd kan worden. Daarbij verbetert zowel de hoogwaterbescherming in het gebied zelf als de hoogwaterbescherming stroomafwaarts tot aan de Biesbosch. Door de waterveiligheidsopgave en de gebiedskwaliteiten te verbinden ontstaan kansen om de ruimtelijke kwaliteit van het gebied te verbeteren. Er is synergie mogelijk, bijvoorbeeld voor beekherstel, recreatie en toerisme en gebiedskwaliteiten als landschap en cultuurhistorisch erfgoed. Daarom richt de verkenning zich op drie doelen:

- verbeteren van hoogwaterbescherming en ruimtelijke kwaliteit stroomafwaarts door lagere waterstanden als gevolg van het verbeteren van de waterbergende werking van de Lob van Gennep;
- verbeteren van hoogwaterbescherming van de Lob van Gennep door de kans op instroom in het gebied te verkleinen;
- verbeteren van ruimtelijke kwaliteit van de Lob van Gennep.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

De Lob van Gennep is onderdeel van het Regionaal Voorstel Maas waarover Rijk en regio in het bestuurlijk overleg MIRT (BO MIRT) van oktober 2016 afspraken hebben gemaakt. Het is tevens één van de twaalf systeemmaatregelen die de minister van Infrastructuur en Waterstaat in de Waterbrief van najaar 2017 [Tweede Kamer, vergaderjaar 2017–2018, 27 625, nr. 409] aan de Tweede Kamer heeft gemeld. De systeemmaatregelen zijn een nadere invulling van het beleid in het Nationaal Waterplan waarin is afgesproken dat bij voldoende behoud van rivierbed de verplichte overstroombaarheid van de keringen in de



Limburgse Maasvallei met het toegroeien naar de nieuwe normering kan komen te vervallen.

Planning

Voorjaar 2019 is de Startbeslissing genomen. Naar verwachting wordt de verkenning rond het najaar van 2020 of begin 2021 afgerond.

Betrokken partijen

Lob van Gennep is een gezamenlijk project van gemeente Gennep, gemeente Mook en Middelaar, waterschap Limburg waterschap Aa en Maas, provincies Limburg, Noord-Brabant en Gelderland en het Rijk; zij zijn de initiatiefnemers. Waterschap Limburg treedt namens deze samenwerkende overheden op als trekker van de MIRT Verkenning.

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Waterveiligheid**
Ministerie **IenW**
Fase **Verkenning**

MIRT Verkenning Oeffelt

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2020 Rijk en regio hebben afgesproken dat het project onder voorwaarden naar de planuitwerkingsfase over kan gaan.

2018 De Verkenning Oeffelt is nieuw opgenomen in het MIRT. In het BO MIRT Zuid-Nederland van 12 oktober 2016 hebben Rijk en regio ingestemd met het Regionaal Voorstel voor de Maas.

Opgave

Het verbeteren van de waterveiligheid.

Oplossing

De verkenning van het koploperproject Oeffelt heeft een duidelijke oplossingsrichting opgeleverd: een effectieve hoogwaterveiligheids-maatregel die op de korte termijn realiseerbaar is door het aanpakken van de flessenhals bij Oeffelt. De maatregel bestaat uit de verruiming van de doorstroomopening bij de brug op twee plaatsen (circa 250 meter en 120 meter), inclusief de weerdverlaging. Het is een kosten-effectieve maatregel. Ook bieden de doorstroomopeningen een duidelijk kader voor de ruimtelijke ontwikkeling van het gebied.
De maatregel heeft een hoog no-regretgehalte, niet alleen vanwege de blijvende verruiming van de flessenhals, maar ook doordat maat-regelen benedenstrooms hierdoor effectiever worden. De effecten zijn tot circa 50 kilometer stroomopwaarts merkbaar.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Met de Verkenning Oeffelt wordt een belangrijke stap gezet om de waterveiligheid in het gebied voor de toekomst te borgen. De ruimte-lijke kwaliteit van het gebied (natuurwaarden, cultuurhistorie) en de economische ontwikkeling (toerisme, recreatie) worden versterkt.

In het bestuurlijk overleg MIRT (BO MIRT) van oktober 2016 hebben Rijk en regio op basis van het Regionaal Voorstel Maas afspraken gemaakt over rivierverruimende projecten voor de korte termijn. 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 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 **IenW**
Fase **Planuitwerking**

A2 Het Vonderen-Kerensheide

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2019 Het Tracébesluit wordt een klein jaar later vastgesteld in verband met de overstap op het recentste verkeersmodel. De start van de realisatie en de openstelling blijven ongewijzigd.

2018 Het Ontwerptracébesluit en het Tracébesluit worden een jaar later vastgesteld als gevolg van de overstap op een recenter verkeersmodel en het doorvoeren van een aantal ontwerpwijzigingen. De start van de realisatie en de openstelling blijven ongewijzigd.

2015 Dit project is overgegaan van verkenning naar de planuitwerkingsfase.

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 kilometer 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, de (reis)betrouwbaarheid, de verkeersveiligheid en de doorstroming van het tracé.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Door de spitsstroken om te zetten in een structurele verbreding draagt dit project met verbetering van de robuustheid bij aan het betrouwbaarder en verkeersveiliger maken van het netwerk voor de weggebruiker.

Planning

2019: 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. In het BO MIRT van najaar 2017 is afgesproken dat het Rijk bereid is al in 2020 maximaal € 35 mln. in te zetten als ook de regio bereid is haar bijdrage van € 35 mln. te vervroegen naar 2018. Hiertoe wordt momenteel een samenwerkingsovereenkomst opgesteld tussen Rijk en regio.

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Planuitwerking**

A2 Het Vonderen-Kerensheide

(vervolg)

Financiën

Het taakstellend budget is € 273 mln. Artikel IF 12.03.02.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling
MIRT 2020	273	2025-2027
MIRT 2019	266	2025-2027
MIRT 2018	265	2025-2027
MIRT 2017	262	2025-2027
MIRT 2016	261	2025-2027
MIRT 2015	256	2025-2027
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	17	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	5	

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

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Planuitwerking**

A27 Houten-Hooipolder

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2020 Het Tracébesluit is op 20 december 2018 vastgesteld en op 10 januari 2019 ter visie gelegd. Tevens is het budget met € 65 mln. verhoogd vanwege het loslaten van de PPS-taakstelling en enkele correcties op de raming vanwege prijsontwikkelingen.

2019 Het taakstellend budget is verhoogd met € 56 mln. om de vervanging van de Merwedebrug zonder pijlers in de vaarweg uit te voeren.

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).

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.

2016 Het taakstellend budget is verhoogd met € 20 mln. voor maatregelen binnen het project voor aanpassing in het kader van de Beleidslijn Grote Rivieren.

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

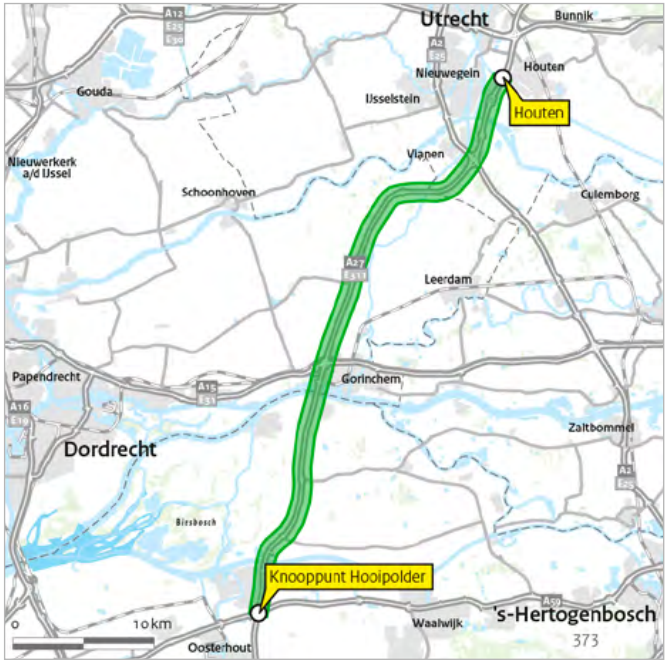
Gezien het beperkte budget is er de noodzaak om uit te gaan van een versoberd alternatief met een zo groot mogelijk probleemoplossend vermogen. De weg komt er (op hoofdlijnen) als volgt uit te zien: richting Breda, komende vanuit het noorden, komen er tussen Houten en Everdingen en tussen knooppunt Gorinchem en Werkendam vier reguliere rijstroken. De andere trajectdelen krijgen drie rijstroken, waarvan tussen Everdingen en Scheiwijk en tussen Werkendam en Hank een spitsstrook. Richting Utrecht, komende vanuit het zuiden, krijgt het hele traject op de A27 tussen Hooipolder en Houten drie rijstroken. Tussen Knooppunt Hooipolder en Geertruidenberg en tussen Werkendam en Knooppunt Gorinchem gaat het om reguliere rijstroken. Op de rest van het traject komt een spitsstrook. Knooppunt Hooipolder wordt gedeeltelijk aangepast. Vanaf de A59 vanuit het westen kan na realisatie zonder verkeerslichten worden ingevoegd op de A27 richting het noorden. De rijstrookconfiguratie op de A59 binnen het knooppunt wordt geoptimaliseerd en enkele vrije rechtsaffers worden gerealiseerd. Binnen het project worden de Hagesteinse Brug, de Merwedebrug en de Keizersveerbrug vervangen. De Houtensebrug wordt aan de westzijde verbreed. De Merwedebrug wordt aangepast conform de Beleidslijn Grote Rivieren.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het project draagt bij aan een betere doorstroming op het hoofdwegennet, de beperking van sluipverkeer op het onderliggend wegennet en een robuuster en veiliger wegennet.

Planning

2022: Start realisatie
2027-2029: Openstelling Zuid (Everdingen-Hooipolder)
2028-2030: Openstelling Noord (Houten-Everdingen)



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 voor het knooppunt Hooipolder (Hooipolder Plus-plan). Het hiervoor benodigde budget wordt gefinancierd door de provincie. Het Tracébesluit (TB) en Saneringsbesluit (SB) zijn genomen op 20 december 2019.

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Planuitwerking**

A27 Houten-Hooipolder

(vervolg)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2015 Het voorkeursalternatief is in april 2014 vastgesteld. Naar aanleiding van de keuze voor dit voorkeursalternatief is het taakstellend budget met € 57 mln. verhoogd.

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 deeltraject Lunetten-Houten aan de Ring Utrecht is € 15 mln. op het budget in mindering gebracht.

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.

File Top 50

Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 5, 14, 19, 26 en 49 uit de File Top 50.

Financiën

Taakstellend budget: € 1.432 mln. (prijspeil 2019). Het taakstellend budget is met € 65 mln. verhoogd vanwege het loslaten van de PPS-taakstelling van € 30 mln. (Artikel IF 12.03.01 en IF 12.03.02) en enkele correcties op de raming vanwege prijsontwikkelingen. Het besluit over het voorkeurs-alternatief is genomen in het bewustzijn dat er een grote spanning op het budget stond. Dit als gevolg van de ver doorgevoerde versobering, waarbij het uitgangspunt was dat zoveel mogelijk kunstwerken her-gebruikt zullen worden en spitsstroken worden aangelegd in plaats van volwaardige rijstroken. In 2017 is besloten de bestaande grote bruggen over de drie rivieren te vervangen. Dit is vanuit het onderhoudsperspec-tief op de langere termijn goedkoper. Het uitgangspunt van sober en doelmatig voor hergebruik van de overige kunstwerken en de aanleg van spitsstroken is onveranderd.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling
MIRT 2020	1.432	2027-2029 Zuidelijk traject | 2028-2030 Noordelijk traject
MIRT 2019	1.345	2027-2029 Zuidelijk traject | 2028-2030 Noordelijk traject
MIRT 2018	1.263	Planning wordt nog geactualiseerd.
MIRT 2017	860	2023-2025
MIRT 2016	810	2023-2025
MIRT 2015	787	2023-2025
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	645	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	67	

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2018	17	1%

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2018 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2018 was gerealiseerd.

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

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Planuitwerking**

A67/A73 knooppunt Zaarderheiken

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2019 Ten opzichte van de Startbeslissing zijn de mijlpalen met een jaar verschoven. Dit komt voornamelijk door extra afstemming met de omgeving. Daarnaast is de planning robuuster uitgevoerd dan in de Startbeslissing was bepaald.

2018 Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Opgave

Sinds de openstelling van de A74 in 2012 is de filevorming in en rond het knooppunt Zaarderheiken toegenomen. In de ochtendspits staat er zuidelijk van het knooppunt vooral file op de parallelbaan van de A73 in noordelijke rijrichting. In de avondspits treedt de congestie vooral op in zuidelijke rijrichting en staat de file op de parallelbaan van de A73 in zuidelijke richting en op de boog vanuit Eindhoven vanaf de A67.

Op 23 juni 2014 hebben de minister van Infrastructuur en Milieu en de provincie Limburg een bestuursovereenkomst gesloten waarin is overeengekomen om maatregelen te treffen bij het knooppunt Zaarderheiken. De maatregelen moeten zorgen voor een betere doorstroming op en rond het knooppunt, op een veiligere en robuuste manier. Een van de maatregelen is de uitbreiding van de parallelbaan van de A73 in noordelijke richting met een extra rijstrook.

Oplossing

In de bestuursovereenkomst tussen het Rijk en de provincie Limburg is afgesproken om de parallelbaan van de A73 in noordelijke richting met een extra rijstrook uit te breiden. Deze bestuurlijke voorkeursoplossing is gekozen op basis van een eerder onderzoek naar verschillende alternatieven en is als enig kansrijk alternatief overgebleven.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Dit project draagt bij aan het verbeteren van de bereikbaarheid en de economische ontwikkeling.

Planning

2019: Ontwerptracébesluit
2020: Tracébesluit
2021-2022: Start realisatie en openstelling

Politiek/bestuurlijk

In januari 2017 is de Startbeslissing Knooppunt A67/A73 Zaarderheiken vastgesteld. De Startbeslissing vloeit voort uit de met de provincie Limburg gesloten bestuursovereenkomst van 23 juni 2014.

Financiën

Taakstellend budget: maximaal € 4 mln. De helft van dit bedrag is gefinancierd door de provincie Limburg. Eventueel resterend budget wordt ingezet voor de oplossing van enkele knelpunten op de A67 nabij Zaarderheiken.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling
MIRT 2020	4	2021-2022
MIRT 2019	5	2021-2022
MIRT 2018	5	2020
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	1	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	0	

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

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Planuitwerking**

N65 Vught-Haaren

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2020 In het BO MIRT van 21 november 2018 is het Voorkeursalternatief Plus (VKA+) vastgesteld met onderliggend regiobod. Het Rijk zal hiervoor aanvullend € 12,06 mln. bijdragen aan het project N65. De regio draagt € 24,86 mln. extra bij. Mocht er geen btw-compensatie mogelijk zijn, dan wordt het gat van € 10 mln. op de begroting verdeeld (€ 3,3 mln. Rijk, € 3,3 mln. regio en € 3,4 mln. bezuiniging op het project).

2017 Op 27 juni 2016 is de Voorkeursbeslissing naar de Tweede Kamer gestuurd. Het project is overgegaan naar de planuitwerkingsfase.

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.

2014 Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

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 in afstemming met de lopende planuitwerking voor het spoor tussen 's-Hertogenbosch en Boxtel (Programma Hoogfrequent Spoor Meteren-Boxtel) gebeurd. De keuze voor een verdiept spoor bij Vught betekent dat de N65 het spoor op maaiveldhoogte zal kruisen. Het project heeft als afbakening het deel van Rijksweg 65 dat loopt van de Taalstraat in Vught tot het Hoge Raam/Kreitestraat in Helvoirt (gemeente Haaren).

Oplossing

Het VKA+ bestaat uit de volgende maatregelen: een ongelijkvloerse kruising in Helvoirt, een ongelijkvloerse kruising bij Vught, het optillen van een ongelijkvloerse kruising in Vught, een half-verdiepte ligging van een deel van de N65 in Vught, een fietstunnel en aanleg van een parallelstructuur. Ook financiert de Provincie Noord-Brabant de bouw van twee ecoducten op het tracé.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het project draagt bij aan het verbeteren van de leefbaarheid.

Planning

Op 16 mei 2013 heeft de minister van Infrastructuur en Milieu de Startbeslissing MIRT Verkenning N65 Vught-Haaren naar de Tweede Kamer gestuurd. Op 27 juni 2016 heeft de minister de Voorkeursbeslissing N65 naar de Tweede Kamer gestuurd en daarmee is de verkenning afgerond. Door de vaststelling van het VKA+ schuift de planning op:
2021-2023: Start realisatie
2024-2026: Openstelling

Politiek/bestuurlijk

Het ministerie van IenW werkt samen met de provincie Noord-Brabant (als trekker van de planstudie) en de gemeenten Vught, Haaren en 's-Hertogenbosch. Rijk, provincie en gemeente zijn gezamenlijk opdrachtgever. Bij de afronding van de verkenning hebben deze partijen in juli 2016 de Bestuursovereenkomst N65 ondertekend. De bestuurs-overeenkomst moet nog aangepast worden naar aanleiding van de afspraken uit het BO MIRT van najaar 2018. Hier wordt mee gewacht tot er een definitief besluit is over de eventuele overdracht van project N65 aan de provincie Noord-Brabant.

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Planuitwerking**

N65 Vught-Haaren

(vervolg)

Financiën

Het taakstellend budget is € 121 mln., waarvan € 111 mln. (inclusief bijdrage regio € 51 mln.) op artikel IF 12.03.02 en € 10 mln. (uit agentschapsbijdrage) op artikel IF 12.02.01.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling
MIRT 2020	121	2024-2026
MIRT 2019	109	Eind 2023
MIRT 2018	108	eind 2023
MIRT 2017	107	eind 2023
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	14	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	3	

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

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Vaarwegen**
Ministerie **IenW**
Fase1 **Planuitwerking**

Wilhelminakanaal Sluis II

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2020 Nieuwe planuitwerking in aansluiting op afgerond project Wilhelminakanaal Tilburg.

Opgave

De huidige sluis II Wilhelminakanaal is niet geschikt voor binnenvaartschepen klasse IV. Het Wilhelminakanaal is verder recent geschikt gemaakt voor klasse IV voor het vervoer van en naar Tilburg.

Oplossing

Het kanaal wordt vanaf de instroom van de Donge tot en met de Dongensebrug verruimd tot klasse IV. Ten zuiden van de bestaande sluis III is reeds een nieuwe sluis klasse IV gerealiseerd. Om aan de opgave te voldoen resteert nog de sloop en herbouw van Sluis II tot klasse IV. In overleg met de regio is besloten tot herbouw van sluis II voor klasse IV-schepen om problemen met het grondwater te voorkomen. De levensduur van de huidige sluis II wordt met circa vijf jaar verlengd.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

De herbouw sluis II voor klasse IV draagt bij aan een vlotte, efficiënte en veilige afwikkeling van de scheepvaart.

Planning

2019: Projectbeslissing
2020: Start realisatie
2023: Openstelling

Politiek/bestuurlijk

Vanwege de geohydrologische problematiek is vanaf 2016 de oplossing opnieuw bezien en in het bestuurlijk overleg MIRT eind 2017 hebben rijk en regio besloten deze te heroverwegen en te kiezen voor een structurele klasse IV oplossing met opwaardering van sluis II. In juni 2018 is daarbij tussen het ministerie IenW, de Provincie Noord-Brabant en de Gemeente Tilburg een intentieverklaring getekend voor de herbouw van de huidige Sluis klasse II naar IV. Deze zal in 2020 worden bekrachtigd middels een bestuursovereenkomst. De planuitwerking voor de herbouw loopt.

Financiën

Beschikbaar aanlegbudget: € 67 mln. De kosten zijn voor 70% voor rekening van het Rijk en 30% voor de regio (provincie Noord-Brabant en Tilburg).

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling
MIRT 2020	67	2023
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	0	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	0	

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

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

A76 Aansluiting Nuth

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2016 Na het onherroepelijke Provinciaal Inpassingsplan is het project overgegaan naar de realisatiefase.

2015 Het project is nieuw opgenomen in het MIRT. Eerder was dit onderdeel van het blad A2/A76 Maatregelenpakket Limburg.

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 samenwerkings-overeenkomst 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.

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

A76 Aansluiting Nuth

(vervolg)

Financiën

Voor de aansluiting Nuth heeft het Rijk in het convenant Bereikbaarheidsimpuls Limburg € 63,5 mln. toegezegd (geen indexering, inclusief voorbereidingskosten en eventueel terugvorderbare btw). Artikel IF 12.03.01. Op basis van verstrekte voorschotten aan de subsidieontvanger is € 5 mln. gestort in het BTW-compensatiefonds.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling
MIRT 2020	59	De planning is aan de regio
MIRT 2019	59	De planning is aan de regio
MIRT 2018	59	De planning is aan de regio
MIRT 2017	59	De planning is aan de regio
MIRT 2016	64	De planning is aan de regio
MIRT 2015	64	De planning is aan de regio
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	5	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	0	

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2018	45	76%
2017	45	76%
2016	45	76%
2015	45	
2014	0	

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2018 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2018 was gerealiseerd.

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

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenW/ BZK**
Fase **Realisatie**

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

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2020 Vanwege vertraging in de werkzaamheden is op 5 september 2018 middels een wijzigingsbeschikking de einddatum van dit project aangepast.

2017 Het projectbudget van de ov-terminal Breda is opgehoogd met € 13,4 mln. in verband met het afhandelen van een claim van de aannemerscombinatie voor meerwerk en 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.

2015 Bij de Voorjaarsnota 2014 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.

Opgave

De huidige Euregionale positie van Breda kan uitgebouwd worden wanneer de stad via een shuttle is verbonden met de Hoge Snelheidslijn (HSL) Zuid. Het Rijk heeft Breda Centraal aangewezen als Nieuw Sleutelproject (NSP).

Oplossing

Het station en het gebied worden integraal ontwikkeld tot toplocatie voor wonen, Euregionale ondernemingen en voorzieningen. Het bestaande station wordt vervangen door een ov-terminal.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

De oplossing draagt bij aan het vergroten van het reisgemak, biedt ruimte aan de groei van het reizigersvervoer en draagt bij aan het verkorten van de reistijd van deur tot deur.

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)
2022: Oplevering gebied

Politiek/bestuurlijk

- 2005: er is een tussenovereenkomst tussen het Rijk, de gemeente Breda, de provincie Noord-Brabant, ProRail, NS Vastgoed en NS Stations over het Voorlopig Ontwerp ov-terminal.
- 2005: het Rijk en de spoorsector zijn een gezamenlijke financiering van het derde perron met bijbehorende sporenlay-out overeengekomen.
- 2006: er is een bestuurlijke uitvoeringsovereenkomst gesloten tussen de gemeente Breda en de voormalige ministeries van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu (VROM) en Verkeer en Waterstaat (VenW) over de voorwaarden over de NSP-subsidie en de subsidie voor Mkb-innovatiestimulering Regio en Topsectoren (MIT).

- 2007: er is een raamovereenkomst gesloten tussen NS, de voormalige ministeries van VROM en VenW, ProRail en de NSP-gemeenten over de (financiële) bijdrage van de NS en de uitvoering.
- 2008: er is voldaan aan de subsidievoorwaarden van VROM en VenW en voor het besluit tot 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.

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenW/ BZK**
Fase **Realisatie**

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

(vervolg)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2013

De start van de bouw van de ov-terminal heeft vertraging opgelopen als gevolg van de afhandeling van beroepen tegen de Spoorwegwetvergunning en bezwaren tegen het bestemmingsplan. Het projectbudget is naar beneden bijgesteld met € 4,8 mln. als gevolg van een gerealiseerde aanbestedings-meevaller. De bouw van de ov-terminal is op 28 februari 2012 gegund en in mei 2012 is gestart met de bouw.

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 en het inrichten van de openbare ruimte rondom Stationslaan West.

Financiën

De totale taakstellende bijdrage van het ministerie van IenW bedraagt € 86 mln. Daarnaast draagt het ministerie van BZK € 25 mln bij.

- Ov-terminal: € 86 mln. Infrastructuurfonds, artikel IF 13.03.01, € 9 mln. Hoofdstuk 7 artikel 5BZK.
- Gebiedsontwikkeling: € 16 mln. Hoofdstuk 7 artikel 5 BZK.

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen goederen en personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

PHS Meteren - Boxtel

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2019 In verband met aanvullende subsidiebeschikking (grondaankopen) is € 41 mln. toegevoegd vanuit het planuitwerkingsbudget PHS aan het project-budget PHS Meteren-Boxtel. De realisatieplanning is toegevoegd (incl. bandbreedte conform begrotingsregels).

2017 Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

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.

Oplossing

In 2010 is de Voorkeursbeslissing in het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) vastgesteld. Daarin is opgenomen dat er op de corridor Amsterdam-Eindhoven zes intercity's per uur gaan rijden. In de voorkeursbeslissing is ook opgenomen dat de goederentreinen tussen Rotterdam en Zuid-Nederland (Venlo, Zuid-Limburg) in de toekomst zo veel mogelijk over de Betuweroute moeten rijden (onder meer om de Brabantroute te ontlasten) en dat daartoe een nieuwe verbinding wordt aangelegd tussen de Betuweroute en de spoorlijn naar Den Bosch. Tussen Den Bosch en Vught worden een vierde spoor en een vrije kruising aangelegd. In 2014 is besloten dat er in Vught een verdiepte ligging komt. De provincie Noord-Brabant, de gemeente Vught en het ministerie van IenW delen de meerkosten hiervan.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

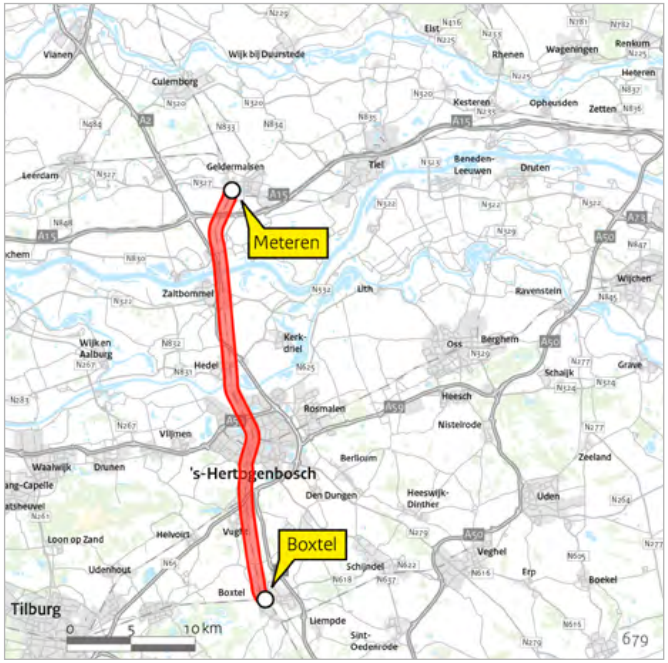
Dit project maakt onderdeel uit van het Programma Hoogfrequent Spoor en draagt bij aan de economische en ruimtelijke ontwikkeling van Nederland.

Planning

2016/2019: Grondaankoop
2019: Tracébesluit
2026-2028: Oplevering

Politiek/bestuurlijk

Voor de maatregelen in Vught, onder andere de verdiepte ligging, is in 2015 een bestuursovereenkomst gesloten. In 2019 zijn extra middelen beschikbaar gesteld binnen PHS voor aanvullende maatregelen om de ergste toename van omgevingshinder op dit traject te beperken.



Uitvoering

Aansturing geschiedt door ProRail. In deze fase van het project vindt grondaankoop plaats.

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen goederen en personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

PHS Meteren - Boxtel

(vervolg)

Financiën

Taakstellend budget voor aankoop van grond en panden: € 53 mln.
Het resterende realisatiebudget voor dit project maakt nog deel uit van het beschikbare budget binnen het PHS (zie apart blad in planuitwerking).

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Indienststelling
MIRT 2020	53	2026-2028
MIRT 2019	52	2026-2028
MIRT 2018	10	2017
MIRT 2017	10	2017
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	43	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	2	

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2018	11	21%
2017	7	70%
2016	2	20%

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2018 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2018 was gerealiseerd.

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

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Maasroute, Modernisering fase 2

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2020 De MIRT-mijlpaal openstelling is uitgesteld. Eind 2018 is besloten om de uitvoering resterende werkzaamheden voor het deelproject Julianakanaal door een andere opdrachtnemer te laten afronden. Conform de Europese regels voor aanbesteding van werken worden de resterende werkzaamheden opnieuw aanbesteed in 2019. De openstelling is opgeschoven naar eind 2023. Hiermee ontstaat voldoende ruimte om de verbreding en verdieping van het Julianakanaal te realiseren.

2019 De openstelling is vertraagd door problemen met vernatting in de omgeving en wordt nader bezien.

2016 Het blad is samengevoegd met het blad Maasroute/Julianakanaal en de taakstellende 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.

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 afwikkeling van de scheepvaart.

Planning

2002: Tracébesluit
2005: Start realisatie
2018: Openstelling sluis Limmel
2023: 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.

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Maasroute, Modernisering fase 2

(vervolg)

Financiën

Taakstellend budget: € 729 mln., waarvan € 641 mln. op Artikel IF 15.03.01 en € 87 mln. voor sluis Limmel op Artikel IF 15.04.01.

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2015 Het onderhoud dat aansluit bij de scope van de Maasroute is uitgevoerd. Efficiencyvoordelen zijn behaald omdat de werkzaamheden aan lopende contracten konden worden toegevoegd. Benodigd budget is daarbij overgeboekt naar de Maasroute.

2014 Het contract voor de verbreding van het Julianakanaal en de bocht bij Elsloo is gegund.

2013 De verbreding van het Julianakanaal wordt met een D&C-contract 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.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling
MIRT 2020	729	2023
MIRT 2019	721	2018
MIRT 2018	719	2018
MIRT 2017	717	2018
MIRT 2016	716	2018
MIRT 2015	667	2018
MIRT 2014	648	2018
MIRT 2013	636	2018
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	93	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	17	

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2018	596	82%
2017	569	79%
2016	545	76%
2015	519	
2014	474	
2013	417	
2012	335	

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2018 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2018 was gerealiseerd.

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

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Waterveiligheid**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2019 Bij de Voorjaarsnota van 2018 is de rijksbijdrage voor dit project structureel overgeheveld naar het provinciefonds.

2017 Het project is overgegaan naar de realisatiefase. Hierbij is tevens bij de Najaarsnota van 2016 € 10,057 mln. overgeboekt naar het provinciefonds.

2014 Het project is overgegaan naar de planuitwerkingsfase. Voor de rijksbijdrage in de proceskosten is € 8,3 mln. overgeheveld naar de provincie.

Opgave

Ooijen-Wanssum is een gebiedsontwikkeling waarin een aantal doelen worden 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 natuur ontwikkeld ten behoeve van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). De provincie Limburg is de trekker van dit project.

De doelstellingen van de gebiedsontwikkeling zijn:

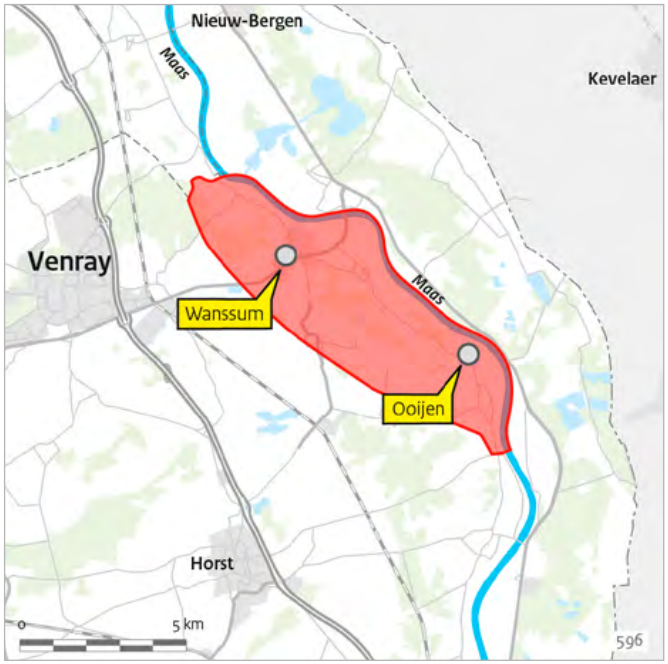
- uiterlijk in 2020 voldoen aan de wettelijke veiligheidsnorm van een overschrijdingskans van 1:250 per jaar door aanleg en verbetering van de primaire waterkeringen;
- een waterstanddaling bereiken van ten minste 35 centimeter, gemeten in de as van de rivier bij rivierkilometer 123 bij een afvoer van 3275 m3/sec, stationair berekend;
- ontwikkelen van natuur en landschap;
- de leefbaarheid in Wanssum vergroten;
- ruimte creëren voor nieuwe economische ontwikkelingen.

Oplossing

Om te voorkomen dat de Maas tussen de dorpen Ooijen en Wanssum in Noord-Limburg opstuwt tijdens hoogwater, wordt een 10 kilometer lange oude Maasarm gereactiveerd en worden kaden verwijderd en twee hoogwatergeulen gegraven. Dijken worden aangelegd en verbeterd om de 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 bestuurs-overeenkomst voor de realisatiefase Ooijen-Wanssum ondertekend.

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Waterveiligheid**
Ministerie **IenW**
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 aannemerscombinatie, waarmee de feitelijke uitvoering van de werkzaamheden is gestart.

Financiën

Het taakstellend budget voor Ooijen-Wanssum bedraagt € 210 mln (prijspeil 2011). Het ministerie van IenW draagt maximaal 135 mln bij (inclusief btw, prijspeil 2011). Deze bijdrage is bedoeld voor het realiseren van de waterveiligheidsdoelstellingen uiterlijk in 2020, dus het halen van de wettelijke veiligheidsnorm van 1:250 per jaar door aanleg en verbetering van primaire waterkeringen, en het realiseren van de genoemde waterstanddaling van ten minste 35 cm. De regio draagt € 75 mln (prijspeil 2011) bij aan het project Gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum. De definitieve rijksbijdrage bedraagt € 121 mln. voor de uitvoering van dit project en is structureel overgeheveld naar het provinciefonds in 2018.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling
MIRT 2020	Volledig budget overgeheveld**	2022
MIRT 2019	Volledig budget overgeheveld**	2022
MIRT 2018	112	2022
MIRT 2017	121	2022
MIRT 2016	121	2022
MIRT 2015	123	2022
MIRT 2014	121	2022
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	nvt	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	nvt	

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

** IenW bijdrage volledig overgeheveld naar Provinciefonds.

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Waterveiligheid**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Grensmaas

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2020 De looptijd van de overeenkomst met het Consortium Grensmaas is begin 2019 met drie jaar verlengd tot 2027. De leningsovereenkomst is in 2018 komen te vervallen. Het gereserveerde budget hiervoor (€ 40 mln.) is teruggegeven aan het Deltafonds.

2015 Het taakstellend budget is gecorrigeerd (-€ 1,7 mln.) voor foutieve boeking ten gunste van de Zandmaas.

2014 Begin 2013 is de scope natuur in de Grensmaas verlaagd van 1252 hectare naar 1208 hectare, als uitvloeisel van de herijking van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) en de daardoor verminderde financiële middelen voor het realiseren van de natuurdoelstelling.

2013 De nadere overeenkomst Grensmaas leidt tot wijzigingen: het betreft twee jaar langere grindwinning en daardoor twee jaar latere oplevering van het project. De basis blijft echter dat de daaraan gekoppelde veiligheidsdoelstelling voor de Grensmaas onveranderd blijft. Daarnaast is door de afspraken het budget verhoogd met € 34,2 mln. Door de leningsovereenkomst is het budget met € 40 mln. verhoogd.

Opgave

De hoogwaters op de Rijn en de Maas in 1993 en 1995 gingen gepaard met veel overlast en schade. Na deze hoogwaters presenteerde het kabinet in februari 1995 het Deltaplan Grote Rivieren. Het project Grensmaas, dat al in 1992 was gestart onder het motto 'Groen voor Grind, een mooie ruil', kreeg er hiermee de doelstelling hoogwaterbescherming bij. Het Deltaplan Grote Rivieren is de basis voor de planvorming van de Grensmaas.

Oplossing

Door de verlaging van de hoogwaterstanden in de Maas wordt de wateroverlast in de gebieden achter de kaden gereduceerd tot een beschermingsniveau van 1:250. Dit wordt bewerkstelligd door rivierverruimende maatregelen waarin tegelijkertijd natuurontwikkeling, ecologisch herstel en grindwinning zijn opgenomen.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Dit project draagt bij aan de bescherming van het Maasdal tegen hoogwater. Daarnaast wordt (buiten IenW-domein) gewerkt aan natuurontwikkeling en delfstoffenwinning.

Planning

2008: Start van de uitvoering
2017: Doelstelling waterveiligheid bereikt (met uitzondering van de sluitstukkaden: 2020)
2018: Natuurdoelstelling bereikt
2027: Delfstoffenwinning gerealiseerd

Politiek/bestuurlijk

Convenanten: eindplan Grensmaas is in december 2001 geaccordeerd door de betrokken partijen (voormalige ministerie van Verkeer en Waterstaat en LNV en de provincie Limburg). Het eindplan is met een bijbehorende concept-uitvoeringsovereenkomst aangeboden aan het uitvoerende Consortium Grensmaas, dat op basis daarvan een concept-uitvoeringsplan heeft opgesteld. Met het Consortium is daarvoor een intentieovereenkomst getekend. In 2005 is de uitvoeringsovereenkomst

tussen overheden en Consortium getekend en heeft de provincie Limburg het Provinciaal Omgevingsplan (POL) Grensmaas vastgesteld. In 2007 is dit POL onherroepelijk geworden. In 2008 is het Consortium op de eerste locaties gestart met uitvoerende werken. Begin 2012 is tussen betrokken partijen de nadere overeenkomst Grensmaas gesloten (ter waarde van € 34,2 mln.) en daarnaast de Leningsovereenkomst Grensmaas (ter waarde van € 40 mln.). Hiermee is een oplossing gevonden voor de verslechterde grindmarkt, waarmee de voortzetting van het project Grensmaas veilig is gesteld en de hoogwaterdoelstelling voor de Grensmaas overeind kan blijven. In 2018 heeft het Consortium Grensmaas aangegeven geen gebruik te hoeven maken van deze leningsovereenkomst en is de leningsovereenkomst vervallen. Het Consortium heeft tevens een verzoek ingediend om drie jaar langer

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Waterveiligheid**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Grensmaas

(vervolg)

grind te mogen winnen op de locatie Koeweide/Trierveld. De provincie Limburg en het ministerie van IenW zijn hier in maart 2019 akkoord mee gegaan. De looptijd van de overeenkomst is hiermee verlengd tot 2027. Vergunningen voor langere grindwinning dienen nog afgegeven te worden door de provincie Limburg.

Uitvoering

Maaswerken is onderdeel van het Deltaprogramma met behoud van eigen sturing, organisatie en financiering.

Financiën

Taakstellend budget: € 116 mln. (hierbij is gecorrigeerd voor de € 40 mln. voortkomend uit de Leningsovereenkomst Grensmaas, zie onder Politiek/bestuurlijk). Artikel DF 1.01.04. Dit project maakt deel uit van het programma Maaswerken.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling
MIRT 2020	116	2027
MIRT 2019	153	2024****
MIRT 2018	152	2024
MIRT 2017	151	2024
MIRT 2016	150	2024
MIRT 2015	150	2024
MIRT 2014	151	2024
MIRT 2013	146	2024
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	30	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	6	

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2018	81	70%
2017	78	51%
2016	72	48%
2015	71	
2014	69	
2013	68	
2012	66	

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2018 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2018 was gerealiseerd.

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

**** Rectificatie: in eerdere MIRT Overzichten stond als mijlpaal openstelling 2020. Dit had 2024 moeten zijn, zoals afgesproken in de Uitvoeringsovereenkomst Grensmaas.

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Waterveiligheid**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Zandmaas

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2020 In 2018 is een addendum getekend bij de overeenkomst Sluitstukkaden Waterschap Limburg. Hierbij is het resterend budget van het Zandmaasprogramma toegekend aan het waterschap Limburg voor de aanpak van de Prioritaire Kadermaatregelen. Hiermee is uitvoering gegeven aan de bestuurlijke afspraken die hierover zijn gemaakt tussen het Rijk en het waterschap in 2016.

2018 In 2017 is geld overgeheveld naar het provinciefonds in verband met de gereserveerde bijdrage aan de gebiedsontwikkeling Ooijen Wansum, zoals overeengekomen in de Bestuursovereenkomst inzake planstudie Sluitstukkaden Maasdal in 2010.

2017 In 2016 worden de doelstellingen voor waterveiligheid en de natuur bereikt. Het bereiken van de waterveiligheidsdoelstelling van de sluitstukkaden is ongewijzigd en blijft staan voor het jaar 2020.

2015 Het taakstellend budget is gecorrigeerd (+€ 1,7 mln.) voor foutieve boeking ten laste van Grensmaas.

2014 Begin 2013 is de scope natuur in de Zandmaas verlaagd van 556 hectare naar 427 hectare als gevolg van de herijking van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) en de daardoor verminderde financiële middelen voor het realiseren van de natuurdoelstelling.

Opgave

De hoogwaters op de Rijn en Maas in 1993 en 1995 gingen gepaard met veel overlast en schade. Na deze hoogwaters presenteerde het kabinet in februari 1995 het Deltaplan Grote Rivieren. Dit plan is de basis voor de planvorming van de Zandmaas.

Oplossing

Het Zandmaastraject is 150 kilometer lang en loopt van Linne tot Hedel. De te nemen maatregelen zijn opgenomen in het Tracébesluit Zandmaas/Maasroute en in het Provinciaal Omgevingsplan (POL) Zandmaas. Met de uitvoering van de maatregelen is in 2015 de beoogde waterdaling gerealiseerd. 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, hoogwatergeulen 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 IenW.

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 Deltaprogramma met behoud van eigen sturing, organisatie en financiering. In 2012 heeft een scopewijziging plaatsgevonden in verband met de uitbreiding van het retentiebekken nabij het Lateraal Kanaal West. In 2013 is de scope natuur in de Zandmaas gewijzigd.

Gebied **Zuid-Nederland**
Onderwerp **Waterveiligheid**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Zandmaas

(vervolg)

Financiën

Taakstellend budget: € 400 mln. Artikel DF 1.01.04. Dit project maakt deel uit van het programma Maaswerken.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling
MIRT 2020	400	2020
MIRT 2019	399	2020
MIRT 2018	398	2020
MIRT 2017	407	2020
MIRT 2016	407	2020
MIRT 2015	407	2020
MIRT 2014	403	2020
MIRT 2013	397	2020
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	3	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	9	

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2018	329	82%
2017	322	81%
2016	307	77%
2015	293	
2014	274	
2013	253	
2012	235	

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2018 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2018 was gerealiseerd.

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

Oost-Nederland

› Visie
› Hoofdopgaven
› Gebieden met concentratie van opgaven van nationaal belang
› Opgavenkaart
› Projectenkaart
› Projectenoverzicht
› Project- en programmabladen

Oost-Nederland

Het landsdeel Oost-Nederland omvat de provincies Gelderland en Overijssel.

Visie

De 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-, Zuid- 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 doorontwikkeling van de logistiek (regionaal en nationaal) op de Europese Transportcorridors Rhine-Alpine en North Sea-Baltic en van de energie- en milieutechnologie en circulaire economie (Cleantech Regio stedelijk netwerk). De grote rivieren Waal, Rijn en IJssel spelen een belangrijke rol in de ruimtelijke inrichting, de ruimtelijke kwaliteit en de scheepvaart, maar kennen ook een belangrijke opgave voor 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 campusvorming 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 in Oost-Nederland 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, bijvoorbeeld in de Achterhoek. Dit heeft gevolgen voor de arbeids- en de woningmarkt en voor 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. Met een verwachte toename van de bevolking is de verwachting dat ook de woning- en mobiliteitsbehoefte verder toeneemt. Oost-Nederland speelt hiermee een rol in het duurzaam economisch groeipotentieel, een van de prioritaire opgaven uit de Nationale Omgevingsvisie. Deze dynamiek en bedrijvigheid 'aan de voordeur' gaan samen met rust en ruimte 'aan de achterdeur'.

Versterken en benutten van de corridors

Bereikbaarheid kan een van de middelen zijn voor het versterken van de economische potentie. Door Oost-Nederland lopen twee van de drie (internationale) oost-westcorridors 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 Amsterdam-Arnhem-Frankfurt, Rail Terminal Gelderland en Betuweroute). Van noord naar zuid loopt er een verbindingszone tussen A1 en A12/A15 via A50 en de spooras Zwolle-Deventer-Zutphen-Arnhem-Nijmegen-Brabantse steden en verder.

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

Oost-Nederland

leveren, zoals overslag. Voor de corridors is het uitgangspunt de totstandkoming van een 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 enkele grote stedelijke clusters in Oost-Nederland. Dit geldt met name voor Arnhem-Nijmegen/ FoodValley, 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 het scheepvaartbelang en ze moeten tegelijk de hoog-waterveiligheid, bevaarbaarheid en natuurwaarden borgen. In de Rijntakken is namelijk steeds meer sprake van 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 dat de kans op droogte, wateroverlast en hoogwater toeneemt. 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, de grootte van de schade en de aantallen slachtoffers die daarbij kunnen vallen.

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 hele rivierengebied moet een groot deel van de dijken verhoogd en versterkt worden. Om het beschermingsniveau te halen blijft preventie voorop staan, via dijken eventueel in combinatie met 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. De uitdaging is het optimale krachtige samenspel van deze twee pijlers, waarbij deze in balans worden gebracht met de andere opgaven in het gebied zoals natuur, scheepvaart, recreatie, herinrichting van hoogwatervrije terreinen, energieopwekking, landbouw, watergebonden economie, enzovoort. In Deltaprogramma 2015 is de voorkeursstrategie Rivieren vastgelegd als strategisch kompas.

In het Deltaprogramma 2015 zijn kansen gesignaleerd om tot brede oplossingen te komen voor rivierverruiming en dijkversterking met ruimtelijke en economische meekoppelkansen. In 2015 heeft het kabinet hier € 96 mln. voor beschikbaar gesteld. Met zicht op deze financiering en regionale cofinanciering zijn de verkenningen Rivierklimaatpark IJsselpoort en Varik Heesselt gestart. Bij Varik Heesselt is in 2018 gekozen voor dijkversterking.

Op dit moment wordt gewerkt aan de opzet van een programma Integraal Riviermanagement. In dit programma moeten opgaven op het gebied van waterveiligheid, laagwater, waterkwaliteit, natuur, ecologie, scheepvaart, zoetwater en ruimtelijk economische ontwikkeling in samenhang opgepakt worden. 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 om zo veel mogelijk opgaven integraal aan te pakken. De waterveiligheids- en klimaatopgaven bij steden vormen zowel een uitdaging als (meekoppel)kansen met de ruimtelijke inrichting en de stedelijke ontwikkeling. Dit is bijvoorbeeld het geval bij de dijkterug-legging bij Lent en de ontwikkeling van Stadsblokken/Meinerswijk in Arnhem. Ook zijn er combinatiemogelijkheden voor de aanpak van het traject van de Boven-IJssel.

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 rijkgeschakeerd mkb met innovatieve producten zoals flexibele zonnecelfolie, (waterstof)elektrische aandrijflijnen en e-laadinfrastructuur. Ook kent Arnhem een inter-nationaal modecluster en een sterk juridisch cluster (‘legal valley’).

In de regio Arnhem Nijmegen zijn tot 2040 ruim 50.000 woningen gepland om te voorzien in de woningbehoefte. Ook in de regio Food valley begint het woningtekort een steeds grotere opgave te worden. De ligging van het gebied aan rivieren en het aantal oeververbindingen

Oost-Nederland

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 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 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 en acceleratie, en 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.

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 topwerklocaties/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 en 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, Technology Base Twente en het High Tech Systems Park in Hengelo, de capaciteitsuitbreiding en verbeteringen van de infrastructuur (A1, N35, N36, N18, Twentekanaal en binnenhavens, enzovoort) en de herontwikkeling van het gebied rondom de luchthaven (onder andere Technology Base Twente) 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 (weg en spoor), dragen bij aan de goede bereikbaarheid van het gebied nu en in de toekomst. Om de opgaven te kunnen prioriteren heeft de regio een bereikbaarheidsagenda Twente ontwikkeld. Hierin is ook de regionale opgave voor Smart en Sustainable mobility opgenomen.

De uitvoering van de plannen rondom de (burger)luchthaven Twente zijn gestart. Inmiddels vult het gebied zich met nieuwe functies zoals een test- en ontwikkellocatie voor safety en security en drones. De nieuwe invulling van dit gebied geeft een positieve impuls aan de economische ontwikkeling van Twente. De focus op het technologisch cluster is uitgewerkt in de nieuwe investeringsagenda voor Twente (2018-2022) in vier zogenoemde tafels waarin de triple helix werkt aan: Arbeidsmarkt en Talent, Vestigingsklimaat & Bereikbaarheid, Techniek als motor en Circulaire Economie. Deze lijn vindt ook haar weerslag in de Regiodeal.

Overige gebiedsopgaven

Rivierengebied

De waterveiligheid is een randvoorwaardelijke opgave voor dit gebied, zie ook de paragraaf Water- en klimaatopgave van het programma IRM. 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

Oost-Nederland

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 21 gemeenten in 4 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. Het bedrijfsleven bestaat hoofdzakelijk uit mkb-bedrijven, waarbij de Topsectoren Agri & Food, Logistiek en Life Sciences & Health en de sectoren Vrijetijdseconomie en Kunststoffen sterk vertegenwoordigd zijn. In de gemeenten binnen deze regio is in 2015 een productie (bruto toegevoegde waarde) van € 21,5 mld. 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 en het realiseren van een nieuwe klimaatbestendige fietsenkelder aan de voorzijde van het station, is voor de regio een belangrijke opgave.

Daarnaast komt de economische en demografische groeiopgave van de regio Zwolle in een nieuw perspectief te staan door de water- en klimaatopgave. 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 en onderzoek samen aan een goed vestigingsklimaat. De regio (440.000 inwoners) biedt een aantrekkelijk vestigingsklimaat door bereikbaarheid, een hands-on-mentaliteit, maar ook de aanwezige omgevingskwaliteiten. De regio richt zich op een circulaire economie en een infrastructuur voor schone energie in de landschappelijke omgeving inclusief verstedelijkt gebied. De Cleantech Regio staat voor een concentratie van tal van innovatieve bedrijven, in een aantrekkelijk woon- en leefklimaat. Ten opzichte van het landelijke gemiddelde heeft de Cleantech Regio een sterke maakindustrie 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. De regio zoekt 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. Uiteindelijk wordt het hele stuk van Apeldoorn – Azelo verbreed. 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 Capaciteitsanalyse (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 ziet regio verbindingen tussen de 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 en watergebonden economische activiteiten in en rond 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 de economie en de 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). De regio werkt haar ambitie uit 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 de 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.

Oost-Nederland

- Bereikbaarheid: organiseren van een goede bereikbaarheid als voorwaarde voor de economische ontwikkeling in de Achterhoek, en van een veilige en betrouwbare bereikbaarheid van wonen, werken en voorzieningen binnen en buiten de Achterhoek, fysiek en digitaal.

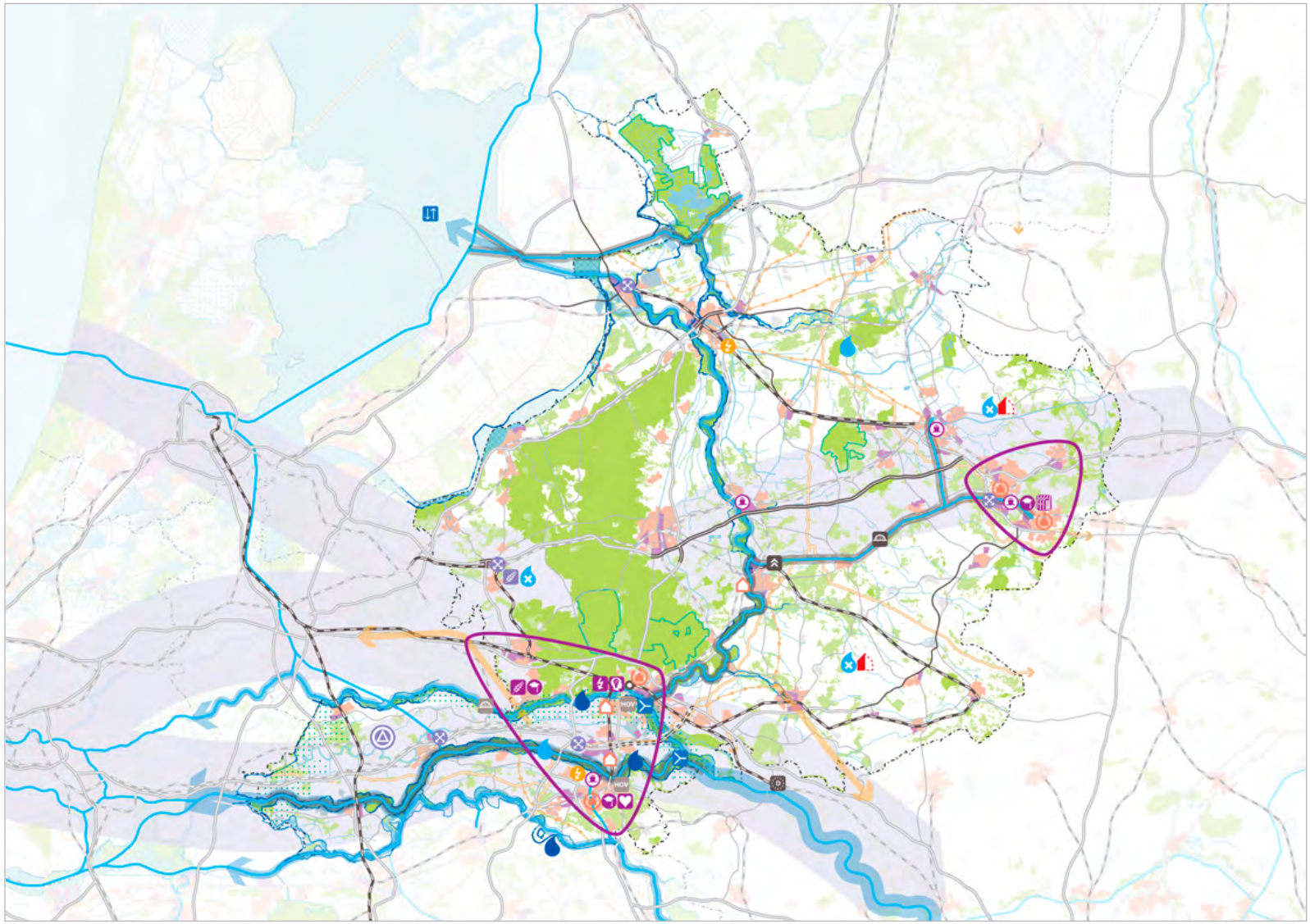
Pilot Omgevingsagenda Oost-Nederland

Mede in het licht van de naderende Nationale Omgevingsvisie (NOVI) worden landsdelige Omgevingsagenda's opgesteld. Hierop vooruitlopend is afgelopen jaar in Oost-Nederland een start gemaakt met de Pilot Omgevingsagenda Oost-Nederland, waarin toegewerkt wordt naar een eerste volwaardige omgevingsagenda voor Oost Nederland in het najaar van 2019. De Omgevingsagenda Oost bevat de gezamenlijke integrale gebiedsgerichte opgaven van Rijk en regio in Oost-Nederland op het gebied van de fysieke leefomgeving met het bijbehorende sociaaleconomische perspectief. De omgevingsagenda slaat zo een brug tussen opgaven en concrete projecten, maatregelen en projecten die (aanvullend op wat al loopt) op de agenda staan van Rijk en regio. Met deze Omgevingsagenda Oost zetten de regionale/ decentrale overheden en het Rijk een nieuwe stap in de samenwerking vanuit de één-overheidgedachte. De grote transities, zoals op het gebied van energie, circulaire economie, klimaat, natuurinclusief landelijk gebied, landbouw en voedsel, en mobiliteit, laten zien dat een integrale, gebiedsgerichte en adaptieve aanpak nodig is.

Met de uitkomsten van deze pilot in Oost worden lessen getrokken voor Omgevingsagenda's in de andere landsdelen die de komende jaren zullen worden opgesteld. Het proces van de pilot en de lessen zijn te vinden op www.leerplatformmirt.nl. De verwachting is dat de pilot in 2019 is afgerond.

Oost-Nederland Opgavenkaart

Ga naar legenda op volgende pagina



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

Verkenning

3. Rivierklimaatpark IJsselpoort
4. A1/A30 Barneveld

Planuitwerking

5. Bovenloop IJssel (IJsselkop tot Zutphen)
6. Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen IJssel
7. IJsseldelta fase 2
8. Kribverlaging Pannerdensch Kanaal
9. N50 Kampen - Kampen-Zuid
10. Quickscan Decentraal Spoor: Oost-Nederland
11. *Tijdelijke tolheffing VIA15

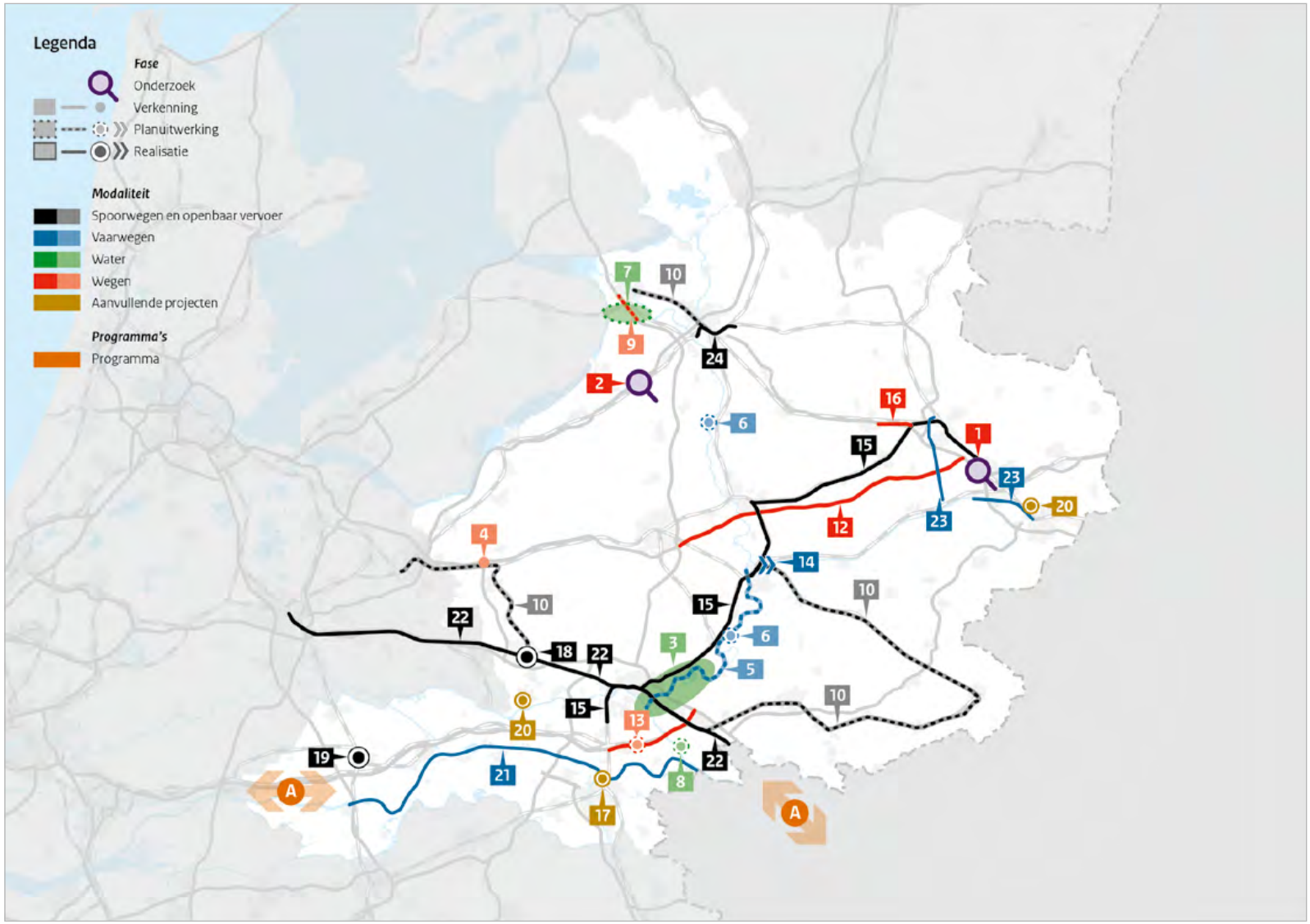
Realisatie

12. A1 Apeldoorn-Azelo
13. A12/A15 Ressen - Oudbroeken (ViA15)
14. Capaciteitsuitbreiding sluis Eefde
15. Goederenroute Elst - Deventer - Twente (NaNOV)
16. N35 Nijverdal - Wierden
17. Nijmegen omarmt de Waal (Waalfront)
18. PHS Ede
19. PHS Spooromgeving Geldermalsen
20. Sterke regio's: Oost-Nederland
21. Toekomstvisie Waal Lobith - Haaften
22. Traject Oost
23. Twentekanalen, verruiming (fase 2)
24. Zwolle - Herfte

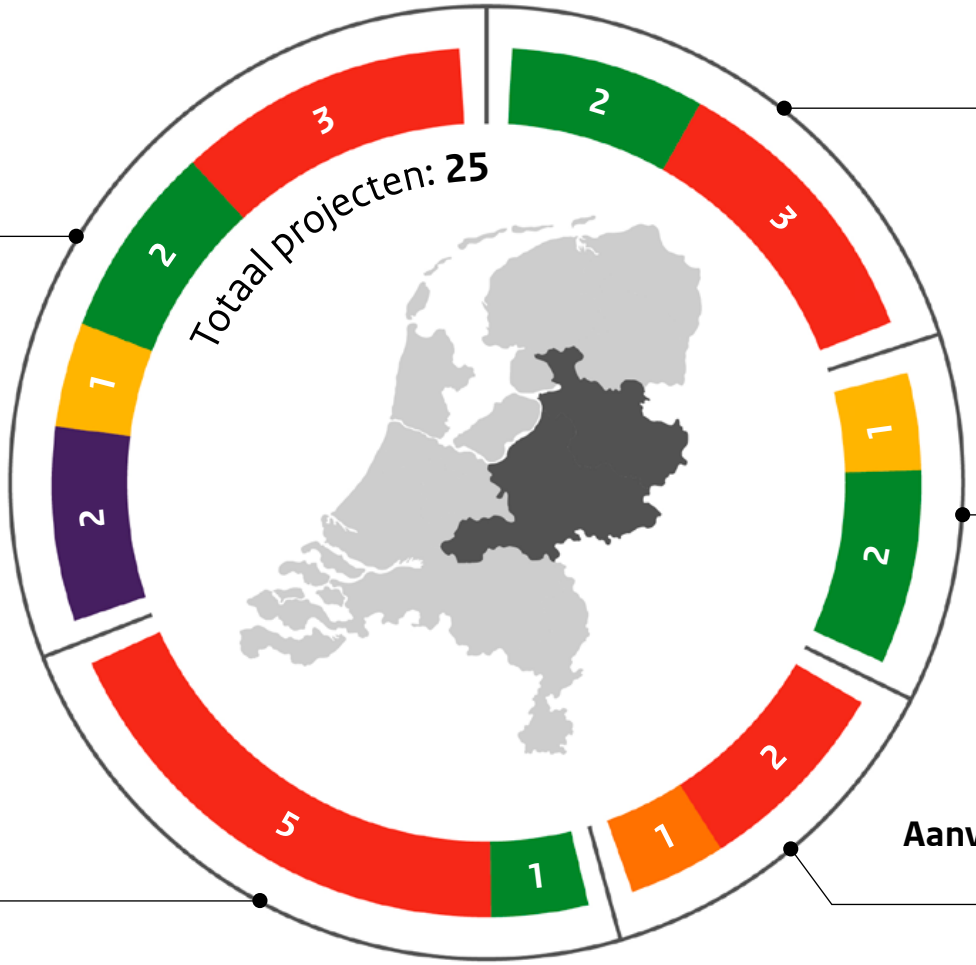
Programma's

A Programma Goederencorridor Oost en Zuidoost

* Niet op kaart



Oost-Nederland Projectenoverzicht



Hoofdwegen
Projecten: **8**

Vaarwegen
Projecten: **5**

Water
Projecten: **3**

Spoorwegen
Projecten: **6**

Aanvullende projecten
Projecten: **3**

Onderzoek | Verkenning | Planuitwerking | Realisatie | Programma's

Gebied **Oost-Nederland**
Fase **MIRT Onderzoek**

A1/A35 Knooppunt Azelo - Buren

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2020 Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Aanleiding en doel

Bij het NO MIRT in december 2017 is een motie aangenomen om te komen tot een structurele oplossing voor het knelpunt A1/A35. Rijk en regio zijn overeengekomen om dit vraagstuk te betrekken in een regionaal MIRT Onderzoek naar de integrale bereikbaarheidsopgave Twente.

In het onderzoek wordt aandacht besteed aan de problematiek op de A1/A35 tussen Azelo en Buren. Hier staat de kwaliteit van de afwikkeling onder druk doordat weefbewegingen op dit traject in toenemende mate files veroorzaken. Daarnaast wordt de bereikbaarheidsproblematiek op het onderliggend wegennet beschouwd, deze hangt deels samen met de doorstroming op de A1/A35. Onderdeel van de regionale analyse zijn capaciteitsknelpunten op de routes langs Enter en Goor (N347), Bornerbroek-Delden (N741) en Zenderen (N743).

Doel van dit verkorte MIRT Onderzoek is om te bepalen welke opgaven er liggen om de bereikbaarheid van de A1/A35 en de regio Twente te verbeteren en welke maatregelen hiervoor mogelijk in aanmerking komen. De analyse en het oplossen van de bereikbaarheidsproblematiek staat niet op zichzelf, maar hangt ook samen met het ruimtelijk-economisch functioneren van de regio Twente in bredere context (corridors Twente-Zwolle, Twente-Münster, Twente-Achterhoek/Arnhem) en op de langere termijn.

Planning

Het MIRT Onderzoek wordt in het najaar van 2019 afgerond.

Betrokken partijen

De provincie Overijssel is opdrachtgever voor het onderzoek. Naast het Rijk en de Provincie zitten ook diverse gemeenten aan tafel.

Gebied **Oost-Nederland**
Fase **MIRT Onderzoek**

A28 Amersfoort - Hoogeveen

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2020 Het project is nieuw opgenomen in het MIRT. De eerste fase van MIRT Onderzoek (probleem-analyse) is opgeleverd.

Aanleiding en doel

In het regeerakkoord staat de A28 benoemd als één van de resterende knelpunten uit de NMCA om aangepakt te worden. Rijk en regio hebben in 2018 afgesproken om een MIRT Onderzoek A28 (Amersfoort-Zwolle) te starten. De Kamer heeft per motie (motie-Van der Graaf c.s., TK 34775 A, nr. 37) verzocht het traject tussen Zwolle en Hoogeveen ook op te nemen in het onderzoek. In april 2019 is de eerste fase van dit MIRT Onderzoek afgerond. Deze fase heeft een probleemanalyse opgeleverd waarbij er een totaaloverzicht van het functioneren van de gehele A28 tussen Amersfoort en Hoogeveen is opgesteld. Daarnaast beantwoordt het onderzoek de vraag waarom dit traject in de verschillende scenario's in de NMCA zo sterk wisselt van positie.

De betrokken partijen hebben de vervolgafspraak gemaakt dat er tot komend najaar gewerkt gaat worden aan een tweede fase van het onderzoek, dat zich zal richten op het in beeld brengen van mogelijke oplossingsrichtingen. Conform de besluittekst uit het BO MIRT 2017 is het uitgangspunt voor de oplossingen 'een slim en duurzaam vervoers-systeem'. Na het afronden van deze tweede fase ligt er een compleet beeld van de problematiek van de A28, de opgaven en mogelijke oplossingsrichtingen om die opgaven aan te pakken.

Planning

De tweede fase van het MIRT Onderzoek wordt in het najaar van 2019 opgeleverd. Besluitvorming over een eventueel vervolg zal aansluitend in het najaar tijdens het BO MIRT plaatsvinden.

Betrokken partijen

Het MIRT Onderzoek wordt uitgevoerd onder leiding van het ministerie van IenW in nauwe samenwerking met de bestuurlijke partners uit de regio, te weten de provincies Gelderland, Overijssel en Drenthe. Daarnaast worden andere bestuurlijke en maatschappelijke partijen als stakeholder betrokken bij het onderzoek.

Gebied **Oost Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Verkenning**

A1/A30 Barneveld

Projecthistorie
Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2020 Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Opgave
De A1 vervult een cruciale rol als achterlandverbinding tussen de Randstad en het oosten van het land. Door toenemend verkeersaanbod komt deze functie steeds meer onder druk te staan.

Naar aanleiding van het regionale MIRT Onderzoek aansluiting A1/A30 Barneveld staat vast dat er een bereikbaarheidsprobleem is op de A1 bij de aansluiting op de A30 en dat de aansluiting zelf ook niet voldoende functioneert. De opgave is om de doorstroming op de A1, het functioneren van de aansluiting en de verkeersveiligheid te verbeteren.

Oplossing
De oplossing wordt gezien in de uitbreiding van de wegcapaciteit (verbreding) en het aanpassen van de aansluiting zelf.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling
Het project draagt bij aan het vergroten van de betrouwbaarheid van reistijd op de A1, de bereikbaarheid van verschillende economische locaties, de verkeersveiligheid en het vermindert de economische schade als gevolg van files op dit traject.

Planning
2020: Voorkeursalternatief
2021: Ontwerptracébesluit
2022: Tracébesluit
2023: Start realisatie

Betrokken partijen
De verkenning wordt uitgevoerd door het ministerie van IenW. Zowel de provincie Gelderland, de regio Foodvalley als de gemeente Barneveld zijn nauw betrokken bij de nadere uitwerking. Behalve deze overheden zullen alle relevante stakeholders en omwonenden worden betrokken.

File Top 50
Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van knelpunt 3 uit de filetop 50.

Financiën
Er is een bijdrage van € 42 mln. gereserveerd in het Infrastructuurfonds (artikel 12.03.02). Hierbij is rekening gehouden met een bijdrage van de provincie Gelderland van € 7,5 mln. en de regio Foodvalley € 1 mln.

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Waterveiligheid**
Ministerie **IenW**
Fase **Verkenning**

Rivierklimaatpark IJsselpoort

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2018 De verkenningsfase is met één jaar verlengd.

2017 Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Opgave

Het Rivierklimaatpark IJsselpoort richt zich op een gezamenlijke en integrale aanpak van de problemen in dit gebied op het terrein van water, beleving, natuur en economie.

Oplossing

Bij de hoofddoelstelling van klimaatadaptatie zijn vier onderdelen geformuleerd:

- water: een veilige afvoer van rivierwater, ook in de toekomst;
- beleving: een park voor verkoeling en bewustwording, voor recreatie en als uitloopgebied;
- natuur: corridor voor plant en dier;
- economie: ruimte voor duurzame en passende economie en bedrijvigheid.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Een veilige afvoer van rivierwater draagt bij aan de bescherming tegen overstroming. De leefbaarheid bij klimaatverandering in de toekomst wordt verhoogd.

Planning

In november 2015 is op basis van het regionale voorstel voor rivierverruimende projecten langs de Rijntakken besloten tot de start van de MIRT Verkenning Rivierklimaatpark IJsselpoort. Eind 2016 is besloten de verkenningsfase met een jaar te verlengen. Dit was nodig om de breedte van de opgave voldoende uitwerking te kunnen geven met alle partners. De Voorkeursbeslissing is voorzien tegen medio 2020.

Betrokken partijen

De provincie Gelderland trekt de MIRT Verkenning en werkt nauw samen met de gemeenten Rheden, Westervoort, Duiven, Arnhem en Zevenaar, Natuur Monumenten, waterschap Rijn en IJssel, het Rijk, lokale bedrijven, terreinbeherende organisaties, burgers, agrariërs en belangenorganisaties.

Financiën

In het Deltafonds is voor Rivierklimaatpark IJsselpoort € 24 mln. gereserveerd. De provincie Gelderland heeft € 9 mln. gereserveerd. Natuurmonumenten heeft € 6 mln. beschikbaar voor de natuurontwikkeling in het Rivierklimaatpark. Daarnaast kan de besparing op de dijkversterkingskosten vanuit het Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP) worden ingezet voor rivierverruimende maatregelen.

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Planuitwerking**

N50 Kampen-Kampen Zuid

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2019 Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Opgave

In de huidige situatie is op het wegvak Kampen-Kampen Zuid regelmatig sprake van filevorming in de spitsperioden. De voornaamste oorzaak van de congestie is dat er slechts één rijstrook is per rijrichting. Daarnaast is er geen fysieke rijbaanscheiding, waardoor de kans op frontale ongevallen groter is.

Oplossing

In de planuitwerkingsfase wordt de verbreding uitgewerkt van de N50 tussen Kampen en Kampen-Zuid van 2x1 naar 2x2 rijstroken met fysieke rijbaanscheiding.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

De verbreding van de N50 tussen Kampen en Kampen-Zuid heeft als doel de bereikbaarheid van de regio te versterken en verstoringen in de verkeersstromen te verminderen, zodat de doorstroming en verkeers-veiligheid verder verbetert.

Planning

2019: Start planuitwerking
2020: Ontwerptracébesluit
2021: Tracébesluit
2022-2024: Start realisatie en openstelling

Politiek/bestuurlijk

Tijdens het bestuurlijk overleg MIRT (BO MIRT) in het najaar van 2017 is met de regio overeengekomen om de planstudie N50 Kampen-Kampen Zuid begin 2019 te starten. In december 2017 heeft de minister van IenW de Startbeslissing ondertekend.

Financiën

Met de motie-Visser c.s. (TK 34550 A, nr. 25) wordt de regering verzocht € 5 mln. beschikbaar te stellen voor de aanpak van verbreding van de N50 Kampen. In een Kamerbrief (TK 29398, nr. 549) is bevestigd dat deze bijdrage gereserveerd is binnen het Infrastructuurfonds. Daarnaast draagt ook de regio 5 mln. bij aan het totale beschikbare budget.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling
MIRT 2020	5	2022-2024
MIRT 2019	5	2022-2024
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	0	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	0	

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

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Planuitwerking**

Quickscan Decentraal Spoor: Oost-Nederland

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2019 Onder 'Oplossing' is aangegeven welke projecten aanvullend gerealiseerd en financieel afgewikkeld zijn.

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.

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.

2014 Diverse projecten kennen een langere doorlooptijd dan bij de start was aangenomen, onder andere veroorzaakt door benodigde grondverwerving en bijbehorende procedures.

Opgave

Op een aantal gedecentraliseerde spoorlijnen is het vervoer sterk toegenomen. Ook hebben enkele decentrale overheden meer ambitie met het gedecentraliseerde spoorvervoer voor reizigers dan mogelijk is met de beschikbare capaciteit. Mede daarom is in 2008 een quick scan uitgevoerd naar de marktontwikkelingen in het personenvervoer op gedecentraliseerde spoorlijnen. Hieruit bleek dat vooral de punctualiteit op een aantal lijnen in Oost-Nederland onvoldoende was.

Oplossing

ProRail heeft op basis van een effectiviteitsanalyse in beeld gebracht welke maatregelen nodig zijn om de punctualiteit te verbeteren. Voor Oost-Nederland zijn dit maatregelen op vijf lijnen. De rijksbijdragen voor de maatregelen op de lijnen Zwolle-Kampen en Nijmegen-Roermond zijn al in 2011 en 2012 aan de decentrale overheden uitgekeerd. De cofinanciering door het ministerie van Infrastructuur en Milieu en de provincie Gelderland is afgesproken in het bestuurlijk overleg MIRT (BO MIRT) van 2009. De maatregelen op de lijn Arnhem-Doetinchem-Winterswijk zijn gerealiseerd en financieel afgewikkeld. Dat geldt ook voor twee maatregelen op de lijn Zutphen-Winterswijk.

De planvorming en financiële afwikkeling tussen het ministerie en de provincie Gelderland loopt nog voor de lijn Amersfoort-Ede-Wageningen, de Valleilijn en de lijn Zutphen-Winterswijk.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

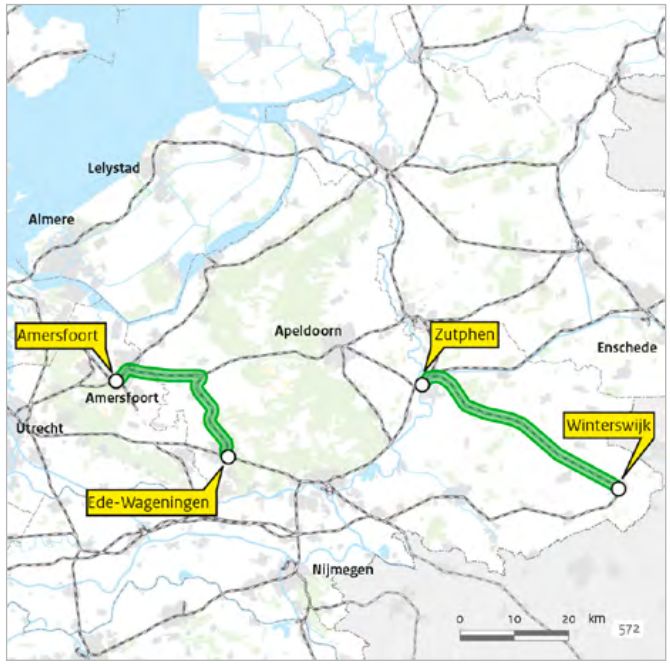
Verbeteren van de betrouwbaarheid.

Planning

2011-2020: Oplevering (divers)

Politiek/bestuurlijk

Moties: de Tweede Kamer heeft eind 2007 verzocht om een quick scan naar de markt en de capaciteit op de regionale spoorlijnen (motie-Anker/Koopmans, TK 31200 XII, nr. 55). In september 2008 is het eindrapport opgeleverd en aan de Kamer verstuurd (TK 31305 XII, nr. 80). In de BO-en



MIRT van voor- en najaar 2009 hebben Rijk en regio afspraken gemaakt over de te nemen maatregelen en de gezamenlijke financiering (50/50) op basis van taakstellende budgetten.

Uitvoering

De provincie Gelderland heeft meegedeeld geen noodzaak meer te zien voor een 2e tranche Robuustheid Verhogende Maatregelen (RVM) op de Valleilijn, nu zowel capaciteit als punctualiteit voldoende op orde zijn. IenW heeft daarmee ingestemd. De opportuniteit van het aanpassen van een overwegschakeling bij Lunteren wordt nog onderzocht.

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Planuitwerking**

Quickscan Decentraal Spoor: Oost-Nederland

(vervolg)

Financiën

Taakstellend budget is € 36 mln., inclusief de bijdragen van de provincie Gelderland en de voormalige Stadsregio Arnhem Nijmegen. Artikel IF 13.03.04 en 13.03.01.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Indienststelling
MIRT 2020	36	2011-2020
MIRT 2019	35	2011-2020
MIRT 2018	35	2011-2020
MIRT 2017	35	2011-2018
MIRT 2016	32	2011-2017
MIRT 2015	32	2011-2016
MIRT 2014	32	2011-2016
MIRT 2013	23	2011-2014
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	13	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	1	

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

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Planuitwerking**

Bovenloop IJssel (IJsselkop tot Zutphen)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2014 De bezuinigingen uit het Lenteakkoord en het aanvullend Regeerakkoord van 2012 hebben, zoals besloten in de Voorjaarsnota 2013, tot gevolg dat de oplevering van dit project wordt vertraagd.

Opgave

Het traject in de IJssel van IJsselkop tot Zutphen is moeilijk bevaarbaar voor de beoogde scheepvaart in klasse Va. Dit bemoeilijkt ook de toegang tot het Twentekanaal, dat juist geschikt wordt gemaakt voor schepen in deze klasse.

Oplossing

In de 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

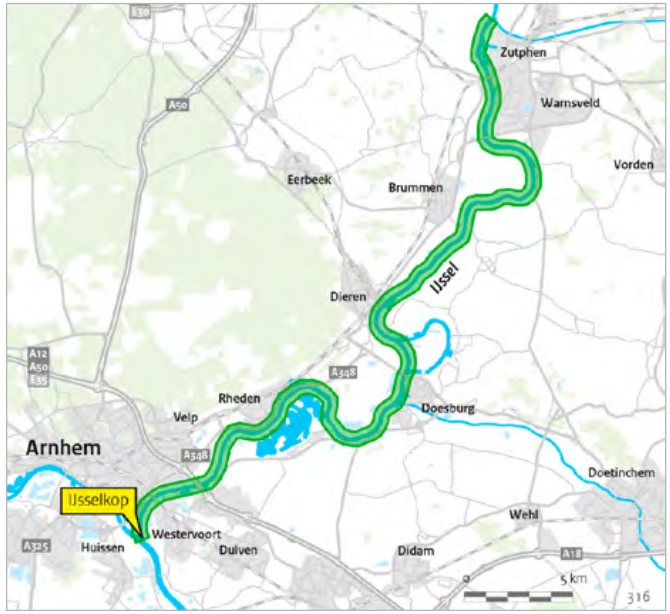
Het verruimen van de vaargeul voor schepen in klasse Va draagt bij aan een vlotte, efficiënte en veilige scheepvaartafwikkeling.

Planning

2026-2028: Openstelling

Financiën

Taakstellend budget: € 36 mln. Artikel IF 15.03.02.



Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling
MIRT 2020	36	2026-2028
MIRT 2019	36	2026-2028
MIRT 2018	36	2026-2028
MIRT 2017	36	2026-2028
MIRT 2016	36	2026-2028
MIRT 2015	36	2026-2028
MIRT 2014	36	2026-2028
MIRT 2013	36	2023
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	0	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	0	

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

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Planuitwerking**

Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen IJssel

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2019 Vanwege optimalisaties ten aanzien van de locatie en het aantal ligplaatsen is enige vertraging voorzien. De openstelling is niet vertraagd.

2018 De bijstelling van het aantal aan te leggen ligplaatsen leidt tot een latere openstelling vanwege de benodigde afstemming.

2016 De planuitwerking is later gestart, omdat het samenstellen van een team voor de planuitwerking extra tijd heeft gekost.

2015 Najaar 2013 is de Voorkeursbeslissing genomen.

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.

Opgave

Begin 2009 werd een verkenning opgeleverd waaruit bleek dat er tussen Lobith en Kampen een zeer beperkt aantal ligplaatsen geschikt is voor schepen in klasse IV/V. Het gebrek aan ligplaatsen voor grotere schepen op de IJssel bemoeilijkt een logistieke planning in verband met de regelgeving voor vaar- en rusttijden. Ook ontstaan hierdoor extra pieken bij het passeren van de sluis bij Eefde. Het grootste knelpunt doet zich voor op de Boven-IJssel tussen Arnhem en Zutphen.

Oplossing

Het tekort aan ligplaatsen wordt gefaseerd aangepakt. Voor de korte termijn zijn als quick 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

2019: Projectbeslissing
2020: 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.

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Planuitwerking**

Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen IJssel

(vervolg)

Financiën

Taakstellend budget: € 28 mln. Artikel IF 15.03.02.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling
MIRT 2020	28	2021-2022
MIRT 2019	28	2021-2022
MIRT 2018	28	2021-2022
MIRT 2017	28	2019-2020
MIRT 2016	28	2019-2020
MIRT 2015	28	2018-2020
MIRT 2014	28	2018-2020
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	0	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	0	

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

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Waterveiligheid**
Ministerie **IenW**
Fase **Planuitwerking**

Krib- en oeververlaging Pannerdensch Kanaal

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2019 De Voorkeursbeslissing is begin 2018 genomen.

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 laag/hoogwaterseizoenen, waardoor van oktober tot en met maart vaak niet kan worden gewerkt.

2017 Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

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 waterveiligheids-doelstelling 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 centimeter op rivierkilometer 865 op de Boven-Rijn van het project Oevergeul Boven-Rijn overgenomen.

Oplossing

Er zijn mogelijke oplossingen uitgewerkt die bestaan uit een combinatie van krib- en oeververlaging. Het gekozen voorkeursalternatief bestaat uit verlaging van 38 kribben met ongeveer 1,5 meter en het verlagen van vijf gestrekte oevers (ongeveer 16 hectare) met 1,5 tot 2 meter.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het project draagt bij aan de hoogwaterveiligheid. Het is nodig voor het bereiken van de beoogde waterstandsdaling in het kader van het programma Ruimte voor de Rivier.

Planning

2018: Voorkeursbeslissing
2021: Projectbeslissing
2023: Openstelling

Als gevolg van juridische problemen tijdens de aanbestedingsfase van de planuitwerking heeft dit proces langer geduurd dan voorzien. Daarmee is een vertraging ontstaan voor wat betreft de mijlpaal Projectbeslissing. De verwachting is dat de openstelling in 2023 gerealiseerd wordt.

Politiek/bestuurlijk

In 2018 is de Voorkeursbeslissing genomen.

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Waterveiligheid**
Ministerie **IenW**
Fase **Planuitwerking**

Krib- en oeververlaging Pannerdensch Kanaal

(vervolg)

Financiën

Het budget bedraagt € 18,8 mln. Het project maakt geen deel uit van het PKB-Ruimte voor de Rivier basispakket en wordt apart gefinancierd uit het Deltafonds.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling
MIRT 2020	19	2023
MIRT 2019	19	2023
MIRT 2018	18	2023
MIRT 2017	18	2019
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	1	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	1	

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

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Waterveiligheid**
Ministerie **IenW**
Fase **Planuitwerking**

IJsseldelta Fase 2 regionale percelen

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2019 Bij de Najaarsnota 2017 en Voorjaarsnota 2018 is in totaal € 80,6 mln. overgeheveld naar de realisatiefase voor de uitvoering van het perceel Reevesluis door Rijkswaterstaat. Reevesluis heeft een apart MIRT-blad gekregen en wordt niet meer in dit MIRT-blad behandeld. Voor de regionale percelen volgen projectbeslissingen in 2019.

2018 Eind 2016 is de Voorkeursbeslissing genomen en hebben het ministerie van IenW 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.

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.

Opgave

IJsseldelta Fase 2 is het vervolg op het Ruimte voor de Rivier-project IJsseldelta Fase 1. Het doel van het project is het behalen van een waterstanddaling van minimaal 41 centimeter bij Zwolle (bij kilometer 979 van de IJssel) om te voldoen aan de doelstelling van de Planologische Kernbeslissing (PKB) Ruimte voor de Rivier. In de eerste fase van het project (periode 2010-2019) is het zomerbed van de IJssel bij Kampen verlaagd en is er 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 wordt in één keer een spui- en een schutsluis (de Reevesluis) gerealiseerd.

Oplossing

Om de volledige waterstanddaling van ten minste 41 centimeter te bereiken, worden in fase 2 de volgende werkzaamheden uitgevoerd:

- versterking van de Drontermeerdijk (waterschap Zuiderzeeland);
- bouw van een schutsluis in de Reevedam (realisatie Reevesluis) (Rijkswaterstaat);
- bouw van een nieuwe oeververbinding N307 in combinatie met amoveren van Roggebotsluis en Roggebotkering (provincie Flevoland);
- aanbrengen van hoogwatervoorzieningen in recreatiegebied Roggebot (provincie Overijssel).

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Met de verschillende maatregelen wordt een waterstanddaling van minimaal 41 centimeter bij Zwolle behaald. Hierdoor wordt het gebied rondom Zwolle beschermd tegen overstroming in de toekomst en wordt voldaan aan de doelstelling van de Planologische Kernbeslissing (PKB) Ruimte voor de Rivier.

Planning

2017: Partiële projectbeslissing Reevesluis
2019: Projectbeslissing(en) regionale percelen
2022: Openstelling

Politiek/bestuurlijk

De minister is begin 2016 op verzoek van de regio akkoord gegaan met de voorbereiding van de versnelling van IJsseldelta Fase 2, omdat besparingen gerealiseerd konden worden door direct aan te sluiten op fase 1. Eind 2016 is de Voorkeursbeslissing genomen en is de Bestuursovereenkomst Planuitwerking IJsseldelta Fase 2 ondertekend door de minister van Infrastructuur en Milieu en de betrokken regionale partijen.

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Waterveiligheid**
Ministerie **IenW**
Fase **Planuitwerking**

IJsseldelta Fase 2 regionale percelen

(vervolg)

Uitvoering

Rijkswaterstaat voert het perceel Reevesluis uit. Dit project is opgenomen in een apart MIRT-blad. De andere drie percelen worden door decentrale overheden uitgevoerd, te weten de provincies Flevoland en Overijssel en het waterschap Zuiderzeeland.

Financiën

Het Rijk is 100% financier van de waterstaatskundige werken. Voor de drie regionale percelen is het gereserveerde budget bij begroting 2020 € 83,0 mln. (inclusief prijsbijstelling 209 van € 1,6 mln.).

Voor de regionale percelen is sprake van mogelijke tegenvallers vanwege het aanpassen van het globale ontwerp uit de verkennings-fase 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.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling
MIRT 2020	83	2022
MIRT 2019	81**	2022
MIRT 2018	161	2022
MIRT 2017	121	2022
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	38	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	2	

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

** Vanwege overheveling van budget voor realisatie van Reevesluis met een eigen MIRT-blad.

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

A1 Apeldoorn-Azelo

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2020 De minister heeft in maart 2019 bekend gemaakt voor een versnelde uitvoering van fase 2 te kiezen.

2019 Het budget is toegenomen als gevolg van extra bijdragen van derden voor (€ 4,7 mln.) en indexering (€ 6,5 mln.).

2018 De planning is aangepast door de overstap naar een ander verkeersmodel (NRM 2016). Dit heeft geen gevolgen voor de openstelling van het project.

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.

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.

Opgave

De bereikbaarheid van de A1-zone (het wegennetwerk en de A1 tussen Apeldoorn en Azelo als onderdeel hiervan) is vanuit regionaal en (inter) nationaal perspectief van belang voor de economische ontwikkeling. De bereikbaarheid voldoet op het traject A1 Apeldoorn-Azelo niet aan de streefwaarden in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR).

Oplossing

Het traject A1 Apeldoorn-Azelo wordt verbreed met een rijstrook. Bij Deventer wordt gebruikgemaakt van de bestaande brug. Het oostelijk deel van het traject wordt verbreed in de middenberm. Grofweg ontstaan in de nieuwe situatie 2x4 rijstroken op het westelijke deel en 2x3 rijstroken op het oostelijke deel. De regio stelt aanvullende middelen beschikbaar voor inpassing.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het project draagt bij aan de beleidsdoelstelling om de economische ontwikkeling te stimuleren en om de doorstroming en verkeersveiligheid te verbeteren op het hoofdwegennet. Het project heeft als nevendoelstellingen Duurzaamheid en Ruimtelijke kwaliteit, enerzijds op initiatief van regio en anderzijds vanuit rijksbeleid en verduurzaming MIRT.

Planning

Met het aanbod van de regio om een deel van het traject voor te financieren, wordt het project gefaseerd uitgevoerd.
2020-2022: Openstelling fase 1, fase 2A
(Deventer - Deventer-Oost, Rijssen - Azelo)
2020: Start realisatie fase 2B (Apeldoorn - Twello)
2023-2025: Openstelling fase 2B (Apeldoorn - Twello)

Politiek/bestuurlijk

Vanuit de regio zijn de provincies Overijssel en Gelderland, de stedendriehoek Apeldoorn-Deventer-Zutphen, de regio Twente en de gemeenten die binnen de A1-zone liggen, betrokken. Rijk en regio hebben gewerkt aan de Verkenning A1-zone waarin een verkenning naar een capaciteitsuitbreiding van de A1 is geïntegreerd. Op basis van de uitkomsten van deze gezamenlijke MIRT Verkenning is er overeenstemming bereikt over het gewenste ruimtelijke concept en over de wijze waarop de capaciteitsuitbreiding van de A1 tussen Apeldoorn en Azelo op termijn kan plaatsvinden. In oktober 2013 is dit vastgelegd in de bestuursovereenkomst tussen het Rijk en de regio (provincie Overijssel, provincie Gelderland, regio Twente en de Stedendriehoek). In juni 2018 is het Tracébesluit (TB) vastgesteld. Met het vaststellen van het TB is de planuitwerking van dit project afgerond.

File Top 50

Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van het knelpunt 48 uit de File Top 50.

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

A1 Apeldoorn-Azelo

(vervolg)

Uitvoering

Fase 1 van het project (Twello-Deventer en Deventer-Oost-Rijssen) is in april 2018 gegund met een Design & Construct-contract (D&C). Fase 2 wordt versneld uitgevoerd. Fase 2A wordt tegelijkertijd uitgevoerd met fase 1. De onderhoudswerkzaamheden maken onderdeel uit van de versnelde uitvoering van fase 2A. Fase 2B wordt later separaat op de markt gezet.

Financiën

Taakstellend budget: € 447 mln. (inclusief bijdrage regio: € 120 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) van € 0,7 mln.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling
MIRT 2020	447	Fase 1 2020-2022 Fase 2 2023-2025
MIRT 2019	440	Fase 1 2020-2022 Fase 2 2026-2028
MIRT 2018	429	Fase 1 2020-2022 Fase 2 2026-2028
MIRT 2017	424	Fase 1 2020-2022 Fase 2 2026-2028
MIRT 2016	421	Fase 1 2019-2021 Fase 2 2026-2028
MIRT 2015	420	Fase 1 2019-2021 Fase 2 2026-2028
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	27	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	22	

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2018	29	6%

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2018 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2018 was gerealiseerd.

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

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

A12/A15 Ressen - Oudbroeken (ViA15)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2020 Na vaststelling van het Tracébesluit in 2017 is in 2018 het Uitvoeringsbesluit genomen en is de aanbesteding opgestart. In februari 2019 is het gewijzigd Tracébesluit vastgesteld. De start van de realisatie is afhankelijk van de uitspraak van de Raad van State over het (gewijzigde) Tracébesluit.

2019 Uitvoeringsbesluit en de start van de realisatie zijn afhankelijk van de uitspraak van de Raad van State over de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS-regeling).

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.

2016 In mei 2015 heeft de minister de Tweede Kamer per brief aangegeven dat het Tracébesluit verschuift naar 2016.

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.

Opgave

De groei van het autoverkeer belemmert op termijn een goede verkeersafwikkeling op de A12, de A50 en de A15 in de regio Arnhem-Nijmegen. Het wegensysteem is daarbij onvoldoende robuust. Deze nieuwe verbinding is in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte aangemerkt als ontbrekende schakel in het wegennet op de (internationale) corridor Rotterdam-Duitsland.

Oplossing

De verkeersafwikkeling wordt verbeterd met de doortrekking van Rijksweg 15 als autosnelweg, met 2x2 rijstroken tussen knooppunt Ressen en de A12, inclusief een volwaardige aantakking op de A12 met weefvakken tussen Duiven en Zevenaar (ViA15). Ook worden de A15 Valburg-Ressen en de A12 Duiven-Ouddijk verbreed met een rijstrook.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het project draagt bij aan de beleidsdoelstellingen op het gebied van doorstroming, robuustheid van het netwerk, ontwikkeling van de regio Arnhem-Nijmegen en het realiseren van een ontbrekende schakel in een internationale verbinding en waterveiligheid (ontsnappingsroute bij grootschalige overstroming).

Planning

2020: Start realisatie
2022-2024: Openstelling

Politiek/bestuurlijk

In januari 2012 heeft de minister van Infrastructuur en Milieu het standpunt voor het doortrekkingsalternatief A15 Noord met een brug over het Pannerdensch Kanaal en een halfverdiepte ligging van -3 meter tussen Duiven en Zevenaar vastgesteld. In juni 2012 is in overleg met de Tweede Kamer besloten tot een aanpassing van het standpunt (TK 29385, nr. 72): het tracé wordt verlegd bij Groessen. In de aanvullende bestuursovereenkomst van 5 november 2015 is een verdiepte ligging bij Groessen afgesproken. In juli 2013 hebben Rijk en regio een bestuursovereenkomst ondertekend. De provincie Gelderland draagt in totaal € 360 mln. bij aan dit project en het project A12 Ede-Grijsoord. De Stadsregio Arnhem Nijmegen € 12,5 mln. (prijspeil 2011). Bij ondertekening van het Ontwerptracébesluit (OTB) in het najaar van 2015 zijn aanvullende bestuurlijke afspraken gemaakt over de planning, de inpassing en de maatregelen voor het onderliggend wegennet. Op verzoek van de regio wordt in het ontwerp een extra inpassing meegenomen. Zo wordt de weg volledig verdiept aangelegd bij 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 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.

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

A12/A15 Ressen - Oudbroeken (ViA15)

(vervolg)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2013 De minister heeft in 2012 een standpunt inzake het doortrekkingsalternatief ingenomen. In juni 2012 is na overleg met Tweede Kamer het standpunt aangepast.

bij het project A12 Ede-Grijsoord conform de bestuurlijke afspraken uit 2013 ingezet voor dit project. Het Tracébesluit (TB) is in maart 2017 vastgesteld. Met het vaststellen van het TB is de planuitwerking van dit project afgerond. De behandeling van de beroepen die zijn binnengekomen is door de Raad van State aangehouden, in afwachting van juridische procedures rondom het Programma Aanpak Stikstof (PAS). Om vertraging van het project te voorkomen, is in februari 2019 een gewijzigd Tracébesluit vastgesteld. Met de Wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15, die op 15 maart 2016 in werking is getreden, is vastgelegd dat bij dit project tol geheven kan worden.

Uitvoering

In 2010 is een Publiek-Private Comparator (PPC) uitgevoerd, waaruit volgt dat Design, Build, Finance & Maintain (DBFM) geadviseerd wordt als contractvorm. In 2018 is de aanbesteding gestart.

File Top 50

Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 13, 15, 16, 32 en 39 uit de File Top 50.

Financiën

Taakstellend budget: € 869 mln. (inclusief bijdrage regio). Hiervan zal € 293 mln. (prijspeil 2019) door tol worden opgebracht (netto contant). Artikel IF 12.03.02 en IF 12.04.01.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling
MIRT 2020	869	2022-2024
MIRT 2019	843	2022-2024
MIRT 2018	835	2021-2023
MIRT 2017	827	2021-2023
MIRT 2016	840	2019-2021
MIRT 2015	840	2019-2021
MIRT 2014	822	2019
MIRT 2013	804	2018
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	65	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	41	

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2018	70	8%
2017	45	5%

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2018 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2018 was gerealiseerd.

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

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen goederenvervoer**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Goederenroute Elst-Deventer-Twente (NaNOV)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2020 In afstemming met de regio is het deelproject Onderdoorgang Kerkweg in de gemeente Rheden vervallen. Op basis van een inventarisatie van de resterende werkzaamheden en mogelijke risico's is besloten het gereserveerde budget voor programma-onvoorziene uitgaven vrij te laten vallen. In totaal is er € 4,5 mln. toegevoegd aan de investeringsruimte spoorwegen.

2019 De planning is aangepast op de maatregelen bij Borne. Daarmee wijzigt de einddatum van het programma NaNOV.

2018 ProRail heeft in overleg met de gemeente Rheden een voorkeursalternatief uitgewerkt voor een aantal overwegen. De gemeente Rheden heeft in 2017 echter afgezien van de maatregel in de tunnel bij de overweg Kerkstraat in Velp. Van de overige maatregelen is realisatie voorzien in de periode 2020/2021.

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.

Opgave

In 1999 is besloten om geen nieuwe Noordoostelijke Verbinding (NOV) aan te leggen. De stijgende intensiteit van het goederenvervoer over bestaand spoor (Elst-Arnhem-Deventer-Twente) veroorzaakt omgevingshinder.

Oplossing

Het programma NaNOV bevat maatregelen die de hinder voor de omgeving beperken. Overwegen worden aangepast of vervangen door tunnels en de sanering van geluidhinder wordt versneld. De Tweede Kamer is met de brief van 16 maart 2015 (TK 32404, nr. 187) geïnformeerd over de voortgang van het NaNOV-programma. Bij de besluitvorming over PHS-onderdelen in juni 2014 (TK 32404, nr. 74, 17 juni 2014) is besloten dat de Goederenroute Oost-Nederland (Elst-Oldenzaal/grens, inclusief kopmaken in Deventer) in ieder geval tot rond 2030 niet nodig is.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Verhogen van de veiligheid, verbeteren van de betrouwbaarheid en behalen van de geluidsnormen.

Planning

2009: Start realisatie
2020-2023: Diverse opleveringen

Politiek/bestuurlijk

Toezeggingen: brief van de minister aan de Tweede Kamer (TK 22589, 1999-2000, nr. 157) over de gevolgen van het besluit geen nieuwe Noordoostelijke verbinding (NOV) aan te leggen en het besluit tot uitvoering NaNOV-maatregelen.

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen goederenvervoer**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Goederenroute Elst-Deventer-Twente (NaNOV)

(vervolg)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

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).

2014 De oplevering is uitgesteld vanwege nog niet afgerond overleg met enkele gemeenten (Deventer, Rheden en Borne).

Financiën

Taakstellend budget: € 136 mln.
Artikel IF 13.03.02.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Indienststelling
MIRT 2020	136	Divers
MIRT 2019	140	Divers
MIRT 2018	139	2020/2021
MIRT 2017	138	2020
MIRT 2016	138	2018
MIRT 2015	154	2018
MIRT 2014	154	2018
MIRT 2013	151	2010-2015
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	15	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	5	

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2018	93	67%
2017	81	58%
2016	68	49%
2015	65	
2014	54	
2013	46	
2012	42	

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2018 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2018 was gerealiseerd.

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

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

N35 Nijverdal-Wierden

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2020 Het Tracébesluit is op 19 december 2018 vastgesteld.

2017 Het budget dat is opgenomen in de bestuursovereenkomst wijkt af van het taakstellend budget. Het taakstellend budget is gecorrigeerd (€ 18 mln.) voor verschillende posten die geen onderdeel zijn van de aanleg van de N35 Nijverdal-Wierden.

2016 Gezamenlijk met de regio is het voorkeursalternatief vastgesteld en het project is overgegaan naar de planuitwerkingsfase. In de bestuursovereenkomst zijn de financiële afspraken tussen Rijk en regio voor het project vastgelegd.

Opgave

Veel lokaal en regionaal verkeer is aangewezen op de N35. De doorstroming op het traject Nijverdal-Wierden is kwetsbaar. Ook ligt er een opgave om de verkeersveiligheid te verbeteren. De regio heeft de ambitie om op termijn de hele N35 op te waarderen naar een 2x2-autoweg die geschikt is voor 100 kilometer per uur. Deze regionale ambities zijn verwoord in de Marsroute N35.

Oplossing

De doorstroming en de verkeersveiligheid worden verhoogd door de aanpassing van de huidige N35 tussen Nijverdal en Wierden van een 2x1-weg met gelijkvloerse aansluitingen naar een 2x2-weg. In Nijverdal 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

2021: 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. Het Ontwerptracébesluit is in 2017 vastgesteld. In 2018 is het Tracébesluit vastgesteld. De gevolgen van de uitspraak van de Raad van State over de Programma Aanpak Stikstof (PAS) voor lopende planuitwerkingen worden momenteel geïnventariseerd. Duidelijk is dat deze uitspraak gevolgen kan hebben voor zowel de planning als uitgaven voor specifieke projecten. Dit betreft ook dit project omdat het Tracébesluit nog niet onherroepelijk is. Streven is de Tweede Kamer hierover in het najaar nader te informeren.

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

N35 Nijverdal-Wierden

(vervolg)

Financiën

Taakstellend budget: € 121 mln. (inclusief bijdrage van de regio: € 64 mln.). Artikel IF 12.03.02. Het budget is exclusief reservering vanwege het Meerjarenprogramma Geluidssanering (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.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling
MIRT 2020	121	2022-2024
MIRT 2019	107	2022-2024
MIRT 2018	105	2022-2024
MIRT 2017	104	2022-2024
MIRT 2016	122	n.t.b.
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	1	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	5	

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2018	5	5%

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2018 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2018 was gerealiseerd.

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

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

PHS Ede

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2020 De aanbesteding van Spoorzone Ede, waaronder PHS Ede, is niet gelukt. Als gevolg hiervan wordt een herijking van de projectscope uitgevoerd, waarna een nieuwe aanbesteding kan worden gestart.

2019 In verband met de faseovergang Ede Wissel-overloop is € 3,2 mln. toegevoegd vanuit het planuitwerkingsbudget PHS.

2018 Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Opgave

De vraag naar reizigersvervoer op de corridor Schiphol-Utrecht-Nijmegen groeit, waardoor meer treinen nodig zijn om deze vraag op te vangen. Hiervoor zijn aanpassingen aan het station Ede-Wageningen nodig.

Oplossing

In 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

Er wordt bezien hoe het project wordt voortgezet en wat de consequenties zijn als gevolg van het mislukken van de aanbesteding (zie ook basisrapportage PHS van mei 2019).

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.

Uitvoering

In 2017 is de aanbesteding gestart (deel stationsomgeving). Aansturing ligt hiervoor bij de gemeente Ede. Aansturing voor de werkzaamheden aan het spoor ligt bij ProRail.

Financiën

Taakstellend budget: € 47 mln.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Indienststelling
MIRT 2020	47	2021
MIRT 2019	46	2021
MIRT 2018	43	2021
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	4	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	2	

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2018	2	4%
2017	2	5%
2016	0	0%

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2018 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2018 was gerealiseerd.

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

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

PHS Spooromgeving Geldermalsen

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

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.

2017 Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Opgave

De vraag naar spoorvervoer op de corridor Amsterdam-Eindhoven groeit. Afgesproken is dat deze groei mogelijk gemaakt wordt, terwijl er ook ruimte wordt gehouden voor het goederenvervoer tussen de regio Amsterdam/IJmond en de Betuweroute.

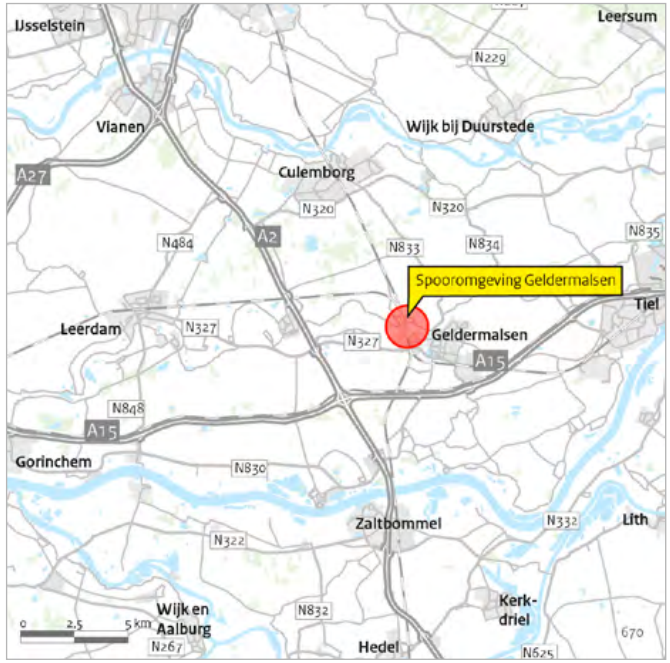
Het project Spooromgeving Geldermalsen is een samenvoeging van het eerder binnen het programma Punctualiteits- en capaciteitsknelpunten opgenomen deelproject Vrijleggen MerwedeLingeLijn en het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS)-project Geldermalsen. Voor het Project Spooromgeving Geldermalsen is één Tracébesluit (TB) uitgebracht en ook de aanbesteding is 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 vastgesteld. Daarin is opgenomen dat de ambitie voor spoorboekloos reizen in de brede Randstad betekent dat er op de corridor Amsterdam-Eindhoven zes Intercity's per uur per richting kunnen rijden, en tussen Utrecht en Geldermalsen zes sprinters per uur per richting. Daarnaast moet er capaciteit beschikbaar blijven voor het goederenvervoer vanuit de regio Amsterdam/IJmond naar de Betuweroute vice versa en voor de stoptreinen van en naar Dordrecht en Tiel. Daartoe worden er in de knoop Geldermalsen diverse aanpassingen uitgevoerd: er wordt onder meer een apart spoor aangelegd voor de stoptreinen van en naar Dordrecht en er komen twee extra perrons op station Geldermalsen, er worden twee overwegen vervangen door drie onderdoorgangen, er wordt een reizigerstunnel aangelegd ter vervanging van de loopbrug, en het emplacement wordt verbeterd.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Dit project maakt onderdeel uit van het Programma Hoogfrequent Spoor en draagt bij aan de economische en ruimtelijke ontwikkeling van Nederland.



Planning

2019: Start realisatie
2021: Oplevering

Politiek/bestuurlijk

In februari 2016 hebben het Rijk en de gemeente Geldermalsen afspraken over het maatregelpakket rond het spoor in Geldermalsen vastgelegd in een bestuursovereenkomst.

Uitvoering

Prorail geeft opdracht voor de uitvoering.
In 2018 is het project gegund.

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

PHS Spooromgeving Geldermalsen

(vervolg)

Financiën

Taakstellend budget: € 138 mln.
Artikel IF 13.03.01/17.10.01.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Indienststelling
MIRT 2020	138	2021
MIRT 2019	135	2021
MIRT 2018	133	2021
MIRT 2017	56	2021
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	82	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	6	

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2018	9	7%
2017	3	2%
2016	0	0%

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2018 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2018 was gerealiseerd.

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

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Traject Oost

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2016 Het projectbudget is verlaagd met € 6,8 mln. naar aanleiding van een gerealiseerde aanbestedings-meevaller bij het deelproject Bunnik.

2015 Bij de Slotwet 2013/Voorjaarsnota 2014 is het projectbudget opgehoogd met € 5,3 mln.

2014 Bij de Voorjaarsnota 2013 is het projectbudget opgehoogd met € 6 mln.

2013 De stijging van het projectbudget met € 24 mln. wordt verklaard door aanvullende veiligheids-eisen aan het spoor (€ 13 mln.) en prijsstijgingen ten opzichte van de basisraming sinds 2005 (€ 10 mln.) alsmede hogere planuitwerkingskos-ten om te komen tot een breed gedragen ontwerp (€ 1 mln.). Het project gaat over van de planuitwerkingsfase naar de realisatiefase.

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. In plaats daarvan is er 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

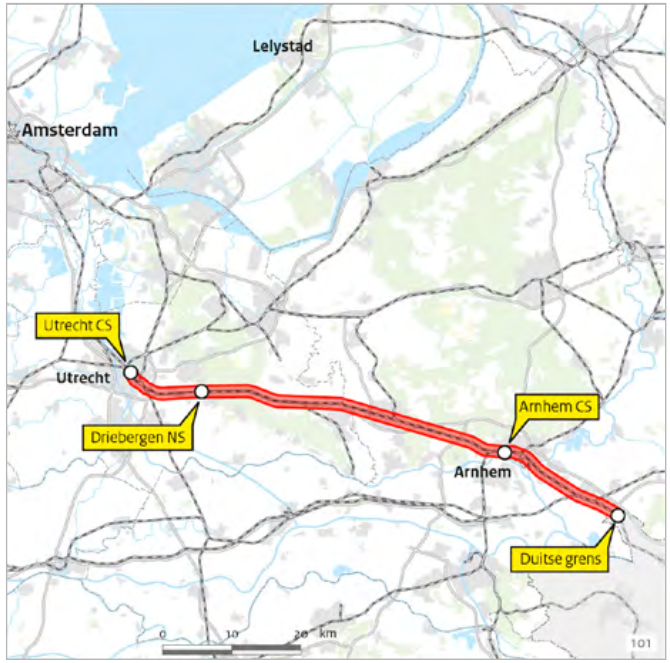
Verhogen van de veiligheid, het verbeteren van de betrouwbaarheid en ruimte bieden aan de groei van het reizigersvervoer.

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.



Uitvoering

Deelproject Bunnik is gereed. De uitvoering van stationsgebied Driebergen-Zeist is eind 2016 gestart, indienststelling van de spoorverdubbeling is eind 2020.

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Traject Oost

(vervolg)

Financiën

Er zijn een aantal kleine infrastructurele maatregelen uitgevoerd om de capaciteit en de betrouwbaarheid te verhogen. 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 € 239 mln. beschikbaar. Artikel IF 13.03.01.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Indienststelling
MIRT 2020	239	Divers
MIRT 2019	237	Divers
MIRT 2018	235	Divers
MIRT 2017	234	Divers
MIRT 2016	233	Divers
MIRT 2015	239	Divers
MIRT 2014	234	Divers
MIRT 2013	228	Divers
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	11	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	12	

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2018	140	59%
2017	93	40%
2016	65	28%
2015	50	
2014	28	
2013	11	
2012	3	

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2018 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2018 was gerealiseerd.

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

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Zwolle-Herfte

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2020
Er is € 1,1 mln. toegevoegd vanuit het project-budget Punctualiteits- en capaciteitsknelpunten (Zwolle Spoort) ten behoeve van resterende werkzaamheden rond de energievoorziening die binnen Zwolle-Herfte worden uitgevoerd.

2019
Het project is overgaan van planuitwerking naar realisatiefase. De bijbestelling van het tweede perronspoor Zwolle-Enschede is duurder uitgevallen. Op grond van de afspraken in de bestuursovereenkomst is om die reden € 1,7 mln. aan het projectbudget toegevoegd vanuit het programma Beter Benutten. De garantstelling van € 2,7 mln. binnen het programma Sporen-driehoek Noord-Nederland (Motie Koopmans) is toegevoegd aan het projectbudget. Het aanbestedingstraject is afgerond.

2018
Binnen de scope van dit project wordt een aantal wissels gesaneerd. De hierdoor ontstane vrijval van € 4,2 mln. op het programma 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

Opgave

Als gevolg van extra treinen op het baanvak Zwolle-Herfte is dit baanvak in 2012 overbelast verklaard. Daarnaast bestaan er ambities voor het laten rijden van meer treinen op de lijnen Zwolle-Groningen/ Leeuwarden en Zwolle-Emmen.

Oplossing

Om dit capaciteitsknelpunt op te lossen heeft ProRail een alternatievenstudie uitgevoerd. Dit is gedaan in nauwe samenwerking met het ministerie van Infrastructuur en Milieu, de noordelijke provincies, de provincie Overijssel en de vervoerders NS en Arriva. Op basis van deze studie heeft de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu 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 (zoge-noemde gelijktijdigheid).

Met deze maatregelen wordt de kwaliteit van de treindienst aanzienlijk vergroot. De wachttijd van de intercity van/naar Leeuwarden kan drie minuten korter worden. Als gevolg van reistijdverkorting op de trajecten Zwolle-Groningen/Leeuwarden ontstaat er een goede aansluiting op regionale treinen in Groningen en Leeuwarden. Er wordt een derde en een vierde trein per uur tussen Zwolle en Leeuwarden mogelijk. De overstaptijden en de snelheden worden verbeterd. En ook de robuustheid en de betrouwbaarheid worden verbeterd.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het verbeteren van de deur-tot-deur reistijd, verbeteren van de betrouwbaarheid, en ruimte bieden aan de groei van het reizigersvervoer.

Planning

2016: Ontwerp-Tracébesluit
2016: Tracébesluit
2017: Start realisatie
2021: Oplevering (totale project)

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Zwolle-Herfte

(vervolg)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

worden voldaan. In de begroting was uitgegaan van verrekening via de Rijksbegroting. Er is hiervoor met het bedrag van € 3,2 mln. gecorrigeerd.

2017 Binnen het programma Beter Benutten Decentraal Spoor is rekening gehouden met € 3,2 mln. voor de aanleg van een extra perron-spoor 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.

2015 Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Politiek/bestuurlijk

In het bestuurlijk overleg van 17 november 2013 heeft het Rijk met de provincies Groningen, Friesland, Drenthe en Overijssel op basis van de uitkomsten van de alternatievenstudie ZwolleSpoort het voorkeurs-alternatief vastgesteld. In 2016 is hiervoor het Tracébesluit vastgesteld.

Uitvoering

Het eerste deel van het project (gelijktijdigheden, waaronder het tweede perronspoor Zwolle-Enschede) is uitgevoerd en in dienst gesteld. De realisatie van het opstelterrein en de dive-under is gestart.

Financiën

Taakstellend budget: € 213 mln., exclusief een aanvullende regionale bijdrage van € 36 mln. Artikel IF 13.03.01.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Indienststelling
MIRT 2020	213	2017-2021
MIRT 2019	208	2017-2021
MIRT 2018	200	2017-2021
MIRT 2017	197	2017-2021
MIRT 2016	190	2017-2021
MIRT 2015	189	2017-2021
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	24	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	9	

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2018	51	25%
2017	16	8%

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2018 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2018 was gerealiseerd.

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

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Capaciteitsuitbreiding Sluis Eefde

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2018 Het budget voor de aanleg is aangevuld met het benodigde budget voor onderhoud en omgezet naar een DBFM-reeks.

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.

2016 Als gevolg van vertraging in de bestuurlijke besluitvorming in de bestemmingsplanprocedure is de Projectbeslissing vertraagd, evenals de start van de realisatie.

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.

2013 In 2012 heeft de minister van IenW de Voorkeursbeslissing voor de sluis Eefde genomen.

Opgave

Door capaciteitstekort ontstaan er te lange wachttijden bij Sluis Eefde.

Oplossing

Begin 2012 heeft de minister van Infrastructuur en Milieu 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 vertraagd is. Na beroepsprocedures 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.

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Capaciteitsuitbreiding Sluis Eefde

(vervolg)

Financiën

Taakstellend budget: € 157 mln. Artikel IF 15.04.01.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling
MIRT 2020	157	2020
MIRT 2019	155	2020
MIRT 2018	153	2020
MIRT 2017	83	2020
MIRT 2016	75	2019-2020
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	82	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	6	

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2018	18	11%
2017	13	8%
2016	9	11%
2015	4	
2014	2	
2013	1	
2012	0	

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2018 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2018 was gerealiseerd.

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

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Toekomstvisie Waal

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2020 De start uitvoering van de nieuwe haven in de Beijenwaard bij Spijk is afhankelijk van het onherroepelijk worden van het provinciaal inpassingsplan waarin de planologische inpassing van de nieuwe haven is opgenomen.

2019 Het verlengen van de ligplaatsen bij Haaften en de modernisering en uitbreiding van de ligplaatsen in de bestaande haven Tuindorp bij Lobith zijn uitgevoerd. De start van de uitvoering van de nieuwe overnachtingshaven Spijk in de Beijenwaard is afhankelijk van de uitspraak van de Raad van State in relatie tot de PAS-regeling.

2018 Het deelproject Lobith/Beijenwaard is naar realisatie gegaan, onder voorbehoud dat het provinciaal inpassingsplan onherroepelijk wordt. Daarna zal worden bezien of en wanneer extra overnachtingsplaatsen bij Weurt nodig zijn.

2017 Deelprojecten Tuindorp en Haaften (fase 1 en 2) zijn overgegaan naar de realisatiefase.

2016 De start van de realisatie van Haaften fase 1 is verschoven naar 2015 vanwege de mogelijkheid tot efficiënte koppeling met onderhoudswerkzaamheden.

Opgave

1. Op de Waal zijn problemen die te maken hebben met beperkingen in de afmetingen van de vaargeul. Maatgevend zijn de beschikbare breedte en diepte bij lage rivierafvoeren. Het vastgestelde referentieniveau daarbij is de internationaal Overeengekomen Lage Rivierstand.
2. Daarnaast bestaat er een groot tekort aan veilige overnachtingsplaatsen langs de Waal.

Oplossing

Ad 1: Er wordt baggerwerk uitgevoerd in combinatie met maatregelen die de vaardiepte op de lange termijn in stand houden. Daardoor is een minimale diepte van 2,8 meter ten opzichte van de overeengekomen lage rivierstand gerealiseerd. De breedte van de vaargeul van de Waal blijft gehandhaafd op 150 meter. In 2012 is besloten tot een pilot Langsdammen Waal, die onder andere meer inzicht moet geven in het beïnvloeden van sedimentatie en stabilisatie van de rivierbodem. Het doel hiervan is om het onderhoudsbaggerwerk tot een minimum terug te brengen en de bodemdaling op de Waal te stoppen. Dit deelproject van het aanleggen van de Langsdammen wordt opgepakt binnen het programma Ruimte voor de Rivier. Na de realisatie volgt monitoring en evaluatie. In 2019 is besloten tot uitvoering van een pilot voor de aanpak van de harde laag Waal Nijmegen.

Ad 2: Het verbeteren van bestaande havens en het aanleggen van nieuwe overnachtinghavens. De voorkeursoplossing is:

1. Haaften: verbreden van de invaart (fase 1) en verlengen van de ligplaatsen in de bestaande haven bij Haaften (fase 2),
2. De overnachtingshaven Lobith bestaande uit:
   a) het moderniseren van de bestaande haven Tuindorp bij Lobith en
   b) de aanleg van een nieuwe haven in de Beijenwaard bij Spijk.

De verbreding van de haventoegang en de verlenging van de ligplaatsen in Haaften is in 2017 opgeleverd. De modernisering van Tuindorp is in 2017 opengesteld. De planuitwerking voor de overnachtingshaven Lobith is uitgevoerd door de provincie Gelderland. Rijkswaterstaat zorgt voor de realisatie.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

De maatregelen aan de vaarweg dragen bij aan een vlotte, efficiënte en veilige afwikkeling van de scheepvaart. De aanleg van overnachtingshaven draagt bij aan de veiligheid van en bereikbaarheid voor de scheepvaart.

Planning

2016: Projectbeslissing Lobith (Beijenwaard)
2017: Start realisatie Haaften (fase 1 en 2)
2017: Openstelling gemoderniseerde haven Tuindorp
2017: Openstelling Haaften (fase 1 en 2)
2022-2024: Openstelling Lobith (nieuwe haven in de Beijenwaard)
Na 2020: Aanpak resterende problematiek ligplaatsen Haaften-Lobith

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Toekomstvisie Waal

(vervolg)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2015 De Voorkeursbeslissing voor een overnachtingshaven bij Lobith is genomen.

2014 De bezuinigingen uit het Lenteakkoord en het aanvullend regeerakkoord hebben, zoals besloten bij de Voorjaarsnota 2013, tot gevolg dat het deelproject Lobith wordt uitgesteld.

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.

Politiek/bestuurlijk

Medio 2014 is de Voorkeursbeslissing voor de overnachtingshaven bij Lobith genomen. In december 2015 is het Partieel Uitvoeringsbesluit modernisering overnachtingshaven Tuindorp genomen.

Het Project- en uitvoeringsbesluit voor Lobith/Beijenwaard is eind 2016 genomen, na de vaststelling van het Provinciaal Inpassingsplan (PIP) door de provincie Gelderland. Medio 2016 is de projectbeslissing genomen om de bestaande overnachtingssteigers bij Haaften (fase 2) te verlengen.

Uitvoering

Op basis van de Publiek Private Comparator (PPC) voor Lobith is gebleken dat een Design, Build, Finance & Maintain-contract (DBFM) nauwelijks meerwaarde oplevert, maar wel extra risico's.

Financiën

Taakstellend budget: € 136 mln. Artikel IF 15.03.02.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling
MIRT 2020	136	2022-2024
MIRT 2019	134	2019-2021
MIRT 2018	132	2019-2021
MIRT 2017	131	2019-2021
MIRT 2016	131	2019-2021
MIRT 2015	131	2019-2021
MIRT 2014	131	2019-2021
MIRT 2013	128	divers
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	8	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	8	

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2018	30	23%
2017	23	17%
2016	2	2%

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2018 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2018 was gerealiseerd.

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

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Twentekanalen, verruiming (fase 2)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2020 Het budget is opgehoogd met € 72 mln.

2019 De aanbesteding van het contract is van de markt gehaald, omdat er onvoldoende zekerheid was over de grondwaterbeheersingproblematiek.

2018 Het budget is opgehoogd door overheveling van het vervangingsbudget voor de damwanden, de verwachte CEF-TEN-subsidie en de bijdrage van de gemeente Delden voor onderhoud aan een kade.

2017 Voor de verruiming van de vaarwegen blijken meer damwanden vervangen te moeten worden. Ook zijn meer erosiebeschermende maatregelen nodig. Hiervoor is € 10 mln. extra budget beschikbaar gesteld. De Projectbeslissing is begin 2016 genomen, waarmee het project is overgegaan naar de realisatiefase.

2015 Eind 2013 is de Voorkeursbeslissing genomen.

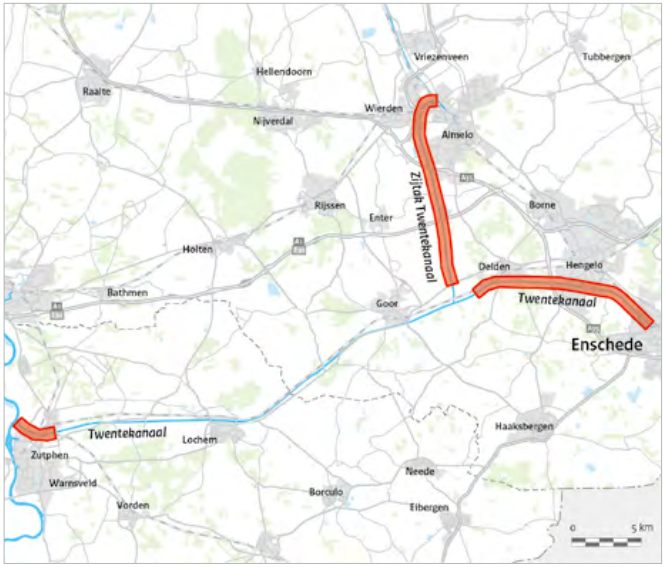
2014 Als gevolg van autonome vertraging en de bezuinigingen is de oplevering van de Twentekanalen vertraagd.

Opgave

De bereikbaarheid van Twente voor klasse Va-schepen is ontoereikend.

Oplossing

De kanaalgedeelten tussen de IJssel en Sluis Eefde en tussen de sluis bij Delden tot de haven van Enschede en het zijkanaal naar Almelo worden verruimd tot een vaarweg met een krap profiel voor klasse Va. Hierdoor wordt Twente bereikbaar voor schepen uit deze klasse. Hierbij worden op een deel van het traject natuurvriendelijke oevers aangelegd en worden vervallen zwaaikommen natuurvriendelijk ingericht.



Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het verruimen van het kanaal voor schepen van klasse Va draagt bij aan een vlotte, efficiënte en veilige scheepvaartafwikkeling.

Planning

2023: Openstelling

Politiek/bestuurlijk

De Europese Commissie heeft de aangevraagde Europese CEF-subsidie van € 11 mln. toegekend voor de regio Twente. Hiervan is circa € 6 mln. voor de Verruiming Twentekanalen fase 2. De Voorkeursbeslissing is eind 2013 genomen. De Projectbeslissing is begin 2016 genomen. In 2019 is het budget verhoogd met € 72 mln. nadat duidelijk is geworden dat de damwanden vervangen moeten worden in plaats van versterkt, en er voor een andere aanpak is gekozen omtrent de grondwaterbeheersing. De aanbesteding is opnieuw in gang gezet. De Tweede Kamer is hierover geïnformeerd met de brief van 13 maart 2019 (Kamerstuk 35 000 nr. 87).

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.

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Twentekanalen, verruiming (fase 2)

(vervolg)

Financiën

Taakstellend budget: € 169 mln. (exclusief onderhoudsbudgetten)
Artikel IF 15.03.01.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling
MIRT 2020	169	2023
MIRT 2019	95	2019
MIRT 2018	93	2019
MIRT 2017	37	2019
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	132	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	5	

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2018	6	4%
2017	5	6%
2016	2	5%
2015	1	
2014	1	
2013	0	

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2018 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2018 was gerealiseerd.

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

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Integrale gebiedsopgaven**
Ministerie **BZK**
Fase **Realisatie**

Nijmegen omarmt de Waal (Waalfront)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2020
Het project ontwikkelt zich voorspoedig. Dat blijkt ook uit de voortgang op de overige deelgebieden. Bij het Dijkkwartier-Oost is het bestemmingsplan vastgesteld en worden de gronden in 2019 verkocht. Dijkkwartier-West volgt in 2021. Het stedenbouwkundig plan voor het Waalkwartier is vastgesteld. Met de provincie Gelderland en het Waterschap is eind 2018 een overeenkomst afgesloten voor de waterbeheersing, die ten uitvoer wordt gebracht.

2019
Door de portefeuilleverdeling valt dit programma met ingang van 2018 onder de verantwoordelijkheid van BZK. Conform verwachting zijn de gebieden Handelskade en Koningsdaal in 2018 gerealiseerd en bewoond, met uitzondering van een deelgebied in Koningsdaal. Daar worden nog twee bouwblokken en het deelgebied Fort afgerond. De afronding van deelgebied Fort, met een park, is te verwachten in 2020. In 2019 wordt een start gemaakt met de bouw in het gebied Dijkkwartier. De plannen voor het Waalkwartier voorzien in een start van de bouw vanaf 2021, met behoud van delen van het historische fabriekscomplex van Honig.

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

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 meter landinwaarts gelegd. Er is een nevengeul gegraven, waardoor een eiland is ontstaan. Aan de noordoever van de Waal is een nieuwe kade aangelegd. Die is zo ontworpen – met een damwand erin – dat men altijd dicht bij het water kan komen, ongeacht hoe hoog of laag de rivier staat.

Aan de zuidzijde van de Waal is transformatie en herstructurering voorzien van een circa 33 hectare groot bedrijventerrein tot een gebied met circa 2.100 woningen en circa 20.000 m2 schone bedrijvigheid. Aan de noordzijde van de Waal worden in het kader van de Vinexopgave 12.000 woningen gerealiseerd met een centrumgebied op de noordelijke oever van de Waal. Tegenover de historische binnenstad wordt de capaciteit van de Waal verruimd. Daarbij ondergaat het rivierenlandschap een transformatie. Ook wordt de bestaande Waalkade opnieuw onder de loep genomen en werken verschillende partijen aan natuurontwikkeling in de uiterwaarden aan

beide zijden van de rivier. De tweede stadsbrug van Nijmegen is inmiddels gerealiseerd.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Vanuit Nota Ruimte geeft project Waalfront Nijmegen een extra impuls aan de versterking van de economische concurrentiepositie en aan de kracht van de stad.

Planning

2009: Start realisatie
Voltooiing van het totale plan was voorzien rond 2021; die is nu voorzien in 2027.

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Integrale gebiedsopgaven**
Ministerie **BZK**
Fase **Realisatie**

Nijmegen omarmt de Waal (Waalfront)

(vervolg)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

gebied Dijk-Waterkwartier en komt de definitieve oplevering langzaam maar zeker in beeld.

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.

2016 De woningbouw van gebied Koningsdaal wordt versneld doorgezet. De Handelskade was al bewoond, delen van Koningsdaal nu ook.

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 IenW in april 2014 een goedkeurende wijzigingsbeschikking afgegeven. Het museum gaat niet door; plannen voor een herdenkingsplek zijn in ontwikkeling.

Uitvoering

De minister van IenW 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, 3.000 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 450 tot 500 woningen. Het deelgebied Koningsdaal Zuid is versneld gerealiseerd. Deels is al sprake van bewoning; het overige is in aanbouw. De ontwikkeling van deelgebied Koningsdaal Noord ligt 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 naar 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. Het provinciale stadscontract 2012-2017, sleutelproject Waalfront, is per 15-11-2018 vastgesteld. In 2019 is het laatste deelgebied in Koningsdaal verkocht. Het bestemmingsplan voor het deelgebied Fort en park is vastgesteld en de grondverkopen worden verwacht in 2019. Aanvang bouw wordt verwacht in 2020. Voor het Dijkkwartier- Oost is het bestemmingsplan vastgesteld en ook hier wordt verwacht de gronden te verkopen in 2019. Dijkkwartier –West volgt in 2021. Met de provincie Gelderland en het Waterschap is een overeenkomst vastgesteld ten aanzien van de waterbeheersing. De projectkosten bedragen ca 5,5 mln. waarbij partijen ieder 1/3 financieren. Bij het haventje Handelskade wordt een brug aangelegd, bij de havenmond, waarschijnlijk met co-financiering van de provincie Gelderland ten bedrage van € 1 mln. Het Stedebouwkundigplan Waalkwartier is vastgesteld met partieel behoud van het Honigcomplex. Grenzend aan Waalfront ligt het Nyma-terrein, een ontwikkeling die wij niet los zien van het Waalfront-gebied. Hier is de verdere ontwikkeling samen met twee marktpartijen en de provincie in gang gezet.

Financiën

Taakstellend: € 25 mln. uit het budget voor Nota Ruimte. Het Provinciale Stad & Regiocontract 2012-2017 (zaaknummer 2011-019045) is vastgesteld (subsidievaststelling per 15-11-2018). In het Provinciale Bestuursakkoord stedelijk netwerk Arnhem-Nijmegen 2017-2026, de opvolger van het Stads- en Regiocontract, is tevens ruimte opgenomen om voor specifieke projecten voor het Waalfront een aanvraag in te dienen. De vastgestelde subsidies van de provincie over de totale projectperiode op dit moment komen uit op ruim € 23,2 mln.

Gebied **Oost-Nederland**
Onderwerp **Integrale gebiedsopgaven**
Ministerie **EZK**
Fase **Realisatie**

Sterke regio's: Oost-Nederland

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2020

Shared Research Facilities (voorheen CATAgroFood): 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 2019. Het ministerie heeft een verzoek tot verlenging tot en met 2021 ontvangen van WUR. In 2019 is vanuit het rijk 5 mln. toegezegd aan twee fondsen: één voor gedeelde onderzoeksapparatuur (opvolger van shared research facilities) en één voor gedeelde proeffaciliteiten. Middelen zijn toegezegd in het kader van de Regio Deal FoodValley en worden via een decentrale uitkering in tranches uitgekeerd tot en met 2021.

2019

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. Hiermee was fase 1 van het project afgerond. Het fonds voor de leasefaciliteit, High Tech Fund (fase 2) is eind 2017 financieel afgerond door EZK. De regio denkt na over een vervolg van High Tech Fund.

Opgave

Enkele regio's en sectoren zijn economisch sterk ontwikkeld, maar er zijn extra inspanningen 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 EZK en de regionale partners zijn hiervoor verantwoordelijk.

Zowel High Tech Factory als Shared Research Facilities ontwikkelt zich overeenkomstig de prognoses voor 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 heeft het toenmalige ministerie van Economische Zaken in maart 2016, in overleg met regionale partners, 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 en High Tech Fund Twente (€ 8 mln.). In Twente zijn ruim veertig spin-offbedrijven op het gebied van microsysteem- en nanotechnologie toe aan het produceren van hun vindingen. Begin 2014 is het project voor de productiefaciliteit volledig afgerond. Het ministerie van Economische Zaken heeft de periode van medefinanciering van het Rijk in het apparatuurfonds High Tech Fund verlengd van 2013 naar 2017. De omvang van de rijksbijdrage is gelijk gebleven.
- Shared Research Facilities Wageningen (€ 12 mln.). Het bedrijfsleven in de voedingssector kan bij Shared Research Facilities geavanceerde apparatuur 'huren' voor onderzoek, zoals een MRI-scanner of een elektronenmicroscoop. 'Sharing research facilities' is een belangrijke pijler van Wageningen Campus.

Noord-Nederland

- Visie
- Hoofdopgaven
- Gebieden met concentratie van opgaven van nationaal belang
- Opgavenkaart
- Projectenkaart
- Projectenoverzicht
- Project- en programmabladen

Noord-Nederland

Noord-Nederland omvat de provincies Groningen, Friesland en Drenthe. Noord-Nederland is een gebied met een grote landschappelijke diversiteit en is relatief dunbevolkt.

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 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 niveau van voorzieningen, 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 robuuste economische clusters: Energie, Chemie, Water(technologie), High Tech Systemen en 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 voornaamste 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, veilig, slim en duurzaam mobiliteitssysteem tussen de stedelijke regio's en economische kernzones in (Noord-)Nederland en de (inter)nationale kerngebieden in Noordoost-Europa. Belangrijk voor Noord-Nederland is een goed regionaal ov-product (combinatie van bussen en regionaal spoor) en een sterke verbinding met de Randstad.

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. Een energietransitie betekent uitvoering geven aan de afspraken in het Klimaatakkoord en het regeerakkoord (49% CO_2-reductie in 2030). CO_2-reductie moet worden bereikt in de gebouwde omgeving (van het gas af), de elektriciteitsvoorziening, de mobiliteit, de industrie en de landbouw/het landgebruik. Zeker in de gebouwde omgeving moet de energietransitie gecombineerd worden met andere opgaven, zoals herstructurering en krimp.

In het Interbestuurlijk Programma (IBP) is afgesproken dat regio's regionale energiestrategieën (RES) maken. Deze RES'en gaan een belangrijke rol spelen in het verdelen van de opgave voor duurzame elektriciteit en warmte over het land. Uitgangspunt hierbij is dat potenties voor wind op zee optimaal worden benut.

Dankzij een strategische ligging op een Europees knooppunt van energie-infrastructuur en dankzij de aanwezige kennisinstellingen, de economische sectoren en de 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 ruimtelijke 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 in 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

Noord-Nederland te maken met een verdere afname van het aantal inwoners en met 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 verbindingen gelegd met innovaties in landbouw, kustverdediging en watertechnologie en met het versterken van de omgevingskwaliteit. Naast de reeds vastgestelde gebiedsagenda IJsselmeergebied 2050, waarmee gezamenlijk invulling wordt gegeven aan een aantal samenhangende opgaven voor het 'blauwe hart' van Nederland: klimaatadaptatie, verbetering van natuur- en waterkwaliteit, energietransitie, metropoolontwikkeling en verdere verbinding met economische potenties, werken rijk en regio samen aan de Gebiedsagenda Waddenzeegebied.

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 komt terecht 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.

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 kabinet heeft op 29 maart 2018 besloten om de gaswinning van het Groningenveld zo snel als mogelijk af te bouwen en in ieder geval per 2030 volledig te beëindigen. Het kabinet heeft gelijktijdig met dit besluit, naast de bestaande afspraken over de versterkingsopgave, de afspraak gemaakt om een substantiële, meerjarige bijdrage te leveren aan een toekomstbestendig Groningen. Met het Nationaal Programma Groningen (NPG) wordt onder regie van de regio met hen samengewerkt aan de economische versterking en de kwaliteit van het gebied. Het NPG is ingedeeld langs drie programmalijnen:

- Groningse kracht en trots;
- Groningse natuur, energie en klimaat;
- Groningse economie en arbeidsmarkt. Het NPG bouwt waar mogelijk voort op lopende initiatieven.

Noord-Nederland als *living lab*-regio: de achtertuin als proeftuin

In Noord-Nederland worden de ruimte en de kennis benut om de vertaalslag te maken van kennis naar oplossingen voor grote maatschappelijke uitdagingen. De Noorderruimte fungeert daarin letterlijk als proeftuin voor de 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 de energievoorziening, de voedselproductie en een schone, veilige watervoorziening, de biobased economie en groene chemie, en de 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 Netwerkanalyse die in 2013 is geactualiseerd en de bereikbaarheidsstrategie die op basis daarvan is opgesteld, bevestigen de sterke inzet

Noord-Nederland

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 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.

De plannen voor de Centrale Zone zijn erop gericht om 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.

Het Rijk en de gemeente Groningen werken de komende jaren intensief samen om de woningbouwproductie in de gemeente Groningen te verhogen. Vanwege de gespannen woningmarkt moeten 20.000 nieuwe woningen bijgebouwd moeten worden voor 2030. De afspraken zijn in januari 2019 vastgelegd in de Woondeal Groningen, een bestuurlijke afspraak tussen BZK en de gemeente Groningen. Naast versnelling van de ontwikkeling van het Suikerfabriekterrein en de Eemskanaalzone richt de woondeal zich op excessen op de woningmarkt en het zorgen voor voldoende plancapaciteit op de langere termijn.

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 Friesland ruim en open. Hierdoor worden de kernkwaliteiten van dit gebied gewaarborgd en kan het zijn functie voor landbouw, natuur en (water)recreatie en duurzame energieopwekking behouden.

Binnen dit stedelijk netwerk is Nieuw Stroomland een belangrijke gebiedsontwikkeling. Een gebied met diverse opgaven zoals de gebiedsontwikkeling Spoordok, een oplossing voor de kruising van spoor en water, en vermindering van de barrièrewerking van het spoor. Andere 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 en energietransitie/ CO_2-reductie.

Leeuwarden was Europese Culturele Hoofdstad 2018. Samen met de provincie Friesland wordt een Agenda 2028 uitgewerkt, om het succes en de energie van 2018 door te trekken op de langere termijn.

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 ruimtelijk 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 sectoren energie en chemie, in combinatie met de aardbevingsproblematiek, vergen mogelijk aanpassing van de (energie-)infrastructuur. De kustveiligheid, die onder andere door klimaatverandering afneemt, moet worden gegarandeerd.

Noorderruimte

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, de energietransitie, toerisme en recreatie, kleinschalige bedrijvigheid en landelijk wonen.

Noord-Nederland en landbouw zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Met de regiodeal Natuurinclusieve landbouw wordt een impuls gegeven aan het verduurzamen van deze sector door het combineren van kringlooplandbouw met het leveren van een bijdrage aan biodiversiteit en landschapskwaliteit. Daarnaast wordt met de regiodeals Noordoost-Friesland (inclusief Holwerd aan Zee) en Zuidoost- Drenthe gewerkt aan het versterken van het woon, leef- en vestigingsklimaat in deze regio's.

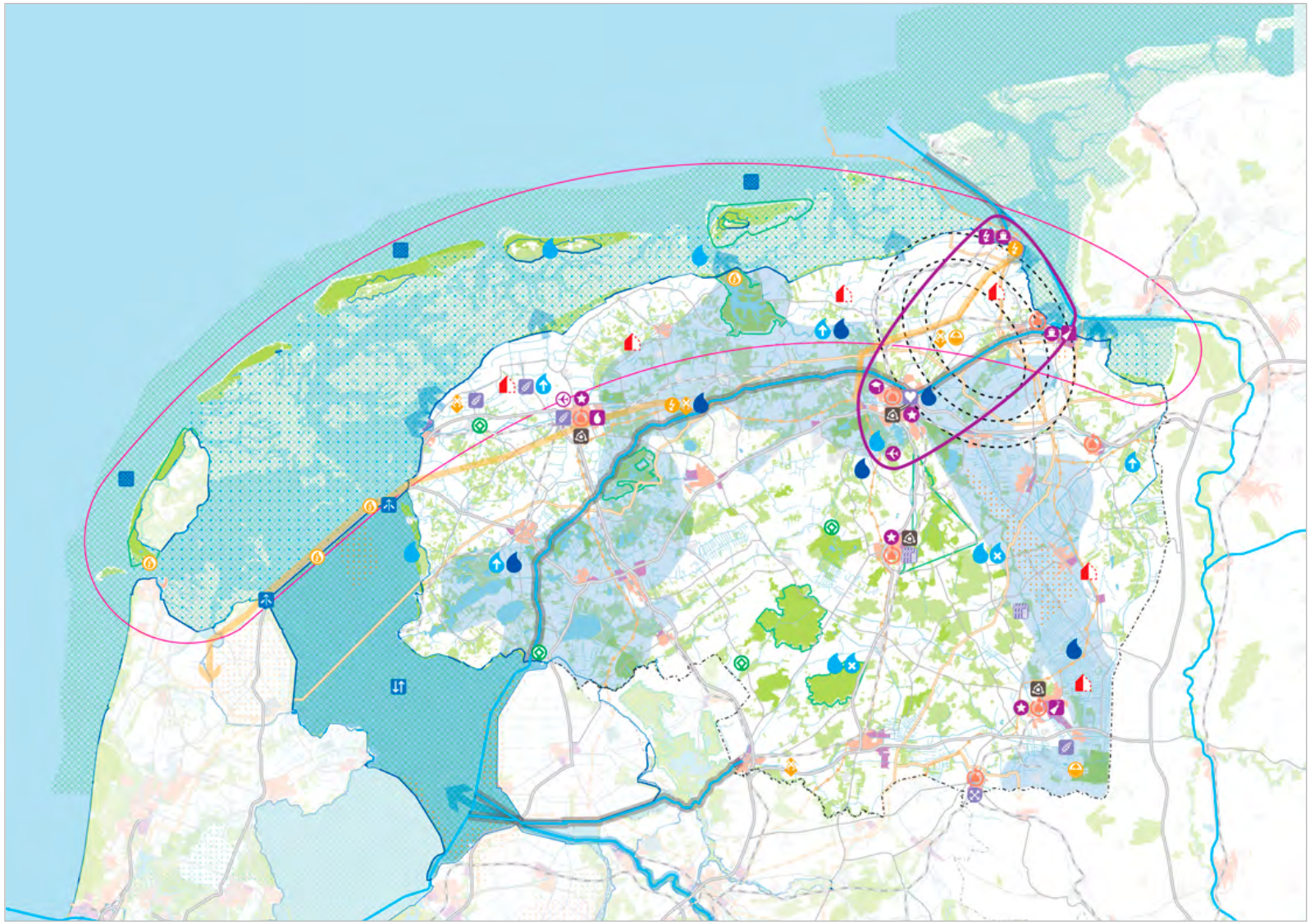
Noord-Nederland

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:
https://leerplatformmirt.nl/mirt-regios/noord-nederland/

Noord-Nederland Opgavenkaart

Ga naar legenda op volgende pagina



Noord-Nederland 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

- Energie
- Chemie
- Water

- Burgerluchthaven van nationale betekenis
- Militaire luchthaven
- Zeehaven van nationale betekenis
- Kennis
- Integrale gebiedsopgave van regionale betekenis

Regionaal

- High Tech Systemen & Materialen
- Agro & Food
- Life Sciences & Health

Verstedelijking

- Extensivering

Regionaal

- Stedelijke vernieuwing / transformatie

Bereikbaarheid

- Hoofdwegennet
- Opgave hoofdwegennet
- Hoofdspoorwegennet
- Hoofdvaarwegennet
- Opgave hoofdvaarwegennet
- Integrale multimodale ontwikkeling

Regionaal

- (Belangrijke) regionale weg

Natuur, Landschap & Erfgoed

- EHS op land (herijkt)
- Natura 2000 - land
- Natura 2000 - water
- Nationaal Park
- Natuurlijk erfgoed op 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
- Kustversterking / Zandsuppletie

- Berging (zoekgebied)

- Coalitie Natuurlijke Klimaatbuffers

- Aandachtsgebied zoetwater door verzilting
- Droogtegevoelig gebied: geen wateraanvoer uit hoofdwatersysteem mogelijk

- Noorderruimte

Energie

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

Noord-Nederland Projectenkaart

MIRT Onderzoek

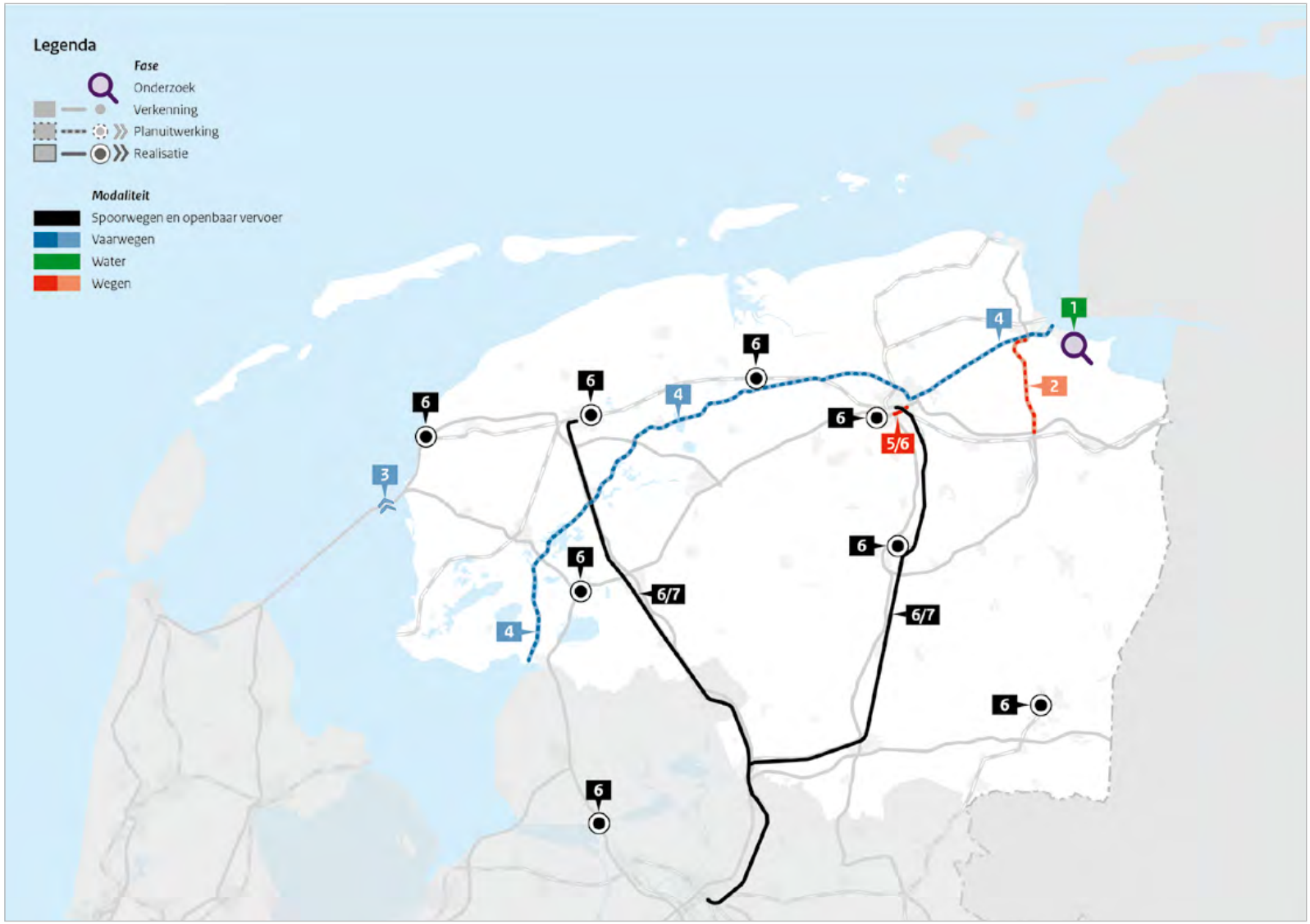
1. Meerjarig Adaptief Programma 'Eems-Dollard 2050'

Planuitwerking

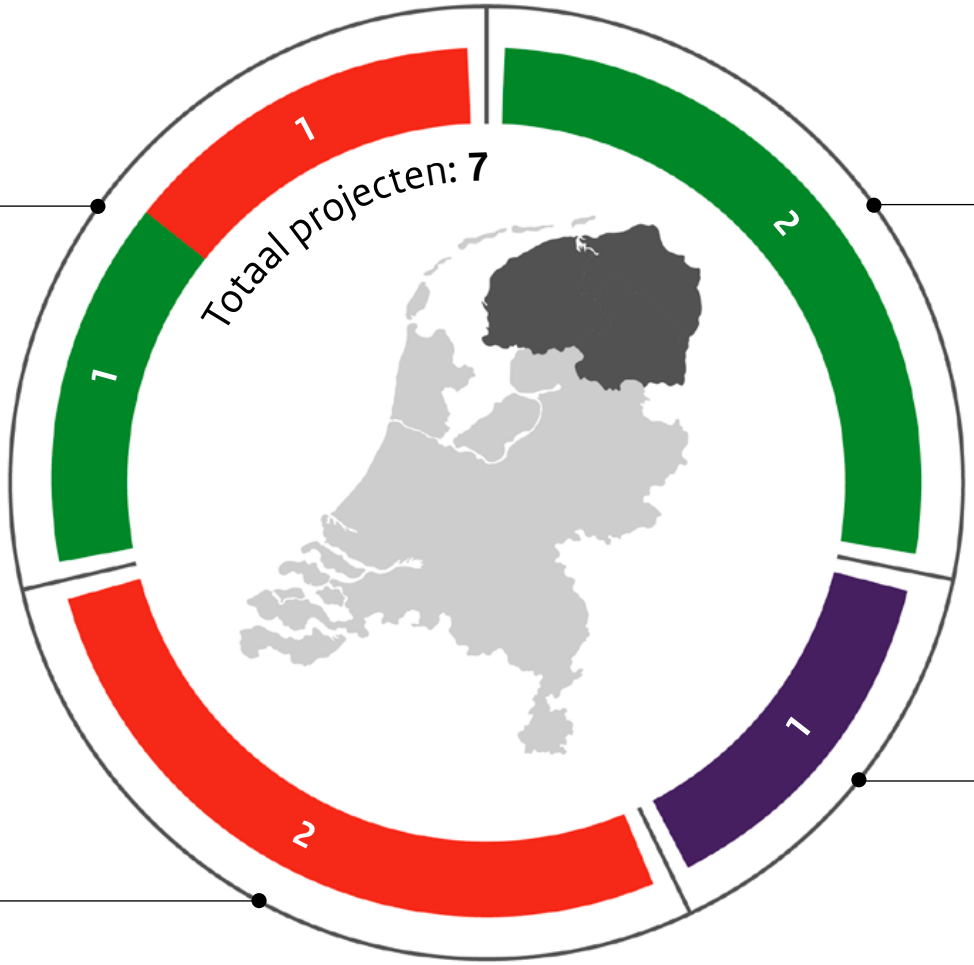
2. N33 Zuidbroek - Appingedam
3. Sluis Kornwerderzand
4. Vaarweg Lemmer - Delfzijl, fase 2

Realisatie

5. A7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2
6. Regiospecifiek Pakket (RSP) Zuiderzeelijn
7. Sporendriehoek Noord-Nederland



Noord-Nederland Projectenoverzicht



Hoofdwegen
Projecten: **2**

Vaarwegen
Projecten: **2**

Water
Projecten: **1**

Spoorwegen
Projecten: **2**

Onderzoek | Verkenning | Planuitwerking | Realisatie | Programma's

Gebied **Noord-Nederland**
Fase **MIRT Onderzoek**

Meerjarig adaptief programma Eems-Dollard 2050

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2020 Op 15 mei 2019 is de MIRT Startbeslissing voor de Verkenning Pilotproject Buitendijkse Slibsedimentatie ondertekend.

2019 Het adaptief programma kampt met problemen met de financiering van het deelprogramma Nuttig Toepassen Slib en het programmamanagement. Hiervoor worden oplossingen gezocht in MIRT-verband. De problematiek zal ook in het BO MIRT 2018 aan de orde komen. Voor het programma hydromorfologische verbetering (onder andere buitendijks invangen van slib) zal eind 2018 of begin 2019 mogelijk een MIRT Verkenning worden opgestart, waarin maatregelen ter verbetering van het hydromorfologisch systeem worden onderzocht op haalbaarheid. De kosten worden gedekt uit het budget voor het programma Ecologie grote wateren.

2018 Het meerjarig adaptief programma is in uitvoering. Deelprogramma's (vitale kust, nuttig toepassen van slib en hydromorfologische verbetering) worden opgepakt.

2017 Het MIRT Onderzoek is opgeleverd. Het Meerjarig adaptief programma Eems-Dollard 2050 is vastgesteld.

2015 Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Aanleiding en doel

In een twee jaar durend MIRT Onderzoek Economie en Ecologie Eems-Dollard in balans hebben de toenmalige ministeries van Infrastructuur en Milieu en van 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 een 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 € 70 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. De MIRT Startbeslissing voor de Verkenning Pilotproject Buitendijkse Slibsedimentatie is op 15 mei 2019 in Leeuwarden, tijdens het Strategisch BO MIRT Noord-Nederland, door de minister van IenW ondertekend, mede namens de minister van LNV.

Betrokken partijen

De provincie Groningen, de ministeries van IenW en LNV en het platform Economie en Ecologie in balans.

Gebied **Noord-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Planuitwerking**

N33 Zuidbroek - Appingedam

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2020 Het project is na de Voorkeursbeslissing overgegaan van de verkenningsfase naar planuitwerking. De onderzoeken ten behoeve van het Ontwerptracébesluit en Tracébesluit zijn vertraagd als gevolg van de overstap naar het recentste verkeersmodel en extra afstemming met de omgeving.

2019 Er is vertraging opgetreden omdat het omgevingsproces meer tijd vergt en de besluitvorming van het voorkeursalternatief is vertraagd door verwerking van het advies van de Commissie-m.e.r. Het later vaststellen van het Tracébesluit werkt door in de mijlpalen Start realisatie en Openstelling.

2018 Omdat de aanbesteding van de planuitwerking is vertraagd, wordt ook het Tracébesluit later vastgesteld.

2017 Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Opgave

De Eemsdelta/Energyport is in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) benoemd als stedelijke regio met een concentratie van topsectoren. De Eemshaven en Delfzijl zijn havens van nationaal belang. De regionale ambitie is dat zich meer bedrijven in deze regio vestigen. Hierdoor is een goede bereikbaarheid voor deze bedrijvenlocaties van groot belang en daarom is een robuuste infrastructuur gewenst.

Oplossing

Eind 2014 is de verdubbeling van de N33 tussen Assen en Zuidbroek opengesteld, inclusief een klaverblad op de kruising met de A7.
De bereikbaarheid van de Eemsdelta wordt verbeterd door ook de N33 tussen Zuidbroek en Appingedam te verdubbelen naar 2x2 rijstroken.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Het project draagt bij aan verbetering van de regionale bereikbaarheid van en naar de Eemsdelta, de verbetering van de leefbaarheid in de regio en de verbetering van de verkeersveiligheid op de N33 tussen Assen en Appingedam.

Planning

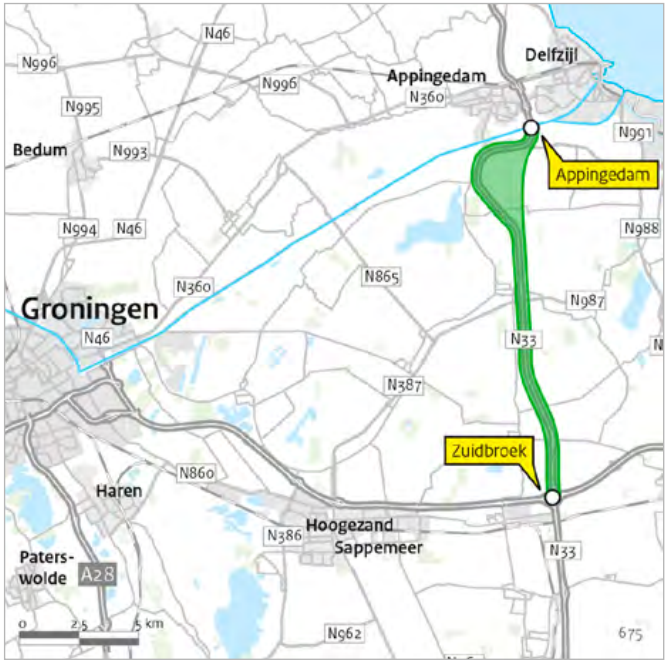
2018: Voorkeursalternatief
2019: Ontwerptracébesluit
2020: Tracébesluit
2022: Start realisatie
2022-2024: Openstelling

Politiek/bestuurlijk

Na een uitgebreide participatie is in 2018 het voorkeursalternatief vastgesteld.

Financiën

Taakstellend budget: € 99 mln. (inclusief bijdrage van de regio € 88 mln.). Artikel IF 12.03.02.



Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling
MIRT 2020	100	2022-2024
MIRT 2019	99	2021-2023
MIRT 2018	97	2021-2023
MIRT 2017	96	2021-2023
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	4	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	0	

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

Gebied **Noord-Nederland**
Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Planuitwerking**

Sluiscomplex Kornwerderzand

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2020 Dit project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Opgave

Scheepswerven in plaatsen zoals Makkum, Lemmer, Vollenhove, Zwartsluis en Meppel worden beperkt in de groei door de kleine afmetingen van het sluiscomplex Kornwerderzand in de Afsluitdijk. Verdere ontwikkeling van de havens Flevokust, Urk en Port of Zwolle zijn eveneens afhankelijk van bereikbaarheid voor zeevaart en het daarvoor verruimen van de vaarmogelijkheden.

Oplossing

Verruiming sluis, bruggen Kornwerderzand en vaargeulen naar de havens voor scheepsklasse R/S 2 (diepgang 4,5 meter) en de scheepswerven (diepgang 5,0 meter).

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Een verruimde sluis draagt bij aan een vlotte, efficiënte en veilige scheepvaartafwikkeling en de economische ontwikkeling van de betreffende regio's. De regio zal verantwoordelijk worden voor de aanbesteding en uitvoering van het project. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat stelt de rijksbijdrage voor de aanleg beschikbaar aan de regio en zal toetsen of aan de nationale vereisten (zoals verkeersveiligheid, eisen voor bediening en besturing, waterveiligheid, kwaliteitseisen van IenW etc.) wordt voldaan.

Planning

2019: Bestuursovereenkomst.
Start realisatiefase, uitvoering en openstelling; nog nader te bepalen.

Politiek/bestuurlijk

Totale projectkosten zijn geraamd op € 200 mln. voor zowel de verbreding van de sluis, bruggen en vaargeulen en extra onderhoud. Met de regio is overeenstemming over de financiering en de risico's van het project. Dit wordt vastgelegd in een bestuursovereenkomst. De Kamer is geïnformeerd met de brief van 11 juni 2019. De regio zal verantwoordelijk worden voor de aanbesteding en uitvoering van het project. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat stelt de rijksbijdrage voor de aanleg beschikbaar aan de regio en zal toetsen

of aan de nationale vereisten (zoals verkeersveiligheid, eisen voor bediening en besturing, waterveiligheid, kwaliteitseisen van I&W etc.) wordt voldaan. Afgesproken is dat de risico's voor het project bij de regio liggen. Dit is conform de motie Hoogland c.s., waarin aangegeven wordt dat het Rijk niet garant mag staan voor de onzekerheden en risico's. Hoe om te gaan met de risico's van de niet gesprongen explosieven besluiten rijk en regio in overleg.

Gebied **Noord-Nederland**
Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Planuitwerking**

Sluiscomplex Kornwerderzand

(vervolg)

Financiën

De rijksbijdrage aan het totale project is € 111 mln.[1]

[1] Deze rijksbijdrage van 111 mln. is als volgt opgebouwd; 85 mln. (artikel IF 15.03.02) reservering (motie Hoogland c.s. 30 mln., bijdrage voorjaarsnota 40 mln. en 15 mln. om het financiele beeld sluitend te maken). De overige 26 mln. (artikel IF 12.02.04) heeft een overlap met eerder geprogrammeerde budgetten voor vervanging van het brugdek en de verdieping van de vaargeul. Artikel IF 15.03.02 en IF 12.02.04.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling
MIRT 2020	111	n.n.t.b.
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	0	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	0	

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

Gebied **Noord-Nederland**
Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Planuitwerking**

Vaarweg Lemmer-Delfzijl, fase 2

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2020 In 2019 is de € 60 mln. vanuit het regeerakkoord voor de drie Friese bruggen (Oude Schouw, Schuilenburg en Uitwellingerga) gereserveerd en is voor de MIRT Verkenning naar deze drie bruggen een Startbeslissing genomen. Ook is een haalbaarheidsonderzoek naar een aquaduct ter vervanging van de bruggen Schuilenburg en Kootstertille gestart en is de vervanging van de Busbaanbrug in Groningen en Bediening op Afstand van de objecten (inclusief nieuwbouw bediencentrales) in de HLD aan fase 2 toegevoegd. Voor de Paddepoelsterbrug wordt naar een kosteneffectieve oplossing gezocht.

2019 Van de vier te realiseren bruggen is één brug in realisatie gegaan: de Gerrit Krol autobrug. De brug kent een hoge storingsgevoeligheid en is door recente aanvaringen aan het einde van de levensduur. Om deze reden is de voorbereiding voor de realisatie gestart in 2018.

2017 Vanwege een bijdrage aan rijksbrede taakstellingen en het beheersbaar houden van de kasproblematiek is aanpassing van de kasreeks nodig, waardoor de openstelling is vertraagd.

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.

Opgave

De hoofdvaarweg ontsluit Groningen en Friesland voor de binnenvaart en verbindt Noord-Nederland met de havens van Amsterdam, Rotterdam en de Noord-Duitse kanalen. De schaalvergroting in de binnenvaart, het grote aantal recreatievaartuigen en de technische staat van de nog niet vervangen objecten, vragen om vervanging en opwaardering van de vaarweg, met name bij de bruggen en sluizen. De hoofdvaarweg Lemmer - Delfzijl wordt opgewaardeerd naar een vaarweg klasse Va.

Oplossing

In fase 1 zijn de belangrijkste knelpunten op deze vaarweg in de periode tot en met 2017 aangepakt. In fase 2 worden de resterende knelpunten aangepakt: het vervangen en opwaarderen van acht bruggen, kleinschalige investeringen op de bruggen op het Eemskanaal en het Bedienen op Afstand van de objecten (inclusief nieuwbouw bediencentrales) in de hoofdvaarweg. De acht bruggen die vervangen worden zijn: Spannenburg, Oude Schouw, Uitwellingerga, Schuilenburg, Kootstertille, Paddepoelsterbrug, Gerrit Krolbrug en Busbaanbrug.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

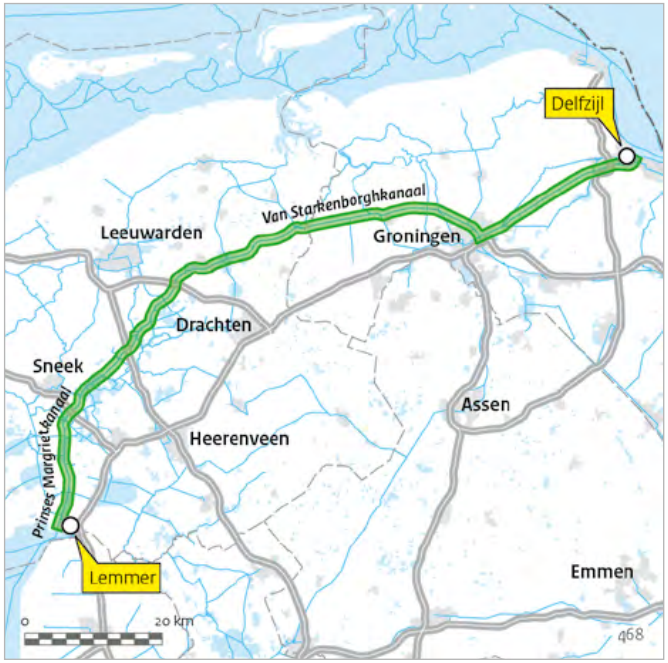
Het oplossen van de knelpunten draagt bij aan het realiseren van een efficiënt, veilig en vlotte doorvaart van de scheepvaart.

Planning

Openstelling Gerrit Krolbrug: 2021 - 2023 (start realisatie 2019)
Openstelling Paddepoelsterbrug: 2021 - 2023 (start realisatie 2020)
Openstelling Busbaanbrug: 2026 - 2028 (start realisatie 2025)
Openstelling Oude Schouw, Spannenburg en Uitwellingerga: 2024 - 2026 (start realisatie 2023)
Openstelling Kootstertille en Schuilenburg: 2024 - 2026 (start realisatie 2023)

Politiek/bestuurlijk

In 2014 is het beheer en onderhoud van het Prinses Margrietkanaal, het Van Starkenborghkanaal en het Eemskanaal formeel in eigendom en beheer overgedragen van de provincies Groningen en Friesland aan Rijkwaterstaat. De kanalen vormen gezamenlijk de hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl. In de periode 2014 - 2018 hebben de provincies Groningen en Friesland samen met Rijkswaterstaat intensief samengewerkt aan het beheer, onderhoud en investeringen van de HLD. Vanaf 2019 wordt de aanleg, vervanging, het beheer en onderhoud enkel door Rijkswaterstaat uitgevoerd. Gelet op deze verandering heeft de minister van Infrastructuur en Waterstaat samen met de provincies de afspraken over fase 2 in 2018 herijkt door onder andere het vastleggen van het eindresultaat functionaliteit hoofdvaarweg Lemmer - Delfzijl.



Gebied **Noord-Nederland**
Onderwerp **Hoofdvaarwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Planuitwerking**

Vaarweg Lemmer-Delfzijl, fase 2

(vervolg)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

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.

2014 De uitvoeringsplanning van de resterende deelprojecten is aangepast na faseovergang brug Burgum.

2013 In 2012 is het realisatiebesluit genomen voor brug Burgum en is dit project toegevoegd aan fase 1.

Financiën

Het taakstellend budget voor dit project is € 102 mln. Artikel IF 15.03.02.
Daarnaast is € 60mln. gereserveerd voor drie bruggen.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling
MIRT 2020	102	2023-2025
MIRT 2019	102	2023-2025
MIRT 2018	102	2023-2025
MIRT 2017	102	2023-2025
MIRT 2016	102	2023
MIRT 2015	102	2023
MIRT 2014	102	2023
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	0	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	0	

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

Gebied **Noord-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

A7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2020 Opdrachtnemer en opdrachtgever hebben gezamenlijk een onafhankelijke adviescommissie ingesteld (de commissie Hertogh) die op 28 maart 2019 heeft geadviseerd over de samenwerking binnen en de verdere aanpak van het project. Volgens de nieuwe planning wordt de nieuwe weg medio 2024 in gebruik genomen. De financiële consequenties van de vertraging worden nog onderzocht.

2019 De fietstunnel bij de Papiermolen wordt vervangen door een nieuwe fietstunnel in plaats van een fiets-/voetgangersbrug. Hiervoor moet nog wel een wijziging van het Tracébesluit worden vastgesteld. De gemeente Groningen betaalt de meerkosten van de tunnel (€ 4 mln. exclusief btw). De opdrachtnemer verwacht twee jaar vertraging voor openstelling door langere voorbereidings- en uitvoeringstijd. Het niet doorgaan van de zomerstremming kan tot meer vertraging leiden; voor het vervolg wordt een plan van aanpak opgesteld.

2018 Budget opgehoogd vanuit middelen voor beheer en onderhoud.

2017 Boven op het taakstellend budget heeft de gemeente Groningen een aanvullende en kostendekkende bijdrage toegezegd (€ 3,5 mln.) voor de busbaan bij Hoogkerk.

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, de doorstroming en de verkeersveiligheid op de A7 en A28 en een betere inpassing in het stedelijke gebied van Groningen.

Planning

2014: Tracébesluit
2016: Start realisatie
2022-2024: 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 Ontwerptracébesluit is in 2013 genomen. Op basis van onder andere de ingediende zienswijzen is het ontwerp voor het Tracébesluit geoptimaliseerd. Het Tracébesluit is in september 2014 vastgesteld. De Raad van State heeft in september 2015 gevraagd het Tracébesluit aan te vullen.

In februari 2016 is daarom het Wijzigingstracébesluit vastgesteld.

Uitvoering

Het project is medio 2016 gegund. De start van de uitvoering is vertraagd door het niet goedkeuren van het definitieve ontwerp van de opdrachtnemer. Ook leiden gewijzigde inzichten over de brandwerendheid van beton tot aanvullende voorzieningen. De meerkosten hiervan worden nog nader uitgewerkt en komen voor rekening van het Rijk (raming € 5 mln. exclusief btw). Door de langere voorbereidingstijd en een langere uitvoering verwacht de opdrachtnemer twee jaar vertraging voor de openstelling. De consequenties en vervolgstappen worden onderzocht.

Gebied **Noord-Nederland**
Onderwerp **Hoofdwegen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

A7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2

(vervolg)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2016 Het project is overgegaan naar de realisatiefase. De aanbesteding is gestart in 2015, de schop in de grond wordt in 2016 verwacht.

2015 Het taakstellend budget is opgehoogd met interne en externe kosten voor de voorbereiding van de realisatie en de realisatie.

2014 De bezuinigingen uit het Lenteakkoord en het aanvullende regeerakkoord van 2012 en herstel geluidsregister (in het kader van SWUNG) hebben tot gevolg gehad dat de planning is herijkt.

Financiën

Taakstellend budget: € 700 mln.
Artikel IF 12.03.01. In de uitvoering van het project worden ook een aantal werkzaamheden voor externe opdrachtgevers meegenomen. De financiering van die kosten wordt apart geregeld.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Openstelling
MIRT 2020	700	2022-2024
MIRT 2019	689	2021-2023
MIRT 2018	681	2019-2021
MIRT 2017	670	2019-2021
MIRT 2016	666	2019-2021
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	34	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	27	

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2018	201	29%

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2018 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2018 was gerealiseerd.

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

Gebied **Noord-Nederland**
Onderwerp **Regionale/lokale infrastructuur**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Regiospecifiek Pakket (RSP) Zuiderzeelijn

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2020 Voor de reactivering van het spoor tussen Veendam en Stadskanaal is het budget verhoogd met € 5 mln. vanuit de investeringsruimte (aanvullende post middelen Rutte III). Het opdrachtgeverschap van het project partiele spoorverdubbeling Groningen-Leeuwarden is overgenomen door de regio. Een deel van de voor de realisatie beschikbare gelden waren geraamd op IF 13.03.01. Voor de transparantie zijn de resterende realisatiegelden ten bedrage van € 23,7 mln. toegevoegd aan dit programma.

2019 Delen van het taakstellende budget zijn in het Provinciefonds, het Gemeentefonds en het BTW-compensatiefonds gestort.

2018 Delen van het taakstellende budget zijn in het Provinciefonds, het Gemeentefonds en het BTW-compensatiefonds gestort.

2017 Delen van het taakstellende budget zijn in het Provinciefonds, het Gemeentefonds en het BTW-compensatiefonds gestort. € 37,4 mln. is overgeboekt naar IF 13.03.01 in verband met een aanvullende planstudieopdracht en het afgeven van de realisatiebeschikking voor het project Groningen-Leeuwarden partiële spooruitbreiding. Dit project wordt vanaf het MIRT 2017 op een separaat projectblad beschreven (Groningen-Leeuwarden: partiële spooruitbreiding).

Opgave

De doelen van het project Zuiderzeelijn (ZZL) waren onder meer het verbeteren van de bereikbaarheid van het noorden en de noordvleugel van de Randstad en het versterken van de regionaal-economische structuur van Noord-Nederland. Nut en noodzaak zijn onderzocht in een Structuurvisie en Aanvulling op de Structuurvisie ZZL. Op 16 november 2007 heeft het kabinet besloten dat een snelle verbinding onvoldoende structuurversterkend rendement oplevert en niet verantwoord is om te exploiteren.

Oplossing

Het kabinet heeft conform het Coalitieakkoord 2007 gekozen voor een alternatief samenhangend pakket, dat voor een groot deel bestaat uit infrastructurele maatregelen. Dit Regiospecifiek Pakket (RSP) is bedoeld voor Noord-Nederland en de Noordoostpolder. Het RSP bestaat uit de volgende drie onderdelen: het Ruimtelijk Economische Programma (REP), concrete bereikbaarheidsprojecten en het Regionaal Mobiliteitsfonds (RMf). Opzet, invulling en uitvoering van het RSP zijn vastgelegd in een convenant met Noord-Nederland en Flevoland (juni 2008). Conform de motie-Cramer/Roefs (TK 27658, nr. 40) ligt de regie voor het RSP zo veel mogelijk bij de regio.

De lijst met concrete projecten is limitatief en bestaat uit diverse projecten verdeeld over de verschillende modaliteiten. Conform de motie-Koopmans (TK 27658, nr. 41) is aanvullend geld beschikbaar gesteld voor maatregelen op het noordelijke kernnetspoor.

Bijdrage oplossing aan beleidsdoelstelling

Verbeteren van de deur-tot-deur reistijd, bijdragen aan de economische en ruimtelijke ontwikkeling van Noord-Nederland.

Planning

Het RSP wordt uitgevoerd in de periode tot 2020. Er is met Noord-Nederland een uitvoeringsplan opgesteld, waarin per project een planning wordt opgenomen.

Politiek/bestuurlijk

Het kabinet heeft het besluit voor RSP genomen in november 2007. Het concept-convenant dateert van maart 2008. De Tweede Kamer heeft het besluit en het convenant onderschreven in het Algemeen Overleg in april 2008. Het convenant is ondertekend in juni 2008.

Uitvoering

De verantwoordelijkheid voor de uitvoering van de onderliggende projecten ligt bij decentrale overheden. Meer informatie over de onderliggende projecten is te vinden in de Voortgangsrapportage RSP. Deze vormt jaarlijks een bijlage bij de uitkomsten van het bestuurlijk overleg MIRT.

Gebied **Noord-Nederland**
Onderwerp **Regionale/lokale infrastructuur**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Regiospecifiek Pakket (RSP) Zuiderzeelijn

(vervolg)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

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.

Financiën

Rijksbijdrage: € 662 mln. (na overboeking naar andere begrotingen en exclusief € 136 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, het Gemeentefonds en het BTW-compensatiefonds.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Indienststelling
MIRT 2020	662	Divers
MIRT 2019	663	Divers
MIRT 2018	706	Divers
MIRT 2017	930	Divers
MIRT 2016	1.049	Divers
MIRT 2015	1.114	Divers
MIRT 2014	1.213	Divers
MIRT 2013	1.249	Divers
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	587	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	32	

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

Gebied **Noord-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Sporendriehoek Noord-Nederland

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2019 Ten behoeve van de bodemsanering Groningen is € 2 mln. beschikbaar gesteld aan de provincie via een storting in het provinciefonds.

2019 Er is € 2,3 mln. overgeboekt naar het programma Kleine Functiewijzigingen ten behoeve van maatregelen aan tractie en energievoorziening op het traject Meppel-Leeuwarden. Daarnaast is de garantstelling van € 2,7 mln. binnen het programma Sporendriehoek Noord-Nederland (Motie Koopmans) toegevoegd aan het project-budget Zwolle-Herfte. Een deel van de maat-regelen, zoals Spoorboog Hoogeveen en Spoorzone Groningen, loopt na 2020 door. Het MIRT-blad is hierop aangepast.

2018 De sanering van de vervuilde grond op en rond het station Groningen is onderdeel van het project Groningen Spoorzone (onderdeel Sporendriehoek Noord-Nederland). Het ministerie van IenW heeft begin 2015 ingestemd met het dragen van de saneringskosten van € 4,2 mln. in de veronderstelling dat hiervoor gelden beschikbaar zouden zijn via de Stichting Bodemsanering NS (SBNS). Dit bleek niet het geval te zijn, aangezien Groningen niet op de 'afrondingslijst' van SBNS staat, die eind 2014 is opgesteld. Om die reden is € 4,2 mln. toegevoegd aan dit programmabudget vanuit de investerings-ruimte (artikelonderdeel 13.08).

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 4-sporige 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 van de sporen in Assen (bijdrage vanuit de motie-Koopmans);
- aanpassing van de overweg in Heerenveen (Rotstergaastweg nabij Thialf);
- tractiemaatregelen Meppel-Leeuwarden (bijdrage vanuit de motie-Koopmans);
- emplacement Zwolle en vrije kruising Herfte (bijdrage aan het nu apart benoemde MIRT-project Zwolle-Herfte).
- 4-sporigheid van de Groningen-Groningen losplaats (onderdeel van Spoorzone Groningen).

De volgende maatregel wordt nu verder uitgewerkt ter voorbereiding op realisatie:

- aanpassing van boog Hoogeveen.

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 IenW 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 van de deur-tot-deur reistijd, verhogen van de veiligheid, verbeteren van de betrouwbaarheid, en bijdragen aan de economische en ruimtelijke ontwikkeling van Nederland.

Gebied **Noord-Nederland**
Onderwerp **Spoorwegen personen**
Ministerie **IenW**
Fase **Realisatie**

Sporendriehoek Noord-Nederland

(vervolg)

Projecthistorie

Toelichting op de wijzigingen per begrotingsjaar.

2015 Bij de Voorjaarsnota 2014 is het projectbudget opgehoogd met € 10,4 mln. vanuit Aslastencluster III. Daarnaast is € 70 mln. overgeboekt als dekking van het nieuw opgenomen project Zwolle-Herfte.

2014 Bij de Voorjaarsnota 2013 is het projectbudget opgehoogd met € 3 mln. Het projectbudget is tevens opgehoogd met € 19 mln. door een andere verdeling van de gerealiseerde uitgaven voor de deelprojecten behorende tot Zwolle Spoort. Zie voor toelichting het projectblad Punctualiteits- en capaciteitsknelpunten.

2013 Het project is nieuw opgenomen in het MIRT.

Planning

Vanaf 2010: Start realisatie
Oplevering van de maatregelen: divers

Politiek/bestuurlijk

Convenanten: de middelen zijn onderdeel van het convenant Regio-specifiek Pakket Zuiderzeelijn van juni 2008. Zie voor meer info over dit onderwerp het projectblad Regiospecifiek Pakket (RSP) Zuiderzeelijn.

Uitvoering

Aanpassingen aan het spoor worden uitgevoerd door ProRail (spoor-plan Noord-Nederland). Een deel van het programma is uitgevoerd.

Financiën

Taakstellend budget: € 136 mln.
Artikel IF 13.03.01.

Begrotingsjaar *	Projectbudget in mln.	Indienststelling
MIRT 2020	136	Divers
MIRT 2019	136	Divers
MIRT 2018	140	2020
MIRT 2017	135	2020
MIRT 2016	135	2020
MIRT 2015	134	2020
MIRT 2014	194	2020
MIRT 2013	172	Divers
verschil t.o.v. budget eerste begrotingsjaar in mln.	36	
cumulatief uitgekeerde prijsbijstelling (IBOI) in mln.	7	

Jaar**	Budget gerealiseerd in mln.	Percentage gerealiseerd***
2018	63	46%
2017	60	43%
2016	49	36%
2015	44	
2014	35	
2013	29	
2012	26	

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

** De realisatiegegevens t/m 31-12-2018 zijn bekend. Het opgenomen percentage in de tabel geeft weer welk deel van het budget op peildatum 31-12-2018 was gerealiseerd.

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

Financiën

› Financiële uitwerking
› Voortgangsrapportage Tracéwetplichtige projecten

Financiële uitwerking

Voor uitgaven in het ruimtelijk domein zijn diverse dekkingsbronnen. Al deze bronnen worden hierna toegelicht.

Dekkingsbronnen

Er zijn reguliere algemene begrotingsmiddelen, die gevoed worden door de belastingontvangsten. Daarnaast zijn er middelen beschikbaar uit bijdragen van derden en de Europese Fondsen. Ook kunnen maatregelen worden genomen waarbij (extra) middelen worden 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. Meer informatie kunt u terugvinden op *www.rijksbegroting.nl*

Bijdragen van derden

Mede- en cofinanciering

De grootste bijdragen van derden betreffen de bijdragen van decentrale overheden aan ruimtelijke projecten. Het is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van overheden om te zorgen voor een goede ruimtelijke inpassing van MIRT-projecten. Bij hoofdinfrastructuur die het Rijk volledig bekostigt, betaalt het Rijk normaal gesproken alleen de kosten van inpassingen die rechtstreeks voortvloeien uit de wettelijke eisen. Bekostiging door het Rijk voor additionele inpassingmaatregelen kan aan de orde zijn als een dergelijke aanvullende investering maatschappelijk rendabel is. Ook moet er voldaan worden aan de beslismomenten zoals opgenomen in de spelregels van het MIRT. Op de projectbladen is bij de relevante projecten aangegeven wat de bijdrage van decentrale overheden (en/of bedrijven) is of wordt.

Europese fondsen

Nederland doet in de periode 2014-2020 een beroep op de Connecting Europe Facility (CEF) van de Europese Unie (EU) met daarin middelen voor de cofinanciering van de realisatie van het Trans-European Transport Network (TEN-T). Dit programma heeft als doel tot een hoogwaardig, multimodaal en geïntegreerd vervoersnetwerk binnen de EU te komen, met het oog op de doelstellingen op het gebied van de Interne Markt, concurrentiekracht en duurzaamheid die volgen uit de EU 2020 Strategie. Als transportland heeft Nederland belang bij het TEN-T en CEF-beleid van de Europese Commissie. De Nederlandse transportsector maakt gebruik van het Europese transportnetwerk waar CEF-middelen voor worden ingezet. In de TEN-T-verordening worden bovendien technische eisen gesteld aan het netwerk en aan de gesubsidieerde projecten. Het netwerk wordt daardoor inter-operabel, veilig en duurzaam ontwikkeld.

Tol

Om de aanleg van de projecten Blankenburgverbinding en ViA15 mogelijk te maken is tolheffing noodzakelijk. Om de tolheffing juridisch mogelijk te maken, is de Wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15 opgesteld en op 15 maart 2016 in werking getreden. De tolopbrengsten worden gerealiseerd na openstelling van de betreffende wegen. Voor de Blankenburgverbinding en de ViA15 is het uitgangspunt dat de projecten worden gerealiseerd door middel van publiek-private samenwerking (PPS). Dit betekent dat deze wegen als DBFM-contracten (Design, Build, Finance and Maintain) worden aanbesteed.

Inzet van de middelen

De beschikbare middelen worden ingezet voor rijksprojecten (aanleg, beheer en onderhoud), rijksprogramma's (bestaande uit diverse projecten met dezelfde doelstelling) en voor het verstrekken van (project)subsidies aan decentrale overheden en/of marktpartijen. Om een indruk te geven van de beschikbare rijksmiddelen is in de hierna volgende tabel een overzicht opgenomen van de relevante begrotingsreeksen van de ministeries van IenW en LNV. De cijfers zijn gebaseerd op de begroting van 2020.

Artikel	2019	2020	2021	2022	2023	2024
IenW (XII)						
13.03 Projecten BIRK	51	188	60	120	76	52
13.03 Nota Ruimte	0	5.789	400	3.360	1.171	1.171
13.04 Meerjarenprogramma Bodem	443	52	100.056	98.702	106.445	112.645
20.01 Uitvoering Geluidsanering	20.428	21.452	21.921	22.407	24.364	25.011
25.01 Bijdrage BDU	955.609	920.515	909.220	909.219	909.220	909.220
totaal	**976.531**	**947.996**	**1.031.657**	**1.033.808**	**1.041.276**	**1.048.099**
IenW (A)						
12.01 Verkeersmanagement	3.812	3.811	3.808	3.805	3.804	3.803
12.02 Beheer onderhoud en vervanging	651.043	692.080	820.509	710.491	702.519	600.800
12.03 Aanleg	578.689	905.318	1.226.155	1.054.121	1.464.864	1.672.794
12.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS	549.209	538.082	434.962	471.795	758.774	647.553
12.06 Netwerkgebonden kosten HWN	619.823	623.404	626.520	586.880	576.454	550.258
13.02 Beheer onderhoud en vervanging	1.461.729	1.472.225	1.405.086	1.311.026	1.267.232	1.263.417
13.03 Aanleg	418.452	431.554	451.417	511.367	398.896	299.208
13.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS	162.360	165.039	167.577	169.676	171.262	173.476
13.07 Rente en aflossing	9.990	9.990	9.990	9.990	9.990	9.990
14.01 Grote regionaal/lokale projecten	112.214	150.935	7.095	43.705	32.606	33.126
14.02 Regionale Mob. Fondsen	0	0	0	0	0	0
14.03 RSP-ZZL: Pakket Bereikbaarheid	48.298	30.315	884	46.701	0	0
15.01 Verkeersmanagement	8.830	8.830	8.830	8.830	8.830	8.830
15.02 Beheer onderhoud en vervanging	361.554	398.074	311.437	326.637	315.081	324.692
15.03 Aanleg	202.091	171.166	325.818	307.175	219.733	220.938
15.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS	51.152	75.293	264.214	122.791	64.397	52.937
15.06 Netwerkgebonden kosten HVWN	329.369	341.036	344.732	343.235	334.425	319.573
17.02 Betuweroute	1.986	0	0	0	0	0
17.03 Hogesnelheidstrein-Zuid	1.459	4.420	1.711	0	0	0
17.06 Project Mainportontwikkeling Rotterdam	21.670	6.859	1.146	260	260	260

Financiële uitwerking

Artikel	2019	2020	2021	2022	2023	2024
17.07 ERMTS	118.311	155.813	133.793	158.581	223.051	318.753
17.08 ZuidasDok	106.436	85.990	107.194	169.760	222.572	171.349
17.10 Programma Hoogfrequent Spoorvervoer	141.631	198.811	247.160	333.652	378.487	407.654
18.06 Externe veiligheid	3.396	2.287	0	0	0	0
18.08 Netwerkoverstijgende kosten	13.423	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
20.01 Verkenningen	5.636	7.900	6.705	0	29.110	71.000
20.02 Korte termijn mobiliteitsmaatregelen	0	0	0	10.394	0	0
20.03 Reserveringen	26.878	66.722	66.400	42.000	42.000	16.500
20.04 Generieke investeringsruimte	0	0	0	0	0	0
20.05 Investeringsruimte toebedeeld modaliteit	0	0	0	0	40.000	68.000
totaal	**6.009.441**	**6.545.954**	**6.973.143**	**6.742.872**	**7.264.347**	**7.234.911**
IenW (J)						
1.01 Grote projecten waterveiligheid	281.968	168.599	113.998	80.074	101.734	51.801
1.02 Overige aanlegproj. Waterveiligheid	171.763	282.880	299.710	546.877	335.406	476.374
1.03 Studiekosten waterveiligheid	13.550	10.969	8.212	7.700	7.682	6.877
2.01 Aanleg waterkwantiteit	0	0	0	0	0	0
2.02 Overige invest. Zoetwatervoorziening	24.922	24.435	28.866	1.878	2.469	2.058
2.03 Studiekosten Zoetwatervoorziening	1.994	3.085	4.100	1.100	1.366	1.100
3.01 Watermanagement	7.336	7.336	7.336	7.336	7.336	7.362
3.02 Beheer en Onderhoud	193.129	125.917	134.272	131.960	159.521	160.712
4.01 Experimenteerprojecten	0	0	0	0	0	0
4.02 Geïntegreerde contractvormen/PPS	18.394	13.043	51.259	50.892	222.355	61.012
5.01 Apparaat	246.343	246.146	244.355	235.161	233.620	229.417
5.02 Overige uitgaven	69.147	68.111	68.365	66.591	66.404	66.663
5.03 Investeringsruimte	13.189	17.450	20.300	23.800	45.700	72.050
5.04 Reserveringen	4.000	9.500	15.189	25.789	31.789	87.600
7.01 Investeringen waterkwaliteit	22.717	47.612	81.520	53.873	50.284	53.690
7.02 Overige Invest.waterkwaliteit	9.269	30.424	26.484	49.444	23.393	0
7.03 Studiekosten waterkwaliteit	38.966	49.476	9.990	9.450	9.100	1.000
totaal	**1.116.687**	**1.104.983**	**1.113.956**	**1.291.925**	**1.298.159**	**1.277.716**
LNV (XIV)						
12 NURG/Maaswerken	6.146	6.020	4.754	4.754	4.754	4.754
12 Nationale parken	300	2.300	2.000	2.000		
12 Mainport Rotterdam	7.956	8.115				
totaal	**14.402**	**1.6435**	**6.754**	**6.754**	**4.754**	**4.754**

Doeluitkeringen

Dit MIRT Overzicht gaat niet in op projecten die door decentrale overheden worden gefinancierd uit (doel)uitkeringen. De decentrale overheden zijn zelf verantwoordelijk voor de uitvoering en programmering van deze projecten.

Brede doeluitkering verkeer en vervoer (BDU)

Met ingang van 2016 maken de voor de provincies bestemde middelen uit de brede doeluitkering (BDU) Verkeer en vervoer deel uit van het provinciefonds. Dit is reeds voorzien bij de op 1 januari 2015 in werking getreden Wet afschaffing plusregio's. De BDU-middelen van de voormalige plusregio's zijn ook naar het provinciefonds overgeheveld en toegekend aan de betreffende provincies, met uitzondering van de middelen voor de regio's Amsterdam, Haaglanden en Rotterdam. Deze financiële middelen voor verkeer en vervoer worden via een aangepaste Wet BDU toegekend aan twee door de betrokken overheden in het leven geroepen openbare lichamen, die optreden als vervoersautoriteit in Noord- en Zuidwest Nederland van de Randstad.

Overige Financiële Onderwerpen

Wet Houdbare Overheidsfinanciën

Op 15 december 2013 is de Wet houdbare overheidsfinanciën (Wet HOF) van kracht geworden. De Wet HOF verankert de Europese begrotingsafspraken omtrent het feitelijke EMU-saldo, de EMU-schuld en het structurele EMU-saldo in de Nederlandse wetgeving. Deze wet benadrukt de gezamenlijke verantwoordelijkheid van de Rijksoverheid en de decentrale overheden met betrekking tot de beheersing van het EMU-saldo. Het doel van de Wet HOF is om in een procedure te voorzien die zorg draagt voor een gelijkwaardige inspanning van decentrale overheden bij het nakomen van de Europese begrotingsafspraken.

Wet Verplicht Schatkistbankieren

Gelijktijdig met de Wet HOF is de Wijzigingswet Wet financiering decentrale overheden (verplicht schatkistbankieren) van kracht geworden. Deze wet verplicht alle decentrale overheden om hun overtollige (liquide) middelen en beleggingen aan te houden in de schatkist. Het woord 'overtollig' verwijst hier naar alle middelen die een decentrale overheid niet onmiddellijk nodig heeft voor de uitvoering van de publieke taak. De middelen die een decentrale overheid in de schatkist aanhoudt, blijven beschikbaar voor de uitoefening van hun publieke taak.

Wet op het BTW-compensatiefonds

Conform de Wet op het BTW-compensatiefonds (BCF) kunnen decentrale overheden betaalde btw terugvragen bij het BCF. De btw-betaling moet daarvoor wel aan een aantal voorwaarden voldoen. Zo moet de btw betaald zijn over een niet-ondernemerstaak en er mag geen sprake zijn van verstrekking aan een individuele derde. Conform afspraken in het financieel akkoord uit 2013 tussen het Rijk en decentrale overheden (TK, 33400 B, nr. 7) is het BCF vanaf 2015 geplafonneerd. Dit komt in de plaats van het eerdere voornemen van het kabinet om het BCF per 2015 af te schaffen. Het plafond wordt gekoppeld aan de accrespercentages zoals deze volgen uit de normeringssystematiek voor het gemeente- en provinciefonds. Het plafond wordt aangepast voor taakmutaties (zoals decentralisaties) die gepaard gaan met onttrekkingen of toevoegingen aan het BCF. Als het plafond overschreden wordt, komt het verschil ten laste van het gemeente- en provinciefonds. Bij een realisatie lager dan het plafond komt het verschil ten gunste aan het gemeente- en provinciefonds. De toevoeging of uitname wordt over het gemeenten provinciefonds verdeeld conform de aandelen van de gezamenlijke gemeenten en gezamenlijke provincies in het BCF in het gerealiseerde jaar.

Voortgangsrapportage Tracéwetplichtige projecten

(periode 1 januari – 30 juni 2019)

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 2019 met als referentie de voorgaande voortgangsrapportage die als bijlage is opgenomen in de kamerbrief van 15 april 2019 met kenmerk IENW/BSK-2019/63622. Dat overzicht rapporteerde over de projecten in de periode van 1 juli tot en met 31 december 2018. Een nadere toelichting op de projecten staat in de afzonderlijke projectbeschrijvingen van dit MIRT Overzicht 2020.

Ontwikkelingen

Over de ontwikkelingen in het hoofdwegennet informeert de minister van Infrastructuur en Waterstaat de Tweede Kamer iedere vier maanden via de Rapportage Rijkswegennet. Deze rapportage gaat in op de ontwikkeling en aanpak van de doorstroming en van de verkeershinder door werkzaamheden in Nederland en op de realisatie van de projecten. De jongste rapportage die de Tweede Kamer is aangeboden geeft het overzicht van de 1ste periode van 2019 (1 januari - 30 april) en is toegezonden bij brief van 15 juli 2019, met kenmerk RWS-2019/23248.

Resultaten van de afgelopen periode

In de periode van 1 januari tot en met 30 juni 2019 is voor een aantal projecten een mijlpaal bereikt. Het gaat om de volgende mijlpalen:

Er is een *Startbeslissing* genomen voor het hoofdwegenproject:
- A1/A30 Barneveld.

Het Hoofdwegenproject A1/A30 Barneveld is nieuw opgenomen in de lijst van verkenningen.

Er is een *Voorkeursbeslissing* genomen voor het hoofdwegenprojectenproject:
- A20 Nieuwerkerk a/d IJssel – Gouda.

Deze beslissing is conform planning genomen. Het Hoofdwegenprojectenproject A20 Nieuwerkerk a/d IJssel – Gouda is nieuw opgenomen in de lijst van planuitwerkingen.

In deze periode zijn de Tracébesluiten *onherroepelijk* geworden van de hoofdwegenprojecten:
- A15 Papendrecht – Sliedrecht Oost;
- A1/A6/A9 Schiphol - Amsterdam – Almere (deeltraject A9 Amstelveen).

Van de hoofdvaarwegen is het project 3de Kolk Beatrixsluis opengesteld.

Planning

Voor een aantal projecten is de planning aangepast.
De Hoofdwegenprojecten:
- Corridor Amsterdam – Hoorn: De ontwerpstructuurvisie met voorkeursalternatief zijn dit voorjaar ter inzage voorgelegd. Er is meer tijd nodig voor de bestuursovereenkomst en het definitieve Voorkeursbesluit.
- SmartwayZ.NL: A67 Leenderheide - Zaarderheiken: Vanwege de uitspraak van de Raad van State over het Programma Aanpak Stikstof (PAS) is de geplande mijlpaal niet gehaald. De gevolgen voor de planning worden geïnventariseerd.
- A27 Ring Utrecht: Vanwege de uitspraak van de Raad van State over het PAS, heeft de Raad van State op 17 juli 2019 geoordeeld dat het Tracébesluit Ring Utrecht niet in stand kan blijven. De nieuwe planning is afhankelijk van het hersteltraject.
- A28/A1 Knooppunt Hoevelaken: Door een nieuwe aanbestedings-procedure verschuift het vaststellen van het Tracébesluit van 2019 naar 2020. De nieuwe planning van de realisatie is afhankelijk van de wijze waarop de realisatie zal worden aanbesteed (zie Kamerbrief

Project A28/A1 Hoevelaken, d.d. 15 april 2019, 29385-99).
- A20 Nieuwerkerk a/d IJssel - Gouda: Bij het bepalen van de Voorkeursbeslissing is de planning herijkt. Het Ontwerptracébesluit is nu voorzien in 2021. Om de totale doorlooptijd te versnellen, wordt tijdens de planuitwerking al gestart met de voorbereiding van de realisatiefase.
- SmartwayZ.NL: InnovA58: Vanwege de uitspraak van de Raad van State over het PAS is de geplande mijlpaal niet gehaald. De gevolgen voor de planning worden geïnventariseerd.
- A2 Het Vonderen – Kerensheide: Vanwege de uitspraak van de Raad van State over het Programma Aanpak Stikstof (PAS) is de geplande mijlpaal niet gehaald. De gevolgen voor de planning wordt geïnventariseerd.

De Spoorwegenprojecten:
Amsterdam CS: De planning voor het OTB is aangepast op basis van het geactualiseerd plan van aanpak vanuit ProRail.

De gevolgen van de PAS-uitspraak voor lopende planuitwerkingen worden momenteel geïnventariseerd. Duidelijk is dat de uitspraak van de Raad van State gevolgen kan hebben voor zowel de planning als uitgaven voor specifieke projecten. Het streven is de Tweede Kamer hierover in het najaar nader te informeren.

Toelichting op de tabellen met projecten

Deze rapportage heeft als peildatum 30 juni 2019. In de tabellen zijn de projecten met de nieuwe planning voor de mijlpalen aangegeven. De voortgang ten opzichte van de peildatum 31 december 2018 is hierin zichtbaar gemaakt.

De rapportage kent een aparte tabel voor de verkenningen. Daarvan zijn er negen: twee in Noordwest–Nederland (was in de vorige rapportage twee), drie in Zuid-Nederland (was drie) en drie in Zuidwest-Nederland (was vier) en één in Oost-Nederland (was nul). In totaal zijn er 21 projecten in de planuitwerkingsfase. Dit waren er in de vorige rapportage 20. 16 zijn hoofdwegenprojecten en 5 zijn spoorwegenprojecten. Er zijn geen vaarwegprojecten in deze fase.

De planuitwerkingen kennen de volgende landsdelige spreiding: Noordwest-Nederland (6, was 6), Zuidwest-Nederland (3, was 2), Zuid-Nederland (5, was 5), Oost-Nederland (5, was 5) en Noord-Nederland (2, was 2).

Als een Tracébesluit eenmaal onherroepelijk is, dan wordt het project in de volgende rapportage niet meer opgenomen in het overzicht. Het project gaat doorgaans over naar de realisatiefase.

Toelichting gebruikte afkortingen:

RL: Richtlijnen
MER: Milieueffectrapportage
(O)TB: (Ontwerp)Tracébesluit
SB: Startbeslissing
VK: Voorkeursbeslissing
(O)RSV: (Ontwerp) Rijksstructuurvisie
R: Realisatie
PHS: Programma Hoogfrequent Spoor
Asw: Autosnelweg
Aw: Autoweg

Verkenningen

Projectnaam	Laatste mijlpaal	Geplande mijlpalen	Procedure
A1/A30 Barneveld	SB Q1 2019	VK 2020 OTB 2022 TB 2023/2026	Tracéwet zonder structuurvisie
A2 Deil - 's Hertogenbosch - Vught	SB Q2 2018	VK 2020 OTB 2021/2022 TB 2023/2024	Tracéwet met structuurvisie
Knooppunt A4 Burgerveen - N14	SB Q4 2017	VK Q4 2019 OTB 2020 TB 2021	Tracéwet met structuurvisie
Corridor Amsterdam – Hoorn	SB Q1 2015	VK Q4 2019	Tracéwet met structuurvisie
Programma Metropoolregio Amsterdam (MRA): A9 Rottepolderplein	SB Q4 2018	VK 2019/2020 OTB 2020/2021 TB 2022/2023	Tracéwet zonder structuurvisie
A15 Papendrecht - Gorinchem	SB Q2 2018	VK 2020 OTB 2021 TB 2022	Tracéwet met structuurvisie
A15 Suurhoffbrug	SB Q4 2017	VK 2020	Dit project valt onder het programma Vervanging en Renovatie (V&R). Afhankelijk van de uitkomsten van de verkenning en het te nemen VK kan de Tracéwet van toepassing zijn.
SmartwayZ.NL: A58 Breda - Tilburg	SB Q2 2018	VK Q4 2020	Tracéwet met structuurvisie
SmartwayZ.NL: A67 Leenderheide - Zaarderheiken	SB Q4 2016	De gevolgen voor de planning worden geïnventariseerd.	Tracéwet met structuurvisie

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 2018,
- mijlpalen volgens de nieuwe planning,
- toelichting op bijstelling van de planning,
- maatregel en rijstrooklengte in km.

Noordwest-Nederland (Noord-Holland, Flevoland en Utrecht)

Projectnaam	Laatst bereikte mijlpaal	Mijlpalen volgens VGR 2e helft 2018	Mijlpalen volgens nieuwe planning	Toelichting	Maatregel / Aantal km
Hoofdwegen					
A1/A6/A9 Schiphol - Amsterdam - Almere (deeltraject A9 Amstelveen)	TB Q1 2017	R 2020 - 2024/26	R 2020 - 2024/26		Verdiepte ligging tracé bij Amstelveen 25 km
A27/A12 Ring Utrecht	TB Q4 2016	R 2021 - 2025/27	De gevolgen voor de planning worden geïnventariseerd.	De Raad van State heeft op 17 juli 2019 geoordeeld dat het Tracébesluit Ring Utrecht niet in stand kan blijven. De nieuwe planning is afhankelijk van het hersteltraject.	Lunetten – Rijnsweerd Asw 4-6 wordt asw 7-7 en Oudenrijn - Lunetten asw 2-3-3-2 wordt asw 3-3-3-3 63 km
A28/A1 Knooppunt Hoevelaken	OTB/MER Q3 2018	TB 2019 R 2021 - 2023/25	TB 2020 PM	Door een nieuwe aanbestedings-procedure is de planning herzien. Planning van de realisatie is afhankelijk van de wijze waarop de realisatie zal worden aanbesteed (zie Kamerbrief Project A28/A1 Hoevelaken, d.d. 15 april 2019, 29385-99)	Asw 2x2/deels met spits- en plusstrook wordt asw 2x4/deels 2x3 116 km

Projectnaam	Laatst bereikte mijlpaal	Mijlpalen volgens VGR 2e helft 2018	Mijlpalen volgens nieuwe planning	Toelichting	Maatregel / Aantal km
A6 Almere Buiten-Oost - Lelystad	SB Q4 2016	OTB Q3 2019 TB 2020 R 2021 - 2023	OTB Q3 2019 TB 2020 R 2021 - 2023		Asw 2x2 wordt 2x3 15 km
Spoorwegen					
Amsterdam CS	VK Q2 2010 (PHS)	OTB 2020 TB 2021 R 2020 - 2026	OTB Q1 2020 TB 2020 R 2021 - 2027/29	De planning voor het OTB is aangepast o.b.v. het geactualiseerd plan van aanpak vanuit ProRail.	Spoorvernieuwing aan beide zijden station Amsterdam Centraal: verlenging en verbreding van de perrons, aanleg van een nieuwe verbrede Oosttunnel en aanleg van een “vrije kruising” nabij de Dijksgracht.
Alkmaar - Amsterdam	VK Q2 2010 (PHS)	OTB 2020 TB 2021 R 2021 - 2028	OTB 2020 TB 2021 R 2021 - 2028		Maatregelen om de frequentie-verhoging naar 6 intercity’s op dit traject mogelijk te maken.

Zuidwest-Nederland (Zuid-Holland en Zeeland)

Projectnaam	Laatst bereikte mijlpaal	Mijlpalen volgens VGR 2e helft 2018	Mijlpalen volgens nieuwe planning	Toelichting	Maatregel / Aantal km
Hoofdwegen					
A4 Haaglanden - N14	RSV Q4 2012	OTB Q4 2019 TB Q4 2020 R 2023 - 2026/2028	OTB Q4 2019 TB Q4 2020 R 2023 - 2026/2028		Het realiseren van een nieuwe parallelstructuur van 2x2 rijstroken tussen de N14 en de afslag Den Hoorn, inclusief het verbeteren van de doorstroming op de kruisingen van de N14. 19 km (waarvan 5 km 2x2)
A15 Papendrecht - Sliedrecht-Oost	TB Q3 2018	R 2020 - 2021	R 2020 - 2021		Aanleg van een weefvak met vluchtstrook op de noordbaan en een volledige 3de rijbaan op de zuidbaan 2 km
A20 Nieuwerkerk a/d IJssel - Gouda	VK Q1 2019	VK Q1 2019 OTB 2019 TB 2020	OTB 2021 TB 2022	Nieuw opgenomen in deze lijst, met een herijkte planning.	

Zuid-Nederland (Noord-Brabant en Limburg)

Projectnaam	Laatst bereikte mijlpaal	Mijlpalen volgens VGR 2e helft 2018	Mijlpalen volgens nieuwe planning	Toelichting	Maatregel / Aantal km
Hoofdwegen					
A27 Houten - Hooipolder	TB Q4 2018	R (fase 1) R (fase 1) 2022 - 2027/29 R (fase 2) 2022 - 2028/30	R (fase 1) 2022 - 2027/29 R (fase 2) 2022 - 2028/30		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 Het Vonderen - Kerensheide	OTB Q3 2017	TB Q2 2019 R 2022 - 2025/27	De gevolgen voor de planning worden geïnventariseerd.		Verbreding asw van 2x2 met spitsstrook naar 2x3 met vluchtstrook. Traject 20 km
SmartwayZ.NL: InnovA58 Sint Annabosch - Galderen Eindhoven - Tilburg	Q4 2015 Bestuurlijk Voorkeursalternatief	OTB 2019 TB 2020 R 2021 - 2022/24	De gevolgen voor de planning worden geïnventariseerd.		Verbreding asw van 2x2 naar 2x3 Respectievelijk 7 en 28 km
A67/A73 knooppunt Zaarderheiken	SB Q1 2017	OTB Q3 2019 TB Q2 2020 R 2021 - 2022	OTB Q3 2019 TB Q2 2020 R 2021 - 2022		Uitbreiding van de parallelbaan A73 met een extra rijbaan. Ruim 1 km
Spoorwegen					
Meteren - Boxtel	OTB Q1 2018	TB 2019 R 2020 - 2026	TB 2019 R 2020 - 2026	Momenteel worden de consequenties van de uitspraak van de Raad van State in beeld gebracht.	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)

Projectnaam	Laatst bereikte mijlpaal	Mijlpalen volgens VGR 2e helft 2018	Mijlpalen volgens nieuwe planning	Toelichting	Maatregel / Aantal km
Hoofdwegen					
A1 Apeldoorn - Azelo	TB Q2 2018	R (fase 1) 2018 - 2020/22 R (fase 2) 2024 - 2026/28	R (fase 1) 2018 - 2020/22 R (fase 2) 2024 - 2026/28		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	R 2020 - 2022/24	R 2020 - 2022/24		Nieuwe A15 asw 2x2 rijstroken (12 km) én verbreding bestaande A15 asw van 2x1 naar 2x2 rijstroken (7 km) én verbreding bestaande A12 asw van 2x2 naar 2x3 rijstroken (12 km) 33 km
N35 Nijverdal - Wierden	TB Q4 2018	R 2021 - 2022/24	R 2021 - 2022/24		Aw 2x1 wordt aw 2x2 21 km
N50 Kampen - Kampen Zuid	SB Q4 2017	OTB 2020 TB 2021 R 2022 - 2024	OTB 2020 TB 2021 R 2022 - 2024		Aw 2x1 wordt aw 2x2 3 km
Spoorwegen					
PHS Geldermalsen en vrijleggen MerwedeLingelijn	TB 2017	R 2019 - 2021	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)

Projectnaam	Laatst bereikte mijlpaal	Mijlpalen volgens VGR 2e helft 2018	Mijlpalen volgens nieuwe planning	Toelichting	Maatregel / Aantal km
Hoofdwegen					
N33 Zuidbroek - Appingedam	VK Q4 2018	OTB Q4 2019 TB 2020 R 2019 - 2021/23	OTB Q4 2019 TB 2020 R 2021 - 2023		Aw 2x1 wordt aw 2x2 20 km
Spoorwegen					
Extra Sneltrein Groningen Leeuwarden (ESGL)	TB Q4 2017	R 2017 - 2019	R 2017 - 2019	De Raad van State heeft in een tussenuitspraak bepaald dat het werk door mag. De definitieve uitspraak volgt in de tweede helft 2019.	Spoorverdubbeling tussen Zuidhorn en Hoogkerk Bij station Zuidhorn komt een keerspoor 8 km

239.6